



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE

INDIRIZZI IN ALLEGATO



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA - 2013 - 0006548 del 15/03/2013

Pratica N:

Ref. Mittente:

**OGGETTO: [ID_VIP: 2247] Aeroporto "Cristoforo Colombo" di Genova -
Verifica di Ottemperanza. Prescrizioni: a, b, c, d, e, f, g, h, i, l, m di
cui al decreto DEC/VIA/6919 del 23/01/2002**

In data 31/07/2000, Aeroporto di Genova S.p.A. ha presentato domanda di pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto relativo al Piano di sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto "Cristoforo Colombo" di Genova.

Con Decreto DEC/VIA/6919 del 23/01/2002, sul progetto fu espresso giudizio di compatibilità ambientale favorevole, a condizione che la società di gestione ottemperasse ad una serie di prescrizioni di "breve termine":

a) Dovrà essere realizzato un sistema per il controllo delle acque della pista che ne preveda il trattamento, prima del loro allontanamento. Inoltre, in relazione all'intera area dell'aeroporto, la definizione del sistema di trattamento delle acque e del loro allontanamento dovrà prevedere, oltre ai necessari sistemi di salvaguardia dei corpi idrici ricettori da fenomeni di inquinamento ordinario o a carattere eccezionale, anche dei sistemi per ridurre le quantità scaricate con, ad esempio, dei serbatoi dimensionati in modo da poter fungere da riserva idrica per le operazioni ordinarie dell'aeroporto stesso (es. irrigazione delle aree a verde).

b) Dovrà essere sviluppato un progetto di sistemazione ambientale dell'aera aeroportuale che preveda l'ottimizzazione degli spazi al fine di poter ampliare le aree da destinare a idonee sistemazioni ambientali. Tale progetto dovrà contenere la mitigazione del fronte aeroportuale sul lato del porto turistico con una fascia filtro e dovrà porre una particolare attenzione alla qualità architettonica ed estetica delle strutture e dei rivestimenti degli edifici che saranno realizzati su tale lato del sedime (hangar, edificio catering, ecc). Il progetto dovrà prevedere, inoltre, la restituzione a verde di una superficie pari almeno ad 1/3 delle nuove superfici previste dal progetto. Tali aree verdi dovranno prevedere anche la copertura a verde dei nuovi edifici, hangars, magazzini.

Inoltre, il progetto dovrà considerare:

- la realizzazione di ecosistemi filtro per il condizionamento finale delle acque in uscita;
- la ricostruzione della rete ecologica anche all'esterno dell'area a titolo di interventi compensativi;

Ufficio Mittente: Div. 2 VA - Sezione Impianti Industriali
Funzionario responsabile: venditti.antonio@minambiente.it - tel. 0657225927
DVA-2V-I-09_2013-0069.DOC

c) Dovrà essere prodotto uno studio sulla cantierizzazione delle opere che tenga nel dovuto conto i siti di cava o prestito e smaltimento degli inerti, stimi le prevedibili interferenze ambientali connesse al traffico sui relativi itinerari (sicurezza, capacità e livelli di servizio, inquinamento atmosferico, acustico e da vibrazioni) e definisca le conseguenti misure mitigative. Dovranno inoltre essere eventualmente evidenziati gli accordi con l'Autorità Portuale per il riutilizzo dei materiali inerti di risulta dalle demolizioni. Lo studio dovrà anche contenere un regolamento di cantiere per l'adozione di accorgimenti e dispositivi per il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali prevedendo tra l'altro in fase di trasporto la copertura dei carichi che possono essere dispersi, la previsione delle dispersioni e delle infiltrazioni di idrocarburi, specie dalle macchine di lavorazione nei piazzali di sosta e dalle attrezzature (lavaggio, manutenzione, rifornimento ecc), di sostanze chimiche in genere utilizzate nel cantiere, ecc;

d) Dovranno essere adottate procedure antirumore al fine di ridurre i livelli di rumore connesso all'incremento di traffico, qualora questo conduca al superamento del valore (valutato in L_{va}) di 3 dBA rispetto allo stato attuale. Le modalità di attivazione delle procedure antirumore, ivi inclusa la caratterizzazione del clima attuale, dovranno essere presentate alla Commissione prevista dall'art. 5 del DM 31/10/97 e rese note al Ministero dell'Ambiente Servizio VIA. Le stime dovranno tenere nel debito conto la sovrapposizione degli effetti del rumore prodotto, oltre che dagli aeromobili, dall'esercizio della viabilità di accesso e dai macchinari di supporto alle operazioni degli aeromobili nei piazzali con particolare attenzione ai gruppi elettrogeni che dovranno essere di tipo silenziato con particolare attenzione alle basse frequenze.

e) Il sistema di illuminazione del sedime dovrà perseguire un aspetto unitario, che tra l'altro, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza, adotti tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura per ridurre al massimo le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe.

f) Sia previsto e predisposto un piano per un sistema di monitoraggio che permetta il controllo nel tempo di tutti i parametri ambientali interessati dall'esercizio dell'aeroporto sia di tipo diretto che indotto con particolare attenzione alle componenti aria, acque superficiali, avifauna e rumore. Il sistema dovrà inoltre essere provvisto di un apposita banca dati che consenta la raccolta e l'archiviazione di tutti i dati rilevati, prevedendo altresì idonei sistemi di comunicazione e diffusione delle informazioni. Il monitoraggio dovrà mettere in correlazione i valori ambientali con quelli delle movimentazioni degli aeromobili al fine di determinare, specialmente per la qualità dell'aria, la capacità dell'infrastruttura che consenta il non superamento, in termini globali, degli standard di legge per l'intera area di influenza dell'aeroporto.

g) Per i progetti e gli studi di cui ai precedenti punti b), c) e f) dovranno essere sottoposti al Ministero dell'Ambiente per la verifica di ottemperanza prima degli appalti delle opere;

e ad una serie di prescrizioni di "medio termine":

h) La realizzazione degli interventi è subordinata alla presentazione di un "Piano di coordinamento infrastrutturale". Detto Piano dovrà consentire di meglio definire la relazione del sistema aeroportuale con le aree a margine che sono caratterizzate da processi di forte evoluzione anche nel rispetto dell'evoluzione degli strumenti urbanistici ed in particolare del PUC del Comune di Genova. Dovranno pertanto essere affrontati gli aspetti trasportistici pervenendo ad una congrua verifica della capacità delle arterie viarie interessate dal traffico aeroportuale (di origine aeroportuale e non) in virtù dello sviluppo dell'assetto urbanistico ed infrastrutturale nello scenario evolutivo futuro.

i) Dovrà essere approfondito il tema della possibile interconnessione dell'aeroporto con i sistemi di trasporto pubblico in sede propria con priorità alla linea ferroviaria e dovrà essere

presentato un programma di realizzazione delle infrastrutture correlate, quale risultato dell'attività di concertazione tra gli Enti preposti alla tutela e alla gestione del territorio (Società Aeroportuale, Portuale, Regione, Provincia, Comune ecc).

l) Il Piano dovrà definire con precisione il traffico atteso sia per gli aspetti aeronautici sia per quelli a terra e documentare la ripercussione ambientale che l'esercizio dell'aeroporto comporterà sui parametri ambientali, sia in maniera diretta che indiretta, con l'indicazione di tutti gli accorgimenti e le mitigazioni atte al rispetto della qualità dell'ambiente interessato, secondo le linee di indirizzo delle prescrizioni espresse per il breve periodo; il piano di coordinamento dovrà, comunque, essere presentato entro un anno dalla pubblicazione del decreto di VIA."

m) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Liguria e dal Ministero per i beni e le attività culturali riportate integralmente nelle premesse.

Con nota prot. 137354/IPP del 25/10/2012 – prot. DVA-2012-25967 del 26/10/2012 – ENAC ha trasmesso alla scrivente la relazione di ottemperanza alle prescrizioni citate.

Sulla base di tale relazione, la Commissione Tecnica VIA/VAS si è espressa con parere n. 1175 del 1/03/2013 – prot. DVA-2013-5904 del 7/03/2013 – che, allegato alla presente comunicazione, ne costituisce parte integrante.

Preso atto che nel citato parere la Commissione ha espresso quanto segue:

“Preso atto che la Società Aeroporto di Genova ha successivamente presentato ricorso al TAR Liguria per l'annullamento delle prescrizioni del Decreto VIA, ritenute illegittime, e con Sentenza n. 563 del 26 gennaio 2006 il TAR Liguria si è espresso modificando in parte l'impianto prescrittivo del Decreto VIA; tale sentenza si è espressa annullando la prescrizione di cui alla lettera “m” e dichiarando cessata la materia del contendere in relazione alla prescrizione di cui alla lettera “b”, in quanto ritenuta già ottemperata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio;

considerato che con nota ENAC 0163616/IPP del 21/12/2012, acquisita al prot. CTVA/00022 del 07/01/2013, il Proponente comunica che per la Prescrizioni “c” (Cantierizzazione delle opere) e per la Prescrizione “f” (Sistema di Monitoraggio) non ha prodotto alcuna documentazione per cui chiede di rinviare la verifica delle due Ottemperanze;

preso atto che, per quanto riguarda la prescrizione “d” non è stata prodotta idonea documentazione da cui si evincano le procedure antirumore da adottare al fine di ridurre il livello, né le modalità di attivazione delle stesse, né la caratterizzazione del clima attuale come richiesto dalla prescrizione;

preso atto che, relativamente alla prescrizione “g”, la prescrizione al punto b) non è oggetto della presente verifica, mentre ai punti c) ed f) il Proponente ha dichiarato di provvedere a breve alla consegna della documentazione relativa.”

Tutto ciò premesso, visto e considerato,

SI DETERMINA

l'ottemperanza alle prescrizioni “a”, “e”, “h”, “i”, “l”, e la non ottemperanza alle prescrizioni “c”, “d”, “f”, “g” del decreto VIA n. 6919 del 23/01/2002 relativo al progetto relativo al Piano di sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto “Cristoforo Colombo” di Genova.

La documentazione ed ogni elemento mancante ai fini della verifica di ottemperanza della prescrizione dovranno essere trasmessi entro 60 giorni dal ricevimento della presente.

In assenza di riscontro nei termini indicati, la scrivente Direzione provvederà all'avvio dell'accertamento di cui all'art. 29, comma 3, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

Quanto sopra si comunica per i necessari seguiti di competenza alle Amministrazioni in indirizzo.

Avverso la presente comunicazione è ammesso ricorso, entro 60 giorni dal ricevimento della stessa, presso il TAR ed entro 120 giorni al Capo dello Stato.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Mariano Grillo)



Elenco indirizzi

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
V.le Castro Pretorio, 118
00185 Roma

e p.c. Aeroporto di Genova S.p.A.
16154 Genova Sestri

Ministero dei Trasporti e delle
Infrastrutture
Direzione Generale per aeroporti e
trasporto aereo
Viale dell'Arte, 16
00144 Roma

Ministero per i Beni e le Attività
Culturali
Direzione generale paesaggio, belle arti,
architettura ed arte contemporanee
Servizio IV Paesaggio
Via San Michele, 22
00153 Roma

Regione Liguria
Dipartimento Ambiente
Via G.D'Annunzio, 111
16121 Genova

Presidente della Commissione Tecnica
VIA/VAS
SEDE



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS
U. prot CTVA - 2013 - 0000834 del 06/03/2013

Pratica N:

Ref. Mittente:



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E. prot DVA - 2013 - 0005904 del 07/03/2013

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede



OGGETTO: trasmissione parere n. 1175 CTVA del 1 marzo 2013. Verifica di
ottemperanza, n. 394 CTVA, aeroporto Cristoforo Colombo di
Genova, ottemperanza alle prescrizioni di cui al DEC/VIA/6919, del
23 gennaio 2002, proponente Aeroporto di Genova Spa.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le
successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si
trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla
Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 1
marzo 2013.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione
(avv. Sandra Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2013-0083.DOC

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

La presente copia fotostatica composta di N° 9 fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 05 MAR. 2013



[Handwritten initials]

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

[Handwritten mark]

Parere n. 1175 dell'01 marzo 2013

[Handwritten marks]

Progetto	Verifica di ottemperanza Aeroporto Cristoforo Colombo di Genova ottemperanza alle prescrizioni del DEC/VIA/6919 del 23/01/2002
Proponente	Aeroporto di Genova S.p.A. <i>[Handwritten signature]</i>

[Large handwritten notes and signatures at the bottom of the page]

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la richiesta di verifica di ottemperanza al DEC/VIA/6919 del 23 gennaio 2002, relativo alla pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto relativo al Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto "Cristoforo Colombo" di Genova, da realizzarsi nel Comune di Genova, presentata dalla Aeroporto di Genova SpA;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTA la richiesta di verifica di ottemperanza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, effettuata con nota prot. DVA/26375 del 31/10/2012 alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, che la ha acquisita al prot. CTVA/ 3986 del 06/11/2012;

CONSIDERATO che oggetto del presente procedimento è la verifica di ottemperanza alle prescrizioni contenute nel Decreto VIA n. 6919 del 23/01/2002 relativo al Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto Cristoforo Colombo di Genova;

PRESO ATTO che:

- nel citato Decreto VIA fu espresso giudizio di compatibilità ambientale favorevole a condizione che la società di gestione ottemperasse ad una serie di condizioni espresse dal Ministero, dalla Regione Liguria (parere del 15.11.2000) e del Ministero per i beni e le attività culturali (parere del 13.12.2001);
- il Decreto VIA n. 6916 del 23 gennaio 2002 ha previsto due categorie di prescrizioni: quelle di breve termine e quelle di medio termine;
- le prescrizioni di breve termine sono le seguenti:

"a. Dovrà essere realizzato un sistema per il controllo delle acque della pista che ne preveda il trattamento, prima del loro allontanamento. Inoltre, in relazione all'intera area dell'aeroporto, la definizione del sistema di trattamento delle acque e del loro allontanamento dovrà prevedere, oltre ai necessari sistemi di salvaguardia dei corpi idrici ricettori da fenomeni di inquinamento ordinario o a carattere eccezionale, anche dei sistemi per ridurre le quantità scaricate con, ad esempio, dei serbatoi dimensionati in modo da poter fungere da riserva idrica per le operazioni ordinarie dell'aeroporto stesso (es. irrigazione delle aree a verde)."

"b. Dovrà essere sviluppato un progetto di sistemazione ambientale dell'aera aeroportuale che preveda l'ottimizzazione degli spazi al fine di poter ampliare le aree da destinare a idonee sistemazioni ambientali. Tale progetto dovrà contenere la mitigazione del fronte aeroportuale sul lato del porto turistico con una fascia filtro e dovrà porre una particolare attenzione alla qualità architettonica ed estetica delle strutture e dei rivestimenti degli edifici che saranno realizzati su tale lato del sedime (hangar, edificio catering, ecc). Il progetto dovrà prevedere, inoltre, la restituzione a verde di una superficie pari almeno ad 1/3 delle nuove superfici previste dal progetto. Tali aree verdi dovranno prevedere anche la copertura a verde dei nuovi edifici, hangars, magazzini. Inoltre, il progetto dovrà considerare:

- la realizzazione di ecosistemi filtro per il condizionamento finale delle acque in uscita;
- la ricostruzione della rete ecologica anche all'esterno dell'area a titolo di interventi compensativi;"

"c. Dovrà essere prodotto uno studio sulla cantierizzazione delle opere che tenga nel dovuto conto i siti di cava o prestito e smaltimento degli inerti, stimi le prevedibili interferenze ambientali connesse al traffico sui relativi itinerari (sicurezza, capacità e livelli di servizio, inquinamento atmosferico, acustico e da vibrazioni) e definisca le conseguenti misure mitigative. Dovranno inoltre essere eventualmente evidenziati gli accordi con l'Autorità Portuale per il riutilizzo dei materiali inerti di risulta dalle demolizioni. Lo studio dovrà anche contenere un regolamento di cantiere per l'adozione di accorgimenti e dispositivi per il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali prevedendo tra l'altro in fase di trasporto la copertura dei carichi che possono essere dispersi, la previsione delle dispersioni e delle infiltrazioni di idrocarburi, specie dalle macchine di lavorazione nei piazzali di sosta e dalle attrezzature (lavaggio, manutenzione, rifornimento ecc), di sostanze chimiche in genere utilizzate nel cantiere, ecc;"

"d. Dovranno essere adottate procedure antirumore al fine di ridurre i livelli di rumore connesso all'incremento di traffico, qualora questo conduca al superamento del valore (valutato in Lva) di 3 dBA rispetto allo stato attuale. Le modalità di attivazione delle procedure antirumore, ivi inclusa la caratterizzazione del clima attuale, dovranno essere presentate alla Commissione prevista dall'art. 5 del DM 31/10/97 e rese note al Ministero dell'Ambiente Servizio VIA. Le stime dovranno tenere nel debito conto la sovrapposizione

degli effetti del rumore prodotto, oltre che dagli aeromobili, dall'esercizio della viabilità di accesso e dai macchinari di supporto alle operazioni degli aeromobili nei piazzali con particolare attenzione ai gruppi elettrogeni che dovranno essere di tipo silenziato con particolare attenzione alle basse frequenze."

"e. Il sistema di illuminazione del sedime dovrà perseguire un aspetto unitario, che tra l'altro, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza, adotti tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura per ridurre al massimo le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe."

"f. Sia previsto e predisposto un piano per un sistema di monitoraggio che permetta il controllo nel tempo di tutti i parametri ambientali interessati dall'esercizio dell'aeroporto sia di tipo diretto che indiretto con particolare attenzione alle componenti aria, acque superficiali, avifauna e rumore. Il sistema dovrà inoltre essere provvisto di un apposita banca dati che consenta la raccolta e l'archiviazione di tutti i dati rilevati, prevedendo altresì idonei sistemi di comunicazione e diffusione delle informazioni. Il monitoraggio dovrà mettere in correlazione i valori ambientali con quelli delle movimentazioni degli aeromobili al fine di determinare, specialmente per la qualità dell'aria, la capacità dell'infrastruttura che consenta il non superamento, in termini globali, degli standard di legge per l'intera area di influenza dell'aeroporto."

"g. per i progetti e gli studi di cui ai precedenti punti b), c) e f) dovranno essere sottoposti al Ministero dell'Ambiente per la verifica di ottemperanza prima degli appalti delle opere";

- le prescrizioni di medio termine sono:

"h. La realizzazione degli interventi è subordinata alla presentazione di un "Piano di coordinamento infrastrutturale". Detto Piano dovrà consentire di meglio definire la relazione del sistema aeroportuale con le aree a margine che sono caratterizzate da processi di forte evoluzione anche nel rispetto dell'evoluzione degli strumenti urbanistici ed in particolare del PUC del Comune di Genova. Dovranno pertanto essere affrontati gli aspetti trasportistici pervenendo ad una congrua verifica della capacità delle arterie viarie interessate dal traffico aeroportuale (di origine aeroportuale e non) in virtù dello sviluppo dell'assetto urbanistico ed infrastrutturale nello scenario evolutivo futuro."

"i. Dovrà essere approfondito il tema della possibile interconnessione dell'aeroporto con i sistemi di trasporto pubblico in sede propria con priorità alla linea ferroviaria e dovrà essere presentato un programma di realizzazione delle infrastrutture correlate, quale risultato dell'attività di concertazione tra gli Enti preposti alla tutela e alla gestione del territorio (Società Aeroportuale, Portuale, Regione, Provincia, Comune ecc)."

"l. Il Piano dovrà definire con precisione il traffico atteso sia per gli aspetti aeronautici sia per quelli a terra e documentare la ripercussione ambientale che l'esercizio dell'aeroporto comporterà sui parametri ambientali, sia in maniera diretta che indiretta, con l'indicazione di tutti gli accorgimenti e le mitigazioni atte al rispetto della qualità

dell'ambiente interessato, secondo le linee di indirizzo delle prescrizioni espresse per il breve periodo; il piano di coordinamento dovrà, comunque, essere presentato entro un anno dalla pubblicazione del decreto di VIA."

"m. dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Liguria e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse".

- la Società Aeroporto di Genova ha successivamente presentato ricorso al TAR Liguria per l'annullamento delle prescrizioni del Decreto VIA, ritenute illegittime, e con Sentenza n. 563 del 26 gennaio 2006 il TAR Liguria si è espresso modificando in parte l'impianto prescrittivo del Decreto VIA;
- tale sentenza si è espressa annullando la prescrizione di cui alla lettera "m" e dichiarando cessata la materia del contendere in relazione alla prescrizione di cui alla lettera "b", in quanto ritenuta già ottemperata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio;
- il TAR Liguria, pur respingendo la rimanente parte del ricorso relativa a tutte le altre prescrizioni, in relazione alla prescrizione "h" concernente l'imposizione di un piano di coordinamento infrastrutturale, ha ritenuto che la realizzazione del coordinamento non è di competenza della Società Aeroporti di Genova, ma ad essa compete unicamente l'iniziativa dell'intesa fra gli enti competenti alla gestione del territorio;

CONSIDERATO che:

- la documentazione presentata dal Proponente consiste in una relazione predisposta specificatamente per la verifica di ottemperanza, alla quale sono allegati i documenti di riferimento, fra cui la citata sentenza del TAR e l'aggiornamento del Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA), resosi necessario per rispondere alle prescrizioni del decreto VIA mediante opportune ottimizzazioni;

CONSIDERATO che:

- con nota ENAC 0163616/IPP del 21/12/2012, acquisita al prot. CTVA/00022 del 07/01/2013, il Proponente comunica che per la Prescrizioni C (Cantierizzazione delle opere) e per la Prescrizione F (Sistema di Monitoraggio) non ha prodotto alcuna documentazione per cui chiede di rinviare la verifica delle due Ottemperanze;

VALUTATO che:

- il PSA è stato aggiornato al fine di conseguire i seguenti obiettivi:
 - rafforzamento delle interconnessioni urbane e territoriali per l'ampliamento del bacino di traffico dell'aeroporto,
 - realizzazione di un polo intermodale che favorisca l'accessibilità allo scalo del trasporto pubblico, su ferro, gomma ed acqua,
 - aggiornamento delle previsioni di traffico commerciale, cargo e di Aviazione Generale,
 - riconfigurazione delle infrastrutture aeroportuali in funzione del traffico previsto, passeggeri e cargo, nonché delle mutate strategie di sviluppo della società di gestione,
 - sistemazione ambientale delle aree land side per la mitigazione degli impatti derivanti dall'aumento del traffico aereo e su gomma;

- l'aggiornamento del PSA non ha modificato le destinazioni d'uso e l'assetto dell'aeroporto così come precedentemente definito ed approvato e quindi, non incidendo sulla capacità dell'aeroporto, non ha comportato una modifica delle implicazioni ambientali in senso negativo (impatti) dell'infrastruttura sul contesto limitrofo;
- gli affinamenti consentono un'ottimizzazione dell'uso degli spazi e quindi il contenimento del consumo di risorse ambientali;

CONSIDERATA la prescrizione "a. Dovrà essere realizzato un sistema per il controllo delle acque della pista che ne preveda il trattamento, prima del loro allontanamento. Inoltre, in relazione all'intera area dell'aeroporto, la definizione del sistema di trattamento delle acque e del loro allontanamento dovrà prevedere, oltre ai necessari sistemi di salvaguardia dei corpi idrici ricettori da fenomeni di inquinamento ordinario o a carattere eccezionale, anche dei sistemi per ridurre le quantità scaricate con, ad esempio, dei serbatoi dimensionati in modo da poter fungere da riserva idrica per le operazioni ordinarie dell'aeroporto stesso (es. irrigazione delle aree a verde).";

CONSIDERATO che:

- tutta l'area pavimentata del lato terra utilizzata dal traffico veicolare e la gran parte del lato aria utilizzata come aree di stazionamento velivoli è stata messa in sicurezza nei confronti di eventuali eventi accidentali di sversamento di fluidi inquinanti mediante la già avvenuta realizzazione di impianti di raccolta e trattamento delle acque meteoriche che intercettano le acque di dilavamento delle aree pavimentate prima del loro recapito finale a mare;
- l'area è stata suddivisa infatti in sei settori e precisamente:
 - Settore 1: area di circa 78.000 m² servita da un impianto di trattamento acque di prima pioggia (5mm);
 - Settore 2: area di circa 44.000 m² servita da un impianto di trattamento acque di prima pioggia (5mm);
 - Settore 3: area di circa 36.000 m² servita da un impianto di trattamento acque di prima pioggia (5mm);
 - Settore 4: area di circa 28.500 m² servita da un impianto di trattamento acque di prima pioggia (5mm);
 - Settore 5: area di circa 35.000 m² in cui è presente anche il distributore di carburante per i mezzi operativi dell'aeroporto ed è servita da un impianto di trattamento acque in continuo;
 - Settore 6: area di circa 43.000 m² servita da impianto di trattamento acque in continuo.
- gli impianti a servizio dei primi quattro settori presentano le stesse caratteristiche tecniche e funzionali. Ciascuno presenta un comparto di accumulo e rilancio dei primi 5 mm di pioggia (acque di prima pioggia) ed uno di disoleazione e sedimentazione delle stesse acque, nel quale avviene la separazione delle sostanze pesanti, oli e idrocarburi dalle acque di scarico con una portata di trattamento di 6 l/s. L'acqua di prima pioggia viene trattenuta nella vasca di accumulo per un periodo massimo di 48 ore e poi viene rilasciata tramite elettropompa sommersibile ad un disoleatore con filtro a coalescenza. Ciascun impianto è dotato inoltre di pozzetto di campionamento;

VALUTATO che gli impianti sono opportunamente dimensionati in funzione della superficie di ciascun settore. In tabella seguente si riportano le principali caratteristiche costruttive:

Impianto	Comparto di accumulo	Comparto di disoleazione	Comparto di sedimentazione
1	8 vasche con capacità totale di 396 m ³	Capacità complessiva di 2,17 m ³	Capacità complessiva di 0,7 m ³
2	5 vasche con capacità totale di 226 m ³	Capacità complessiva di 2,17 m ³	Capacità complessiva di 0,7 m ³
3	4 vasche con capacità totale di 226 m ³	Capacità complessiva di 2,17 m ³	Capacità complessiva di 0,7 m ³
4	4 vasche con capacità totale di 180,8 m ³	Capacità complessiva di 2,17 m ³	Capacità complessiva di 0,7 m ³

CONSIDERATO che gli impianti 5 e 6 sono invece a trattamento continuo e sono costituiti dagli elementi descritti di seguito:

- linee in parallelo composte ciascuna da un bacino di sedimentazione e da una vasca di disoleazione. Attraverso la condotta di adduzione si ha il riversamento del liquame all'interno del monoblocco di sedimentazione. Il deflettore posto all'entrata della tubazione di arrivo permette la distribuzione dell'acqua su tutta la luce della vasca, mentre quello in uscita è tale da impedire il trascinarsi e la fuoriuscita delle sostanze sedimentabili nelle successive fasi di trattamento, ottenendo così la sedimentazione delle sostanze presenti direttamente sul fondo,
- stramazzone di by-pass adeguatamente tarato per la deviazione delle portate in esubero dovute a precipitazioni atmosferiche di particolare entità,
- bacino di disoleazione dotato di doppio filtro a coalescenza, in entrata, mediante il quale si ottiene il rallentamento del flusso e la prefiltrazione del liquame prima del riversamento all'interno del monoblocco di separazione. Lo stesso bacino è inoltre munito di doppio filtro a coalescenza, in uscita, al fine di trattenere gli eventuali residui di idrocarburi leggeri. I disoleatori sono muniti allo scarico di dispositivi di sicurezza consistenti in un otturatore galleggiante, tarato in funzione della densità dell'olio minerale previsto. Tale otturatore determina l'arresto del flusso del liquame allo scarico ogni qual volta avviene il riempimento della camera oli del separatore. In tale condizione un dispositivo di allarme luminoso, preavverte l'avvenimento per cui bisogna intervenire per svuotare del contenuto d'olio la relativa camera,
- pozzetto di campionamento;

VALUTATO che anche in questo caso gli impianti sono opportunamente dimensionati in funzione della superficie di ciascun settore:

Settore	Linee in parallelo	Bacino di sedimentazione	Bacino di disoleazione

5	2	18 m3	18 m3
6	4	18 m3	18 m3

CONSIDERATO e VALUTATO che:

- tutti gli scarichi confluiscono in mare così come previsto dal “Piano di Prevenzione e Gestione relativo alle acque di prima pioggia e di lavaggio”, redatto dalla Società di Gestione, Aeroporto di Genova SpA, ed approvato dalla Provincia di Genova con provvedimento dirigenziale n. 5366;
- secondo le prescrizioni individuate dal suddetto provvedimento, è previsto un monitoraggio con frequenza annuale dei seguenti parametri: pH, solidi sospesi totali, COD e idrocarburi totali. Le analisi devono essere eseguite su campioni medi composti sulle tre ore con metodiche IRSA-CNR;
- sono stati forniti gli esiti della prima campagna 2012 di autocontrollo eseguita a cura di un organismo accreditato, trasmessi dalla Società di gestione alla direzione Ambiente, Ambiti Naturali e Trasporti Servizio Acqua e Rifiuti della Provincia di Genova in data 16 gennaio 2012.
- le analisi evidenziano come i risultati ottenuti siano al di sotto dei limiti normativi;
- per quanto concerne le acque della pista di volo si prevede invece un sistema di controllo mediante un programma di monitoraggio. A tal fine la Società Aeroporto di Genova ha stipulato, in data 1 dicembre 2010, una convenzione con l’Agenzia regionale per la protezione dell’ambiente ligure (Arpal);
- la Regione Liguria ed il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio hanno già concordato, con note rispettivamente n. 39710 del marzo 2002 e n.5387/VIA/A.O.13.G. del maggio 2002, che tale prescrizione possa essere ritenuta ottemperata attraverso un sistema di controllo mediante programma di monitoraggio date le difficoltà tecniche per la Aeroporto di Genova S.p.A. di dotarsi di un sistema centralizzato delle acque di raccolta a causa delle caratteristiche fisiche del sedime aeroportuale;

La prescrizione è ottemperata.

CONSIDERATA la prescrizione “b. Dovrà essere sviluppato un progetto di sistemazione ambientale dell’area aeroportuale che preveda l’ottimizzazione degli spazi al fine di poter ampliare le aree da destinare a idonee sistemazioni ambientali. Tale progetto dovrà contenere la mitigazione del fronte aeroportuale sul lato del porto turistico con una fascia filtro e dovrà porre una particolare attenzione alla qualità architettonica ed estetica delle strutture e dei rivestimenti degli edifici che saranno realizzati su tale lato del sedime (hangar, edificio catering, ecc). Il progetto dovrà prevedere, inoltre, la restituzione a verde di una superficie pari almeno ad 1/3 delle nuove superfici previste dal progetto. Tali aree verdi dovranno prevedere anche la copertura a verde dei nuovi edifici, hangars, magazzini. Inoltre, il progetto dovrà considerare:

- la realizzazione di ecosistemi filtro per il condizionamento finale delle acque in uscita;

- la ricostruzione della rete ecologica anche all'esterno dell'area a titolo di interventi compensativi;"

PRESO ATTO che relativamente alla presente prescrizione il TAR Liguria, dalla sentenza n.563 del 2006, si evince che: *l'amministrazione resistente nella nota del 10.02.2002 dà atto che all'esito delle valutazioni della cartografia inviata dalla società, la prescrizione in ordine ai c.d. interventi mitigativi e compensativi previsti nell'area "è stata osservata": sicchè in relazione ad essa è cessata la materia del contendere. ha dichiarato cessata la materia del contendere;*

la prescrizione quindi non è oggetto della presente verifica.

CONSIDERATA la prescrizione "c. Dovrà essere prodotto uno studio sulla cantierizzazione delle opere che tenga nel dovuto conto i siti di cava o prestito e smaltimento degli inerti, stimi le prevedibili interferenze ambientali connesse al traffico sui relativi itinerari (sicurezza, capacità e livelli di servizio, inquinamento atmosferico, acustico e da vibrazioni) e definisca le conseguenti misure mitigative. Dovranno inoltre essere eventualmente evidenziati gli accordi con l'Autorità Portuale per il riutilizzo dei materiali inerti di risulta dalle demolizioni. Lo studio dovrà anche contenere un regolamento di cantiere per l'adozione di accorgimenti e dispositivi per il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali prevedendo tra l'altro in fase di trasporto la copertura dei carichi che possono essere dispersi, la previsione delle dispersioni e delle infiltrazioni di idrocarburi, specie dalle macchine di lavorazione nei piazzali di sosta e dalle attrezzature (lavaggio, manutenzione, rifornimento ecc), di sostanze chimiche in genere utilizzate nel cantiere, ecc";

PRESO ATTO che non è stato consegnato lo studio sulla cantierizzazione delle opere come richiesto dalla prescrizione, il Proponente ha dichiarato che provvederà in tal senso;

La prescrizione non è ottemperata.

CONSIDERATA la prescrizione "d. Dovranno essere adottate procedure antirumore al fine di ridurre i livelli di rumore connesso all'incremento di traffico, qualora questo conduca al superamento del valore (valutato in Lva) di 3 dBA rispetto allo stato attuale. Le modalità di attivazione delle procedure antirumore, ivi inclusa la caratterizzazione del clima attuale, dovranno essere presentate alla Commissione prevista dall'art. 5 del DM 31.10.97 e rese note al Ministero dell'Ambiente Servizio VIA. Le stime dovranno tenere nel debito conto la sovrapposizione degli effetti del rumore prodotto, oltre che dagli aeromobili, dall'esercizio della viabilità di accesso e dai macchinari di supporto alle operazioni degli aeromobili nei piazzali con particolare attenzione ai gruppi elettrogeni che dovranno essere di tipo silenziato con particolare attenzione alle basse frequenze."

PRESO ATTO che la Commissione Aeroportuale, ai sensi dell'art.5 del DM 31.10.97, ha approvato nel 2000 la zonizzazione acustica aeroportuale, determinando come uniche procedure antirumore quelle che riguardano i movimenti a terra degli aeromobili, data la particolare posizione dell'aeroporto rispetto al territorio urbano della città di Genova e la morfologia del territorio circostante che non prevedono sorvoli di aree abitative;

CONSIDERATO che per quanto riguarda le operazioni di terra, le procedure antirumore vigenti implicano:

- il non utilizzo degli inversori di spinta per gli aeromobili con potenza non superiore ai limiti minimi indicati nel manuale dell'aeromobile durante la fase di frenatura in pista, salvo per motivi di sicurezza,
- nelle ore notturne, gli aeromobili devono usare l'intera lunghezza della pista per raggiungere il parcheggio al fine di ridurre al minimo l'utilizzo degli inversori di spinta, ad eccezione degli aeromobili che consentono una corsa per l'atterraggio ridotta,
- l'uso dell'APU è consentito a partire da 5 minuti prima dell'orario schedato di partenza ed esclusivamente per la messa in moto,
- le operazioni di prova motori sono proibite nelle fasce orarie 22:00-05:00 e 13:00-15:00 ad eccezione degli aeromobili di immediato utilizzo,
- l'attività addestrativa è proibita nelle ore notturne (23:00-07:00);

CONSIDERATO che la Commissione Aeroportuale ha approvato nel 2000 la zonizzazione acustica aeroportuale ai sensi del Decreto del Ministero dell' Ambiente 3 dicembre 1999. Tale zonizzazione è stata definita sulla base dei dati di traffico relativi al periodo 1 ottobre 1999 - 30 settembre 2000;

PRESO ATTO che non è stata prodotta idonea documentazione da cui si evincano le procedure antirumore da adottare al fine di ridurre il livello né le modalità di attivazione delle stesse né la caratterizzazione del clima attuale come richiesto dalla prescrizione;

La prescrizione non è ottemperata.

CONSIDERATA la prescrizione *"e. Il sistema di illuminazione del sedime dovrà perseguire un aspetto unitario, che tra l'altro, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza, adotti tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura per ridurre al massimo le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe."*

PRESO ATTO che è stata predisposta la sostituzione del sistema di illuminazione esistente relativo alla viabilità veicolare con impianti LED e nello specifico sono previste le seguenti sostituzioni:

	Quantità	Potenza (Watt)	Collocazione
<u>Air side</u>	15	150	Strada hangar
	11	150	Hangar sopra portelloni
	5	150	Caserma VVF
<u>Land side</u>	5	150	Strada hangar
	25	150	Strada Rotonda – Piaggio
	4	150	Rotonda sperato verso Erz
	6	150	Merci piazzale
	14	33	Tetto depuratore
	28	70	Pensilina arrivi
	7	70	Park vip
	7	70	Park rent – soste brevi

CONSIDERATO e VALUTATO che i LED sono caratterizzati da una maggiore efficienza rispetto ai sistemi di illuminazione tradizionale grazie ad una maggiore durata di funzionamento ed elevato rendimento, da un funzionamento in sicurezza perché lavorano a bassissima tensione, dall'essere direzionali (sorgenti quasi puntiformi) e quindi riescono a ridurre sensibilmente le dispersioni al contorno;

La prescrizione è ottemperata.

CONSIDERATA la prescrizione "f. Sia previsto e predisposto un piano per un sistema di monitoraggio che permetta il controllo nel tempo di tutti i parametri ambientali interessati dall'esercizio dell'aeroporto sia di tipo diretto che indotto con particolare attenzione alle componenti aria, acque superficiali, avifauna e rumore. Il sistema dovrà inoltre essere provvisto di un apposita banca dati che consenta la raccolta e l'archiviazione di tutti i dati rilevati, prevedendo altresì idonei sistemi di comunicazione e diffusione delle informazioni. Il monitoraggio dovrà mettere in correlazione i valori ambientali con quelli delle movimentazioni degli aeromobili al fine di determinare, specialmente per la qualità dell'aria, la capacità dell'infrastruttura che consenta il non superamento, in termini globali, degli standard di legge per l'intera area di influenza dell'aeroporto."

PRESO ATTO che non è stato consegnato un piano di monitoraggio come richiesto dalla prescrizione e che il Proponente ha dichiarato che provvederà in tal senso;

La prescrizione non è ottemperata.

CONSIDERATA la prescrizione "g. per i progetti e gli studi di cui ai precedenti punti b), c) e f) dovranno essere sottoposti al Ministero dell'Ambiente per la verifica di ottemperanza prima degli appalti delle opere";

PRESO ATTO che la prescrizione al punto b) non è oggetto della presente verifica, mentre ai punti c) ed f) il Proponente ha dichiarato di provvedere a breve alla consegna della documentazione relativa;

La prescrizione non è ottemperata

CONSIDERATA la prescrizione "h. La realizzazione degli interventi è subordinata alla presentazione di un "Piano di coordinamento infrastrutturale". Detto Piano dovrà consentire di meglio definire la relazione del sistema aeroportuale con le aree a margine che sono caratterizzate da processi di forte evoluzione anche nel rispetto dell'evoluzione degli strumenti urbanistici ed in particolare del PUC del Comune di Genova. Dovranno pertanto essere affrontati gli aspetti trasportistici pervenendo ad una congrua verifica della capacità delle arterie viarie interessate dal traffico aeroportuale (di origine aeroportuale e non) in virtù dello sviluppo dell'assetto urbanistico ed infrastrutturale nello scenario evolutivo futuro."

CONSIDERATO che ai fini della corretta definizione delle relazioni fra l'aeroporto e le aree a margine, nell'aggiornamento del Piano di sviluppo il Proponente ha provveduto a tenere da conto gli strumenti di pianificazione vigenti fra cui in particolare:

- il Piano Urbanistico Comunale (PUC),
- il Piano Territoriale di Coordinamento delle Attività Produttive dell'Area Centrale Ligure,
- il Nuovo Piano Urbanistico Comunale in corso di formazione,
- il Piano territoriale di Coordinamento - Schema delle infrastrutture (1992),
- il Piano Urbano della Mobilità,
- il Progetto Territorio Snodo (2010),
- i Progetti infrastrutturali in corso: Nodo ferroviario, Terzo valico dei Giovi (Alta Velocità), La linea ferroviaria metropolitana, Collegamento alla collina Erzelli, Gronda Autostradale, Strada urbana di scorrimento a mare.

CONSIDERATO e VALUTATO che:

- data la previsione dello sviluppo del sistema delle infrastrutture la Società proponente ha potuto effettuare un'analisi del traffico sulla viabilità interessata dall'esercizio aeroportuale;
- lo studio trasportistico è stato basato sulle analisi dei flussi poste alla base del Piano Urbano della Mobilità, e del progetto della gronda autostradale. Per gli scenari futuri, i flussi attesi sono stati integrati con i flussi previsti da e verso l'aeroporto e i principali poli di attrazione futuri, in particolare derivanti dall'intervento di riqualificazione della collina degli Erzelli, considerati non solo per quanto attiene l'offerta infrastrutturale necessaria, ma anche per la valutazione della domanda sugli scenari di medio e lungo periodo;
- la verifica condotta sull'assetto viario attuale con riferimento ai risultati dell'analisi trasportistica effettuata nello scenario futuro ha messo in luce l'insufficienza della rete, che dovrà essere opportunamente sviluppata in modo da poter garantire un'adeguata offerta infrastrutturale;
- la Società Aeroporto di Genova ha individuato una serie di interventi che potranno risolvere dette criticità:
 - nel breve periodo: il completamento della strada a mare, con effetti di decongestionamento della viabilità urbana adiacente (Aurelia), dal traffico di attraversamento locale;
 - nel medio periodo: la realizzazione della metropolitana urbana, che potrà modificare la ripartizione modale di accesso all'area a favore di un maggior uso del mezzo di trasporto pubblico su ferro;
 - nel lungo periodo: la realizzazione della Gronda autostradale ed il conseguente declassamento dell'attuale autostrada A10 in strada di scorrimento urbana, per gli attraversamenti di media percorrenza.

PRESO ATTO che con sentenza n. 563 del 2006 il TAR Liguria, Sezione Prima, nel respingere il ricorso in merito a tale prescrizione, ha stabilito che la responsabilità della Società proponente relativamente agli oneri sottesi all'ottemperanza della prescrizione in esame si limita alla promozione dell'intesa fra gli enti competenti alla gestione del territorio per la predisposizione del Piano;

VALUTATO che la Società proponente non si è limitata alla promozione dell'intesa come previsto dal TAR Liguria, ma ha effettuato lo studio richiesto dalla prescrizione, pervenendo alla definizione degli interventi prioritari da realizzare sul territorio;

La prescrizione è ottemperata.

CONSIDERATA la prescrizione "i. Dovrà essere approfondito il tema della possibile interconnessione dell'aeroporto con i sistemi di trasporto pubblico in sede propria con priorità alla linea ferroviaria e dovrà essere presentato un programma di realizzazione delle infrastrutture correlate, quale risultato dell'attività di concertazione tra gli Enti preposti alla tutela e alla gestione del territorio (Società Aeroportuale, Portuale, Regione, Provincia, Comune ecc)."

CONSIDERATO che il Proponente ha individuato come intervento la realizzazione di un terminal intermodale che permette un collegamento diretto con la rete ferroviaria e con il trasporto pubblico su gomma da e per il centro città e i principali poli di attrazione, produttivi, turistici e terziari, nonché sul potenziamento delle connessioni con il porto turistico, e quindi con il trasporto su acqua, pubblico e privato. Tale struttura multifunzionale comprende una stazione dei bus, un parcheggio multipiano, una stazione di risalita della funicolare di collegamento con il Parco Scientifico e tecnologico Collina degli Erzelli, una stazione ferroviaria derivante dallo spostamento dell'attuale stazione di Cornigliano, un collegamento pedonale assistito aerostazione-terminal-stazione e da un centro direzionale-logistico destinato ad accogliere uffici e altre funzioni oggi ubicate nel terminal.

VALUTATO che nell'aggiornamento del Piano di Sviluppo Aeroportuale, lo sviluppo dell'interconnessione dell'aeroporto con i sistemi di trasporto pubblico è stato assunto come uno degli elementi qualificanti;

La prescrizione è ottemperata.

CONSIDERATA la prescrizione "l. Il Piano dovrà definire con precisione il traffico atteso sia per gli aspetti aeronautici sia per quelli a terra e documentare la ripercussione ambientale che l'esercizio dell'aeroporto comporterà sui parametri ambientali, sia in maniera diretta che indiretta, con l'indicazione di tutti gli accorgimenti e le mitigazioni atte al rispetto della qualità dell'ambiente interessato, secondo le linee di indirizzo delle prescrizioni espresse per il breve periodo; il piano di coordinamento dovrà, comunque, essere presentato entro un anno dalla pubblicazione del decreto di VIA."

CONSIDERATO che:

- nell'aggiornamento al Piano di sviluppo aeroportuale viene riportato lo studio del traffico attuale e degli scenari evolutivi a conclusione del quale il Proponente ha dedotto una riduzione del traffico atteso rispetto a quanto previsto nel Piano di Sviluppo vigente;
- in particolare:
 - le previsioni di traffico per il periodo di riferimento 2010-2025 sono state elaborate tenendo conto dell'andamento storico del traffico passeggeri nello scalo di Genova, del trend degli ultimi anni nonché delle previsioni della domanda di trasporto aereo nel lungo periodo elaborate da Eurocontrol, adattate alla realtà specifica dello scalo genovese e alle strategie di sviluppo adottate dalla Società di gestione,

- considerando la particolare situazione di Genova, che negli anni passati ha registrato delle percentuali di crescita inferiori alla media nazionale, tali indici sono stati diminuiti di circa un 15%,
- le previsioni di traffico passeggeri sono derivate da quelle dei movimenti aerei, tenendo conto di un aumento graduale nel tempo del numero medio dei passeggeri per volo commerciale corrispondente a circa un passeggero in più per ogni anno e hanno determinato un aumento dei passeggeri dal 2010 al 2015 del 4,23%,
- si prevede per lo sviluppo dell'attività Cargo una crescita media annua del 2,3%, che tiene conto delle nuove attività dei voli di linea in grado di accettare merci nelle loro stive, del traffico via terra,
- per l'Aviazione Generale si è mantenuto costante il valore attuale di riempimento, pari a 1,2 pax/mov, ma si è ipotizzato un aumento dei movimenti percentuali superiori a quelli dei movimenti commerciali, in considerazione del previsto rilancio del settore, del potenziamento dei servizi dedicati previsti e della posizione strategica e geografica dell'aeroporto;
- tale riduzione ha condotto il Proponente ad un ridimensionamento e ad una modifica degli interventi previsti senza introdurre impatti diversi o aggiuntivi sull'ambiente rispetto a quelli già valutati;

CONSIDERATO e VALUTATO che in riferimento all'indicazione di tutti gli accorgimenti e le mitigazioni atte al rispetto della qualità dell'ambiente interessato, è stata prevista una sistemazione ambientale delle aree *landside* per la mitigazione degli impatti derivanti dall'aumento del traffico aereo e su gomma seppur la limitata estensione dell'area aeroportuale non lasci spazi adeguati per la realizzazione di significative aree verdi di mitigazione ambientale;

CONSIDERATO che in particolare il Proponente prevede:

- fasce di verde intorno al nuove terminal intermodale e lungo la viabilità principale di accesso e di distribuzione,
- un'ampia zona di verde in adiacenza ai previsti nuovi parcheggi rental car,
- la riduzione degli ampliamenti del piazzale aeromobili principale e quello dell'Aviazione Generale,
- un parco fotovoltaico in una fascia collinare situata in corrispondenza del confine ovest dell'aeroporto;

La prescrizione è ottemperata.

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

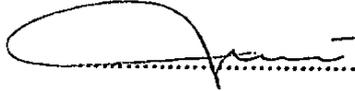
RITIENE

- la prescrizione a) ottemperata,
- la prescrizione b) non oggetto della presente verifica,
- la prescrizione c) non ottemperata,
- la prescrizione d) non ottemperata,
- la prescrizione e) ottemperata,

- la prescrizione f) non ottemperata,
- la prescrizione g) non è ottemperata,
- la prescrizione h) ottemperata,
- la prescrizione i) ottemperata,
- la prescrizione l) ottemperata,
- la prescrizione m) non oggetto della presente verifica.

Guido Monteforte Specchi

(Presidente)



Cons. Giuseppe Caruso

(Coordinatore Sottocommissione VAS)

ASSENTE

Dott. Gaetano Bordone

(Coordinatore Sottocommissione VIA)



Arch. Maria Fernanda Stagno

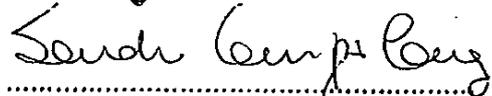
d'Alcontres

(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

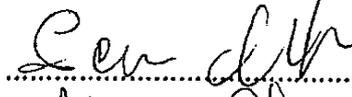


Avv. Sandro Campilongo

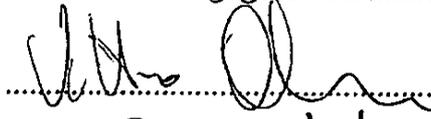
(Segretario)



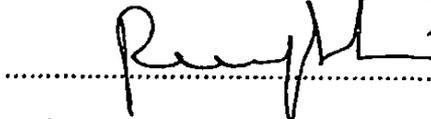
Prof. Saverio Altieri



Prof. Vittorio Amadio



Dott. Renzo Baldoni



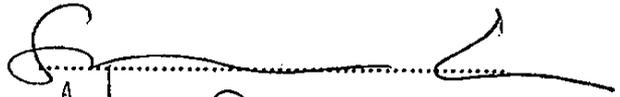
Dott. Gualtiero Bellomo

ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

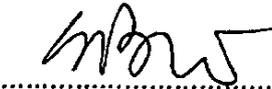
Ing. Stefano Bonino

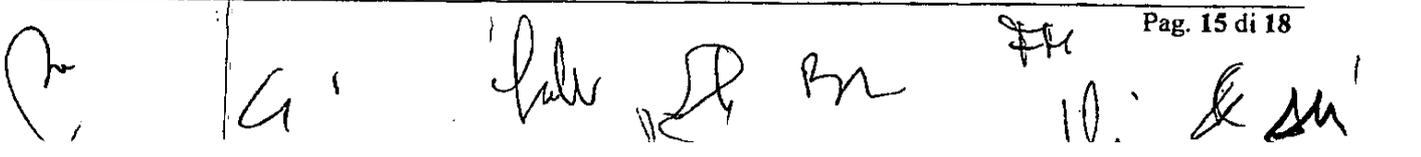


Dott. Andrea Borgia

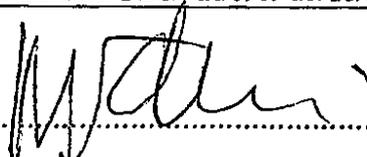


Ing. Silvio Bosetti





Ing. Stefano Calzolari



Ing. Antonio Castelgrande



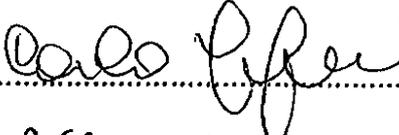
Arch. Giuseppe Chiriatti

ASSENTE

Arch. Laura Cobello

ASSENTE

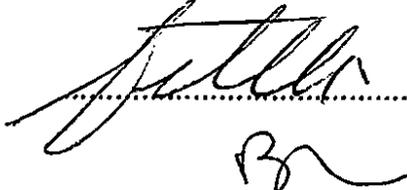
Prof. Carlo Collivignarelli



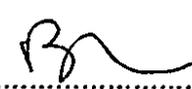
Dott. Siro Corezzi

ASSENTE

Dott. Federico Crescenzi



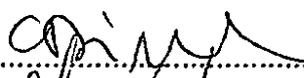
Prof.ssa Barbara Santa De Donno



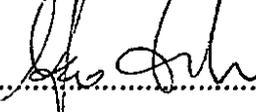
Cons. Marco De Giorgi

ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro



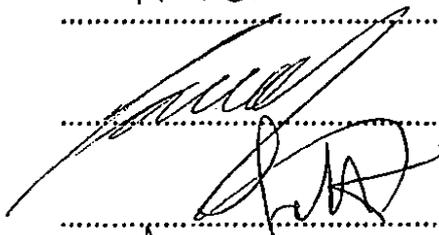
Ing. Francesco Di Mino



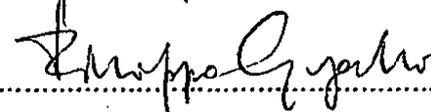
Avv. Luca Di Raimondo

ASSENTE

Ing. Graziano Falappa



Arch. Antonio Gatto



Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

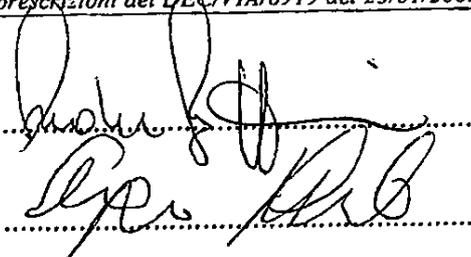
ASSENTE

Prof. Antonio Grimaldi



Ing. Despoina Karniadaki

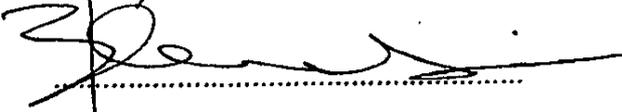
Dott. Andrea Lazzari



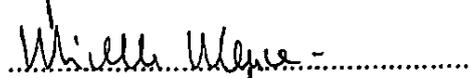
Arch. Sergio Lembo



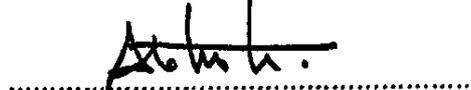
Arch. Salvatore Lo Nardo



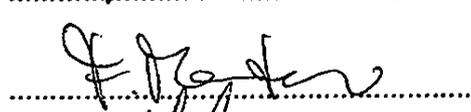
Arch. Bortolo Mainardi



Avv. Michele Mauceri



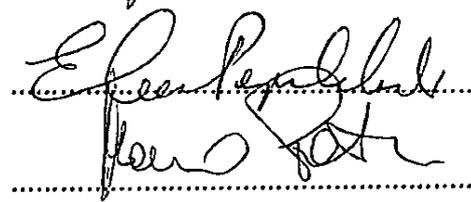
Ing. Arturo Luca Montanelli



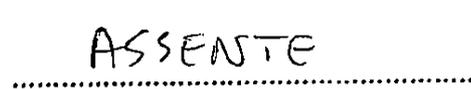
Ing. Francesco Montemagno



Ing. Santi Muscarà



Arch. Eleni Papaleludi Melis



Ing. Mauro Patti

ASSENTE

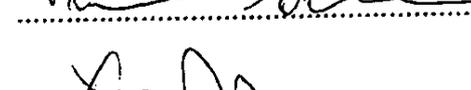
Avv. Luigi Pelaggi

ASSENTE

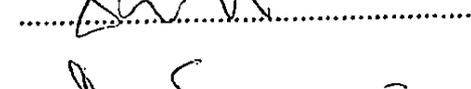
Cons. Roberto Proietti

ASSENTE

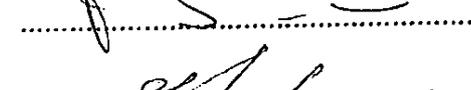
Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco



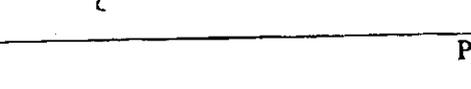
Avv. Xavier Santiapichi



Dott. Paolo Saraceno



Dott. Franco Secchieri





Arch. Francesca Soro

Francesca Soro
.....
Francesco Carmelo Vazzana
.....

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

~~Ing. Roberto Viviani~~

~~.....~~

Ing. Roberto Viviani

Roberto Viviani
.....

Dott.ssa Gabriella Minervini

ASSENTE

(Rappr. Regionale)

.....