



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

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE

DESTINATARI IN ALLEGATO



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

U.prot DVA-2013-0025309 del 06/11/2013

Pratica N. ....

Ref. Mittente: .....

**OGGETTO: [ID\_VIP:2513] Aeroporto di Genova - Verifica di ottemperanza  
prescrizioni "c" ed "f" del decreto DEC/VIA/6919 del 23/01/2002.  
Notifica esito istruttoria**

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.

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 "a", "c", "d", "e", "f", "g", "h", "i", "l" di cui al citato Decreto.

La Commissione Tecnica VIA/VAS si è espressa in merito con parere n. 1175 del 1/03/2013 (prot. DVA-2013-5904 del 7/03/2013), sulla base del quale la scrivente ha determinato, con provvedimento direttoriale DVA-2013-6548 del 15/03/2013, l'ottemperanza alle prescrizioni "a", "e", "h", "i", "l", e la non ottemperanza alle prescrizioni "c", "d", "f", "g".

Con nota prot. n. 98701/IPP del 26/08/2013 (prot. DVA-2013-19959 del 30/08/2013), ENAC ha inviato la documentazione necessaria alla verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni "c" ed "f".

La Commissione Tecnica VIA/VAS si è espressa in merito con parere n. 1360 del 18/10/2013 (prot. DVA-2013-24586 del 28/10/2013), che allegato al presente provvedimento ne costituisce parte integrante.

Tutto ciò premesso,

Ufficio Mittente: Div. 2 VA - Sezione Impianti Industriali  
Funzionario responsabile: venditti.antonio@minambiente.it - tel. 0657225927  
DVA-2VA-II-05\_2013-0230.DOC



### **Elenco indirizzi**

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile  
direzione.generale@postacert.enac.gov.it

e p.c. Aeroporto di Genova S.p.A.  
direzionegenerale@pec.airport.genova.it

Ministero dei Trasporti e delle  
Infrastrutture  
Direzione Generale per aeroporti e  
trasporto aereo  
dg.ta@pec.mit.gov.it

Ministero per i Beni e le Attività  
Culturali  
Direzione generale paesaggio, belle arti,  
architettura ed arte contemporanee  
Servizio IV Paesaggio  
mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

Regione Liguria  
Dipartimento Ambiente  
protocollo@pec.regione.liguria.it

Presidente della Commissione Tecnica  
VIA/VAS  
ctva@pec.minambiente.it



*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 - 0003790 del 25/10/2013



Pratica N: .....

Ref. Mittente: .....



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali  
E.prot DVA - 2013 - 0024586 del 28/10/2013

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

Sede

Direzione Generale per le  
Valutazioni Ambientali

Sede



**OGGETTO: I.D. VIP 2513 trasmissione parere n. 1360 CTVA del 18 ottobre 2013.  
Verifica di ottemperanza, n. 472 CTVA, aeroporto Cristoforo  
Colombo di Genova. Prescrizioni lettere c) ed f) del DEC/VIA/6916  
del 23 gennaio 2002, proponente Enac.**

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 giorno 18 ottobre 2013.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione  
(avv. Sandro Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00  
Funzionario responsabile: CTVA-US-06  
CTVA-US-06\_2013-0336.DOC

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO  
E DEL MARE  
Ufficio di Verifica  
dell'Impatto Ambientale  
VIA e VAS  
della Commissione



La presente copia fotostatica composta  
di N° 8 ..... fogli è conforme al  
suo originale.  
Roma, li 25-10-2013 .....

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

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

\* \* \*

Parere n. 1360 del 18 ottobre 2013

<b>Progetto:</b>	Verifica di Ottemperanza <b>Aeroporto Cristoforo Colombo di Genova. Prescrizioni lettere c) ed f) del DEC/VIA/6916 del 23 gennaio 2002</b>
<b>Proponente:</b>	<b>ENAC Ente Nazionale Aviazione Civile</b>

*[Handwritten signatures and initials]*

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

**VISTA** la richiesta di verifica di ottemperanza alle prescrizioni c) ed f) 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, effettuata da ENAC in data 26 agosto 2013;

**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-2013-20296 del 05/09/2013, alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, che la ha acquisita al prot. CTVA-2013-3098 del 06-09-2013;

**CONSIDERATO** che oggetto del presente procedimento è la verifica di ottemperanza ad alcune delle 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'aerea 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;

**PRESO ATTO** che con nota prot. 137354/IPP del 25 ottobre 2012, acquisita dalla Direzione Generale per le valutazioni ambientali al prot. DVA-2012-25967 del 26 ottobre 2012, ENAC ha trasmesso la relazione di ottemperanza alle citate prescrizioni in base alla quale la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS si è espressa con parere n. 1175 dell'1 marzo 2013;

**PRESO ATTO** dei contenuti della nota DVA-2013-6548 del 15 marzo 2013, che sulla base delle conclusioni del citato parere 1175 dell'1 marzo 2013, ha determinato 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 gennaio 2002;

**VISTA** la documentazione presentata dal Proponente, che consiste nei seguenti:

- Piano di cantierizzazione
- Piano di documentazione: Allegati
- Piano di monitoraggio ambientale
- Piano di monitoraggio ambientale: Allegati

**PRESO ATTO** quindi pertanto che la documentazione presentata dal Proponente si riferisce esclusivamente alle prescrizioni c) ed f);

**CONSIDERATO e VALUTATO** in merito alla prescrizione c) che:

- nella già citata nota DVA-2013-6548 del 26 ottobre 2012 la prescrizione è valutata non ottemperata a causa della mancata consegna dello studio sulla cantierizzazione delle opere;
- la documentazione presentata dal Proponente consiste nella relazione sulla cantierizzazione delle opere, strutturata come di seguito indicato:
  - il piano è costituito da due parti, una prima (Fase A) volta alla delimitazione dei confini del tema, nella quale vengono selezionati i temi centrali oggetto dello studio, la seconda (Fase B) volta all'analisi ambientale dell'opera in progetto, nella quale si individuano, si stimano e si valutano gli impatti indotti dalla cantierizzazione

- dell'opera in progetto, definendo il rapporto Opera-Ambiente anche in considerazione di eventuali misure ed interventi di mitigazione;
- nella Fase A sono considerati le attività progettuali, le attività connesse, nonché le aree di cantiere; tali informazioni sono poi tradotte in chiave ambientale, stabilendo la logica di processo delle valutazioni effettuate in Fase B, definendo quindi "azioni", "fattori" ed "impatti", stabilendo così i nessi di causalità intercorrenti nell'analisi. Ultimo punto della Fase A è volto alla definizione dei temi centrali, ovvero, attraverso un'attività di screening dei nessi di causalità individuati nello studio viene definita il quadro delle Matrici di correlazioni potenziali;
  - nella Fase B, per ogni componente individuata in fase di screening, viene realizzata la costruzione della banca dati ambientale volta all'acquisizione di tutte le informazioni a carattere ambientale necessarie allo svolgimento delle fase di analisi. Vengono poi eseguite le analisi ambientali, volte a determinare eventualità ed entità di impatti attesi. In ultimo viene definito il rapporto Opera-Ambiente, indicante le misure e gli interventi di mitigazione, nonché l'efficacia degli interventi stessi;
  - fermo restando il sopradescritto quadro logico del documento, in merito a quanto prescritto dal punto c) del decreto VIA, nella Fase A viene effettuato il bilancio delle materie nel quale si individuano i volumi da approvvigionare e quelli da conferire a discarica, così come riportato nella tabella sottostante:

	Quantitativi (m <sup>3</sup> )		
	Terre	Inerti	Conglomerati
Fabbisogni	648,91	-	2.583,87
Scavi	2.858,16	-	-
Demolizioni	-	2.972	-
Bilancio	+2.209,25	+2.972	-2.583,87

- secondo quanto indicato in tabella per la tematica terre da approvvigionare, dato il bilancio positivo non vengono identificati siti di estrazione, ma unicamente siti per lo smaltimento degli inerti, individuato nel sito "Edilcave S.r.l di Genova-Pegli" ubicato a circa 9,2 km dall'aeroporto;
- per quanto concerne la stima del traffico di cantiere, nonché lo possibili ricadute ambientali, nel piano vengono stimati sia i percorsi utilizzati dai mezzi per il trasporto dei suddetti volumi, sia l'entità dei flussi, anche in relazioni alle fasi previste dal cronoprogramma. Il risultato di tale analisi è di un traffico giornaliero medio dovuto al cantiere pari a 14 movimenti/giorni. Tale traffico, in relazione all'assetto viario della rete di accessibilità aeroportuale, i possibili itinerari percorsi, viene valutata nello studio tale da non produrre impatti;
- per quanto riguarda gli eventuali accordi con l'Autorità Portuale per il riutilizzo dei materiali inerti di risulta dalle demolizioni, le analisi dello studio evidenziano come tale materiale venga portato alla discarica identificata precedentemente;
- inoltre, nel documento, è effettuato uno screening delle componenti impattate mediante l'analisi delle azioni progetto e dei ricettori presenti, che conduce all'individuazione delle componenti: atmosfera, ambiente idrico, suolo e sottosuolo e rumore; per quanto riguarda le non vi sono azioni di progetto che ne generano (le fondazioni sono effettuate mediante pali trivellati con tecnologia CFA (Continuous Flight Auger) che non induce né rumore, né vibrazioni);

- o coerentemente a quanto previsto dall'articolazione logica della Fase A, il documento riporta l'analisi delle componenti emerse dalla matrice Azioni - Fattori - Impatti, definendo il seguente scenario:

Componente	Codice	Azione di progetto	Fattori Causali	Impatti potenziali
ATM	ATM-A1	Demolizioni di manufatti e superfici	Produzione di polveri ed inquinanti da lavorazione ed operatività dei macchinari di cantiere	Incremento concentrazioni polveri ed inquinanti
	ATM-A2	Scavi	Produzione di polveri ed inquinanti da lavorazione ed operatività dei macchinari di cantiere	Incremento concentrazioni polveri ed inquinanti
	ATM-A3	Realizzazione palificazioni	Produzione di polveri ed inquinanti da operatività palificatrice	Incremento concentrazioni polveri ed inquinanti
	ATM-A4	Costruzione elementi strutturali	Produzione di polveri ed inquinanti da operatività betoniere ed autopompe	Incremento concentrazioni polveri ed inquinanti
	ATM-A5	Costruzione pavimentazioni	Produzione di polveri ed inquinanti da operatività macchinari di cantiere	Incremento concentrazioni polveri ed inquinanti
	ATM-A6	Movimentazione materie prime	Produzione di polveri ed inquinanti da operatività traffici di cantierizzazione	Incremento concentrazioni polveri ed inquinanti
	ATM-A7	Movimentazione esuberi	Produzione di polveri ed inquinanti da operatività traffici di cantierizzazione	Incremento concentrazioni polveri ed inquinanti
	ATM-A8	Stoccaggio terre	Produzione di polveri ed inquinanti da lavorazione ed operatività macchinari di cantiere	Incremento concentrazioni polveri ed inquinanti
IDR	IDR-A1	Scavi al di sotto del livello di falda	Smaltimento acque emunte	Modifica della qualità delle acque corpo
SUO	SUO-A1	Demolizioni di manufatti e	Produzione rifiuti	Riduzione della offerta pianificata

Componente	Codice	Azione di progetto	Fattori Causali	Impatti potenziali
		superfici		di siti di discarica
	SUO-A2	Scavi	Produzione terre	Riduzione della offerta pianificata di siti di discarica
	SUO-A3	Costruzione palificazioni	Utilizzo di additivi	Modifica della qualità delle acque sotterranee
	SUO-A4	Costruzione elementi strutturali	Approvvigionamento inerti	Consumo di inerti
	SUO-A5	Costruzione pavimentazioni	Approvvigionamento inerti	Consumo di inerti
	SUO-A6	Stoccaggio materiali e sostanze inquinanti	Percolazione di acque contaminate	Modifica della qualità delle acque sotterranee
RUM	RUM-A1	Demolizioni di manufatti e superfici	Produzione emissioni sonore da lavorazioni ed operatività macchinari	Incremento dei livelli di pressione sonora
	RUM-A2	Scavi	Produzione emissioni sonore da operatività macchinari	Incremento dei livelli di pressione sonora
	RUM-A3	Realizzazione palificazioni	Produzione emissioni sonore da operatività macchinari	Incremento dei livelli di pressione sonora
	RUM-A4	Costruzione elementi strutturali	Produzione emissioni sonore da operatività macchinari	Incremento dei livelli di pressione sonora
	RUM-A5	Costruzione pavimentazioni	Produzione emissioni sonore da operatività macchinari	Incremento dei livelli di pressione sonora
	RUM-A6	Movimentazione materie prime	Produzione emissioni sonore da operatività macchinari	Incremento dei livelli di pressione sonora
	RUM-A7	Movimentazione esuberanti	Produzione emissioni sonore da operatività macchinari	Incremento dei livelli di pressione sonora

Componente	Codice	Azione di progetto	Fattori Causali	Impatti potenziali
	RUM-A8	Stoccaggio terre	Produzione emissioni sonore da operatività macchinari	Incremento dei livelli di pressione sonora

- con riferimento ai possibili impatti potenziali legati alla componente Atmosfera sono state condotte delle simulazioni modellistiche delle attività di cantiere. Dalle conclusioni di tali simulazioni emerge come le condizioni siano distanti da quelle limite fissate dalla normativa;
- con riferimento ai possibili impatti potenziali legati alla componente ambiente idrico, lo studio evidenzia come sia possibile escludere tale impatto poiché le acque emunte vengono convogliate direttamente alla rete fognaria a servizio dell'aeroporto di Genova, inoltre vale la pena evidenziare che essendo sia le aree di cantiere che le aree di stoccaggio temporaneo pavimentate, si esclude la possibilità di sversamenti accidentali;
- con riferimento alla componente suolo, con riferimento ai possibili impatti potenziali legati alle attività previste da SUO-06 (Stoccaggio materiali e sostanze inquinanti), nello studio si escludono possibili impatti in quanto lo stoccaggio temporaneo avverrà su aree pavimentate;
- con riferimento ai possibili impatti legati alla modifica della qualità delle acque sotterranee, nello studio viene descritta la modalità di costruzione dei pali, realizzati attraverso l'uso di tecnologia CFA. Rispetto a tale tematica lo studio conclude che l'utilizzo di tale tecnologia, eliminando la presenza di fanghi bentonitici durante lo scavo, permette di escludere il determinarsi di una compromissione della qualità delle acque durante la realizzazione delle palificazioni. Ultimo punto della componente suolo riguarda il consumo di risorse e la produzione di materiali di risulta in fase di cantierizzazione. Rispetto a tale tematica, oltre a riportare il bilancio dei materiali, nello studio si riportano le analisi di caratterizzazione del materiale di scavo, ai sensi dell'allegato 4 al DM 161/12. Tali analisi riportano, per tutti i campioni analizzati, valori inferiori ai limi di colonna B di cui all'Allegato V al Titolo V Parte quarta del D.Lgs. 152/06 e smi, pertanto idonei al riutilizzo nell'area in esame;
- con riferimento alla componente Rumore è stata effettuata una simulazione modellistica delle interferenze prodotte dalle diverse attività di cantiere. Dalle conclusioni di tali simulazione emerge come, le attività di cantiere interesseranno aree aeroportuali air-side e land-side, e come, stante la tipologia di dette attività, nonché la loro localizzazione, il rumore prodotto nelle diverse fasi temporali sarà circoscritto all'area aeroportuale non interessando alcun edificio residenziale;
- per quanto concerne gli accorgimenti e i dispositivi per il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali è previsto che: tutte le aree cantiere saranno recintate per un'altezza di 2 metri con paletti e cesate in ferro, reti di protezione e griglie segnaletiche colorate (o con equivalente materiale) di sufficiente robustezza per impedire l'intrusione di estranei e la dispersione di materiali; le superfici delle aree interessate dal cantiere sono tutte pavimentate in conglomerato bituminoso o in lastre di calcestruzzo e verranno ripristinate alle condizioni pre-esistenti al termine dei lavori; per quanto riguarda il trattamento delle acque di prima pioggia nelle aree

di cantiere, queste saranno trattate mediante i disoleatori attualmente a servizio dell'intero piazzale dell'aeroporto;

- stante tutto quanto sopra detto la prescrizione c) è ottemperata;

**CONSIDERATO e VALUTATO** in merito alla prescrizione f) che:

- nella già citata nota DVA-2013- 6548 del 26 ottobre 2012 la prescrizione è valutata non ottemperata a causa della mancata consegna di documentazione a riguardo;
- la documentazione presentata dal Proponente in questa sede consiste proprio nel piano di monitoraggio ambientale, nel quale sono considerati i seguenti aspetti:
  - il piano è volto all'analisi del monitoraggio, costituito da una parte di analisi dei nessi di causalità tra componenti ambientali ed esercizio dell'infrastruttura aeroportuale, e da una seconda parte volta alla descrizione delle metodiche e fasi del monitoraggio delle suddette componenti;
  - sono stati considerati i seguenti temi centrali del rapporto Opera – Ambiente:

Azioni di progetto	Fattori causali	Impatti	Componenti ambientali
Movimenti Aeromobili	Produzioni di inquinanti	Inquinamento Atmosferico	Atmosfera
	Produzioni di inquinanti	Inquinamento Acustico	Rumore
	Collisioni con avifauna	Sottrazione di individui dell'avifauna	Fauna
	Dilavamento acque di piazzali e pista	Inquinamento idrico	Ambiente Idrico

- con riferimento alla componente Atmosfera i criteri per la localizzazione dei punti di monitoraggio sono volti alla necessità di individuare l'effettivo contributo emissivo dello scalo sulla qualità dell'aria. Le aree sono state localizzate in modo tale da monitorare l'effetto delle sorgenti inquinanti presenti in fase di esercizio, sulle zone immediatamente fuori il sedime aeroportuale, ed in particolare il punto di monitoraggio è stato ubicato nel parcheggio della nuova Marina ubicata a nord ovest lungo la via di rullaggio "Alpha" di collegamento con la testata pista 11. I parametri monitorati sono NO<sub>2</sub>, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, SO<sub>2</sub>, PTS, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, Parametri meteorologici. La strumentazione prevista è quella composta da laboratori mobili dotati di analizzatori automatici per la valutazione degli inquinanti aerodispersi e dei parametri meteorologici. La frequenza prevista per il monitoraggio è di tre misure settimanali da svolgersi nelle tre settimane di maggior traffico per tre anni;
- con riferimento alla componente Rumore i criteri di localizzazione sono gli stessi descritti per la componente atmosfera. La particolare posizione dell'aeroporto rispetto al territorio urbano della città di Genova e la morfologia del territorio circostante, implica rotte e procedure di volo che prevedono il sorvolo degli aeromobili sul mare e, di conseguenza, l'impossibilità di ubicare centraline in prossimità delle proiezioni al suolo delle rotte di decollo e di atterraggio; inoltre, prendendo a riferimento la zonizzazione acustica aeroportuale ai sensi del D.M. 3 dicembre 1999 approvata dalla Commissione Aeroportuale nel 2000, si evince come l'unica possibile postazione di monitoraggio sia quella in prossimità del parcheggio

della Marina lungo la taxiway "Alpha" di collegamento con la testata pista 11 e quindi in posizione laterale alla pista. Nello studio si specifica poi come si è ritenuto di poter procedere ad un monitoraggio non in continuo mediante misure settimanali per tre anni al fine di verificare l'effettiva necessità di un sistema tradizionale costituito da centraline fisse e la corretta ubicazione della postazione assunta secondo l'art. 5, comma 3 del D.M. 20 maggio 1999. I parametri da monitorare sono Lva, LA,eq, LA,eq rilevati con tempo di integrazione pari ad 1 minuto, LA,eq diurno (06.00-22.00), LA,eq notturno (22.00-06.00), Analisi spettrale in terzi di ottava, livelli percentili L1, L5, L10, L50, L90, L95, L99 (a campione), Parametri meteorologici (temperatura, velocità e direzione vento, presenza/assenza di precipitazioni atmosferiche e umidità), inoltre sono previsti i rilievi dei parametri di inquadramento territoriale al fine di identificare l'esatta localizzazione del monitoraggio. In corrispondenza del monitoraggio acustico è previsto il rilievo dei dati di traffico aeroportuale. Per quanto concerne l'estensione temporale delle campagne e la loro localizzazione all'interno dell'annualità, sono previste tre misure settimanali da svolgersi nelle tre settimane di maggior traffico, per tre anni consecutivi;

- o con riferimento alla componente ambiente idrico nel piano si specifica come la società Aeroporto di Genova S.p.A. abbia già adottato dei provvedimenti in merito alle acque di piazzale che a quelle della pista di volo, concordati rispettivamente con la Provincia di Genova e l'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente ligure (ARPAL). Nello specifico, per quanto attiene al sistema di raccolta delle acque di piazzale, questo è costituito da sei impianti indipendenti ciascuno con scarico in mare previo trattamento e la Società di Gestione ha già adottato il "Piano di Prevenzione e Gestione relativo alle acque di prima pioggia e di lavaggio", a seguito della sua presentazione ed approvazione da parte della Provincia di Genova con provvedimento dirigenziale n.5366 del 2011. Per quanto concerne invece le acque della pista di volo è previsto un sistema di controllo mediante un programma di monitoraggio, a seguito della convenzione stipulata in data 1 dicembre 2010 tra la Società Aeroporto di Genova e l'ARPAL. Nel piano sono riassunte le metodiche di suddetti monitoraggi.
- o con riferimento alla componente Fauna nello studio viene richiamato come Aeroporti di Genova S.p.A., in linea con le indicazioni normative, predispone periodicamente con frequenza annuale lo studio di tipo naturalistico-ambientale comprensivo di valutazione di rischio e relazione riepilogativa sul "Wild Life Strike", definisce le azioni intraprese per prevenire o minimizzare il rischio da inserire nel Manuale dell'Aeroporto, e definisce le procedure per la segnalazione di ogni evento. Le analisi relative al bird strike sono basate sulle segnalazioni effettuate dal personale navigante, dal personale addetto alla manutenzione, dagli operatori del servizio ATS e dal gestore aeroportuale nell'ambito del Safety Management System o del servizio Bird Control Unit (BCU). Inoltre, più specificatamente in relazione al monitoraggio, vengono effettuate dal gestore aeroportuale ispezioni regolari sulla pista in maniera continuativa e comunque a richiesta o per avvistamento. Tali ispezioni, condotte mediante automobile avvengono dalle ore 6.00 alle ore 23.00, e permettono, oltre all'intervento immediato di allontanamento dei volatili, ove necessario, di raccogliere specifici dati di monitoraggio giornaliero sulla presenza dei volatili;
- o ultimo punto del piano di monitoraggio riguarda i criteri per la gestione e comunicazione-diffusione degli esiti del monitoraggio. In particolare, in merito alla gestione dei dati, nel piano è prevista la realizzazione di una banca dati, ossia di un

archivio informatico nel quale vengono raccolte tutte le informazioni relative alle attività di monitoraggio. Il piano, inoltre, individua il seguente flusso di attività: trasmissione dei dati grezzi, validazione dati e redazione dei rapporti di rilievo, implementazione della banca dati. In riferimento alla comunicazione degli esiti del monitoraggio, i dati saranno trasmessi ad ARPAL;

- la prescrizione f) è ottemperata;

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

**RITIENE**

Ottemperate le prescrizioni c) ed f) del 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.

Ing. Guido Monteforte Specchi

(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso

(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone

(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno  
d'Alcontres

(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo

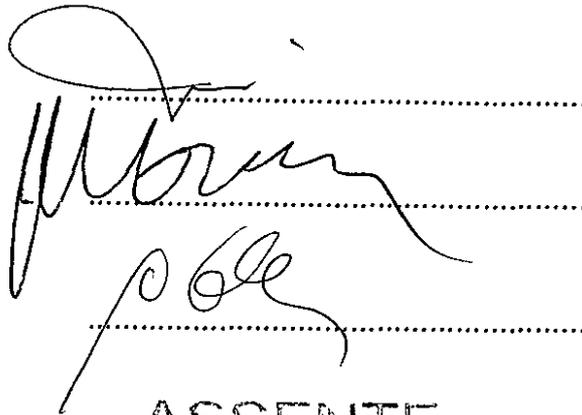
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

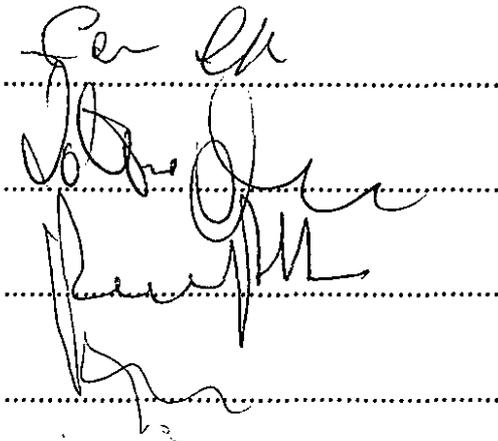
Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Avv. Filippo Bernocchi



**ASSENTE**



Ing. Stefano Bonino

ASSENTE

Dott. Andrea Borgia

*Andrea Borgia*

Ing. Silvio Bosetti

*Silvio Bosetti*

Ing. Stefano Calzolari

ASSENTE

Ing. Antonio Castelgrande

*Antonio Castelgrande*

Arch. Giuseppe Chiriatti

*Giuseppe Chiriatti*

Arch. Laura Cobello

*Laura Cobello*

Prof. Carlo Collivignarelli

*Carlo Collivignarelli*

Dott. Siro Corezzi

*Siro Corezzi*

Dott. Federico Crescenzi

*Federico Crescenzi*

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Cons. Marco De Giorgi

*Marco De Giorgi*

Ing. Chiara Di Mambro

*Chiara Di Mambro*

Ing. Francesco Di Mino

ASSENTE

Avv. Luca Di Raimondo

*Luca Di Raimondo*

Ing. Graziano Falappa

*Graziano Falappa*

Arch. Antonio Gatto

*1* *da* *11*

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Avv. Luigi Pelaggi

Cons. Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

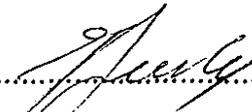
Avv. Xavier Santiapichi



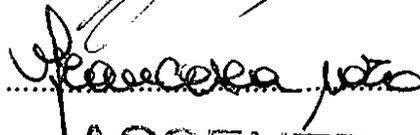
ASSENTE

Dott. Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro



ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani

