



*Ministero dell' Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

Oggetto: [ID: 10957] Aeroporto di Firenze. Progettazione impiantistica e civile del nuovo fabbricato radar APP presso il C.A. di Firenze. Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9-bis, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. Nota tecnica.

Con nota n. 4918 del 12/01/2024, acquisita al prot. 7067/MASE del 15/01/2024, integrata con nota n. 49886 del 9/04/2024 assunta al prot. n. 66524/MASE del 9/04/2024, ENAC ha trasmesso istanza per l'espletamento di una valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9-bis, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., sul progetto richiamato in oggetto, in quanto opera ricadente in Allegato II, punto 10), "aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1500 m di lunghezza", del D.Lgs. 152/2006 stesso.

Il progetto è localizzato all'interno del sedime dell'Aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze. Attualmente il sistema Radar è posizionato sulla TWR ubicata in prossimità della perimetrale del sedime lungo l'autostrada A11. La proposta oggetto della presente istruttoria prevede lo spostamento del sistema radar in un'area più interna del sedime, nei pressi del lago di Peretola, nel territorio del Comune di Sesto Fiorentino.

Sullo stesso aeroporto è attualmente in corso un procedimento di VIA integrato con VAS sul progetto "Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035".

In generale, il proponente dichiara che *"Il programma di realizzazione del nuovo radar di rotta presso il CA di Firenze nasce per questioni di sicurezza di volo, e per rispettare il piano ostacoli"*, e che ha ritenuto opportuno *"avviare due distinti procedimenti ambientali [...], uno per il suddetto impianto Radar e uno per la procedura VIA/VAS in atto del "Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035", sia in virtù della differente complessità dei due progetti e relativi procedimenti ambientali e sia in considerazione del carattere di urgenza ricoperto da quello oggetto della presente valutazione. I due progetti sono caratterizzati, comunque, da contenuti tecnici e localizzativi tra loro pienamente coerenti e congruenti"*.

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare in oggetto, è stata trasmessa la lista di controllo predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA (<https://va.mite.gov.it/it-IT>) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante *"Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104"* e relativi allegati.



Posizione attuale



Proposta di modifica

Area di intervento

Analisi e valutazioni

Come detto, le aree di intervento, sia quella in cui è attualmente posizionato il Radar APP, sia quella in cui sarà spostato, ricadono all'interno del sedime.

Il progetto prevede la realizzazione, nella nuova area, di un corpo di fabbrica destinato agli apparati, e di un traliccio con soprastante il radar.

Il traliccio del radar è realizzato in acciaio, con pianta a forma esagonale. Sono previste due basi di appoggio poste rispettivamente alla quota di + 11,33 m (appoggio motori) e di + 18,82 m (appoggio radar). Alle due basi si accede tramite una scala interna in acciaio. Il traliccio è affiancato da un montacarichi.

L'altezza complessiva del manufatto comprese le antenne e l'apparato, non supera i 22,29 m (quota captatori), e rispetta il piano ostacoli sia della pista esistente che di quella prevista dal nuovo Piano di sviluppo.

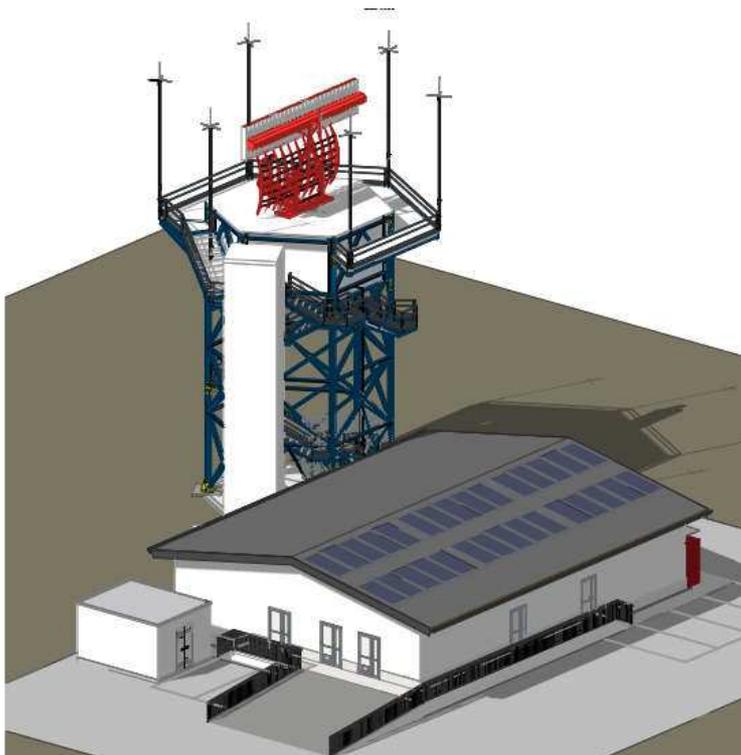
Il fabbricato apparati ha dimensioni di 15m x 20m, per una superficie in pianta di circa 300 mq e con un'altezza massima di 5 m.

Il fabbricato è composto dai seguenti ambienti: Sala Apparat, Sala UPS, Sala Controllo Magazzino, Servizi, Corridoio, Cabina MT, Cabina BT.

L'edificio garantirà il confort climatico e acustico, grazie all'utilizzo di materiali fonoassorbenti e con alto valore di trasmittanza, e di un sistema oscurante del tipo "vetri a controllo solare".

I servizi scaricano in una fossa a tenuta che sarà svuotata con cadenza trimestrale. Sarà previsto un impianto di recupero delle acque piovane che potranno così essere riutilizzate per le cassette di scarico dei servizi.

Ad eccezione delle fondazioni, che saranno realizzate in opera, tutto il resto della struttura viene assemblato in cantiere.



Render

Fase di cantiere

Durante questa fase, le operazioni di movimentazione dei mezzi e delle attrezzature, potrebbero interferire con l'attività ordinaria dell'aeroporto, con i movimenti di veicoli e pedonali, e soprattutto potrebbero creare problemi di visibilità: saranno pertanto adottate idonee contromisure in tal senso.

L'area di cantiere, comprensiva dell'area logistica a disposizione dell'impresa affidataria, sarà adeguatamente segnalata, e recintata nel rispetto delle disposizioni di sicurezza dell'ENAV.

Miglioramento ambientale

Il Proponente evidenzia che *“il progetto è mirato a migliorare le prestazioni di sicurezza aerea e risulta privo di impatto elettromagnetico significativo”*, e che *“La rimozione del Radome sull'attuale TWR, oltre a consentire il rispetto del piano ostacoli, migliora l'immagine dell'intero ambiente per chi viaggia sulla A11”*.

Interferenze con il contesto ambientale e territoriale

Con riferimento alle aree appartenenti alla Rete Natura 2000 o vincolate ai sensi del D.Lgs. 42/2004, art. 142, l'area di progetto ricade all'interno del territorio contermini al Lago di Peretola. In proposito il proponente dichiara che:

- *“il lago di Peretola e parte delle sue aree contermini (poste esclusivamente lato-Ovest rispetto all'invaso) ricadono all'interno della ZSC-ZPS “Stagni della Piana fiorentina e pratese” e possono, pertanto, essere interessate da valenza ecologica e relazioni ecosistemiche tra diversi habitat. Detta considerazione non trova, tuttavia, oggettiva applicazione in relazione alle aree contermini poste all'interno del sedime aeroportuale, sia per totale assenza di habitat, sia per totale assenza di esemplari arborei e arbustivi, sia per i fattori di pressione ambientale ivi presenti;*
- *tra l'invaso del lago di Peretola e l'area di progetto risultano allo stato attuale presenti elementi fisici (arginature del lago, rete di recinzione aeroportuale, viabilità perimetrale di aeroporto) che assicurano la totale interdizione alla continuità ecologica, relazionale, figurativa e percettiva del sito di intervento rispetto all'area umida di interesse”.*

In base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006, l'area in progetto ricade in una zona catalogata a bassa pericolosità sismica (rischio sismico “classe 3”).

Conclusioni

Sulla base delle informazioni fornite con la documentazione trasmessa, preso atto di quanto dichiarato dal proponente, e considerato e valutato che l'intervento:

- è localizzato all'interno del sedime aeroportuale, ed è finalizzato al rispetto del piano ostacoli;
- è coerente con il “Project review del Piano di sviluppo aeroportuale” attualmente in fase di valutazione;
- contribuisce a migliorare le prestazioni di sicurezza aerea;
- non è collegato ad aumenti nei volumi di traffico aereo e stradale;
- risulta privo di impatto elettromagnetico significativo, gli eventuali impatti saranno legati alle attività di cantiere e limitati a tale fase, e saranno tenuti sotto controllo adottando opportune misure preventive;

si ritiene che per il progetto: “Progettazione impiantistica e civile del nuovo fabbricato radar APP presso il C.A. di Firenze” proposto, si possa escludere la sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi connessi alla realizzazione e all'esercizio dell'opera, ferme restando le future valutazioni sull'opera che saranno effettuate nell'ambito della procedura VIA/VAS in atto sul “Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035”. Pertanto si propone un provvedimento che escluda il progetto da ulteriori procedure di valutazione ambientale.

In ragione della presenza di aree naturali protette della Rete Natura 2000 l'accertamento dell'assenza di eventuali impatti sugli habitat tutelati dovrà essere effettuato in sede di procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA) presso la Regione Toscana.

Al fine del rispetto di tutte le disposizioni normative di settore e territoriali, si rimanda al parere degli enti competenti per eventuali ulteriori “nulla osta” e/o autorizzazioni.

La Responsabile del procedimento

Arch. Claudia Pieri

