

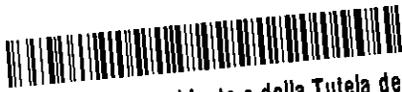


REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

Direzione Generale della Presidenza

A.C. Programmazione

Settore Valutazione Impatto Ambientale
Valutazione Ambientale Strategica
Opere pubbliche di interesse strategico regionale



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

E.prot DVA - 2015 - 0014226 del 27/05/2015

Alla c.a. del Presidente della Commissione Tecnica di
Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare

e, p.c. Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio
e del Mare
Direzione Generale per le valutazioni Ambientali
Divisione II

Al Sindaco del Comune di Carmignano

A ENAC

Oggetto: [ID_VIP: 2980] Art.25 D.Lgs.152/2006, art.63 L.R.10/2010 - Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale relativo al progetto "Aeroporto di Firenze - Master Plan aeroportuale 2014-2029", nei Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Signa. Proponente: ENAC - Trasmissione nota del Comune di Carmignano.

Facendo seguito alla richiesta di riscontro all'istanza del Comune di Poggio a Caiano inviata con nota PEC del 30/04/2015, si trasmette la nota del Comune di Carmignano del 20/05/2015, pervenuta al Protocollo regionale in data 25/05/2015, in cui il Comune esprime il proprio parere tecnico nell'ambito del procedimento di VIA di competenza statale.

Si precisa che l'articolo 63 della L.R.10/2010 prevede che "Ai fini dell'espressione del parere regionale nell'ambito delle procedure di competenza statale, la Giunta regionale acquisisce il parere delle province, dei comuni e degli enti di gestione delle aree naturali protette, nel cui territorio è prevista la realizzazione del progetto...": dalla documentazione presentata dal Proponente si evince che nel territorio del suddetto Comune non risulta prevista la realizzazione del progetto, né di alcuna opera connessa. Pertanto al Comune di Carmignano non è stata inviata la richiesta di parere da parte dello scrivente Settore regionale.

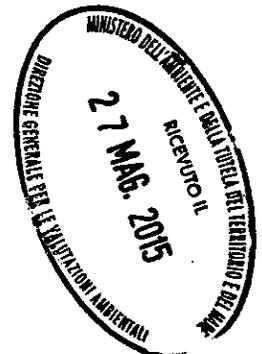
Si chiede pertanto a Codesto Ministero di considerare comunque il parere del Comune di Carmignano come osservazione nell'ambito del procedimento di VIA di competenza statale.

Per eventuali chiarimenti potranno essere contattati:

- Ing. Valentina Gentili (tel. 055 438 4372);
- Arch. Elisa Innocenti (tel. 055 438 4302).

Distinti saluti.

Il Responsabile
Ing. Aldo Ianniello



Allegato:

- Istanza del Comune di Carmignano del 20/05/2015.

VG/

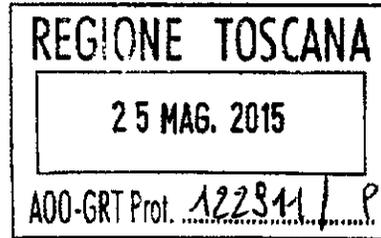


Comune di Carmignano
Piazza Matteotti, 1 – 59015 Carmignano
Provincia di Prato
Tel. 055 875011 - Fax 055 8750301
www.comune.carmignano.po.it

Settore 4
Urbanistica
ed Edilizia
Tel. 055 8750256 / 219

Prot. 7084

20/05/2015



Direzione Generale della Presidenza,
Programmazione Settore Valutazione
Impatto Ambientale e Valutazione
Ambientale Strategica
Regione Toscana,
P.zza dell'Unità Italiana 1
50123 Firenze

Oggetto: espressione del parere nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) di competenza statale relativo al progetto "Aeroporto di Firenze – Master Plan aeroportuale 2014 - 2029".

Con la presente si trasmette la determinazione n. 14 del 20/05/2015, con allegata relazione tecnica, relativa all'oggetto.

Carmignano 20/05/2015

Il Responsabile
(Ing. Leonardo Mastropieri)



Comune di Carmignano

P.za G. Matteotti, 1 - 59015 Carmignano (PO)
Settore Urbanistica Edilizia Privata e Pubblica

---ooOoo---

Determina n. 14 DEL 20.05.2015

Oggetto: Espressione del parere nell'ambito del procedimento di valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) di competenza statale relativo al progetto "Aeroporto di Firenze-Master Plan aeroportuale 2014-2029".

IL RESPONSABILE

VISTA la normativa nazionale e regionale in materia di Valutazione di Impatto Ambientale e, in particolare, la Parte Seconda Titolo III "La valutazione di Impatto Ambientale" del D.Lgs. 152/06 e la L.R. 12 Febbraio 2010, n.10 "Norme in materia di valutazione ambientale strategica (V.A.S.), di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) e di valutazione d'incidenza" così come modificata dalla L.R. 17 Febbraio 2012 n. 6;

RICHIAMATA la Deliberazione della Giunta Provinciale di Prato n°88 del 21/3/2000 "Attivazione delle procedure di cui alla L.R. n.79/98" che individua il Servizio Ambiente e Energia della Provincia di Prato come struttura operativa, ai sensi dell'art. 9 della L.R. 79/98 (ora art. 47 della L.R. 10/2010), in materia di Valutazione Ambientale Strategica e di Valutazione di Impatto Ambientale;

PRESO ATTO che ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in data 01/04/2015, ha avviato il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale relativo al progetto "Aeroporto di Firenze - Master Plan aeroportuale 2014-2029" presentato dall'ENAC, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile;

CONSIDERATO che la Regione Toscana, *Settore valutazione di Impatto Ambientale*, ha chiesto alle Amministrazioni competenti, tra le quali la Provincia di Prato, l'espressione del parere tecnico di cui all'art.63 della L.R.10/2010, fissando al 15 maggio c.a. il termine ultimo per l'espressione di tale parere;

ESAMINATA la documentazione amministrativa, gli elaborati di progetto, lo studio di impatto ambientale, la valutazione di incidenza, la relazione paesaggistica, la valutazione di impatto sanitaria e la Sintesi non tecnica elaborati dall'ENAC, ai sensi degli artt. 23-24-25-26 del D.Lgs. 152/2006;

TENUTO CONTO che dall'analisi degli elaborati tecnici predisposti da ENAC, allegati in sede di procedura di V.I.A e sopra elencati, emergono molte criticità, meglio descritte nella relazione allegata al presente atto e di cui costituisce parte integrante e sostanziale, che possono essere così sintetizzate:

- incoerenza tra il progetto presentato in sede di V.I.A. (lunghezza pista aeroporto di 2.400 m) e quello proposto in sede di V.A.S. a supporto del procedimento di *Integrazione al PIT per la*

definizione del Parco agricolo della Piana fiorentina e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze

(lunghezza pista aeroporto di 2.000 m);

in quadro conoscitivo che non consente di valutare, nella sua interezza, gli impatti sul territorio e sui suoi processi evolutivi, stante la carenza di analisi e informazioni sotto il profilo ambientale;

manca, con specifico riferimento al territorio della Provincia di Prato, degli studi in termini di impatto acustico, di inquinamento atmosferico e di impatto sanitario (V.I.S.);

- insufficiente valutazione degli effetti ambientali in atmosfera, sul suolo, sul sottosuolo e sulla falda idrica, singoli e cumulati, derivanti dalla realizzazione della pista aeroportuale e delle ricadute sulla popolazione;

CONSIDERATO che i rilievi e le carenze sopra evidenziate attestano l'incongruenza e l'incompletezza dello studio di Valutazione di Impatto Ambientale proposto e impediscono, di fatto, di valutare la coerenza del progetto con le norme ambientali di riferimento;

ACCERTATA, in particolare, la mancanza della valutazione della significatività degli impatti essendo carente la disamina degli effetti ambientali che tenga conto della rilevanza, della qualità e della sensibilità delle risorse che questi coinvolgono;

RAVVISATA, in ogni caso, l'incoerenza tra l'integrazione al P.I.T. approvato dalla Regione Toscana e il progetto presentato da ENAC in sede di V.I.A. in quanto, quest'ultimo, significativamente diverso da quello proposto in sede di V.A.S.;

RITENUTA necessaria, per i motivi di cui sopra, la rinnovazione e la riformulazione del giudizio di compatibilità ambientale in sede di V.A.S. del progetto Master Plan Aeroporto di Firenze 2014 – 2029;

RITENUTO, pertanto, in questa fase, che non sussistono i presupposti per l'espressione di un parere tecnico favorevole;

DATO ATTO che il presente provvedimento, per sua natura non è soggetto al parere di regolarità contabile,

DETERMINA

1) di ravvisare, ai sensi dell'art. 19, comma 2, del D.Lgs. 152/2006, quale elemento di improcedibilità, l'incoerenza tra il progetto presentato da ENAC in sede di V.I.A. (lunghezza pista aeroporto di 2.400 m) e quello proposto in sede di V.A.S. a supporto del procedimento di *Integrazione al PIT per la definizione del Parco agricolo della Piana fiorentina e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze* (lunghezza pista aeroporto di 2.000 m), stante il palese contrasto tra tale strumento di pianificazione (P.I.T.) approvato dalla Regione Toscana con delibera di C. R. n. 61 del 16.07.2014 e il Master Plan Aeroporto di Firenze 2014 – 2029 presentato da ENAC;

2) di chiedere alla Regione Toscana la rinnovazione e la riformulazione del giudizio di compatibilità ambientale in sede di VAS del progetto Master Plan Aeroporto di Firenze 2014 – 2029;

3) di ritenere, in ogni caso, lo studio di V.I.A., presentato da ENAC, inadeguato sotto il profilo della individuazione, descrizione e mitigazione degli impatti e degli effetti ambientali, sia sul territorio che sulla popolazione interessata dalla realizzazione dell'aeroporto;

4) fatto salvo quanto previsto ai precedenti punti 1) e 2) di dare atto che le lacune e le carenze informative riscontrate nella V.I.A. sono tali da impedire l'espressione di una decisione in merito alla compatibilità ambientale del progetto ed è pertanto necessaria la presentazione di specifiche

integrazioni, così come meglio esplicitate nella relazione allegata al presente atto, di cui costituisce parte integrante e sostanziale e alla quale si rimanda integralmente;

5) di trasmettere il presente provvedimento alla Regione Toscana, Direzione Generale della Presidenza, Programmazione Settore Valutazione Impatto Ambientale e Valutazione Ambientale Strategica.

Il Responsabile del Settore
Mastropieri, Leonardo

RELAZIONE TECNICA allegata alla determinazione avente per oggetto: **espressione del parere nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale relativo al progetto "Aeroporto di Firenze – Master Plan aeroportuale 2014-2029"**.

Ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in data 01/04/2015, ha avviato il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale relativo al progetto "Aeroporto di Firenze – Master Plan aeroportuale 2014-2029" presentato dall'ENAC, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

In considerazione di quanto sopra la Regione Toscana, *Settore valutazione di Impatto Ambientale*, ha chiesto alle Amministrazioni competenti, tra le quali la Provincia di Prato, l'espressione del parere tecnico di cui all'art.63 della L.R.10/2010, fissando al 15 maggio c.a. il termine ultimo per l'espressione di tale parere;

Acquisiti ed esaminati gli elaborati di progetto, lo studio di impatto ambientale, la valutazione di incidenza, la relazione paesaggistica, la valutazione di impatto sanitaria e la Sintesi non tecnica proposti da ENAC, ai sensi degli artt. 23-24-25-26 del D.Lgs. 152/2006, si formulano le seguenti osservazioni:

Valutazione di Impatto Sanitario

Si rileva che la *Valutazione di Impatto Sanitario* non prende a riferimento il territorio pratese pur essendo interessato dal sorvolo degli aerei, sia in fase di decollo che di atterraggio.

Stante questa grave carenza si ritiene necessario che la V.I.S. presentata valuti, compiutamente, gli effetti sanitari sulla popolazione dell'area pratese interessata dai sorvoli, sia in fase di avvicinamento, di atterraggio e decollo in relazione agli incrementi emissivi di ossidi di azoto, monossido di carbonio, biossidi di zolfo, idrocarburi incombusti, metalli e polveri. Parimenti si rileva, per il territorio di Prato, la mancanza di un Piano di monitoraggio con il quale verificare e controllare lo stato di salute della popolazione residente nelle aree interessate dai voli e gli effetti a lungo termine su di essa indotti. Più in generale si rileva inoltre che la V.I.S. non prende in considerazione i contaminanti organici persistenti e le particelle ultrafini provenienti dal traffico stradale, dalle emissioni del costruendo inceneritore di Case Passerini e dalla stessa attività aeroportuale.

In conclusione la procedura di V.I.S. elaborata si contraddistingue per un grado molto elevato di incertezza in tutte le sue fasi: tale incertezza richiede, obbligatoriamente, un approfondimento e una diversa procedura di valutazione. Tali considerazioni trovano conferma anche nel fatto che la stessa relazione a supporto della VIS elaborata dal proponente denuncia un elemento di indiscutibile incertezza laddove, apertamente, si dichiara la non valutazione di fenomeni di sinergismo o antagonismo e di effetti interattivi che dovrebbero far parte di una valutazione esaustiva del rischio cumulativo (aeroporto, traffico stradale, e emissioni dell'inceneritore di Case Passerini). La VIS presentata si limita ai fini della valutazione del rischio cumulativo ad una mera somma delle fonti di inquinamento.

Al riguardo occorre richiamare l'attenzione alle conclusioni della VIS prodotta:

"La VIS qui condotta potrebbe essere approfondita per meglio verificare l'impatto sanitario legato all'insieme delle sorgenti di inquinamento che interessano il territorio in prossimità dell'aeroporto fiorentino. Una valutazione integrata, fatta con il supporto di competenze tecniche multidisciplinari, sarebbe utile anche per definire, in termini di bilancio, le ricadute socio-economiche (positive e negative) dell'opera in progetto, la distribuzione/equità degli impatti, i costi dovuti agli impatti sanitarie dell'inquinamento e la natura degli interventi correttivi e mitigativi più appropriati da mettere in atto. Sulla falsariga di quanto già avviene in altri paesi (Quigley e Taylor, 2004; Wismar et al, 2007; EPA, 2013), tale approfondimento potrebbe avvenire, in modo

partecipato, attraverso la collaborazione di esperti di varie discipline, coinvolgendo rappresentanti della comunità locale e delle istituzioni competenti in materia ambientale e sanitaria."

Si chiede, pertanto, che la valutazione di impatto sanitario sia preceduta da un processo partecipativo ai sensi della L.R. 46/2013 (*Dibattito pubblico regionale e promozione della partecipazione alla elaborazione delle politiche regionali e locali*), con il quale:

- valutare lo stato di salute attuale della popolazione interessata;
- identificare i fattori che influenzano lo stato sanitario della popolazione;
- descrivere e quantificare la natura, l'intensità, la portata e la distribuzione dei diversi determinanti sanitari coinvolti (*comportamenti personali e stili di vita; fattori sociali che possono rivelarsi un vantaggio o uno svantaggio; condizioni di vita e di lavoro; accesso ai servizi sanitari; condizioni generali socio-economiche, culturali e ambientali; fattori genetici*);
- indicare le conseguenze che l'intervento avrà sullo stato di salute della popolazione;
- valutare la fattibilità dell'intervento sulla base dei risultati dall'indagine sanitaria.

Oltre allo svolgimento del dibattito pubblico, si ritiene indispensabile, a fronte della evidente carenza della V.I.S., la contemporanea attuazione di opere compensative ambientali mirate. Nella fattispecie ed in conformità a quanto asserito nella V.I.S. relativamente al notevole apporto di inquinamento da circolazione stradale occorre compensare l'incremento dell'inquinamento atmosferico aeroportuale con una riduzione dell'inquinamento atmosferico provocato dal sistema autostradale mediante il potenziamento e/o l'implementazione della mobilità su ferro.

EMISSIONI IN ATMOSFERA

Si rileva come sia stata trascurata qualunque valutazione, in termini di inquinamento atmosferico, degli effetti delle procedure delle rotte di atterraggio e di decollo che interessano il territorio pratese.

A tal proposito si rileva che per la fase di esercizio lo studio mette in evidenza il risultato su dieci recettori ritenuti significativi e rimanda ad uno specifico allegato le valutazioni che sarebbero state effettuate su 130 recettori. Tenuto conto del dominio di rappresentazione dei risultati identificato in un rettangolo di 10 Km X 9 Km (che esclude il territorio di Prato) non è chiaro se all'interno di tale dominio si ritrovino tutti i 130 recettori o solo i 10 ritenuti significativi. Pertanto è necessario che il proponente chiarisca questi aspetti anche in considerazione del fatto che, tra la documentazione, non si ritrova il citato allegato. Tale chiarimento deve esplicitamente spiegare le motivazioni dell'assenza del territorio pratese nelle valutazioni dell'impatto sulla componente atmosfera.

Vengono completamente omesse le ripercussioni delle ricadute sulla popolazione degli ossidi di azoto, monossido di carbonio, biossido di zolfo, idrocarburi incombusti, metalli e polveri fini.

In considerazione di quanto sopra, vista la carenza di informazioni relative al territorio pratese, si chiede:

- l'estensione della valutazione dell'impatto atmosferico al territorio di Prato (fase di esercizio);
- l'estensione del piano di monitoraggio al territorio di Prato;
- la ridefinizione dell'area di incidenza (dominio) mediante l'introduzione di perimetri differenziati a seconda dell'influenza che le emissioni possono avere sul contesto e, più in dettaglio, un perimetro di indagine corrispondente allo spazio di territorio che include i movimenti aerei a 1000 metri di altezza dal suolo (circa 20 Km in direzione dell'atterraggio e circa 20 Km in direzione del decollo) e al di sotto dei 300 metri dal suolo.

IMPATTI SUL SUOLO, SOTTOSUOLO E FALDA

Lo studio di impatto ambientale presentato dal proponente non prende in considerazione le ricadute sul suolo, sul sottosuolo e sulla falda degli inquinanti prodotti dagli aerei in atmosfera.

Infatti la VIS (par. 12) riporta che:

"L'analisi (VIS) non ha inoltre considerato altre possibili sorgenti di inquinanti atmosferici, processi di inquinamento diversi da quello atmosferico (suolo, acque, ecc.) e aspetti relativi all'habitat che, invece, risultano estesamente trattati all'interno dello Studio di Impatto Ambientale."

In effetti, il quadro di riferimento ambientale – componente suolo e ambiente idrico del SIA riporta i dati desunti dal Rapporto "Monitoraggio Corpi idrici sotterranei - Risultati 2012 – Rete di Monitoraggio acque sotterranee – D.Lgs. 152/06 e D.Lgs. 30/09 e DM 260/10", redatto da ARPAT. In tale Rapporto viene evidenziato che il Corpo Idrico della Piana Firenze, Prato, Pistoia corrisponde a situazioni di rischio ed è sottoposto a monitoraggio operativo di frequenza annuale. La presenza nel corpo idrico della Piana Firenze, Prato, Pistoia di tenori elevati di sostanze indesiderate come il **triclorometano - tetracloroetilene** è nota ed è stata rilevata già dai primi rapporti sul monitoraggio delle acque sotterranee (ARPAT, 2008) oltre che nell'ambito dei procedimenti di bonifica dei Siti di Interesse Nazionale (ARPAT, 2009, 2010, 2011). Di conseguenza, il Corpo Idrico della Piana Firenze, Prato, Pistoia – Zona Firenze risulta in stato **chimico scarso** (come evidenziato dalla figura 69 – pag. 114).

Ebbene, a fronte di tale presa d'atto lo Studio d'Impatto Ambientale giunge ad affermare che la vulnerabilità ed il rischio d'inquinamento degli acquiferi è bassissimo o basso richiamando, in particolare, la carta del grado di protezione (fig. 58 – pag. 99) da cui si evince una bassa permeabilità del suolo e, quindi, la scarsa capacità di un inquinante a raggiungere l'acquifero.

Il proponente cerca così di sminuire o annullare gli effetti ambientali sulla falda analizzando solo l'area d'impronta della nuova pista e trascura totalmente la circostanza che le sostanze inquinanti prodotte dagli aerei lungo le traiettorie di progetto in gran parte sovrastanti il Corpo Idrico della Piana Firenze, Prato, Pistoia ed il conseguente passaggio in falda (ad esempio mediante le piogge) contribuisce ad aggravare un quadro ambientale già critico, ovvero in stato chimico scarso, aumentando la vulnerabilità delle matrici ambientali del territorio e della popolazione della Piana, territorio molto più ampio della sola fascia aeroportuale.

Corre quindi l'obbligo di ricordare ed evidenziare che la falda, già interessata da un accertato inquinamento diffuso da composti organo alogenati si estende da Firenze a Prato e la sovrastante permeabilità del suolo varia in modo sostanziale dall'area direttamente interessata dalla costruzione della nuova pista fino al territorio di Prato. Basta al riguardo osservare la stessa carta del grado di protezione e, soprattutto, lo stralcio della Carta del rischio d'inquinamento degli acquiferi del Valdarno Medio (Civita, 2003).

Vista tale carenza è necessario definire una modellistica per la determinazione degli impatti sul suolo, sul sottosuolo ed anche sulle acque sotterranee. In assenza di una stima dei flussi di deposizione al suolo degli inquinanti atmosferici determinati dal traffico aereo non è possibile effettuare una corretta analisi di rischio per ambiente e popolazione.

Preso atto di tale carenza nello studio delle ripercussioni atmosferiche sulle acque sotterranee, si ritiene che l'unica azione concreta volta a mitigare l'incremento di inquinamento della falda nell'area Firenze - Prato - Pistoia sia quella di realizzare una rete di pozzi di emungimento attraverso i quali depurare le acque di falda, abbassarne il livello e conseguire un maggior grado di protezione di tale risorsa.

Quanto sopra trova anche conferma nel fatto che lo studio del proponente si limita ad analizzare solo l'impatto derivante dalla gestione delle acque meteoriche di dilavamento dei piazzali e delle aree di cantiere ai fini di evitare sversamenti accidentali. A tal proposito lo studio rileva come una corretta gestione dei piazzali con relativo trattamento di depurazione delle acque meteoriche di dilavamento rende l'impatto sul suolo, sottosuolo e falda poco significativo: con il trattamento delle acque meteoriche di prima pioggia si arriva alla eliminazione degli inquinanti tipici degli aeroporti (idrocarburi, piombo, olii e grassi minerali). Tale asserzione non può essere condivisa stante l'assenza di uno studio che valuti gli effetti della ricaduta degli inquinanti atmosferici sul suolo. Le criticità sopra evidenziate assumono maggior rilievo anche per il fatto che ci troviamo di fronte ad un territorio caratterizzato da un acquifero molto superficiale e quindi con una vulnerabilità intrinseca molto elevata.

Laddove il proponente, ai fini della mitigazione dell'impatto sul suolo e sottosuolo, ribadisce più volte l'effetto positivo che si ottiene con il trattamento delle acque meteoriche di prima pioggia ricadenti sui piazzali, segnaliamo delle criticità inerenti la qualità dello scarico idrico (scarico da autorizzare ex art. 124 del D. Lgs. 152/2006) che è opportuno che il proponente approfondisca già in fase di VIA.

La gestione delle acque di piazzale prevede la separazione della prima pioggia ed il relativo trattamento. Le acque di prima pioggia, fra le sostanze che possono contenere, presentano criticità per gli idrocarburi (sostanza pericolosa ai sensi del D.Lgs. 152/2006). Il trattamento di sedimentazione e disoleazione dovrebbe portare tale parametro, nello scarico, nei limiti di cui alla Tabella 3, allegato V alla Parte Terza del D.Lgs. 152/06 (quindi al valore inferiore o uguale a 5 mg/L).

Infatti lo studio si pone come obiettivo il rispetto della suddetta Tabella 3 per lo scarico in acque superficiali. In realtà si rileva una forte criticità laddove le acque meteoriche di prima pioggia, seppur dopo trattamento e seppur insieme alla seconda pioggia, vanno a confluire, attraverso collettori, nella cassa di laminazione posta a sud della pista dell'aeroporto.

A questo punto sorge il dubbio (e il proponente non fornisce alcun chiarimento in proposito) se lo scarico delle acque meteoriche di prima pioggia si configuri come scarico in acqua superficiale o come scarico sul suolo.

Laddove si considerasse scarico in acqua superficiale (in quanto le acque dalla vasca di laminazione, defluiscono nel reticolo delle Acque Basse) si ritiene corretto prevedere il limite per gli idrocarburi di cui alla Tabella 3, ma non si può escludere, che in fase di esercizio (quindi con il passare degli anni) non si possa avere un impatto negativo sul suolo e quindi poi sulla falda superficiale causato dal transito e la permanenza di sostanze quali idrocarburi nella vasca di laminazione. Su questo il proponente dovrebbe effettuare degli approfondimenti ed eventualmente prevedere un monitoraggio apposito in corso d'opera e in fase di esercizio del suolo al fine di tenere sotto controllo la situazione. Ciò anche in considerazione del fatto che la qualità della falda risulta già essere compromessa per la presenza di tetracloroetilene come già sopra esplicitato. In alternativa il proponente potrebbe valutare la possibilità di convogliare le acque meteoriche di prima pioggia in pubblica fognatura.

Laddove si consideri scarico sul suolo: si ricorda che i limiti di scarico sul suolo sono quelli di cui alla Tabella 4, dell'allegato V alla Parte Terza del D.Lgs. 152/06. In tale Tabella non si ritrova il parametro idrocarburi in quanto per tale sostanza lo stesso allegato vieta lo scarico sul suolo. Ciò richiede da parte del proponente un approfondimento ed eventualmente la valutazione sulla possibilità di convogliare le acque meteoriche di prima pioggia in pubblica fognatura.

Gli approfondimenti sopra richiesti possono riguardare altri parametri, quali ad esempio i metalli, ciò al fine di porre attenzione a possibile contaminazione del suolo e di una falda già compromessa.

IMPATTO ACUSTICO

Lo studio presentato individua i recettori esposti al rumore aeroportuale sia per il tratto che interesserà la lunghezza della nuova pista, sia per le successive rotte previste dagli aeromobili.

I recettori descritti comprendono anche la località Cafaggio e Paperino in Comune di Prato quali aree ad uso prevalentemente residenziale caratterizzate da complessi di caseggiati concentrati nella parte centrale del paese mentre nelle zone limitrofe si hanno aree ad uso prevalentemente agricolo e commerciale/industriale; entrambe le località risultano collocate tra le rotte di atterraggio e di decollo degli aeromobili.

Inaspettatamente lo studio, nelle successive fasi di valutazione dell'impatto, non considera alcun recettore nel Comune di Prato.

Stante tale carenza, si chiede l'estensione della valutazione dell'impatto acustico al territorio di Prato (fase di esercizio). Contestualmente si chiede l'attivazione di un adeguato piano di monitoraggio che tenga conto delle località critiche pratesi.

GESTIONE TERRE DA SCAVO

La gestione delle terre e rocce da scavo risulta carente in quanto, negli elaborati depositati, la stessa non è supportata da alcuna forma di caratterizzazione ambientale. E' importante evidenziare come il risultato di tale caratterizzazione possa condizionare, sia da un punto di vista ambientale, sia da un punto di vista economico, le diverse forme di gestione e utilizzo nell'ambito dei lavori indicati in progetto.

Così come previsto dal D.M. 161/2012 (*Regolamento recante la disciplina della utilizzazione delle terre e rocce da scavo*) la caratterizzazione ambientale deve essere svolta per accertare la sussistenza dei requisiti di qualità ambientale dei materiali da scavo ed essere inserita nella progettazione dell'opera.

Tale caratterizzazione deve essere eseguita dal proponente in fase progettuale e comunque prima dell'inizio dello scavo attraverso saggi esplorativi (pozzetti o trincee) e in subordine con sondaggi a carotaggio.

Si richiama, a tal proposito, l'art. 5 dello stesso D.M. sopra citato il quale prevede espressamente che, nel caso in cui l'opera sia oggetto di una procedura di valutazione ambientale, la caratterizzazione delle terre deve avvenire prima dell'espressione del parere di valutazione ambientale.

Vista la grave carenza sopra evidenziata e la palese violazione di legge, **si chiede** che la gestione delle terre da scavo sia prevista e inserita nel Piano di Utilizzo di cui al D.M. 161/2012 da allegare nell'ambito e a corredo della procedura di V.I.A.

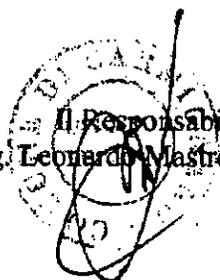
In considerazione di quanto sopra esposto si ritiene che lo studio di V.I.A., presentato da ENAC, sia inadeguato sotto il profilo della individuazione, descrizione e mitigazione degli impatti e degli effetti ambientali, sia sul territorio che sulla popolazione interessata dalla realizzazione dell'aeroporto.

Essendo le lacune e le carenze informative riscontrate nella procedura di V.I.A. tali da impedire l'espressione di una decisione in merito alla compatibilità ambientale del progetto, è necessario che l'ENAC presenti le integrazioni come sopra descritte e per singola matrice.

Si evidenzia, in ogni caso, ai sensi dell'art.19, comma 2, del D.Lgs. 152(2006, quale elemento di improcedibilità, l'incoerenza tra il progetto presentato in sede di V.I.A. (lunghezza pista aeroporto di 2.400 m) e quello proposto in sede di V.A.S. a supporto del procedimento di *Integrazione al PIT per la definizione del Parco agricolo della Piana fiorentina e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze* (lunghezza pista aeroporto di 2.000 m) e quindi il contrasto tra tale strumento di pianificazione (P.I.T.) approvato dalla Regione Toscana con delibera di C.R. n. 61 del 16.07.2014 e il Master Plan Aeroporto di Firenze 2014 - 2029 presentato da ENAC.

E' necessaria, quindi, la rinnovazione e la riformulazione del giudizio di compatibilità ambientale in sede di V.A.S. per il progetto Master Plan Aeroporto di Firenze 2014 - 2029.

Cannignano, 13.05.2015


Il Responsabile
Ing. Leonardo Mastropieri

Pec Direzione

Da: regionetoscana@postacert.toscana.it
Inviato: mercoledì 27 maggio 2015 10:10
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Oggetto: [ID_VIP: 2980] Art.25 D.Lgs.152/2006, art.63 L.R.10/2010 - Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale relativo al progetto "Aeroporto di Firenze - Master Plan aeroportuale 2014-
Allegati: Segnatura.xml; 149905.PDF.P7M; 04-COMUNE CARMIGNANO-PDF.PDF

Regione Toscana predispone i propri documenti in originale informatico sottoscritto digitalmente ai sensi del DLgs 82/2005 - Codice dell'amministrazione digitale. Per aprire i file firmati digitalmente in formato P7M è possibile usare uno dei software gratuiti (Dike, ArubaSign) indicati dall'Agenzia per l'Italia digitale alla pagina: <http://www.agid.gov.it/identita-digitali/firme-elettroniche/software-verifica> Nel caso in cui per aprire la PEC venga usato Thunderbird per vedere i documenti firmati digitalmente allegati, si deve verificare che sia disattivato il controllo sui file P7M.