



WR

O

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

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

Parere n. 2336 del 17/03/2017

Progetto	Parere art. 9 D.M. 150/07 Disposto L. 241/90. Aeroporto di Firenze, Master Plan aeroportuale 2014-2029, parere CTVA 2235, del 2/12/2016, considerazioni del Proponente e richiesta di revisione del parere [VIP 2980]
Proponente	ENAC

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature that appears to be 'C. V.' and other illegible marks.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

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

VISTA la nota DVA/2017/2823 del 07.02.2017 con cui la Direzione Generale ha attivato presso la Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) l’espressione di parere tecnico art. 9 ex D.M. 150/07 relativa all’richiesta di revisione del parere CTVA n. 2235 del 02.12.2016 circa il progetto “*Aeroporto di Firenze – Masterplan aeroportuale 2014 - 2029*” presentato da ENAC (di seguito Proponente);

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e ss.mm.ii.;

VISTO il Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128. “*Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell’articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69*”;

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 del 06 Luglio 2011, n. 98, convertito nella legge n.111 del 15 luglio 2011, art. 5 comma 2 bis;

VISTO il Decreto 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 ed i successivi decreti integrativi;

VISTO il Decreto Legge 24 giugno 2014 n. 91 convertito in legge 11 agosto 2014, L. 116/2014 conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91 *disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea* ed in particolare l'art.12, comma 2, con il quale si dispone la proroga delle funzioni dei Componenti della CTVA in carica alla data dell'entrata in vigore del detto D.L. fino al momento della nomina della nuova Commissione;

VISTO il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare DM n. 308 del 24.12.2015 recante gli “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

VISTA la nota della Direzione Generale per le Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali (Direzione) prot. DVA/2017/02823 del 07/02/2017, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica di Impatto Ambientale VIA – VAS (Commissione) con prot. CTVA/2017/00368 del 08/02/2017, con la quale si chiede alla Commissione di valutare quanto rappresentato da ENAC con la nota prot. 0012280-P del 03.02.2017, rispetto a quanto già espresso con il parere n. 2235 del 2/12/2016.

VISTO il parere CTVA n.2235 del 02.12.2016 con cui si

“... esprime PARERE POSITIVO di compatibilità ambientale del Master Plan Aeroportuale 2014 – 2029 dell’Aeroporto di Firenze, presentato da ENAC, nello Scenario 2029 corrispondente al

cosiddetto “scenario B (crescita MEDIA)” e con utilizzo esclusivamente mono-direzionale della pista a orientamento 12-30,
a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni :

PRESCRIZIONI DA OTTEMPERARE

Premessa

Le prescrizioni sono suddivise per fasi, in quanto la cantierizzazione stessa dell'opera prevede quattro fasi di costruzione, come risulta dal “Quadro Progettuale – cantierizzazione” del presente parere, ovvero FASE 1 (14 mesi,), FASE 2 (3 mesi), FASE 3 (entro il 2023), FASE 4 (entro il 2029).
Gli scenari di esercizio aeroportuale considerati sono: Scenario 2018 (entrata in esercizio della nuova pista), Scenario 2023 (entrata in esercizio del nuovo terminal) e Scenario 2029 (finale).

... omissis ...”;

VISTA e CONSIDERATA la richiesta presentata con nota prot. 0012280-P del 03.02.2017, con cui il Proponente scrive: “Si fa riferimento alla procedura V.I.A. in oggetto per la quale la scrivente aveva effettuato formale richiesta di accesso agli atti verso il parere espresso dalla Commissione Tecnica VIA e VAS (CTVIA); con nota 29594 del 06/12/2016 codesta Divisione ha provveduto a trasmettere il citato parere, positivo con prescrizioni. Da un'attenta lettura è stato possibile riscontrare che il parere rappresenta il risultato di un approfondito iter istruttorio e valutativo condotto dal Gruppo Istruttore e, per intrinseca complessità e multidisciplinarietà degli interventi previsti nel Master Plan, risulta inevitabilmente caratterizzato da una stesura particolarmente articolata e complessa. Il quadro prescrittivo che, per tipologia e numerosità di adempimenti a volte interrelati tra loro, risulta a parere della scrivente di complessa attuazione destando preoccupazione nell'ottica della volontà di garantire tempistiche certe per la realizzazione delle opere di potenziamento e sviluppo dell'aeroporto in parola. A titolo di esempio le attività tecniche prese in esame risultano diversificate tra loro, quali studi e analisi di approfondimento ambientale, progetti esecutivi, monitoraggi ambientali, che pure hanno effetti sinergici e di mutevoli interferenze reciproche, meritevoli di attente valutazioni integrate. Il parere prescrive la realizzazione di specifiche attività di esclusiva competenza dell'ENAC riportando la verifica delle stesse in capo a soggetti non titolati nell'ambito del quadro normativo di riferimento. Si fa in particolare riferimento alle prescrizioni n. 3 “Rischio di incidente aereo” e n. 46 “Analisi del rischio di bird strike”. Inoltre, anche alla luce delle previsioni del D.M. 308/2015, ritiene necessaria una riflessione sulla struttura e sui contenuti e le modalità di attuazione del quadro prescrittivo contenuto nel parere espresso dalla Commissione Tecnica. tutto ciò al fine di rendere più chiaro ed attuabile il rispetto delle prescrizioni nelle successive fasi di ottemperanza. A questo proposito come già anticipato verbalmente nell'incontro del 27/01 u.s., la scrivente è disponibile per fornire il proprio supporto specialistico per le necessarie attività di verifica prima dell'emissione del Decreto Interministeriale di VIA ...”;

Considerazioni della Commissione VIA

PRESO ATTO di quanto affermato dal Proponente nella nota prot. 0012280-P del 03.02.2017 “... Il quadro prescrittivo che, per tipologia e numerosità di adempimenti a volte interrelati tra loro, risulta a parere della scrivente di complessa attuazione ...”;

CONSIDERATO che il Masterplan sia, per definizione, un articolato sviluppo di attività, che devono essere correttamente pianificate, progettate e integrate tra di loro in fase realizzativa, al fine di conseguire il risultato atteso con il minimo impatto possibile sul territorio e sull'ambiente circostante;

VALUTATO che il quadro prescrittivo di cui al parere CTVA n.2235 del 02.12.2016 rappresenti la guida indispensabile per lo sviluppo del progetto esecutivo in fase ante operam, nonché per la fase realizzativa in corso d'opera e per quella di esercizio post operam, nei diversi scenari di sviluppo aeroportuale;

VALUTATO, altresì, che la supposta “complessità” sia collegata al cronoprogramma delle opere, che daranno vita a tre scenari “successivi” (Scenario 2018, di entrata in esercizio della nuova pista, Scenario 2023, di entrata in esercizio del nuovo terminal, e Scenario 2029 corrispondente allo stato finale) e ad altrettante fasi ante operam, in corso d'opera e post operam per ciascuno “scenario”, con la necessità – tra l'altro – di istituire precisi rapporti temporali e concatenazioni tra il completamento di determinate opere e l'inizio di quelle successive (si vedano, per esempio, le opere di compensazione), nonché l'esecuzione di

specifici monitoraggi, da ripetersi al susseguirsi degli scenari e delle conseguenti variazioni dell'assetto aeroportuale e dei movimenti di aerei e passeggeri;

VALUTATO che ogni fase significativa dello sviluppo progettuale, nonché della realizzazione delle opere, dovrà essere approvata – ove necessario e caso per caso – dalle Autorità Competenti sul territorio;

SI RITIENE che il Proponente – in fase di ottemperanza – possa razionalizzare e raggruppare tra di loro alcune risposte, come del resto è invitato a fare esplicitamente in alcune prescrizioni (a titolo di esempio quelle sulle opere di cantierizzazione, sui monitoraggi etc.), sempre curando la completezza, la chiarezza e la conformità della documentazione prodotta per ogni specifica richiesta.

Inoltre,

PRESO ATTO di quanto affermato dal Proponente nella nota prot. 0012280-P del 03.02.2017 in merito alla “... realizzazione di specifiche attività di esclusiva competenza dell'ENAC...” che verrebbero riportate “... in capo a soggetti non titolati nell'ambito del quadro normativo di riferimento. Si fa in particolare riferimento alle prescrizioni n. 3 Rischio di incidente aereo e n. 46 Analisi del rischio di bird strike ...”

e **CONSIDERATO** che le prescrizioni di cui trattasi recitano:

...

Rischio di incidente aereo

3. *Prima dell'approvazione del progetto da parte del MIT, dovrà essere redatto uno studio riferito agli scenari probabilistici sul rischio di incidenti aerei, considerato anche l'uso esclusivamente monodirezionale della pista di progetto e dei volumi di traffico previsti dal Master Plan 2014 – 2029. Tale studio sarà finalizzato alla delimitazione delle curve di isorischio, tenuto conto del Codice della Navigazione integrato con D.L. 15 marzo 2006, n. 151 - art. n. 715 e della Circolare ENAC 12/01/2010. Lo studio dovrà essere redatto da soggetto terzo pubblico con esperienza per la previsione del rischio degli incidenti aerei mediante modelli di calcolo. Lo studio dovrà descrivere e quantificare i possibili rischi per la salute umana e per l'ambiente, derivanti dalla vulnerabilità dell'attività aeroportuale a gravi incidenti, con stima dei danni materiali attesi nelle varie Zone di rischio, nell'area ad alta tutela, nell'area interna e nell'area intermedia ed esterna. Lo studio dovrà anche individuare le misure, a carico del Proponente, per eliminare o ridurre il danno, misure inclusive della delocalizzazione delle preesistenze qualora emerga un rischio per la perdita di vite umane superiore ad 1×10^{-4} in base ai risultati degli scenari probabilistici. Lo studio dovrà essere presentato per approvazione al MATTM, che si esprimerà anche in merito alla necessità di sottoporre lo studio ad eventuali valutazioni ambientali.*

Analisi del rischio di bird-strike

46. *In fase di progettazione esecutiva dovrà essere effettuata da un organismo terzo indipendente, secondo le metodologie più avanzate del settore, l'analisi del rischio bird-strike e dovrà essere redatto il relativo piano di gestione del rischio, tenendo in debita considerazione la funzione attrattiva per l'avifauna esercitata dalle aree umide esistenti e in progetto (interventi di compensazione) e gli effetti che le misure di mitigazione del rischio bird-strike potrebbero generare sulle funzionalità e gli obiettivi primari degli interventi di compensazione stessi. Questa documentazione dovrà essere inviata al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori di fase 1.”*

Per quanto riguarda la prescrizione n. 3

SI PRECISA

- che la prescrizione n. 3 non intende interferire con le prerogative assegnate dalla legge ad ENAC (né peraltro potrebbe farlo) nel settore della sicurezza del trasporto aereo. La prescrizione, invece, in considerazione della specifica situazione urbanistico/abitativa del territorio nell'intorno dell'aeroporto di Firenze, richiede che lo studio venga effettuato anche nel caso, come quello in esame, in cui non sia richiesto dalla legge in quanto i previsti volumi di traffico aereo risultano, per tutti e tre gli scenari, inferiori alla soglia dei 50.000 movimenti/anno;
- che, fermo restando quanto è in capo a ENAC in virtù delle proprie specifiche competenze, la prescrizione richiede che lo studio descriva e quantifichi *“i possibili rischi per la salute umana e per l'ambiente, derivanti dalla vulnerabilità dell'attività aeroportuale a gravi incidenti ...”*;
- che, pertanto, essendo il *focus* della prescrizione indirizzato in particolare alla tutela della *salute umana* e dell'*ambiente*, temi intrinseci della valutazione di impatto ambientale di competenza del MATTM (a cui lo studio dovrà poi essere trasmesso per le opportune valutazioni), la Commissione ha ritenuto opportuno che l'elaborazione di uno studio approfondito con le specifiche analisi e valutazioni, necessarie in relazione ai temi indicati nella prescrizione, fosse affidata ad un *“soggetto terzo pubblico con esperienza nella previsione del rischio degli incidenti aerei”* (Università, ente di ricerca o altro organismo nazionale, straniero o internazionale), scelto da ENAC tra gli enti di propria fiducia.

Per quanto riguarda la prescrizione n. 46

SI PRECISA

- che, come la prescrizione n. 3, anche la prescrizione n. 46 afferisce a temi ambientali, oggetto della valutazione d'impatto ambientale di competenza del MATTM (a cui lo studio dovrà poi essere trasmesso per le opportune valutazioni);
- che, pertanto, fatte salve le prerogative di legge di ENAC nel settore della sicurezza del trasporto aereo, l'indicazione di un organismo terzo indipendente (anche in questo caso università, ente di ricerca o altro organismo nazionale, straniero o internazionale) scelto da ENAC tra gli enti di propria fiducia, risponde all'esigenza di finalizzare l'analisi e la gestione del rischio di *bird-strike* anche con riferimento ai temi ambientali indicati nella prescrizione e pertanto *“tenendo in debita considerazione la funzione attrattiva per l'avifauna esercitata dalle aree umide esistenti e in progetto (interventi di compensazione) e gli effetti che le misure di mitigazione del rischio bird-strike potrebbero generare sulle funzionalità e gli obiettivi primari degli interventi di compensazione stessi”*.

Infine,

PRESO ATTO di quanto rappresentato dalla Direzione nella nota prot. DVA/4426 del 27.02.2017 in merito alla prescrizione n.1 del parere CTVA n. 2235 del 02.12.2016

e **CONSIDERATO** che la prescrizione di cui trattasi recita:

1. *Si ritiene necessario provvedere alla costituzione di un Osservatorio Ambientale, i cui oneri di organizzazione e funzionamento saranno posti a carico del Proponente. Tale Osservatorio dovrà essere prevalentemente finalizzato ad armonizzare dal punto di vista ambientale l'inserimento del*

nuovo aeroporto nel macro-contesto locale, oltre che a verificare le modalità di attuazione delle compensazioni ambientali. Inoltre avrà lo scopo di minimizzare la sovrapposizione degli impatti interferenziali, cioè legati al concorso di più opere/attività pubbliche e/o private su una medesima componente ambientale, e di indicare le migliori strategie e le eventuali misure emergenziali atte a contenere i suddetti impatti – in modo particolare per l'atmosfera – e a garantire la salute pubblica al massimo livello possibile.

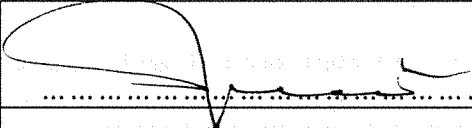
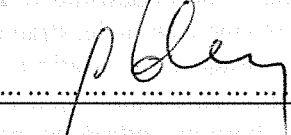
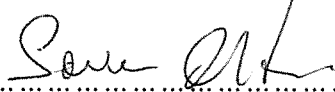
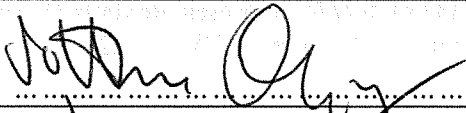
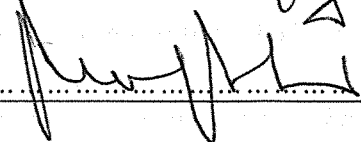
Si ritiene che l'Osservatorio dovrà essere composto dal MATTM (Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali e Direzione Generale per la Protezione della Natura), dal MIBACT, dal MIT, dalla Regione Toscana, da ARPA Toscana, dai Comuni interferiti dalla struttura aeroportuale (Comune di Firenze, Comune di Sesto Fiorentino e Comune di Campi Bisenzio), da ENAC e dal Gestore Aeroportuale.”

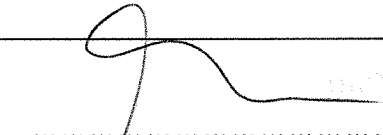
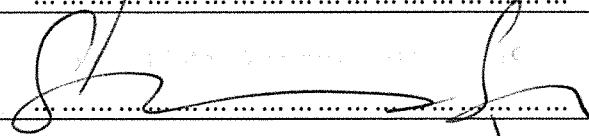
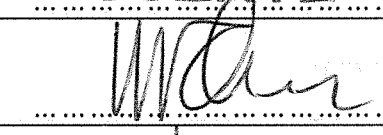

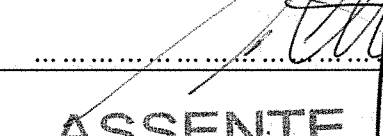
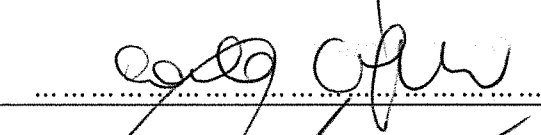
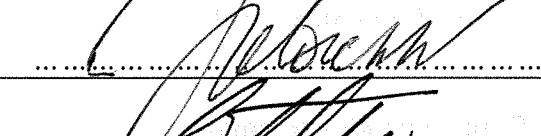

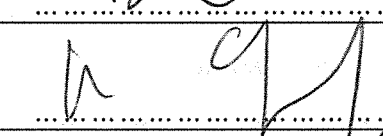
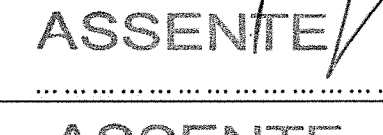
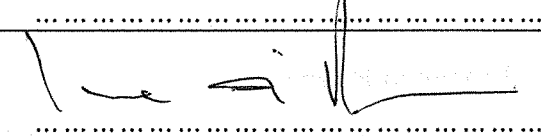
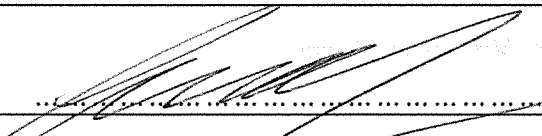
SI RITIENE che le considerazioni espresse dalla DVA siano compatibili con quanto indicato nella prescrizione n. 1, che definisce le finalità e la composizione dell'Osservatorio Ambientale in modo da lasciare spazio alle determinazioni di dettaglio di competenza della DVA.

Tutto quanto sopra VISTO, CONSIDERATO, RITENUTO, PRECISATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

CONFERMA

l'attuale formulazione del quadro prescrittivo del parere CTVA n. 2235 del 2.12.2016.

Ing. 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)	ASSENTE
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	

Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	Borgia (Contrario).....
Ing. Silvio Bosetti	ASSENTE
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	

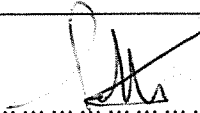
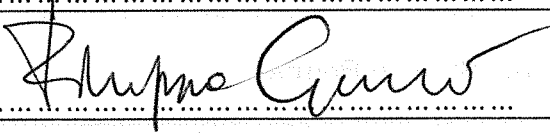
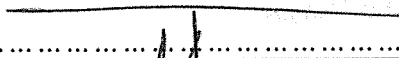
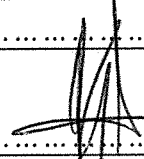
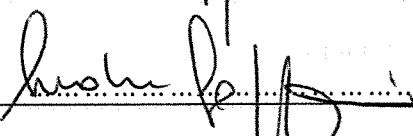
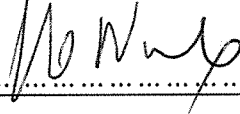
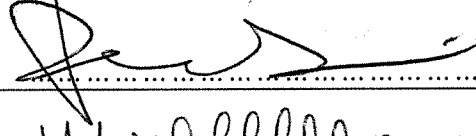

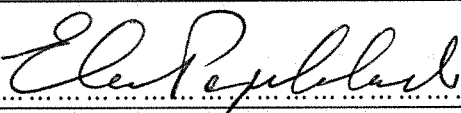
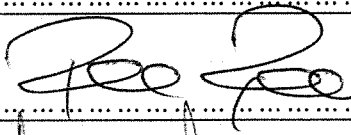
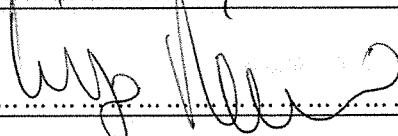



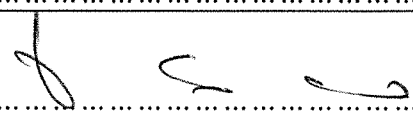
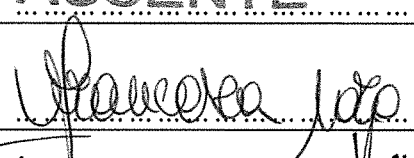
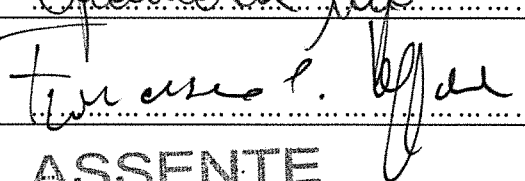








Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	ASSENTE
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	ASSENTE
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	

Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	ASSENTE
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE