



4.6^u

"RU"

O

Handwritten signature

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

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

Parere n. 2570 del 05/12/2017

Progetto	<p><i>Parere ex art. 9 DM 150/07</i></p> <p>Aeroporto di Firenze Master Plan Aeroportuale 2014 – 2029, già pareri vari CTVA, richiesta di parere su documentazione integrativa presentata con istanza avanzata ai sensi del D. Lgs. 104/2017 art. 23 c. 2 VIP 2980</p>
Proponente	ENAC Ente Nazionale Aviazione Civile

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large vertical signature and various initials.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large signature and various initials.

PREMESSA AMMINISTRATIVA

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

VISTA la nota DVA/2017/23856 del 18.10.2017 con cui la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (di seguito Direzione) ha chiesto alla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) di esprimersi sulla documentazione relativa al progetto “Aeroporto di Firenze – Master Plan Aeroportuale 2014 - 2029” presentata dall’Ente Nazionale Aviazione Civile – ENAC (di seguito Proponente);

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

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 Legislativo 16 giugno 2017, n. 104 recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”;

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. 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 D.M. del 10 Agosto 2012 n. 161, che in particolare abroga interamente l'art. 186 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. (ai sensi dell'art. 49 del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante “*Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività in tema di regolamentazione dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo*”, convertito in Legge n. 27 del 24/03/2012);

VISTO il D.P.R. n. 120 del 13/06/2017, pubblicato sulla G.U. del 07/08/2017 che, in attuazione dell’art. 8 del D.L. 133/2014, reca le nuove disposizioni di riordino e semplificazione in tema di terre e rocce da scavo;

VISTO il Decreto n. 308/2015 recante gli “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”.

VISTA la nota prot. 93917-P del 19.09.2017 con cui il Proponente “... fa istanza, ai sensi dell’articolo 23, comma 2, del D. Lgs. 104/2017, di applicazione, al procedimento in corso di cui in oggetto (Master Plan dell’aeroporto di Firenze VIP 2980) della disciplina recata dal citato Decreto”, e con cui “Alla luce di quanto sopra si comunica che, a seguito della ricezione dell’approvazione della presente istanza, verranno

trasmesse le integrazioni documentali indicate dalla citata nota DVA prot. n. 21282 del 18.09.2017, come meglio specificate nella allegata Relazione Conclusiva redatta dal Gruppo di Lavoro all'uopo designato.”;

VISTA la nota DVA/21722/2017 del 22.09.2017 con cui la Direzione Generale ha comunicato alla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) l’applicazione della disciplina recata dal D. Lgs 104/2017 al procedimento di compatibilità ambientale relativo al progetto “Aeroporto di Firenze – Master Plan Aeroportuale 2014 – 2029” presentato dall’Ente Nazionale Aviazione Civile – ENAC (di seguito Proponente), disponendo la rimessione del procedimento alla sola fase di cui all’art. 25 del D. Lgs 152/2006;

CONSIDERATO che l’opera è assolutamente identica a quella già oggetto di puntuali valutazioni della scrivente Commissione e che la presente fase è dedicata esclusivamente ad approfondire l’ulteriore documentazione prodotta dal Proponente, anche in ossequi alla modifica normativa intervenuta, (D.Lgs. 104/2017);

VISTA la documentazione trasmessa dal Proponente con nota prot. 101914-P del 10.10.2017 e acquisita dalla Direzione con prot. DVA/23185/2017 del 10.10.2017 consistente nei seguenti elaborati:

N	Tipo	Codice	Aspetti generali
1	REL	SIA-DLGS 104/2017-GEN 00-REL-001	Aspetti generali - Executive summary
2	SCD	SIA-DLGS 104/2017-GEN 00-SCD-001	Elenco integrazioni documentali
N	Tipo	Codice	Report 1 - Demolizioni
3	REL	SIA-DLGS 104/2017-GEN 01-REL-001	Descrizione delle demolizioni previste in progetto e dei relativi impatti ambientali
4	TAV	SIA-DLGS 104/2017-GEN 01-TAV-001	Planimetria generale delle demolizioni
5	SCD	SIA-DLGS 104/2017-GEN 01-SCD-001	Schede di identificazione e localizzazione dei manufatti oggetto di demolizione - Opere dentro il sedime aeroportuale
6	SCD	SIA-DLGS 104/2017-GEN 01-SCD-002	Schede di identificazione e localizzazione dei manufatti oggetto di demolizione - Ruleri lungo la piana
7	SCD	SIA-DLGS 104/2017-GEN 01-SCD-003	Schede di identificazione e localizzazione dei manufatti oggetto di demolizione - Baraccamenti agricoli
8	SCD	SIA-DLGS 104/2017-GEN 01-SCD-004	Schede di identificazione e localizzazione dei manufatti oggetto di demolizione - Opere infrastrutturali
9	SCD	SIA-DLGS 104/2017-GEN 01-SCD-005	Schede di identificazione e localizzazione dei manufatti oggetto di demolizione - Area Il Piano in Comune di Signa
10	SCD	SIA-DLGS 104/2017-GEN 01-SCD-006	Certificati di monitoraggio fonometrico
11	SCD	SIA-DLGS 104/2017-GEN 01-SCD-007	Risultanze delle simulazioni di impatto acustico. Range delle isofoniche comprese tra 35 dB(A) e 80 dB(A)
12	SCD	SIA-DLGS 104/2017-GEN 01-SCD-008	Risultanze delle simulazioni di impatto acustico. Range delle isofoniche maggiori di 50 dB(A)
13	SCD	SIA-DLGS 104/2017-GEN 01-SCD-009	Stime numeriche delle emissioni di polveri
14	SCD	SIA-DLGS 104/2017-GEN 01-SCD-010	Risultanze delle simulazioni di impatto atmosferico
N	Tipo	Codice	Report 2 - Clima
15	REL	SIA-DLGS 104/2017-GEN 002-REL-001	Impatto potenzialmente generato sul clima e vulnerabilità del progetto ai cambiamenti climatici
N	Tipo	Codice	Report 3 - Prevenzione impatti ambientali
16	REL	SIA-DLGS 104/2017-GEN 003-REL-001	Definizione delle azioni di prevenzione degli impatti

N	Tipo	Codice	Report 4 - Appendice al PMA
17	REL	SIA-DLGS 104/2017-GEN 004-REL-001	Appendice al PMA su organizzazione e risorse tecnico-economiche
N	Tipo	Codice	Report 5 - Evoluzione dell'ambiente in assenza del progetto
18	REL	SIA-DLGS 104/2017-GEN 005-REL-001	Descrizione della probabile evoluzione delle componenti ambientali in assenza del progetto
N	Tipo	Codice	Report 6 - Patrimonio agroalimentare
19	REL	SIA-DLGS 104/2017-GEN 006-REL-001	Descrizione del patrimonio agroalimentare e valutazione delle interferenze originate dal progetto
20	SCD	SIA-DLGS 104/2017-GEN 006-SCD-001	Atlante cartografico delle riprese fotografiche
21	TAV	SIA-DLGS 104/2017-GEN 006-TAV-001	Inquadramento territoriale
22	TAV	SIA-DLGS 104/2017-GEN 006-TAV-002	Carta del patrimonio agroalimentare e agroforestale
23	TAV	SIA-DLGS 104/2017-GEN 006-TAV-003	Carta dell'interferenza del Masterplan col patrimonio agroalimentare e agroforestale
N	Tipo	Codice	Report 7 - Rischio di incidente aereo e relativi impatti ambientali
24	REL	SIA-DLGS 104/2017-GEN 007-REL-001	Valutazione del rischio locale per effetto di un incidente aereo nell'area dell'aeroporto di Firenze (con annessa appendice elettronica)
25	REL	SIA-DLGS 104/2017-GEN 007-REL-002	Valutazione degli incidenti indotti da impatti aerei sugli stabilimenti a rischio di incidente rilevante
26	REL	SIA-DLGS 104/2017-GEN 007-REL-003	Impatti e rischi su ambiente, salute umana, patrimonio culturale e paesaggio potenzialmente generati da eventi incidentali aeronautici
27	SCD	SIA-DLGS 104/2017-GEN 007-SCD-001	Appendice - Caratterizzazione del territorio
28	SCD	SIA-DLGS 104/2017-GEN 007-SCD-002	Schede descrittive dei beni culturali e paesaggistici
29	SCD	SIA-DLGS 104/2017-GEN 007-SCD-003	Elaborazioni grafiche di caratterizzazione territoriale - Quadrante nord-ovest
30	SCD	SIA-DLGS 104/2017-GEN 007-SCD-004	Elaborazioni grafiche di caratterizzazione territoriale - Quadrante sud-est

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 ...”;

VISTO il parere CTVA n. 2336 del 17.03.2017 con cui si *“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”.*

VISTO il parere CTVA n. 2422 del 09.06.2017 con cui si “*Tutto quanto sopra VISTO, CONSIDERATO, RITENUTO, PRECISATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS CONFERMA integralmente il proprio parere n. 2336/2017*”.

PREMESSA

PRESO ATTO che in data 21/07/2017 è entrato in vigore il D.Lgs. n. 104 di “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, che apporta modifiche al D. Lgs. 152/2006 in materia di Valutazione di Impatto Ambientale;

PRESO ATTO che gli esiti dalla fase consultiva prevista dall’art 20 c. 1 del D.Lgs. 152/2006 come modificato dal D.Lgs. 104/2017, richiesta da ENAC con nota n. 69807 del 7.07.2017 per definire la portata delle informazioni e il relativo livello di dettaglio degli elaborati per l’eventuale applicazione della disciplina del citato decreto 104/2017 al procedimento in corso, sono stati comunicati dalla Direzione con nota prot. DVA/21282 del 18.09.2017 e relativi allegati, tra cui la Relazione Conclusiva con la quale sono state definite le integrazioni documentali necessarie per aderire al nuovo dettato normativo;

PRESO ATTO che con nota prot. 93917 del 19.09.2017 il Proponente ha presentato istanza ai sensi dell’art. 23, c. 2 del D.Lgs. 104/2017 per chiedere l’applicazione, al procedimento in corso, del nuovo Decreto 104/2017, cui la Direzione ha risposto con nota prot. DVA/21722 del 22.09.2017 in cui ha disposto l’applicazione al procedimento in corso della disciplina recata dal D. Lgs 104/2017, indicando, quali integrazioni documentali necessarie al passaggio alla nuova norma, quelle indicate nella Relazione Conclusiva della fase di consultazione condotta ai sensi dall’art 20 c. 1 del D.Lgs. 152/2006 allegata alla nota prot. DVA 21282 del 18.09.2017, e ha disposto altresì la rimessione del procedimento alla sola fase di cui all’art. 25 del D. Lgs 152/2006;

VALUTATO condivisibile il contenuto della suddetta Relazione Conclusiva allegata alla nota n. DVA 21282/2017, con la quale la Direzione ha disposto la conclusione della fase di consultazione ai sensi dell’art. 20 c. 1 del D. Lgs. 152/2006 avviata il 25.07.2017;

PRESO ATTO che il Proponente con la medesima nota prot. 93917-P del 19.09.2017 ha inoltre comunicato che: “*... in riferimento a quanto indicato nella citata Relazione Conclusiva in merito all’at. 28 c. 2 del D. Lgs. 152/2006, come modificato dal D. Lgs. 140/2017, lo scrivente Proponente aderisce a quanto ivi esposto e richiamata nella nota DVA prot. 4423/2017; fermo restando che il perfezionamento dell’Intesa, citata in tali documenti, potrà essere formalizzato prima della conclusione della procedura di VIA*”;

PRESO ATTO che la citata Relazione Conclusiva, trasmessa al Proponente con nota prot. DVA 21282/2017 recita che : “*In attuazione di quanto indicato dall’articolo 23, comma 2, del D. Lgs. 104/2017, si ritiene pertanto che, in caso di adesione, da parte del Proponente, alla nuova disciplina VIA e della conseguente trasmissione delle integrazioni documentali sopra individuate, non sia necessario riaprire la fase istruttoria del procedimento VIA e si potranno confermare i pareri già espressi dalla CTVA, atteso che in termini di Valutazione degli Impatti Ambientali la nuova normativa non introduce, se non nei limiti di quanto esposto, nuovi elementi o obblighi che richiedano nuove e diverse Valutazioni*”;

PRESO ATTO che il Proponente con nota prot. 101914 del 09.10.2017, ha trasmesso “*la documentazione integrativa elaborata secondo quanto indicato nella nota prot. 21282/DVA del 18.09.2017 ed in particolare nella Relazione conclusiva della fase di consultazione condotta ai sensi dell’art. 20 c. 2 del D. Lgs. 152/2006*”.

PRESO ATTO che con nota prot. 24405/GAB del 16.10.2017, il Capo di Gabinetto ha comunicato di ritenere utile acquisire il parere della Commissione VIA/VAS sulle integrazioni documentali trasmesse dal Proponente, “*atteso che, con riferimento alle integrazioni richieste ed in particolare al “Report di valutazione dei potenziali rischi indotti dall’esercizio aeronautico su salute umana, patrimonio culturale, paesaggio, ambiente e stabilimenti industriali in direttiva Seveso, al punto 7 della citata relazione conclusiva è indicato che il Proponente provvederà a predisporre gli studi richiesti nel quadro prescrittivo dei pareri CTVA n. 2235 del 02.12.2016, n. 2336 del 17.03.2017 e n. 2422 del 09.06.2017, di fatto anticipando le verifiche di ottemperanza delle prescrizioni relative alle tematiche citate*”;

PRESO ATTO che con nota DVA/2017/23856 del 18.10.2017 la Direzione comunica che: *“Qualora codesta Commissione intenda farlo proprio, all’interno del parere richiesto, si segnala infine che, ai sensi dell’art. 28, co. 2 del D. Lgs. 152/2006 come modificato dal D. Lgs 104/2017, in calce all’istanza prot. 93917 del 19.09.2017 ENAC ha manifestato il proprio assenso, sia alla costituzione di un Osservatorio Ambientale ai fini della verifica dell’ottemperanza delle condizioni ambientali contenute nei provvedimenti di V.I.A., sia alle indicazioni circa la composizione dell’Osservatorio medesimo contenute nella nota n. 4423/DVA del 27.02.2017, riportata in allegato alla citata relazione conclusiva.”*;

PRESO ATTO che la prescrizione n. 1 del parere CTVA 2335/2016, relativa al costituendo Osservatorio, riporta:

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.

La prescrizione sarà verificata da MATTM

PRESO ATTO che con nota DVA prot. 4423/2017 la Direzione ha proposto la seguente riformulazione della prescrizione n. 1 sull’Osservatorio Ambientale:

Il testo della prescrizione n. 1 del parere CTVA n. n. 2235 del 2/12/2016, che prevede la costituzione di un Osservatorio ambientale, ad avviso della scrivente evidenzia la necessità che i compiti dell’osservatorio siano meglio adeguati sia agli obiettivi ambientali della procedura di VIA in corso che ai compiti istituzionali delle Ministero dell’Ambiente e delle altre Amministrazioni che ne faranno parte con i propri rappresentanti; inoltre appare opportuno, anche sulla scorta delle esperienze maturate in tema di osservatori ambientali, definire più puntualmente i compiti affidati e le modalità operative di funzionamento dell’Osservatorio stesso.

Si propone pertanto di seguito all’attenzione della Commissione per le proprie determinazioni, alcune considerazioni sul tema già anticipate nel corso della riunione citata, predisposte come detto, sulla base delle esperienze maturate e che appaiono in linea con i contenuti del D.M. 308/2015 recante “Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”.

- E’ istituito presso la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali di questo Ministero, l’Osservatorio Ambientale “Aeroporto di Firenze – Master Plan 2014-2029”, composto dal Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare (n. 2 rappresentanti) che lo presiederà, dalla Regione Toscana (n. 2 rappresentanti), dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (n. 2 rappresentanti), dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (n. 1 rappresentante), ARPA Toscana (n. 1 rappresentante), Città di Firenze (n. 1 rappresentante), Città Metropolitana di Firenze (n. 1 rappresentante in rappresentanza degli altri Comuni interessati), ENAC (n. 1 rappresentante).

- Le Amministrazioni ed i soggetti interessati dalle prescrizioni, quale Ente Vigilante e/o quale Ente coinvolto, partecipano ai lavori dell’Osservatorio e si esprimono unicamente attraverso i loro rispettivi rappresentanti.

- Alle riunioni dell’Osservatorio partecipa il Gestore Aeroportuale, fatta eccezione per le attività deliberative.

- L’Osservatorio si avvarrà del supporto di un Nucleo Tecnico con compiti definiti dall’Osservatorio Ambientale stesso.

- L’ Osservatorio Ambientale provvederà a:

- *verificare l’ottemperanza delle prescrizioni impartite nel procedimento di VIA;*

- verificare la corretta esecuzione sia dell'intervento che delle modalità di attuazione delle compensazioni ambientali;
- verificare la corretta attuazione del Piano di Monitoraggio Ambientale;
- proporre all'Autorità Competente le migliori strategie e le eventuali misure emergenziali atte a contenere gli impatti cumulativi, laddove vi sia, su tali impatti, il concorso del progetto di cui al presente decreto;

per tali motivi il Proponente e gli eventuali altri soggetti coinvolti, dovranno inviare all'Osservatorio tutta la documentazione necessaria.

- L'Osservatorio opererà nelle fasi ante opera, in corso d'opera e di primo esercizio della nuova pista; a valle di tale periodo sarà rivalutata dalla Direzione Generale competente la necessità del prosieguo della sua operatività.

- In caso di inadempienze e/o ritardi dell'Osservatorio Ambientale nello svolgimento delle attività assegnate, il Ministero dell'Ambiente, sentito l'Osservatorio e con adeguata motivazione specifica, adotta le iniziative e gli atti sostitutivi ritenuti necessari.

- Per consentire una completa informazione del pubblico sui lavori dell'Osservatorio, dovrà essere attivato un sito WEB sul quale dovranno essere pubblicate le informazioni sulle attività in corso e concluse, sui risultati del piano di monitoraggio, e sullo stato di avanzamento generale delle verifiche di ottemperanza delle prescrizioni del presente Decreto.

- L'Osservatorio Ambientale trasmetterà, alle Amministrazioni rappresentate al suo interno, una dettagliata relazione semestrale sulle attività svolte.

VALUTATO che la problematica dell'Osservatorio è già stata trattata nei pareri della CTVA 2336/2017 e 2422/2017 e che non vi siano nuovi elementi atti a modificare i suddetti pareri e che comunque nulla-osta all'accoglimento delle indicazioni formulate dalla DVA.

ANALISI DELLA DOCUMENTAZIONE PRESENTATA

1. REPORT DI APPROFONDIMENTO RELATIVO ALLE DEMOLIZIONI PREVISTE IN PROGETTO E AI CORRELATI IMPATTI AMBIENTALI

PRESO ATTO che la documentazione presentata contiene una descrizione del quadro conoscitivo dei lavori di demolizione previsti e dei dettagli riguardanti le differenti attività di demolizione previste sia all'interno sia all'esterno dell'attuale sedime aeroportuale nel corso dell'intero periodo di attuazione del Masterplan;

CONSIDERATO che la documentazione fornisce una esaustiva descrizione, puntuale, dei diversi manufatti oggetto di demolizione nelle schede allegate, e identifica in linea generale le fasi del Masterplan (fasi 1 ÷ 4) in cui le attività di demolizione dei singoli edifici si inseriscono

PRESO ATTO che la *Relazione Conclusiva* richiedeva, con riferimento alle demolizioni, che "La trattazione del Proponente dovrà, inoltre, consentire l'individuazione, la descrizione e la quantificazione dei caratteristici impatti ambientali generati, facendo anche riferimento alle metodologie di analisi indicate dalle prescrizioni n. 10 e n. 19 di cui al parere n. 2235 del 02.12.2017 della CTVA. Il Proponente darà, infine, evidenza degli interventi, azioni ed opere di mitigazione ambientale specificatamente previste nell'ambito dell'esecuzione dei lavori di demolizione;

RITENUTO che la valutazione degli effetti ambientali potenziali prodotti dalle attività di demolizione sulle componenti atmosfera e rumore presentata dal Proponente rispecchia i caratteri metodologici generali delle prescrizioni 10 e 19, ricomprendendo anche la proposta di eventuali misure di mitigazione da adottarsi in corso d'opera, e **RITENUTO** che tali valutazioni possano considerarsi propedeutiche alla stesura di più approfondite relazioni da inserire nel PAC, così come esplicitato nel parere 2335/2106 e nelle relative

prescrizioni, che si riferiscono alla progettazione esecutiva dell'opera e che dovranno essere coerenti con il cronoprogramma aggiornato delle attività (prescr. 61 Parere VIA 2335/2016);

VALUTATO, infine, che la documentazione presentata è coerente con le indicazioni espresse nella Relazione Conclusiva della fase di consultazione ai sensi dell'art. 20 c. 1 del D. Lgs. 152/2006, e sia conforme a quanto richiesto dall'allegato VII, punto 1, lett. b) e punto 5, lett. a) del D. Lgs. 104/2017;

**2. REPORT DI APPROFONDIMENTO CIRCA L'IMPATTO POTENZIALMENTE
GENERATO DAL PROGETTO SUL CLIMA E LA VULNERABILITÀ DEL PROGETTO AL
CAMBIAMENTO CLIMATICO**

PRESO ATTO che la documentazione presentata contiene l'analisi degli impatti del progetto sui fattori climatici e, in particolare, presenta una verifica delle "emissioni stimate dell'esercizio dell'aeroporto" e la valutazione dell'effettivo contributo delle emissioni climalteranti del progetto ed i possibili effetti ambientali ad esse correlati attraverso l'applicazione della metodologia LCA (Life Cycle Assessment);

PRESO ATTO che il documento di verifica del contributo alle emissioni conclude che: "la stima delle emissioni di GHG prodotte, su scala puntuale, dall'esercizio della nuova configurazione dell'aeroporto di Firenze è da considerarsi marginale rispetto alle valutazioni delle emissioni di GHG su scala locale. Attraverso l'elaborazione dei dati dell'IRSE è stato, infatti, possibile quantificare il contributo dell'aerostazione e dei relativi cicli LTO degli aeromobili rapportandolo al totale locale, sia su scala comunale, sia su scala di area vasta rappresentata dalla cosiddetta Piana Fiorentina ... Il contributo delle emissioni totali di CO₂ dall'esercizio aeroportuale nelle configurazioni di Masterplan non superano mai il 2% per la proiezione al 2029 del totale delle emissioni dell'area vasta intercomunale, e ciò specificando che le emissioni di CO₂ considerate sono quelle associate non solo a tutti i cicli LTO degli aeromobili, ma anche all'operatività dell'aerostazione e alla percorrenza delle rotte aeree fino alla quota di 1.000 m sls." ;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che per l'analisi LCA "... Il sistema studiato include la produzione di energia elettrica, gas naturale e carburanti utilizzati, le emissioni dirette legate alla combustione di metano e carburante sia all'interno dell'aeroporto che durante i voli, una stima delle emissioni legate alla realizzazione delle infrastrutture e dei velivoli ... La funzione del sistema è il trasporto di passeggeri per via aerea con partenza dall'Aeroporto di Firenze. Lo studio LCA è articolato con più unità funzionali. Vengono riportate le performance ambientali dei 3 scenari del Masterplan (relativi agli anni 2014, 2018 e 2029) per il totale annuo di passeggeri trasportati e per singolo passeggero (valore medio).";

PRESO ATTO che per l'analisi LCA sono considerate anche le opere di compensazione ambientale previste nel Masterplan ("conversione di terreno agricolo in territorio boscato e in territorio verde") in quanto "prevedono, indirettamente, lo stoccaggio di CO₂ mediante la fissazione di carbonio in specie arboree durante la loro fase di crescita. Questo carbonio viene fissato dalla pianta sottraendo CO₂ all'atmosfera";

PRESO ATTO che lo studio presentato conclude che:

- rispetto al tema cambiamento climatico "sebbene il progetto di Masterplan 2014-2019 preveda l'ampliamento del traffico annuo dell'Aeroporto di Firenze, con un conseguente aumento, in termini assoluti, delle emissioni totali di GHG, si è verificato che la prevista migliore efficienza di trasporto (legata ad una maggior capienza degli aeromobili) porterà ad una diminuzione delle emissioni per passeggero trasportato" e "già dal primo anno di entrata in esercizio della nuova pista di volo, i valori relativi all'aeroporto di Firenze si mostrano più performanti" rispetto a quelli dell'aeroporto di raffronto;
- rispetto al tema vulnerabilità del progetto "l'esercizio del progetto di Masterplan 2014-2029 dell'Aeroporto di Firenze al momento non presenta vulnerabilità rilevanti alle pressioni ambientali derivate dai cambiamenti climatici globali";

VALUTATO condivisibile l'approccio del Proponente nello studio presentato e **VALUTATO** che la documentazione presentata è coerente con le indicazioni espresse nella Relazione Conclusiva della fase di

consultazione ai sensi dell'art. 20 c. 1 del D. Lgs. 152/2006, ed è conforme a quanto richiesto dall'allegato VII, punto 4 e punto 5, lett. f) del D.Lgs. 104/2017;

3. REPORT DI DEFINIZIONE DELLE AZIONI DI PREVENZIONE DEGLI IMPATTI

PRESO ATTO che la documentazione presentata contiene le misure identificate per evitare e prevenire gli impatti, suddivise per matrici ambientali di riferimento (inquinamento atmosferico e acustico, impatti sulle componenti biotiche, abiotiche e sul territorio) e le attività di prevenzione previste dal Proponente al fine di prevenire impatti ambientali significativi e negativi;

PRESO ATTO che le attività di prevenzione individuate dal Proponente e suddivise per ambiti progettuali sono di seguito riassunte:

- la configurazione e la gestione della cantierizzazione;

Dimensione progettuale	Ambiti operativi	Misure di prevenzione e riduzione degli impatti
Costruttiva (c)	Configurazione e dotazione delle aree di cantiere	<ul style="list-style-type: none"> • Predilezione di aree distanti da nuclei residenziali, nella localizzazione delle aree operative che, come i cantieri logistici, costituiscono delle sorgenti emissive principali
		<ul style="list-style-type: none"> • Adozione, nelle aree di cantiere, di impianti di raccolta e trattamento delle acque meteoriche di dilavamento e delle acque di processo • Adozione, nelle aree di cantiere destinate allo stoccaggio di sostanze pericolose / potenzialmente inquinanti, di superfici pavimentate
	Gestione della cantierizzazione	<ul style="list-style-type: none"> • Adozione di procedure di gestione delle terre e dei materiali da demolizione, volte all'eliminazione dei rifiuti e al massimo riutilizzo dei materiali da scavo e demolizione • Utilizzo di materie da recupero e di sottoprodotti
		<ul style="list-style-type: none"> • Contenimento delle profondità di scavo volto alla minimizzazione delle interferenze col suolo, sottosuolo, idrogeologia e beni archeologici

- la configurazione fisica dell’infrastruttura aeroportuale e la sua dotazione impiantistica;

Dimensione progettuale	Ambiti operativi	Misure di prevenzione e riduzione degli impatti
Fisica (f)	Configurazione fisica aeroportuale	<ul style="list-style-type: none"> • Individuazione di un layout progettuale e scelta della modalità di esercizio aeronautico in grado di evitare, ex ante, l’insorgenza di impatti ambientali • Predilezione di aree distanti da nuclei residenziali, nella localizzazione delle nuove opere che costituiscono delle sorgenti emissive principali • Predilezione di aree già artificializzate / infrastrutturate, nella localizzazione delle nuove opere aeroportuali • Predilezione di aree distanti da elementi strutturanti la percezione del paesaggio, nella localizzazione delle nuove opere • Massimizzazione dell’utilizzo del sedime aeroportuale esistente e contenimento degli interventi esterni a detto sedime nella localizzazione delle nuove opere aeroportuali
	Configurazione dei principali edifici aeroportuali	<ul style="list-style-type: none"> • Adozione di soluzioni tecniche e di sistemi impiantistici volti al miglioramento delle prestazioni energetiche ed alla conseguente riduzione dei fabbisogni energetici per la climatizzazione e l’illuminazione degli edifici • Adozione di reti duali all’interno dei principali edifici • Adozione di sistemi di regolazione dell’erogazione dell’acqua • Predilezione di forme coerenti con l’organizzazione percettiva del paesaggio
	Dotazione impiantistica aeroportuale	<ul style="list-style-type: none"> • Approvvigionamento energetico da fonti rinnovabili, quali mini e micro eolico ed idroelettrico • Adozione di impianti di illuminazione a basso consumo • Adozione di sistemi di raccolta e trattamento delle acque di dilavamento delle infrastrutture di volo, comprese quelle di de-icing • Adozione di sistemi di parziale trattamento e recupero delle acque bianche e grigie • Possibile adozione del teleriscaldamento (in sinergia col previsto impianto di termovalorizzazione di Case Passerini) per l’approvvigionamento energetico del terminal passeggeri
	Accessibilità aeroportuale	<ul style="list-style-type: none"> • Miglioramento delle condizioni di accessibilità su ferro
	Realizzazione di interventi di riassetto del reticolo idraulico delle acque alte e delle acque basse	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di interventi volti all’incremento della sicurezza idraulica del territorio

- la configurazione operativa, gestionale e l'accessibilità aeroportuale;

Dimensione progettuale	Ambiti operativi	Misure di prevenzione e riduzione degli impatti
Operativa (o)	Configurazione operativa del traffico aereo	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilizzazione per l'ammodernamento della flotta aeromobili operante sullo scalo • Ottimizzazione del sistema di gestione del traffico aereo e dell'efficienza dell'uso dello spazio aereo • Ottimizzazione delle operazioni di volo, quali ottimizzazione delle rotte, procedure di atterraggio e di decollo, modalità di utilizzo della pista di volo, redistribuzione del traffico delle fasce di picco, gestione dei voli notturni • Ottimizzazione delle operazioni a terra, mediante la riduzione dei tempi di taxi e la programmazione dell'utilizzo dei gates
	Modelli operativi	<ul style="list-style-type: none"> • Incremento della raccolta differenziata • Attivazione di sinergie con le Aziende e gli stakeholder locali per la gestione della produzione energetica
	Accessibilità aeroportuale	<ul style="list-style-type: none"> • Promozione dell'uso di mezzi di trasporto a basso impatto ambientale e/o collettivi da parte degli addetti • Promozione dell'uso di mezzi di trasporto a basso impatto ambientale e/o collettivi da parte dei passeggeri

PRESO ATTO che il Proponente ha brevemente riassunto le misure selezionate e per ogni misura prevista ha indicato i benefici che ritiene di poter ottenere attraverso tali azioni;

VALUTATO condivisibile l'approccio del Proponente nella relazione presentata e **VALUTATO** che la documentazione presentata è coerente con le indicazioni espresse nella *Relazione Conclusiva* della fase di consultazione ai sensi dell'art. 20 c. 1 del D. Lgs. 152/2006 e conforme a quanto richiesto dall'allegato VII, punto 7 del D.Lgs. 104/2017;

4. APPENDICE AL PMA SU ORGANIZZAZIONE E RISORSE TECNICO-ECONOMICHE

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che : "... si è provveduto alla predisposizione di un unico documento all'interno del quale vengono fornite non solo le puntuali indicazioni previste dal D. Lgs. 104/2017 e riferite nella *Relazione Conclusiva* di cui alla nota prot. 21282/DVA del 18.09.2017 al punto 4, ma anche quanto richiesto in merito alla tematica del controllo della gestione dei rifiuti prodotti in fase di cantiere ...";

PRESO ATTO che il Proponente, inoltre, dichiara che : "... il documento predisposto fornisce dapprima dettagli inerenti la strutturazione e organizzazione "esterna" del Piano, in modo da evidenziarne le connessioni funzionali ed operative rispetto ad altri strumenti di vigilanza e controllo ambientale dei lavori, della sicurezza, delle terre di scavo, dei rifiuti, degli indicatori ambientali e del territorio, e successivamente focalizza l'attenzione sulla strutturazione e sull'organizzazione "interna" del Piano di Monitoraggio e Controllo Ambientale, in modo da fornire le necessarie indicazioni circa i requisiti tecnici, le responsabilità e le mansioni delle principali figure tecniche afferenti al gruppo di lavoro di monitoraggio ambientale. Da ultimo, viene focalizzata l'attenzione sul previsto sistema di condivisione dei dati ambientali oggetto di

monitoraggio, finalizzato alla massima trasparenza, condivisione e accessibilità alle informazioni ambientali. Il tutto, ovviamente, secondo protocolli di consultazione e chiavi di accesso coerenti col sistema di attribuzione dei ruoli e delle responsabilità.”;

PRESO ATTO che, in merito alle risorse economiche previste, il Proponente dichiara che “*le risorse economiche al momento previste per la gestione del piano di monitoraggio e controllo ambientale risultano pari a circa 5 milioni di euro, nella consapevolezza che il dinamismo e la versatilità del piano potranno comportare, nel corso della sua esecuzione, modifiche e ottimizzazioni che potrebbero comportare variazioni a detta previsione economica*”;

PRESO ATTO che, rispetto a quanto riportato nella Relazione Conclusiva in merito alla tematica rifiuti: “*la trasmissione di una ulteriore integrazione documentale che espliciti e formalizzi la disponibilità del Proponente a che anche la gestione dei rifiuti prodotti in fase di cantiere, e non solo quella dei rifiuti prodotti in fase di esercizio, sia inserita all’interno di uno specifico sistema di gestione ambientale (SGA) di cui si doterà il gestore aeroportuale o, in alternativa, l’Appaltatore dei lavori in base a specifiche prescrizioni di Capitolato*”, il Proponente introduce la tematica di gestione rifiuti anche nella fase dei controlli di cantiere, così come richiesto, implementata nel sistema di controlli previsto dall’SGA;

VALUTATA condivisibile la proposta del Proponente di gestione integrata degli aspetti ambientali del progetto, prevista unificando il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) con il Piano di Controllo Ambientale (PCA), più strettamente correlato al previsto Sistema di Gestione Ambientale (SGA), formando così un unico piano di Monitoraggio e Controllo (PMCA) che integra misure più orientate alle verifiche presso recettori/bersagli (PMA) con controlli più correlati alle sorgenti di impatto (PCA) e alle misure più strettamente collegate agli ambienti di lavoro;

VALUTATA la proposta formulata per il sistema di condivisione dei dati ambientali con Enti e pubblico coerente con quanto richiesto, in base ad un sistema “a chiave di accesso” coerente con il previsto sistema di ruoli e responsabilità già previsto nel Piano Integrato (PMCA – Piano di Monitoraggio e Controllo Ambientale);

VALUTATO che la documentazione presentata è coerente con le indicazioni espresse nella Relazione Conclusiva della fase di consultazione ai sensi dell’art. 20 c. 1 del D. Lgs. 152/2006 e conforme a quanto richiesto dall’allegato VII, punto 7 del D.Lgs. 104/2017;

VALUTATO, infine, che tutto quanto prodotto rappresenta la base per la redazione di un unico documento di monitoraggio organico per ogni singola fase dei lavori e per gli Scenari di esercizio 2018, 2023, 2029 (prescr. 59 Parere VIA 2335/2017);

5. REPORT DI PREVISIONE DELLA PROBABILE EVOLUZIONE DELLE COMPONENTI AMBIENTALI IN ASSENZA DEL PROGETTO

PRESO ATTO che il Proponente ha presentato una relazione sulla possibile evoluzione dello scenario ambientale del sito in caso di mancata attuazione del Masterplan, con particolare riferimento alle matrici atmosfera, rumore, ambiente idrico, paesaggio componenti biotiche e biodiversità;

PRESO ATTO che, in merito alla componente atmosfera, il Proponente ha calcolato la possibile incidenza delle emissioni riferite all’attuale traffico aereo rispetto alle emissioni totali della Provincia di influenza e dell’ambito locale di influenza, stimando una incidenza inferiore all’1% per tutti gli inquinanti considerati;

PRESO ATTO che il Proponente stima un contributo delle emissioni aeroportuali al 2029 dell’ordine dell’1% su scala provinciale e del 3-4% nell’ambito locale e ritiene che lo stato futuro di qualità dell’aria non subirà variazioni significative rispetto allo stato attuale;

PRESO ATTO che, in merito alla componente rumore, il Proponente ritiene che – in base alle misure fonometriche eseguite – oltre il 25% dei 380 recettori considerati si trovano attualmente in condizioni di superamento dei limiti previsti dai Piani Comunali di Zonizzazione Acustica, sia in periodo diurno che notturno, e che – per quanto riguarda la popolazione del Comune di Firenze – circa il 5% è soggetta a valori superiori a 60 dB(A) ma inferiori a 65 dB(A) e che meno del 10% della popolazione comunale “disturbata”

dal rumore infrastrutturale è soggetta a disturbo da rumore aeroportuale (cioè il 10% del 30% di popolazione che risulta “disturbata” dal rumore rispetto al totale dei presenti nell’area);

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: “... si è provveduto a verificare quale potrebbe risultare l’effetto del rumore aeroportuale in assenza di attuazione del Masterplan, prendendo a riferimento valutazioni analoghe già effettuate da ARPAT nell’ambito del Rapporto Ambientale di cui alla VAS dell’Integrazione al PIT del 2014. Le simulazioni effettuate da ARPAT prendono a riferimento, infatti, il teorico scenario di mantenimento dell’attuale assetto infrastrutturale dell’aeroporto di Firenze, ipotizzando uno scenario di crescita dei movimenti aerei paragonabile a quello di progetto, ovvero pari a 45.000 movimenti/anno, e stimando per esso la relativa popolazione esposta. Ne deriva, pertanto, che lo scenario futuro inerente l’esposizione della popolazione al rumore aeroportuale risulterebbe, nel caso di mancata attuazione del progetto, sicuramente peggiorativo rispetto a quello attuale e, soprattutto, in assoluta controtendenza rispetto alle strategie, politiche e azioni di intervento che tutti i decisori politici e soggetti gestori delle infrastrutture stanno adottando o prevedendo nella medesima area. In particolare, la popolazione complessivamente esposta ai livelli di rumorosità L_{ya} superiori a 50 dB(A) passerebbe dagli attuali 16.850 residenti a 23.650 residenti, con un significativo aumento del 40%, mentre la porzione di popolazione disturbata da livelli di rumorosità superiori a 60 dB(A) passerebbe dagli attuali 1.100 residenti ai futuri 3.400 residenti, triplicando in tal modo proprio la quota parte più critica. [...] Ovviamente, nel caso in cui all’attuale assetto infrastrutturale dell’aeroporto non venissero associati incrementi di traffico aereo rispetto allo stato attuale, la popolazione esposta resterebbe, nel tempo, all’incirca pari a quella già attualmente esposta e stimata da ARPAT pari a 16.850 residenti, nel caso di un traffico aereo di 33.000 movimenti/anno e 21.400 residenti, nel caso di 35.000 movimenti/anno. Considerato che le movimentazioni complessive relative all’anno 2016 sono risultate pari a 35.645, se ne deduce una probabile esposizione al rumore superiore a 50 dB(A) per circa 22.000 residenti, dei quali circa il 13% esposto a livelli superiori a 60 dB(A) e circa l’1% a livelli superiori a 65 dB(A).”;

PRESO ATTO che, in merito alla componente ambiente idrico, il Proponente ritiene che:

- rispetto alla situazione idraulica esistente, non vi saranno variazioni significative, per lo meno nel breve-medio periodo;
- in relazione alla qualità delle acque non vi saranno variazioni significative, anzi vi è il rischio di una degradazione dovuta al costante carico ambientale dell’ambiente antropizzato sull’area;

PRESO ATTO che, in merito alla componente paesaggio, componenti biotiche e biodiversità, il Proponente ritiene che l’evoluzione futura in assenza della realizzazione delle opere di progetto consisterà nel mantenimento della situazione attuale, ed eventuali modificazioni positive in caso di una gestione controllata finalizzata all’incremento del livello di biodiversità delle aree;

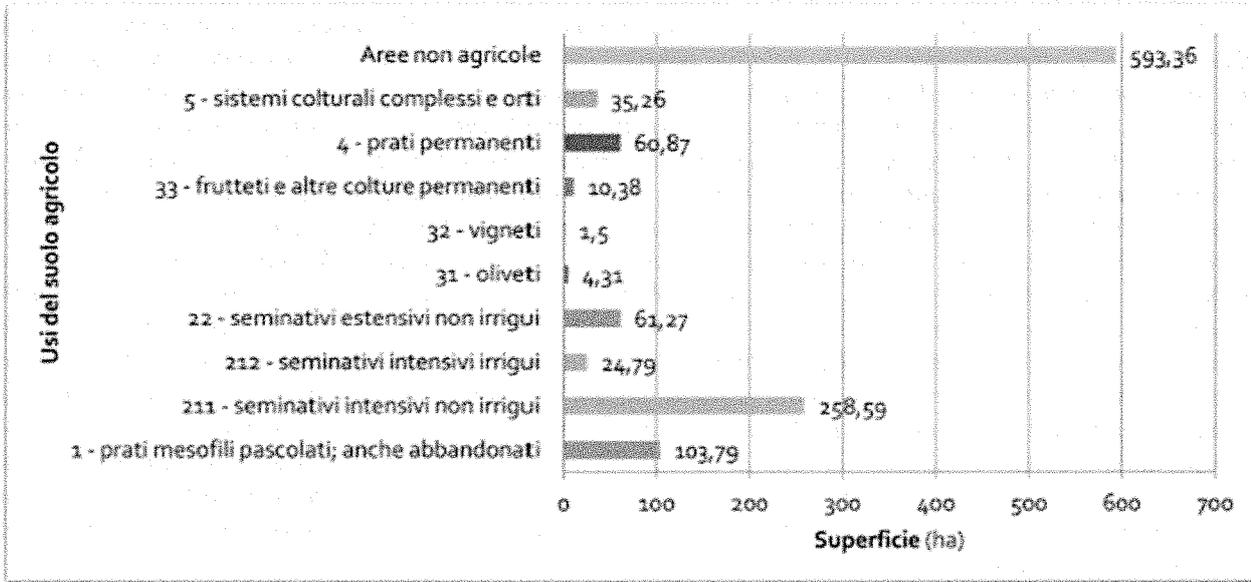
VALUTATO che nel suo complesso il report 5 sia coerente con le indicazioni espresse nella Relazione Conclusiva della fase di consultazione ai sensi dell’art. 20 c. 1 del D. Lgs. 152/2006, e sia conforme a quanto richiesto dall’allegato VII, punto 3 del D. Lgs. 104/2017;

6. REPORT DI DEFINIZIONE DEL PATRIMONIO AGROALIMENTARE E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI POTENZIALMENTE GENERATI DAL MASTERPLAN

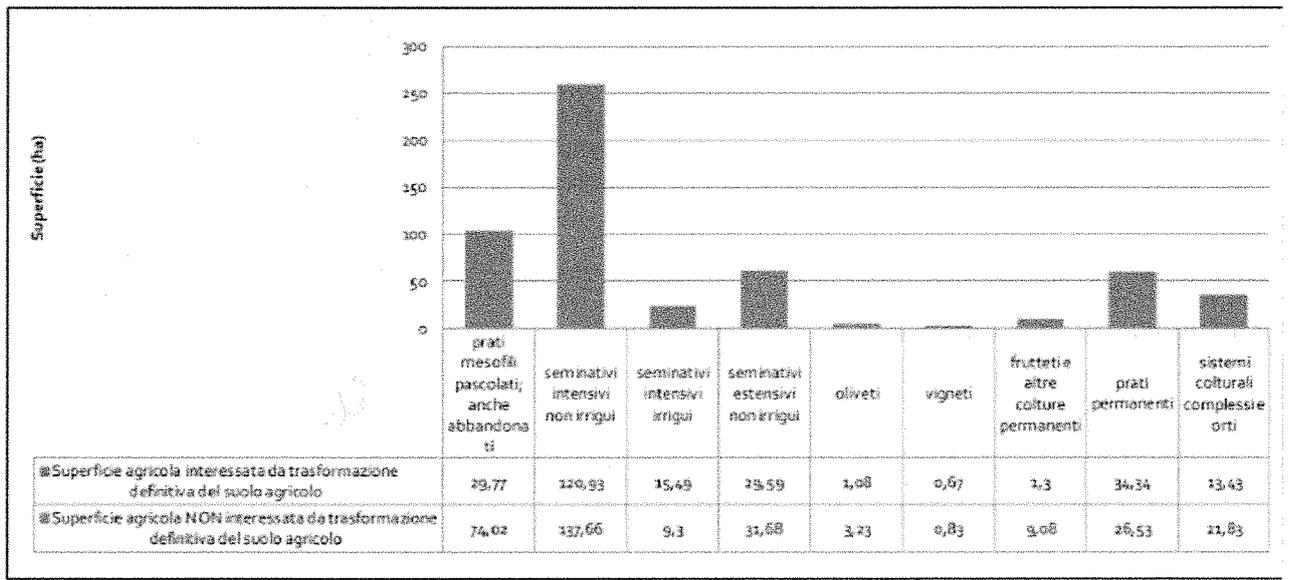
PRESO ATTO che il Proponente ha presentato una relazione specifica in cui viene analizzato il quadro conoscitivo del sistema agricolo, sia in ambito regionale che locale, approfondendo l’analisi dei prodotti e dei processi produttivi agroalimentari e agroforestali di qualità, caratterizzando il patrimonio agroalimentare dell’ambito di intervento anche attraverso uno specifico studio cartografico corredato da verifiche al suolo ed interviste, tramite cui identificare le interferenze tra il progetto ed il patrimonio agroalimentare e agroforestale;

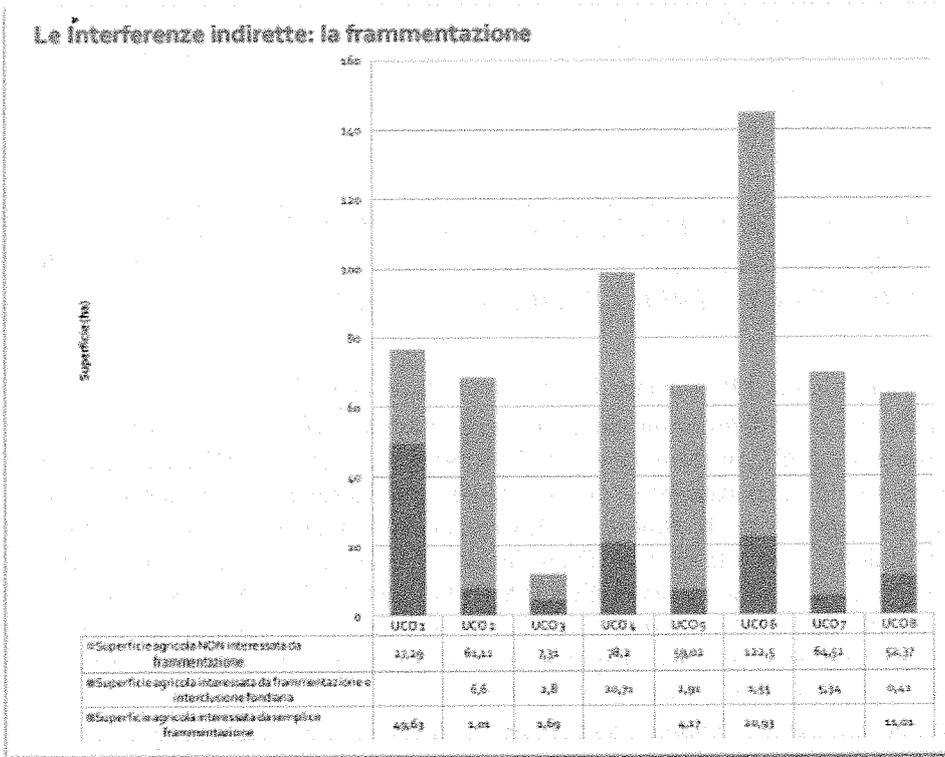
PRESO ATTO che il Proponente, con riferimento al patrimonio agroalimentare e agroforestale, identifica i seguenti utilizzi del suolo e relativi livelli di impatto diretti (trasformazione definitiva dell’uso agricolo dei suoli) e indiretti (fenomeni di frammentazione dei fondi);

uso del suolo



Le interferenze dirette: la trasformazione definitiva di suolo agricolo





CONSIDERATO che il Proponente propone di “calcolare” la significatività di ogni singola interferenza diretta ed indiretta attraverso una matrice di individuazione del valore del patrimonio agroalimentare

CLASSIFICAZIONE CULTURALE	CARATTERI FONDAMENTALI DELLA CULTURA				PRODOTTI E PROCESSI PRODUTTIVI AGROALIMENTARI E AGROFORESTALI DI QUALITÀ			VALORE INTRINSECO DEL PATRIMONIO AGROALIMENTARE E AGROFORESTALE
	Tipo coltivazione (TC)	Ordinamento culturale (OC)	Sub ordinamento (SO)	Irrigazione, accessibilità, meccanizzazione (IAM)	Presenza o assenza (QP/A)	Tipologia (QT)	Subtipologia (QST)	
1 - prati mesofili perenni: erbe stabulazioni	Erbaee	Prati e pascoli	Pascoli e prati mesofili	-	Assente	-	-	Basso
211 - seminativi estensivi non irrigati	Erbaee	Seminativo	-	Non irrigati, accessibile e meccanizzato	Assente	-	-	Basso
212 - seminativi estensivi irrigati	Erbaee	Seminativo	-	Irrigati, accessibile e meccanizzato	Assente	-	-	Basso
22 - seminativi estensivi non irrigati	Erbaee	Seminativo	-	Non irrigati, accessibile e meccanizzato	Assente	-	-	Basso
31 - oliveti	Arboree	Ciliegio	-	Non irrigati, accessibile e meccanizzato	Assente	-	-	Basso
32 - vigneti	Arboree	Vigneto	-	Non irrigati, accessibile e meccanizzato	Assente	-	-	Basso
33 - frutteti e altre colture perennanti	Arboree	Frutteto	Altre piante di frutto	Non irrigati, accessibile e meccanizzato	Assente	-	-	Basso
4 - prati permanenti	Erbaee	Prati e pascoli	Prati permanenti	-	Assente	-	-	Basso
5 - terreni coltivati complessi e orti	Erbaee	Colture rotazionali	Ortole	-	Presente	di podere	Biologico	Basso

Tabella 22 Individuazione del valore intrinseco del patrimonio agroalimentare e agroforestale per ciascuno della classi culturali ricomprese nell'area di studio

ed una matrice per qualificare la significatività delle interferenze stesse

VALORE INTRINSECO PATRIMONIO AGROALIMENTARE	ENTITÀ DELL'INTERFERENZA							
	Diretta, totale (SAT ≥ 80 %)	Diretta, molto alta (80%SAT < 85 %)	Diretta, alta (40%SAT < 80 %)	Diretta, media (30%SAT < 40 %)	Diretta, bassa (30%SAT < 30 %)	Diretta, non significativa (SAT ≤ 20 %)	Indiretta, frammentazione e interruzione forasano	Indiretta, semplice frammentazione
di peggio	Medio-Alta	Medio-Alta	Alta	Medio	Basso	Non significativa	Medio	Medio
alto	Medio-Alta	Alta	Medio	Basso	Non significativa	Indiretta	Medio	Medio
medio	Medio	Medio	Medio-Alta	Indiretta	Indiretta	Indiretta	Basso	Non significativa
basso	Medio	Medio	Non significativa	Indiretta	Indiretta	Indiretta	Indiretta	Indiretta
ridotto o nullo	Non significativa	Non significativa	Indiretta	Indiretta	Indiretta	Indiretta	Indiretta	Indiretta

PRESO ATTO che da tale analisi il Proponente dichiara che si evince “come le interferenze (dirette o indirette) che l’opera determinerà sul patrimonio agroalimentare ed agroforestale dell’area di studio, di per se stesso caratterizzato da un valore intrinseco ridotto o – localmente – basso, non potranno che essere irrilevanti o – localmente – non significative”, ad eccezione di una significatività “lieve” riscontrata per l’area UCO8 (loc. Il Piano di Manetti a Signa), dove però è prevista la realizzazione di una delle opere di compensazione ambientale di progetto;

(Handwritten signatures and notes at the bottom of the page)

VALUTATO che la documentazione presentata è coerente con le indicazioni espresse nella Relazione Conclusiva della fase di consultazione ai sensi dell'art. 20 c. 1 del D. Lgs. 152/2006 e conforme a quanto richiesto dall'allegato VII, punto 4 del D.Lgs. 104/2017;

7. REPORT DI VALUTAZIONE DEI POTENZIALI RISCHI INDOTTI DALL'ESERCIZIO AERONAUTICO SU SALUTE UMANA, PATRIMONIO CULTURALE, PAESAGGIO, AMBIENTE E STABILIMENTI INDUSTRIALI IN DIRETTIVA "SEVESO"

PRESO ATTO che in merito ai rischi indotti il Proponente ha presentato tre relazioni:

- a) *"Valutazione del rischio locale per effetto di un incidente aereo nell'area dell'aeroporto di Firenze Amerigo Vespucci"*, coordinato dall'Università degli Studi di Napoli Federico II (Dipartimento per l'ingegneria e l'architettura e Dipartimento di ingegneria industriale) e predisposto col supporto/collaborazione dell'Università di Bologna (Dipartimento di ingegneria civile, chimica, ambientale e dei materiali), dell'Università di Pisa (Dipartimento di ingegneria civile e industriale) e dell'Università della Campania. Il documento ha codice SIA DLGS 104/2017 GEN 07 REL 001;
- b) *"Valutazione degli incidenti indotti da impatti aerei sugli stabilimenti a rischio di incidente rilevante"*, predisposto dall'Università di Pisa (Dipartimento di ingegneria civile e industriale). Il documento ha codice SIA DLGS 104/2017 GEN 07 REL 002;
- c) *"Impatti e rischi su ambiente, salute umana, patrimonio culturale e paesaggio potenzialmente generati da eventi incidentali aeronautici"*, predisposto dall'Università di Pisa (Dipartimento di ingegneria civile e industriale). Il documento ha codice SIA DLGS 104/2017 GEN 07 REL 003 e risulta integrato e supportato da:
 - i. SIA DLGS 104/2017 GEN 07 SCD 001: Appendice – Caratterizzazione del territorio
 - ii. SIA DLGS 104/2017 GEN 07 SCD 002: Schede descrittive dei beni culturali e paesaggistici
 - iii. SIA DLGS 104/2017 GEN 07 SCD 003: Elaborazioni grafiche di caratterizzazione territoriale – Quadrante nord-ovest
 - iv. SIA DLGS 104/2017 GEN 07 SCD 004: Elaborazioni grafiche di caratterizzazione territoriale – Quadrante sud-est

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: *"... lo studio di valutazione del rischio ai sensi dell'art. 715 del Codice della Navigazione, predisposto da ENAC in collaborazione con la Facoltà di Ingegneria dell'Università degli Studi di Roma "La Sapienza", riferendosi a tematiche prevalentemente urbanistiche, verrà ultimato e trasmesso da ENAC alle Amministrazioni Locali interessate nell'ambito delle successive fasi di autorizzazione e approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto di Firenze, presumibilmente in concomitanza con l'avvio del previsto procedimento di accertamento della conformità urbanistica del Mastepian di cui al DPR 18 aprile 1994, n. 383 e smi."*;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara, inoltre, che: *"Le elaborazioni, analisi e valutazioni contenute negli studi di cui alle suddette lettere a), b) e c) devono, comunque, intendersi non suscettibili di variazione a seguito del completamento e perfezionamento dello studio previsto dall'art. 715 del Codice della Navigazione, in quanto di esso, per le parti potenzialmente di interesse, si è già tenuto conto nell'ambito della loro stesura. Si rappresenta, inoltre, che le risultanze degli studi preliminari e propedeutici all'applicazione delle procedure standardizzate di cui all'art. 715 del Codice della Navigazione, possono considerarsi e assumersi pienamente coerenti e confrontabili con quelle di cui agli studi predisposti in adempimento alle indicazioni del D.Lgs. 104/2017."*;

In merito al report a) "Valutazione del rischio locale per effetto di un incidente aereo nell'area dell'aeroporto di Firenze Amerigo Vespucci"

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: *"... lo studio coordinato dall'Università di Napoli Federico II descrive, modella numericamente, analizza e valuta, in dettaglio, il rischio di morte inteso quale rischio locale personale (RLP) annuo per l'area dell'aeroporto di Firenze Amerigo Vespucci in relazione all'ampliamento previsto dal Masterplan 2014-2029 e al massimo scenario di traffico aereo di progetto"*

relativo all'anno 2029. In tal senso, nell'ambito di detto studio la componente ambientale "salute umana" viene analizzata nell'accezione di "tutela della vita umana", così come peraltro indicato dalla parte istruttoria e dal dispositivo finale del parere n. 2235 del 02.12.2016 espresso dalla CTVA, e comprende anche gli effetti degli impianti a rischio di incidente rilevante (secondo la Direttiva Seveso: Dir. 2012/18/UE del 4 luglio 2012, D.L. 26 giugno 2015, n. 105, e successive modifiche e corrispondenti decreti attuativi)";

PRESO ATTO che il rischio locale personale è definito come "il rischio annuo di morte per un individuo che si trovi continuamente per trecentosessantacinque giorni in un punto dell'area in questione";

PRESO ATTO che, per il calcolo del rischio locale, si è considerato uno scenario incidentale causato da un eventuale guasto critico durante le fasi di decollo e atterraggio dell'aeromobile considerato di riferimento nello sviluppo del Masterplan (aeromobile della famiglia Airbus 320 o 321) con le seguenti possibili conseguenze:

- a) impatto meccanico diretto del velivolo nel punto in questione;
- b) effetto diretto di irraggiamento di energia a seguito di rilascio di carburante al momento dell'incidente e innesco di incendi conseguenti (pool- e flash-fire);
- c) effetto indiretto (domino) di irraggiamento dovuto al fatto che l'incidente aereo inneschi un incidente rilevante in un impianto industriale che si trovi nell'area; l'incidente innescato può avere conseguenze fatali per irraggiamento in seguito a incendio delle sostanze processate nell'impianto oppure per intossicazione dovuta a dispersione delle stesse";

PRESO ATTO che

- gli estensori dello studio riferiscono che l'indice di rischio RLP costituisce indicatore comune nell'ambito di diversi studi di valutazione di impatto di attività antropiche;
- nell'ambito dello studio, il gruppo di lavoro interuniversitario ha predisposto un modello aeronautico dell'incidente, specificatamente riferito alle procedure di decollo e atterraggio previste in progetto, integrato con un modello di estrazione statistica del tasso di guasto nelle varie fasi di volo, fornendo per esso specifiche ed aggiornate referenze;
- il gruppo di lavoro ha provveduto al calcolo delle probabilità, condizionate all'occorrenza dell'impatto, dei seguenti diversi possibili scenari di rilascio di carburante: impatto senza perdita di carburante, rilascio da uno dei due serbatoi laterali, rilascio da uno dei serbatoi laterali e, allo stesso tempo, da uno dei serbatoi interni, rilascio da tutti i serbatoi (incluso il serbatoio centrale). Lo studio ha preso in esame sia il fenomeno di ignizione della pozza formatasi (pool fire), sia quello di eventuale ignizione della nuvola di vapori (flash fire), comprendendo anche i relativi fenomeni di propagazione;
- le informazioni e gli step analitici di cui sopra hanno consentito al gruppo di lavoro interuniversitario la valutazione complessiva del rischio locale personale annuo per l'area di studio (dominio di calcolo avente estensione pari a ± 2 km a lato della mezzeria della nuova pista di volo e pari a $\pm 7,5$ km in direzione longitudinale rispetto al centro della pista), esplicitata sotto forma di curve di isoprobabilità. Le conclusioni dello studio riportano (rif. pag. 53) "... Si nota che il rischio massimo si osserva lungo l'asse della pista, come atteso. Tale valore massimo è pari a 6.6×10^{-6} [eventi/anno]. In generale, in tutta l'area oggetto di studio, e che comprende gli obiettivi sensibili individuati dal parere numero 2235 del due dicembre 2016, espresso dalla Commissione Tecnica VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, il rischio di morte calcolato è risultato largamente minore di 1×10^{-4} , valore indicato dalla prescrizione numero tre dello stesso parere come limite oltre il quale si renderebbero necessarie misure per la riduzione del danno ... dire che il rischio di morte, è pari a 6.6×10^{-6} è equivalente a dire che mediamente si avrà un incidente mortale ogni centocinquantamila anni. ".
- la mappa di RLP illustra la distribuzione delle curve di isorischio caratterizzate da valori soglia di 1×10^{-6} , 1×10^{-7} e 1×10^{-8} , non risultando prevedibili probabilità maggiori di 6.6×10^{-6} eventi/anno. La documentazione mostra, in particolare, che l'areale sotteso dalla curva di 1×10^{-7} interessa un ambito territoriale che, a partire dal punto centrale della pista, si sviluppa longitudinalmente in direzione Ovest per circa 7,5 km e, lateralmente, per circa 350-400 metri rispetto all'asse della pista. L'areale sotteso dalla curva di 1×10^{-8} interessa un ambito territoriale più esteso rispetto al precedente per circa 900 metri in senso longitudinale e circa 50 metri in senso trasversale. Le aree non sottese dalla curva di isorischio 1×10^{-8} devono intendersi interessate da rischi di morte inferiori a detta soglia,

corrispondenti a incidenti mortali che potranno manifestarsi con frequenza più rara di 1 evento ogni 100 milioni di anni di esercizio aeroportuale. In particolare, sia il Polo Scientifico di Sesto Fiorentino, sia la Scuola Marescialli di Viale XI Agosto, risultano esterne alla curva di isorischio 1×10^{-8} ;

In merito al report b), “Valutazione degli incidenti indotti da impatti aerei sugli stabilimenti a rischio di incidente rilevante”

PRESO ATTO che:

- lo studio prende in esame i possibili effetti “domino” e considera i seguenti vettori attraverso i quali può avvenire una propagazione di eventi incidentali:
 - sovrappressione, correlata ad un’esplosione in grado di provocare un’onda di pressione che investe un’apparecchiatura danneggiandola e generando un evento secondario;
 - irraggiamento, correlato ad un incendio che genera energia termica e che, investendo un’apparecchiatura, la danneggia generando un evento secondario;
 - missili, prodotti da un’esplosione di un’apparecchiatura in grado di proiettare frammenti della stessa su di un’apparecchiatura adiacente, provocando un evento secondario;
- ai fini dell’identificazione dei possibili bersagli secondari, lo studio ha applicato criteri basati sui valori delle soglie di danno individuati dal D.M. 9 maggio 2001 “*Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante*”;
- le probabilità di impatto aereo riportate “*risultano quelle desumibili dagli studi probabilistici propedeutici di cui all’applicazione delle procedure standard dell’art. 715 del Codice della Navigazione indirizzate a finalità esclusivamente urbanistiche, in totale coerenza con la tipologia di finalità di cui al D.M. 9 maggio 2001 “Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante”. Detti studi probabilistici risultano eseguiti da ENAC in collaborazione con l’Università La Sapienza di Roma*”
- a seguito di specifico censimento delle attività produttive sono stati identificati tre stabilimenti soggetti a rischio di incidente rilevante, in relazione ai quali è stata implementata la valutazione degli effetti domino. L’individuazione di detti stabilimenti risponde - secondo gli estensori dello studio - prioritariamente a criteri di rappresentatività di tipo territoriale e localizzativo, considerato che la probabilità di collisione di un aeromobile con detti impianti risulta, con riferimento all’approccio probabilistico sviluppato dall’Università La Sapienza di Roma e all’approccio dinamico sviluppato dall’Università Federico II di Napoli, inferiore a 1×10^{-10} , corrispondente, in media, ad 1 evento ogni 10 miliardi di anni di esercizio aeronautico, e pertanto trascurabile;
- in riferimento a dette probabilità di impatto diretto di un aeromobile con un impianto industriale a rischio di incidente rilevante, lo studio riporta (rif. pag. 62) “*... Ne deriva che i valori di probabilità di impatto aereo desumibili dagli studi probabilistici e dinamici condotti da ENAC in collaborazione con l’Università La Sapienza di Roma e dall’Università Federico II di Napoli risultano almeno di 4 volte inferiori rispetto al caso peggiore riscontrato in letteratura e di 10-100 volte inferiori rispetto ai valori associati alle rotture tipiche di processo. [...] In tal senso, risulta del tutto evidente che la prevista attività aeronautica non rappresenta e non costituisce, per gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante considerati, fattore di rischio incrementale più severo rispetto a quelli già intrinsecamente propri dei processi attuati*”;
- la modellazione specifica dei “pool fire” associati a diversi combustibili e condizioni meteorologiche e orografiche è stata eseguita dall’Università di Bologna e le analisi di compatibilità territoriale sono state eseguite dall’Università di Pisa, per i vari scenari incidentali considerati, facendo riferimento alle categorie territoriali indicate nel D.M. 9 maggio 2001;
- le “Considerazioni conclusive” dello studio (rif. pag. 63) riportano che: “*In definitiva, gli impatti degli incidenti causati da potenziali effetti domino generati dal previsto esercizio aeronautico di cui*

al Masterplan 2014-2029 dell'aeroporto di Firenze, ovvero legati all'impatto di aeromobili con apparecchi di processo nell'area circostante alla prevista nuova pista, risultano comparabili per estensione, e solo eventualmente di maggiore severità, rispetto a quanto considerato nelle analisi di sicurezza convenzionale. Ciò è dovuto, comunque, all'assunzione assolutamente cautelativa inerente la stima delle quantità sversate, nonché all'ipotesi di totale assenza di mitigazione. Le frequenze di accadimento degli incidenti associati al previsto esercizio aeronautico risultano, tuttavia, nettamente inferiori rispetto a quelle dei tipici incidenti dovuti all'attività industriale in esercizio e a malfunzionamenti di processo, e ciò anche nel caso in cui si considera la medesima tipologia di rilascio (ovvero istantaneo dovuto a cedimento catastrofico)";

In merito al report c), "Impatti e rischi su ambiente, salute umana, patrimonio culturale e paesaggio potenzialmente generati da eventuali incidenti aeronautici"

PRESO ATTO che:

- nello studio si dichiara che: "... La caratterizzazione degli scenari incidentali in tutti i parametri utilizzati si basa sui dati ottenuti a partire dagli studi recentemente realizzati in collaborazione e/o supporto e/o integrazione con le Università di Napoli Federico II, della Campania e di Bologna. Dal punto di vista dell'inquinante rilasciato, è stata cautelativamente considerata l'ipotesi peggiore, ovvero la rottura di tutti i serbatoi di un aeromobile ed il conseguente sversamento del loto intero contenuto";
- gli scenari incidentali presi a riferimento sono:
 - incidente con solo crash (senza fenomeni di incendio e/o sversamento di combustibile);
 - incidente con crash e sversamento di combustibile senza innesco dello stesso;
 - incidente con crash, sversamento di combustibile e innesco dello stesso;
- le componenti ambientali analizzate sono: atmosfera, acque superficiali e sotterranee, suolo e sottosuolo, vegetazione, flora e fauna, salute umana, patrimonio culturale e paesaggio, considerando due distinti ambiti territoriali il quadrante Nord-Est e il quadrante Sud-Ovest, entrambi di estensione pari a 4 km x 6 km, rispetto alla direzione prevalente in asse con la nuova pista di volo;

In relazione alla componente atmosfera e salute umana (esposizione della popolazione a concentrazioni di inquinanti diffusi in aria)

PRESO ATTO che:

- lo studio ha preso in esame gli effetti dovuti al rilascio di emissioni in atmosfera di gas tossici e particolato a partire da un potenziale incendio sviluppatosi in seguito alla caduta dell'aeromobile e all'innesco del carburante sversato dai serbatoi al momento del suo impatto a terra ("pool fire" di carburante). I valori limite di riferimento assunti nello studio risultano quelli stabiliti dall'ERPG (Emergency Response Planning Guideline) per il monossido di carbonio e i TLV (Threshold Limit Values) per il particolato;
- lo studio, al paragrafo di discussione dei risultati per la componente, (rif. par. 3.1.7) riporta: "Oltre alle simulazioni sulla base delle condizioni atmosferiche, sono state effettuate delle analisi di concentrazione per l'anno meteo 2008 di riferimento, da cui sono stati ricavati i massimi valori di concentrazione oraria e giornaliera. Sia nel caso di condizioni atmosferiche 2F, sia 5D, si apprezza come, sebbene la massima concentrazione oraria di inquinanti raggiunga livelli piuttosto elevati, la stessa risulti comunque al di sotto dei valori limite di soglia per entrambi gli inquinanti considerati. Per quanto riguarda la simulazione per l'anno meteo 2008 di riferimento, si identificano valori massimi orari e giornalieri puntuali superiori ai rispettivi limiti di soglia. Va evidenziato, tuttavia, che il tempo di emissione, coincidente con il tempo di combustione che si esaurisce con il burn-out, risulta essere di soli pochi minuti e che già a poche ore dal momento del rilascio le concentrazioni degli inquinanti rientrano ampiamente al di sotto dei valori limite ERPG (Emergency Response

Planning Guide) per il monossido di carbonio e dei valori limite TLV per quanto riguarda il particolato. Sulla base delle risultanze ottenute, può asserirsi che uno sversamento incidentale con conseguente innesco del combustibile determina, al più, rischi per la qualità dell'aria e, indirettamente, per la salute umana, definibili nell'ambito di un transitorio limitato nel tempo e gestibile nei tempi e modalità di una emergenza standardizzata”;

In relazione alla componente suolo e sottosuolo

PRESO ATTO che:

- lo studio ha verificato gli impatti dovuti allo sversamento dell'intero contenuto presente nei serbatoi di un aeromobile senza innesco dello stesso in caso di incidente con impatto su aree non pavimentate, effettuando valutazioni quantitative sulla possibile penetrazione e percolazione di idrocarburi sversati mediante applicazione del codice HSSM (Hydrocarbon Spill Screening Model) dell'EPA;
- lo studio, al paragrafo di discussione dei risultati per la componente, (rif. par. 3.2.11) riporta: *“In funzione della caratterizzazione geologica e idrogeologica elaborata, lo strato insaturo risulta avere una profondità di circa -0.5/-2.0 m dal piano campagna e la litologia prevalente risulta essere argilloso-limosa. Tuttavia, poiché le caratteristiche idrologiche del sottosuolo esplicano un ruolo determinante ai fini della simulazione, sono state eseguite specifiche ed opportune prove di calcolo anche considerando una possibile tessitura litologica più grossolana in quanto, essendo l'area di studio ubicata in un contesto caratterizzato da depositi alluvionali, non si è ritenuto di escludere la possibilità che vi sia la presenza di lenti a maggior carattere sabbioso caratterizzate da valori di permeabilità maggiori. Inoltre, per assoluta conservatività, è stata considerata una soggiacenza di falda di 0.5 m dal piano campagna e, per quanto riguarda le condizioni di ricarica, per entrambi gli scenari, è stata considerata sia una condizione di scarsa piovosità (saturazione della zona vadosa pari al 2 %), sia condizioni di piovosità medio - alta (saturazione della zona vadosa pari al 35 %). Nel caso di terreno argilloso-limoso (caso più realistico, denominato Scenario I), l'inquinante non raggiunge i 15 cm di profondità dopo 60 giorni dallo sversamento e rimane entro i primi 20 cm di profondità dopo 365 giorni dall'evento incidentale. [...] Nel caso di terreno franco-sabbioso caratterizzato cioè da granulometrie più grossolane rispetto allo Scenario I (caso più conservativo, denominato Scenario II), risulta che l'inquinante rimane entro i primi 25 cm di profondità dopo 60 giorni dallo sversamento. Le maggiori profondità raggiunte dall'inquinante corrispondono alle condizioni di litologia più grossolana e condizioni di piovosità medio-alta. Nel caso in cui la ricarica sia abbondante (35 %) l'inquinante percola fino a raggiungere una profondità di circa 30 cm dopo 60 giorni dallo sversamento e continua a percolare raggiungendo una profondità di circa 40 cm dopo 365 giorni dallo sversamento. [...] La falda idrica vera e propria risulta, infatti, molto più profonda, sempre sotto ai 25 m di profondità. In conclusione, quindi, in funzione dei risultati precedentemente illustrati e della soggiacenza della vera e propria risorsa idrica sotterranea, può concludersi che lo sversamento accidentale di carburante nelle aree non pavimentate limitrofe all'area di progetto non determina alcun rischio per la risorsa idrica sotterranea. Per quanto riguarda la matrice suolo e sottosuolo è stato verificato che uno sversamento di combustibile conseguente ad un impatto incidentale a terra di un aeromobile determinerà verosimilmente un locale superamento delle CSC di riferimento. Tuttavia, si evidenzia che la contaminazione potrà interessare, al più, basse profondità di materiale terrigeno. [...] Si evidenzia, infine, che tutti i risultati sopra descritti non considerano gli effetti di alcuna operazione di rimozione parziale del fuel nell'immediato successivo all'impatto. Ne deriva, pertanto, che un tempestivo intervento di messa in sicurezza e di aspirazione del fuel sversato potrà efficacemente ridurre tutti gli effetti previsti dai modelli applicati”;*

In relazione alla componente acque superficiali

PRESO ATTO che:

- lo studio contiene l'implementazione di modellistica del reticolo idraulico presente nell'area di analisi, individuando i tempi caratteristici che possono intercorrere tra un potenziale sversamento di carburante in un corpo idrico superficiale secondario e la potenziale contaminazione del Fiume Arno;
- lo studio, al paragrafo di discussione dei risultati per la componente, (rif. par. 3.3.5) riporta: *“I risultati dell'analisi modellistica hanno individuato l'ordine di grandezza dei tempi caratteristici che intercorrono tra un potenziale sversamento di carburante in corpo idrico superficiale secondario e la potenziale contaminazione di quello recettore principale (Fiume Arno). Questi tempi, verificati prendendo a riferimento un corpo idrico rappresentativo ed assumendo ipotesi sensibilmente cautelative, variano da circa 3 ore fino a 6-7 ore. . Tutti gli altri corsi d'acqua minori, per lunghezza, portata, caratteristiche del loro andamento e distanza dal Fiume Arno, possono considerarsi comunque “compresi” in questa analisi. Pertanto nell'eventualità di una emergenza di questo tipo sono caratterizzati i tempi di risposta che debbono essere previsti per mitigare l'impatto sul corpo idrico recettore (Arno). Si tratta, anche nel caso di regime di piena dei corsi d'acqua, di tempi di risposta assolutamente coerenti con quelli prevedibili per l'avvio e l'attuazione di usuali e standardizzate procedure emergenziali, tali da contenere efficacemente ogni possibile potenziale impatto sul corpo idrico principale recettore”*;

In relazione al rischio di innesco di possibili incendi incontrollati e ai conseguenti effetti sulle componenti vegetazione e paesaggio

PRESO ATTO che:

- in relazione al rischio di innesco di possibili incendi incontrollati e ai conseguenti effetti sulle componenti vegetazione e paesaggio, lo studio ha verificato le tipologie e la disposizione delle aree boscate presenti all'interno del dominio di indagine, nonché le caratteristiche meteorologiche sito-specifiche dell'area che rappresentano un fattore condizionante la propagazione di un incendio;
- lo studio, al paragrafo di discussione dei risultati per la componente, (rif. par. 3.4.2) riporta: *“In base alle informazioni sopra discusse e dall'analisi dei dati meteorologici rappresentativi dell'area di studio si può concludere che nella peggiore delle ipotesi il fronte della fiamma dell'incendio boschivo non potrà mai superare la velocità stimata di circa 500 m/h. Tale situazione determina la possibilità di gestire l'eventuale situazione emergenziale attraverso l'attuazione di ordinarie procedure di intervento, confinandola ad un perimetro necessariamente contenuto anche in virtù della modesta estensione delle aree boschive presenti. L'eventuale perdita di aree boscate dovuta all'azione di un incendio incontrollato definisce, infine, un impatto assolutamente marginale in termini di assetto percettivo e paesaggistico, considerata la totale assenza, nelle aree di prioritario interesse, di ampie fasce boscate compatte e omogenee. Le aree boscate presenti sono rappresentate, infatti, al più dalle fasce vegetali adiacenti ai corpi idrici superficiali minori di cui alla rete di drenaggio della Piana, mentre le fitte aree boscate che si sviluppano a partire dalle pendici dei rilievi collinari del Monte Morello non risultano esposte a rischi di incidente da potersi considerare non trascurabili. L'eventuale perdita di porzioni di vegetazione spondale costituisce, infine, una tipologia di impatto comunque reversibile a breve/medio termine.*

In relazione al paesaggio e al patrimonio culturale

PRESO ATTO che:

- lo studio ha provveduto a “tracciare, identificare e caratterizzare gli elementi sensibili ed identificativi del territorio dell'aria di studio” definendo la loro distribuzione geografica rispetto alle curve di isorischio;
- dal quadro conoscitivo impostato, emerge che la maggioranza degli elementi del patrimonio culturale oggetto di studio “saranno esposti a rischi di impatto aereo assolutamente trascurabili, con probabilità di accadimento dell'ordine di 1×10^{-10} o addirittura inferiore”;

- lo studio, al paragrafo di considerazioni per la componente, (rif. par. 3.5.4) riporta: “Le probabilità di impatto aereo desumibili dagli studi probabilistici propedeutici di cui all'applicazione delle procedure standard dell'art. 715 del Codice della Navigazione indirizzate a finalità esclusivamente urbanistiche (studio predisposto da ENAC in collaborazione con l'Università La Sapienza di Roma) evidenziano come la stragrande maggioranza dei beni architettonici di interesse culturale censiti nell'area di indagine possa ritenersi esposta a rischi di impatto aereo assolutamente trascurabili, con probabilità di accadimento dell'ordine di 1×10^{-10} o addirittura inferiore (corrispondente, pertanto, a meno di 1 evento ogni 10 miliardi di anni). Nessun bene architettonico di interesse culturale risulta, comunque, esposto a rischi di impatto aereo incidentale aventi probabilità di accadimento dell'ordine di 1×10^{-3} – 1×10^{-4} che, invece, definiscono i livelli di esposizione del medesimo bene a rischi di crollo dovuti alla naturale sismicità del territorio. Nessun bene archeologico risulta potenzialmente esposto a rischi di impatto aereo incidentale avente probabilità di accadimento non trascurabile, ovvero superiore a 1×10^{-10} (corrispondente, in media, a meno di 1 evento ogni 10 miliardi di anni).

In relazione alle componenti ambientali flora e fauna

PRESO ATTO che:

- lo studio ha analizzato gli ambiti territoriali in base all'uso del suolo, al grado di naturalità, alla presenza di aree naturali protette (ANPIL; IBA; Natura 2000);
- lo studio, al paragrafo di valutazioni di sintesi per i due quadranti (rispettivamente par. 3.6.2.6 per il quadrante Nord Ovest, e 3.6.3.4 per il quadrante Sud Est), riporta che: “In relazione alle analisi sopra riportate, si può asserire che il quadrante territoriale oggetto di studio (quadrante Nord Ovest) è caratterizzato da un generale basso grado di naturalità e dalla presenza di ambienti prevalentemente antropizzati o caratterizzati da tessuto agricolo. Al di là delle aree naturali protette dislocate entro l'areale di studio, peraltro in parte già interessate dall'interferenza diretta con le opere di Masterplan, si riscontra che i principali ambiti a naturalità medio - alta corrispondono agli ambienti spondali che talvolta caratterizzano i corpi idrici superficiali afferenti al reticolo idraulico minore. In tal caso, i prevedibili fattori di pressione ambientale indotti dagli eventi incidentali oggetto di studio si riconducono principalmente a quelli già analizzati in termini di sversamento/trasporto di inquinanti lungo i corsi d'acqua o perdita di ambienti naturali per incendio incontrollato. Si tratta, comunque, di fattori di impatto reversibili a breve/medio termine che, al più, potranno interessare limitate porzioni e tratti del reticolo idraulico minore, allo stato attuale non caratterizzato da specie animali fluviali di particolare interesse. Le specie ornitiche presenti sono, invece, caratterizzate da elevata vagilità, tale da consentirgli il rapido allontanamento dalle aree colpite dall'evento incidentale. [...] Sulla base delle analisi svolte, il Quadrante territoriale Sud-Est è caratterizzato da un basso grado di naturalità e dalla presenza di ambienti prevalentemente antropizzati o caratterizzati da tessuto agricolo. Le uniche forme di interesse naturalistico presenti nell'area di studio ricadono nella sezione nord-est, non interessata non solo dalle rotte aeronautiche, ma neppure sottesa da curve di probabilità di incidente o di rilascio con valori superiori a 1×10^{-8} . Ogni evento incidentale, e ogni correlata conseguenza, può pertanto ritenersi assolutamente trascurabile.”;

VALUTATO che la documentazione presentata è coerente con le indicazioni espresse nella Relazione Conclusiva della fase di consultazione ai sensi dell'art. 20 c. 1 del D. Lgs. 152/2006 e conforme a quanto richiesto dall'allegato VII, ai punti 5 lett. d e 9 del D. Lgs. 104/2017;

Tutto quanto sopra VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO, la Commissione Tecnica di Valutazione dell’Impatto Ambientale – VIA VAS

ESPRIME IL SEGUENTE PARERE

Fermo restando che l’opera è esattamente identica a quella già valutata da questa Commissione:

In merito all’adeguatezza rispetto alla nuova normativa

La nuova documentazione presentata dal Proponente, che integra quella già valutata dalla Commissione CTVA nel parere 2335/2016, è adeguata rispetto alla nuova normativa, andando a ricoprire i nuovi ambiti di indagine che essa richiama.

In relazione ai pareri già espressi ed ai rispettivi quadri prescrittivi.

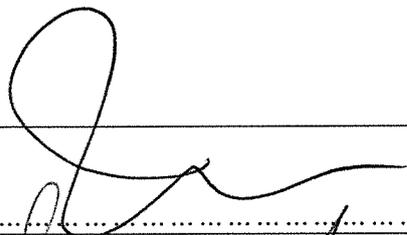
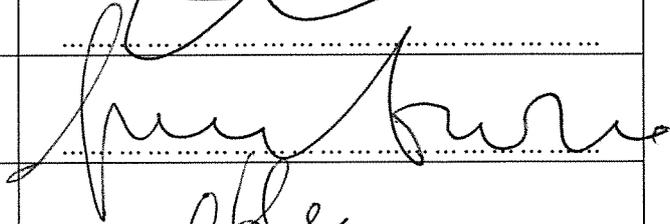
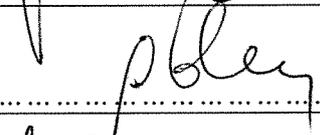
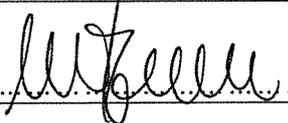
La nuova documentazione presentata dal Proponente non contiene elementi di novità tali da condizionare il parere già espresso CTVA n. 2335/2016, che pertanto rimane integralmente valido insieme all’intero quadro prescrittivo. La nuova documentazione è tuttavia propedeutica all’ottemperanza di alcune prescrizioni del suddetto parere e, segnatamente, la n. 2, 3, 4, 10, 19 e 59.

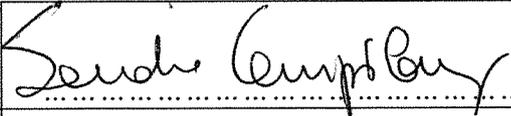
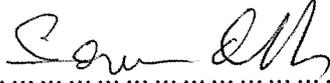
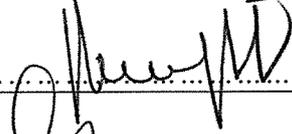
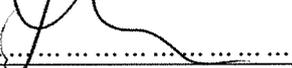
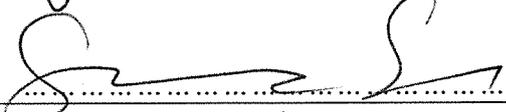
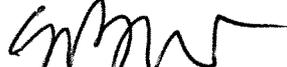
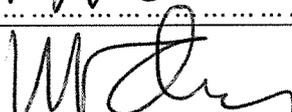
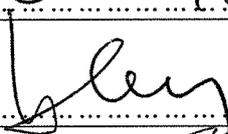
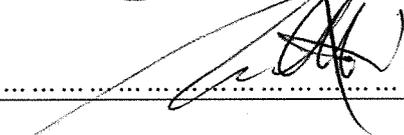
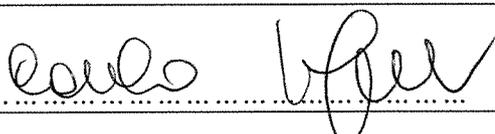
Infatti, poiché il quadro prescrittivo del parere CTVA n. 2335/2016 è riferito alla fase della progettazione esecutiva delle opere (*ante operam*) e alle fasi successive (in corso d’opera e in esercizio), e richiede – ove e quando ritenuto necessario – l’approvazione dei diversi Enti/Autorità che il suddetto parere coinvolge in loco, a vario titolo, durante le quattro fasi di realizzazione del nuovo Aeroporto, il quadro prescrittivo stesso dovrà essere integralmente rispettato dal Proponente in fase di ottemperanza, anche tenendo conto dell’effettivo cronoprogramma delle attività e della loro concreta concatenazione.

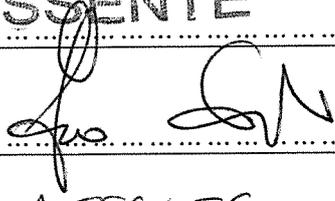
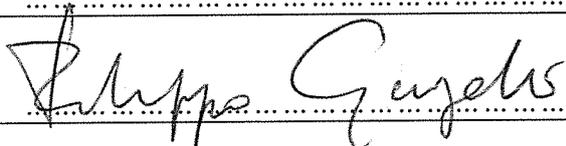
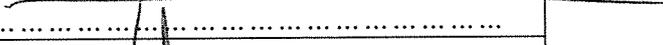
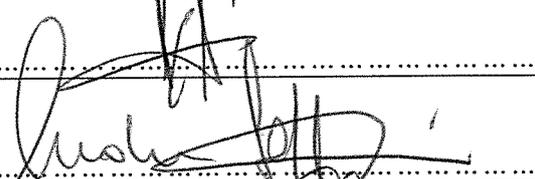
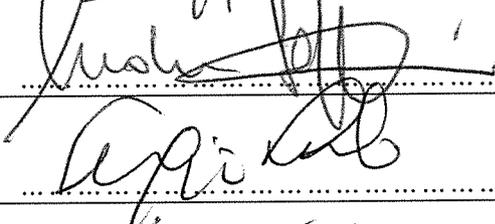
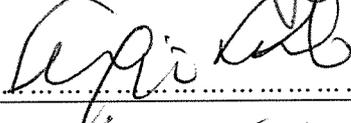
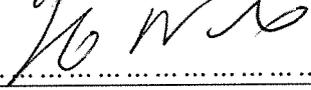
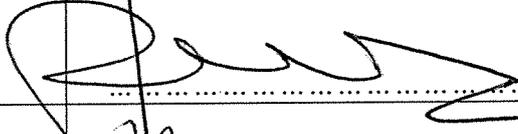
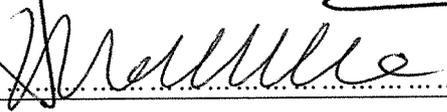
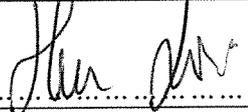
Limitatamente agli studi riferiti agli scenari probabilistici sul rischio di incidenti aerei e alle conseguenze per la salute umana e per l’ambiente circostante, la nuova documentazione presentata dal Proponente è esaustiva, pur rimanendo ad ENAC – in virtù delle specifiche competenze – l’obbligo di redigere tutta la documentazione richiesta dalle prescrizioni 3 e 4, presentando al MATTM le relazioni finali, sintesi e conclusioni ai fini dell’ottemperanza in fase “*Ante operam di fase I*”

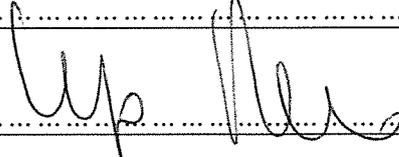
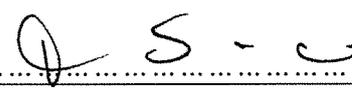
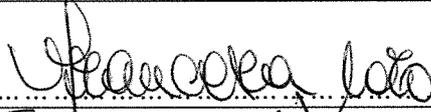
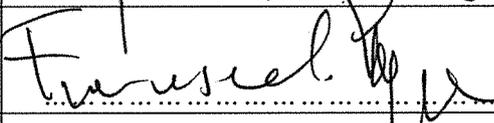
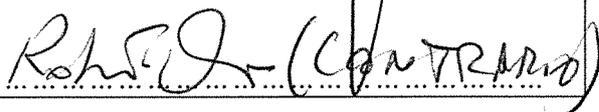
In merito alla manifestazione di assenso di ENAC alla costituzione di un Osservatorio Ambientale ai fini della verifica dell’ottemperanza delle condizioni ambientali contenute nei provvedimenti di V.I.A. e alle indicazioni circa la composizione dell’Osservatorio medesimo contenute nella nota n. 4423/DVA del 27.02.2017, riportata in allegato alla citata relazione conclusiva.

Nulla osta alle indicazioni formulate dalla DVA.

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	
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	Borgia (contario)
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	ASSENTE
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	ASSENTE
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	ASSENTE
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	ASSENTE
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	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	

Ing. Mauro Patti	ASSENTE
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
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