



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

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

* * *

Parere n. 2235 del 02/12/2016

Progetto	Istruttoria VIA Aeroporto di Firenze Master Plan Aeroportuale 2014 - 2029 VIP 2980
Proponente	ENAC Ente Nazionale Aviazione Civile

Sistema di Gestione Ambientale

Ante operam di fase 1

2. Il Proponente dovrà attivarsi affinché il gestore dell'infrastruttura, entro 1 anno dall'entrata in esercizio dell'aeroporto nello scenario 2018 e poi, continuativamente, nello scenario 2029 e a seguire, provveda a dotarsi di un sistema di gestione ambientale (SGA) certificato ISO 14001 o registrato EMAS. Si richiede che fin dalla fase ante operam siano impostate tutte le attività propedeutiche alla creazione del sistema e all'ottenimento della certificazione nei tempi più sopra stabiliti e che il risultato di tale lavoro sia riassunto in un apposito documento di intenti da trasmettere al MATTM.

La prescrizione sarà verificata dal MATTM

Rischio di incidente aereo

Ante operam di fase 1

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.

La prescrizione sarà verificata dal MATTM.

Stabilimenti a rischio di incidente rilevante presenti nell'intorno aeroportuale

Ante operam di fase 1

4. In base allo studio di cui alla prescrizione precedente, il Proponente dovrà predisporre una stima di rischio con metodologia semplificata, riguardante le probabilità di incidente aereo nello Scenario 2018, 2023 e 2029, che metta in evidenza la probabilità di accadimento di un impatto aereo sugli stabilimenti circostanti l'aeroporto, in particolare su quelli classificati dalla Direttiva Seveso come "a rischio di incidente rilevante". Questa stima sarà finalizzata a valutare tutti i possibili effetti domino o di amplificazione e a definire idonee procedure di sicurezza, incluse – se possibile – l'adattamento delle rotte aeree, l'eventuale divieto di sorvolo o le specifiche modalità di sorvolo degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante. La stima dovrà essere presentata a Regione Toscana e ARPAT per le proprie valutazioni e provvedimenti, secondo le rispettive competenze, e poi trasmessa al MATTM.

La prescrizione sarà verificata dal MATTM

5. Il Proponente dovrà comunicare agli stabilimenti a rischio di incidente rilevante interessati la loro ubicazione all'interno dei corridoi di atterraggio e decollo, affinché a loro volta possano tenerne conto nella loro analisi di rischio. Tale comunicazione andrà aggiornata periodicamente, se del caso,