

Aeroporto di Firenze

Riflessioni sul contenuto del parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale
2235/2016

Premessa

Profili di illegittimità del procedimento legati essenzialmente a due questioni:

- 1) Il d.lgs. 163/2006 prevede la presentazione di documentazione progettuale ad un livello di dettaglio almeno equivalente al **progetto definitivo** (art. 93, commi 3 e 4 del Codice degli appalti), mentre ENAC ha presentato un *master plan* giustificando tale scelta come “prassi consolidata”;
- 2) tra la documentazione presentata risulta assente il **Piano di utilizzo del materiale di scavo** che il d.lgs. 161/2002 (specifica norma di riferimento) stabilisce debba essere presentato prima dell'espressione del parere di valutazione ambientale.

Contenuti propedeutici del Parere

Significative, nel parere, risultano almeno due considerazioni contenute nei capitoli che precedono il quadro prescrittivo. In particolare:

Nel PRESO ATTO a pag. 23 relativo al parere del MiBACT, con riferimento al lago di Peretola, l'ipotesi di delocalizzazione del lago stesso non è da escludere a condizione che la nuova opera (compensativa) sia già realizzata prima dell'intervento di obliterazione del bene tutelato.

RISCHIO DI INCIDENTE AEREO

La commissione, facendo riferimento alla Direttiva 2014/52/UE del 16/04/2014, ricorda la necessità di prevedere il rischio di incidenti al fine di garantire la valutazione degli impatti dovuti a “rischi per la salute, il patrimonio culturale o l'ambiente ..” (pag. 45). La commissione conclude che nella successiva fase progettuale dovrà essere approfondito lo studio sugli scenari probabilistici legati al rischio di incidenti aerei, al fine di dettagliare le somme necessarie ad eventuali indennizzi, espropriazioni o delocalizzazioni, atteso che la stessa ENAC ha evidenziato la presenza di 4 zone a rischio (pag.46)

Le più rilevanti prescrizioni

n. 1- Creazione di un osservatorio ambientale.

Di per se, l'istituzione di un Osservatorio ambientale sarebbe iniziativa, oltre che opportuna, sempre necessaria, se non fosse che le esperienze già fatte in tal senso sono risultate del tutto insoddisfacenti rispetto alla missione assegnata agli Osservatori stessi.

n. 3 Rischio di incidente aereo

Il tema è di rilevanza strategica e ritenuto prioritario rispetto agli altri impatti ambientali. Sull'argomento, la prescrizione, considerate le carenze progettuali in merito alle valutazioni di

rischio, impone la necessità della redazione da parte di un soggetto terzo pubblico di uno studio in grado di quantificare i possibili rischi per la salute umana e l'ambiente causati da incidenti aerei. Lo studio dovrà anche individuare le misure per eliminare o ridurre il danno, con la previsione della eventuale delocalizzazione qualora emergesse un rischio per la perdita di vite umane superiore ad 1×10^{-4} rispetto agli scenari probabilistici.

n. 4 Stabilimenti a rischio di incidente rilevante presenti nell'intorno aeroportuale

La Commissione ha individuato come prioritaria anche la stima di rischio in caso di incidente aereo con impatto sugli stabilimenti circostanti, argomento strettamente legato alla precedente prescrizione n. 3 ed evidenziato a pag. 46 del Parere in merito ai 4 obiettivi sensibili presenti nell'intorno aeroportuale (distributore di carburante, scuola allievi Marescialli Carabinieri, Università, ampie aree residenziali).

n. 8 Piano di caratterizzazione e terre di e rocce di scavo

E' necessario premettere - a riguardo - che per il tema in oggetto le quantità in gioco non sono inferiori a 3 milioni di metri cubi di materiale da caratterizzare e smaltire, materiale di cui, rispetto a quanto previsto dalle norme di riferimento, non è dato sapere, allo stato attuale, quali siano le qualità chimico-fisiche, e come verrà trattato o trasportato altrove per il suo smaltimento. Alla lettera c) della medesima prescrizione n. 8, **contrariamente a quanto previsto dalle norme in vigore**, è imposta la presentazione del Piano di utilizzo prima dell'autorizzazione alla realizzazione delle opere (la legge obbliga, in termini inequivocabili, la presentazione del Piano prima della conclusione del procedimento di VIA). Ci si doveva aspettare quindi che il proponente consegnasse un documento contenente le specifiche in tema di terre insieme a tutto il SIA (studio di impatto ambientale) ed invece, inespugnabilmente, la Commissione, con una chiara forzatura interpretativa della norma, ha rimandato ad una fase successiva del procedimento autorizzativo la possibilità di approfondire un tema la cui particolarità e delicatezza sono ben note a Firenze.

Atmosfera e rumore

Sui temi "componente atmosfera" e "componente rumore", è necessario ricordare le criticità individuate dall'ARPAT nel parere regionale n. 110 del 6 novembre 2015, dove proprio sui contenuti degli elaborati del SIA, l'Agenzia si è espressa sulla componente atmosfera indicando che: " ... non possa essere considerato verosimile quanto affermato dal proponente ...", "... non sono stati precisati ...", "... non sono stati condotti approfondimenti ..." "Queste lacune non consentono di comprendere la validità di alcune conclusioni ...". Altrettanto, in termini di carenze è stato affermato, sempre dall'ARPAT, in merito alla componente rumore .

Con le prescrizioni n. **11, 12, 13, 14 e 15 (relative all'atmosfera) e 19, 20, 21 22 23 24 25 e 26 (relative al rumore)**, la Commissione ha imposto adeguati aggiornamenti delle campagne di monitoraggio al fine di comprendere i reali impatti delle opere su recettori sensibili, impatti ad oggi non valutabili. Ovviamente sarà da comprendere come, con quali procedure e da chi, fuori dal procedimento di VIA, saranno affrontate e valutate le questioni.

n. 28 Aree di laminazione

La commissione, stante le carenze progettuali relative anche al tema del rischio idraulico, ha posposto alla successiva fase progettuale (autorizzativa delle opere) la definizione e soluzione dei problemi legati alla operatività delle necessarie casse di laminazione confermando, quindi, che allo stato attuale non è possibile garantire l'invarianza idraulica complessiva (insieme delle aree di laminazione dell'aeroporto e degli altri progetti previsti nella piana).

n. 29 Fosso reale: attraversamento autostrada A11

Identiche carenze per una delle opere più delicate dell'intero progetto, relativa all'attraversamento dell'autostrada A11 da parte del Fosso reale. Come confermato dal Genio Civile, la proposta presentata da ENAC non garantisce la sicurezza idraulica e si rimanda quindi al progetto esecutivo la necessità di sviluppare la più idonea soluzione al problema.

n. 33 Interferenze idrauliche

La prescrizione impone l'attuazione in via preliminare o contestuale, rispetto agli interventi aeroportuali, della cassa di espansione del canale di Cinta Orientale progettata dall'università degli studi di Firenze, oltre che degli interventi tesi alla messa in sicurezza del canale stesso per eventi duecentennali.

n. 40 Salute pubblica

La prescrizione impone la verifica dell'impatto sanitario causato dall'insieme delle sorgenti di inquinamento che interessano il territorio (in prossimità dell'aeroporto fiorentino), tenendo opportunamente conto delle variazioni dovute all'evolversi degli scenari 2018, 2023 e 2029, ma anche di tutte le altre opere presenti e future (impatti cumulativi)

n. 46 Analisi del rischio di bird-strike

Anche per questa prescrizione la Commissione ha imposto, attraverso l'interessamento di un organismo terzo indipendente, la necessità, in sede di progettazione esecutiva, di produrre un'analisi di rischio bird-strike con relativo piano di gestione, considerata la funzione attrattiva esercitata dalle aree umide esistenti ed in progetto.

n. 52 Misure di compensazione – autorizzazione all'avvio dei lavori che interessano il SIC

La prescrizione impone che l'autorizzazione alle attività di cantiere sia subordinata all'approvazione di una specifica relazione che dimostri che gli habitat ricostruiti nelle quattro aree di compensazione abbiano raggiunto caratteristiche ecologiche, strutturali e funzionali compatibili con gli obiettivi di conservazione previsti per la rete Natura 2000.

Arch. Fabio Zita