

DIREZIONE TECNICA

Via Nicola Porpora 22 – 50144 Firenze

N° prot vedi segnatura informatica cl. DV.09.02/590.1 Del 02.01.2018 a mezzo: PEC

Alla c.a. Coordinamento dei Comitati per la Salute della
Piana di Prato e Pistoia
ccsp.po.pt@pec.it

Oggetto: Aeroporto di Firenze – Master Plan aeroportuale 2014-2029. Efficacia e validità del decreto di VIA n. 676 del 4.11.2003 - Risposta a richiesta chiarimenti.

Nell'ambito della richiesta di chiarimenti in oggetto, viene osservato che "...dal documento prot. 26139 del 29.1.2010 (con cui il Ministero dell'Ambiente ha acquisito il parere CTVIA 534 del 7.10.2010), emerge il conferimento ad ARPA Toscana dell'obbligo di verifica dell'ottemperanza alle prescrizioni impartite dal Ministero, come disposto dal D.Lgs. 152/2006...". Inoltre viene richiesto "...per quali ragioni ARPA Toscana non abbia mai verificato e vigilato (per quando risulta agli scriventi dall'esame degli atti pubblici) sull'applicazione delle prescrizioni recate dal Decreto Ministeriale 676/2003, neppure dal 6 giugno 2012, data di pubblicazione Decreto del Presidente della Repubblica n. 2226 del 5.6.2012, e del parere del Consiglio di Stato n. 3092 del 29.7.2011, con i quali è stato respinto il ricorso straordinario proposto da A.d.F. Spa proprio per l'annullamento del Decreto VIA 676/2003. La verifica, oltre ad essere obbligatoria ex lege, appariva (e appare) ancor più doverosa anche in considerazione del fatto che, contrariamente a quanto dichiarato dalla società che gestisce lo scalo, dal 2007 ad oggi è stato attuato un incremento del flusso dei voli, anche per mezzo dell'impiego di nuove tipologie di aeromobili, circostanza che dimostra - certamente - il permanere dell'efficacia e della validità del Decreto di VIA n. 673/2003..."

Occorre premettere quanto segue:

lo scalo "Amerigo Vespucci", collocato nei territori di Firenze e Sesto Fiorentino, è stato oggetto di più progetti di modifica e ampliamento sottoposti alle procedure VIA vigenti al momento:

- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) per il Piano generale di sviluppo dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze: concluso con il Decreto del Ministro dell'Ambiente n. DSA-DEC-2003-0000676 del 04/11/2003, con esito di giudizio positivo - circa la compatibilità ambientale con prescrizioni;
- **verifica di assoggettabilità a VIA per il progetto di ampliamento Piazzale Ovest per la sosta degli aeromobili: concluso con la Determinazione direttoriale del Ministero dell'Ambiente n. DVA-2010-0026139 del 29/10/2010, con esito di esclusione dalla procedura VIA con prescrizioni;**
- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) per il Master Plan aeroportuale 2014-2029: ad oggi non ancora formalmente concluso, anche se risulta che la Commissione tecnica VIA presso il Ministero dell'Ambiente abbia espresso parere positivo con prescrizioni (parere CTVIA n. 2235 del 02/12/2016, confermato con Parere CTVIA n. 2570 del 05/12/2017).

Per quanto riguarda il procedimento VIA concluso nel 2003, per motivi diversi molti interventi previsti nel Piano di sviluppo oggetto del procedimento non sono stati attuati, come risulta anche dalla documentazione depositata da ENAC e Toscana Aeroporti per il procedimento VIA - attualmente in corso di definizione - per il Master Plan aeroportuale 2014-2029 ("Studio di Impatto Ambientale", SIA-GEN-00-REL-001, febbraio 2015: cap. 1 e par. 3.1). Dal punto di vista degli impatti ambientali delle operazioni di volo, gli interventi "air side" previsti dal Piano di sviluppo erano i seguenti:

1. realizzazione della clearway in testata 23 (nord-est), di lunghezza 80 m;
2. prolungamento di 50 m della clearway in testata 05 (sud - ovest);
3. la via di rullaggio ad est della pista;
4. la bretella (piazzale-pista) in testata 05;
5. la bretella rullaggio-pista in testata 23, inclusa Holding bay;
6. l'uscita veloce a nord della soglia 23;
7. l'ampliamento dei piazzali aeromobili;
8. il piazzale per mezzi rampa, servizi assistenza aeromobili e Vigili del Fuoco.

Dei predetti interventi, risulta che solo alcuni siano stati realizzati (quelli più direttamente connessi con l'innalzamento dei livelli di sicurezza del volo aereo: in particolare nn. 1, 2, 5) mentre certamente non è stata realizzata la via di rullaggio (n. 3) che avrebbe potenzialmente consentito anche un incremento del numero di movimenti aerei, stante l'organizzazione logistica dello scalo e la presenza di ostacoli elevati (in particolare il rilievo di Monte Morello a nord) che impongono una sostanziale gestione unidirezionale dei decolli e degli atterraggi.

Ciò premesso è da osservare che il Decreto del Ministro dell'Ambiente n. DSA- DEC-2003-0000676 del 04/11/2003 esprime un giudizio positivo in merito alla compatibilità ambientale del Piano di sviluppo imponendo il rispetto di alcune prescrizioni; gli Enti cui compete la conseguente verifica di ottemperanza sono individuati al punto h) del decreto, tra i quali tuttavia ARPAT non è inclusa.

Preme in ogni caso sottolineare che, come ricordato nella nota di risposta della Regione Toscana alla Interrogazione Scritta n. 1244 del consigliere Giannarelli, dello scorso settembre (n.18203/2.17.1 del 18 settembre 2017), "Il Proponente ha [...] deciso di non attuare gli interventi progettuali di cui al Decreto di VIA n. 676/2003 e pertanto non è stata attivata alcuna verifica di ottemperanza da effettuare in relazione a tale decreto e, conseguentemente, alcuna verifica di ottemperanza da parte della Regione Toscana".

Per quanto riguarda il procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA concluso nel 2010, si tratta dell'aumento (36870 m² rispetto ai 25780 m² autorizzati) della superficie del piazzale aeromobili collocato nell'area ovest dello scalo. In questo caso il Ministero dell'Ambiente ha espresso parere favorevole (Determinazione direttoriale n. DVA-2010-0026139, in base all'istruttoria della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale prot. n. CTVA-2010-3715 del 22/10/20110, parere n. 534/2010) con 6 prescrizioni la cui verifica di ottemperanza è affidata ad ARPAT. Le prescrizioni riguardano:

- il dimensionamento delle vasche dell'impianto di drenaggio delle acque;
- il mantenimento della vegetazione posta in prossimità dello Stagno di Peretola;
- la realizzazione di una campagna di misura dei livelli sonori da effettuarsi entro un anno dal completamento dei lavori;
- la realizzazione di una campagna di misura della qualità dell'aria (CO, NOx e PM10) da effettuarsi entro un anno dal completamento dei lavori;
- la limitazione della dispersione luminosa verso l'alto e verso lo Stagno di Peretola;
- l'adozione di misure di mitigazione finalizzate a ridurre il verificarsi di inquinamenti accidentali e che includano la canalizzazione e raccolta delle acque residue dei processi di cantiere, il

controllo e lo smaltimento dei rifiuti liquidi e solidi, la raccolta degli olii minerali e di rifiuti industriali.

Dal tenore delle prescrizioni, pare evidente che le stesse siano da verificare in corso d'opera o dopo la realizzazione dell'opera.

A questo proposito occorre tuttavia evidenziare che il previsto ampliamento del piazzale aeromobili nell'area ovest dello scalo non è stato tuttora realizzato. Ciò anche in seguito al fermo delle operazioni di cantiere disposto fin dal 2013 - ai sensi degli artt. 242-245 del D.Lgs. 152/2006 - dal Gestore dello scalo (Aeroporto di Firenze-AdF, ora Toscana Aeroporti) in seguito al rinvenimento nell'area oggetto dei lavori di banchi di argille grigie non omogenee (nota AdF prot. n. 2186/l del 8/7/2013, prot. ARPAT n. 44617). Gli accertamenti analitici effettuati in seguito a detto rinvenimento hanno evidenziato il superamento dei valori limite previsti dalla Colonna B della Tabella 1 dell'Allegato 5 alla Parte Quarta del Titolo V del D.Lgs.152/2006 per le aree ad uso commerciale e industriale e la conseguente attivazione delle procedure di legge. In particolare:

- il Piano di caratterizzazione dell'area è stato approvato dal Comune di Firenze con Determinazione dirigenziale n. 2013/DD/08136 del 1/10/2013;
- la caratterizzazione ha avuto inizio il 9/10/2013 (comunicazione AdF prot. n. 3286/l del 1/10/2013, prot. ARPAT n. 63066);
- gli esiti degli accertamenti hanno evidenziato la presenza di rifiuti nei terreni oggetto dell'intervento, imponendo quindi la predisposizione e attuazione a carico di AdF di un progetto di bonifica e messa in sicurezza dell'area;
- il progetto di bonifica e messa in sicurezza dell'area (redatto ai sensi dell'art. 242 del D.Lgs. 152/2006) è stato approvato dalla Regione Toscana con Decreto dirigenziale n. 12073 del 23/8/2017.

Le operazioni connesse con l'attuazione del citato Decreto dirigenziale n. 12073/2017 saranno condotte contestualmente ai lavori di ampliamento del piazzale aeromobili nell'area ovest, attualmente non terminati. Ne consegue che la verifica delle prescrizioni imposte con la Determinazione direttoriale MATTM n. DVA-2010-0026139 dovrà essere condotta successivamente al completamento dell'opera.

Cordiali saluti

Dr. Guido Spinelli¹
Direttore tecnico ARPAT

Firenze, 2 gennaio 2018

GS/ac00658-sa00969

¹ Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.Lgs 82/2005. L'originale informatico è stato predisposto e conservato presso ARPAT in conformità alle regole tecniche di cui all'art. 71 del D.Lgs 82/2005. Nella copia analogica la sottoscrizione con firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del soggetto responsabile secondo le disposizioni di cui all'art. 3 del D.Lgs 39/1993.