



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

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



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA-2010-0025562 del 25/10/2010



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare – Commissione Tecnica VIA – VAS

U.prot CTVA-2010-0003715 del 22/10/2010

All'On. Sig. Ministro  
per il tramite del  
Sig. Capo Di Gabinetto  
SEDE

Direzione Generale per le  
Valutazioni Ambientali  
SEDE

Pratica N. ....

Ref. Mittente: .....



**Oggetto: Verifica di assoggettabilità alla VIA - Aeroporto di Firenze  
Amerigo Vespucci Ampliamento Piazzale Ovest sosta  
aeromobili. Proponente: AdF Aeroporto di Firenze.**

**Trasmissione parere n. 534 del 7 ottobre 2010.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007,  
per le successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere  
relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS nella seduta plenaria del 7 ottobre 2010.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE

(Avv. Sandro Campilongo)

All.: c.s.





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

**VISTA** la domanda di verifica di assoggettabilità alla VIA presentata dalla Società Aeroporto di Firenze in data 18 maggio 2010 concernente il progetto “Aeroporto di Firenze Amerigo Vespucci – Ampliamento Piazzale Ovest sosta aeromobili” da realizzarsi nel Comune di Firenze;

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 e dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128;

**CONSIDERATO** il comma 5 dell’art. 4 del D.Lgs 29 giugno 2010, n. 128, che dispone che “*Le procedure di VAS, VIA e AIA avviate precedentemente all’entrata in vigore del presente decreto sono concluse ai sensi delle norme vigenti al momento dell’avvio del procedimento*”;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell’articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l’art.9 che prevede l’istituzione della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA-VAS;

**VISTO** il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 “*Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile*” ed in particolare l’art. 7 che modifica l’art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90

**VISTO** il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell’organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale – VIA e VAS; e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

**VISTI** i Decreti 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 prot GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell’annuncio relativo alla domanda di verifica di assoggettabilità alla VIA ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 27 maggio 2010 sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana;

**PRESO ATTO** che con Decreto VIA n. 676 del 4 novembre 2003 è stato espresso giudizio di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni per il “Piano generale di sviluppo dell’aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze”;

**VISTA** la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

- studio preliminare ambientale e progetto fornito dalla Società Aeroporto di Firenze in data 18 maggio 2010 prot. n.DVA-2010-12829 e acquisito alla CTVIA in data 8 giugno 2010 al prot. n. CTVA-2010-1761;
- integrazioni fornite dalla Società Aeroporto di Firenze in data 31 agosto 2010, acquisite in data in data 02 settembre 2010 al prot. CTVA-2010-2992;
- integrazioni fornite dalla Società Aeroporto di Firenze in data 02 settembre 2010, acquisite in data in data 10 settembre 2010 al prot. CTVA-2010-3055;

**CONSIDERATO** che in data 16 giugno 2010 il Presidente della CTVIA ha assegnato il procedimento ad un Gruppo Istruttore;

**PRESO ATTO** che non sono pervenute osservazioni da parte di terzi interessati espresse ai sensi del comma 3 dell'art. 20 del D.Lgs. n.152/2006 così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4;

**VISTO** il parere espresso dal Comune di Firenze con nota prot. n. 5919/LV del 13 luglio 2010, pervenuta in data 19 luglio 2010 al prot. n. DVA-2010/18120 e acquisito alla CTVIA in data 23 luglio 2010 al prot. n. CTVA-2010-2527;

**PREMESSO** che

- l'intervento previsto è situato all'interno dell'Aeroporto di Firenze "Amerigo Vespucci" nell'area ovest di detto aeroporto;
- con Decreto VIA n° 676 del 4 novembre 2003 è stato espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale del Piano di Sviluppo Aeroportuale (Master Plan 2001 - 2010) con prescrizioni;
- l'intervento in oggetto programmato da AdF si inserisce in un quadro di adeguamento delle infrastrutture aeroportuali in attuazione e nel rispetto delle linee guida del Piano di Sviluppo Aeroportuale (Master Plan 2001 - 2010) dell'Aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze;
- il piano di sviluppo aeroportuale 2001 - 2010 approvato con DEC/VIA n° 676 del 2003, risulta allo stato di fatto "congelato", in quanto gli interventi previsti in tale piano sono stati attuati negli anni solo in minima parte a causa del mancato aumento del traffico, ivi previsto;
- l'intervento in esame risulta, pertanto, proposto in parziale variazione ad uno degli interventi contenuti nell'originale Master Plan di cui sopra;
- attualmente lo scalo fiorentino dispone di due distinte aree di parcheggio aeromobili, ubicate simmetricamente rispetto alla pista di volo, lato testata 05;
- il parcheggio antistante l'area terminale, denominato Piazzale Est ed adibito al traffico commerciale, ha una superficie complessiva di 40.000 m<sup>2</sup> di cui 15.000 m<sup>2</sup> con pavimentazione rigida (lastre di cls). L'attuale capacità del piazzale è di sei posizioni, di cui quattro per aeromobili tipo A319 e B737 e due per AVRO RJ 100 e/o BAE146;
- il parcheggio aeromobili ovest, adibito sia al traffico commerciale sia all'aviazione generale, è ubicato a sud-ovest rispetto alla testata 05 della pista di volo ed ha una superficie complessiva di circa 33.000 m<sup>2</sup> con pavimentazione di tipo flessibile. L'attuale capacità del parcheggio è di quattro piazzole per aeromobili tipo A319 e cinque per aeromobili tipo CESSNA Citation ovvero tre per AVRO RJ 100 per aviazione privata;
- a seguito della introduzione degli aeromobili A319 e B737 in sostituzione del BAE146 in via di dismissione da parte delle principali compagnie aeree operanti sullo scalo, il proponente già dal 2007 ha provveduto ad una riconfigurazione ed adeguamento a nuove norme sulla segnaletica dei piazzali esistenti riducendo il numero totale degli stalli;
- allo stato attuale, tuttavia, in orario notturno si raggiunge la quasi completa saturazione degli stand per aviazione commerciale;
- risulta pertanto necessario ampliare le superfici di piazzali per la sosta aeromobili al fine di evitare fenomeni di congestionamento e di migliorare la sicurezza delle operazioni di movimentazione a terra dei velivoli, specie nell'eventualità di una emergenza e/o contingenza;

*a valle*

- l'intervento di ampliamento del Piazzale Ovest va ad insistere su un'area per la quale era già prevista nel Piano di Sviluppo la realizzazione del piazzale A/M e di parte del piazzale per le attività di supporto agli aeromobili;
- il progetto pertanto prevede la realizzazione di un ampliamento dell'area di parcheggio aeromobili di superficie pari a circa 36.870 m<sup>2</sup>. Tale area è situata in area Ovest, a Nord dell'area di parcheggio APRON 300 esistente e l'intervento ricade all'interno del sedime aeroportuale non prevedendo alcuna modifica all'uso del suolo;
- gli interventi previsti consentiranno di ottenere un incremento della disponibilità di piazzale, variabile in funzione della tipologia degli aeromobili compresa tra 9 e 12 aeromobili della classe B e C della classifica ICAO;
- l'aumento di superficie relativa all'ampliamento del piazzale A/M nell'area ovest, pari a 36.870 m<sup>2</sup> rispetto ai 25.780 m<sup>2</sup> autorizzati è compensato dal mancato incremento di superficie destinata a piazzale A/M in area Est pari a 16.215 m<sup>2</sup>;
- l'area occupata dall'ampliamento del Piazzale Ovest è situata nelle vicinanze di un sito Natura 2000, denominato "Stagno di Peretola", stagno di origine artificiale creato per fini venatori facente parte del SIR 45 "Stagni della Piana Fiorentina" cod. IT5140011 e classificato come SIC e ZPS;

**CONSIDERATO che per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:**

- l'area oggetto dell'intervento, individuata nel F.C. n° 17, particella B e F.C. n° 18, particella B, ricade interamente nella sottozona F3 con simbolo di "Area aeroportuale" Art. 50 e 53 N.T.A.;
- parte del sedime aeroportuale ricade in zona vincolata ai sensi del D.Lgs 42/2004, vincolo finalizzato alla salvaguardia della veduta delle colline dalla viabilità. Tuttavia, l'intervento non ricade nell'area soggetta a vincolo;
- l'area, oggetto dell'intervento, rientra nella perimetrazione (Stralcio 232 mod. con Dec. N° 104-105-106 del 13/12/07) delle aree a rischio Idraulico P.I.2, così come definito all'Art. 8 delle Norme di attuazione del Piano Assetto Idrogeologico del Bacino del fiume Arno (D.P.C.M. 6/05/2005 G.U. 230 del 3/10/2005);
- l'area relativa all'intervento attualmente è a verde ed il progetto prevede la realizzazione di impianti di raccolta acque di prima pioggia e vasche di laminazione per consentire la consegna ai canali di bonifica con un flusso pari o inferiore ai 6 l/sHa;

**CONSIDERATO che per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:**

- le opere in oggetto sono funzionali al miglioramento delle operazioni a terra in un'ottica volta ad incrementare la sicurezza di tali operazioni;
- l'ampliamento del Piazzale Ovest di sosta aeromobili è finalizzato a garantire il miglioramento delle infrastrutture esistenti e la conformità alle normative in materia di sicurezza aeroportuale e sicurezza sul lavoro;
- lo scopo dell'intervento è quello di apportare miglioramenti alla qualità del servizio riducendo i tempi di attesa degli aerei per l'ingresso/uscita alla/dalla zona di sosta, soprattutto nei momenti di picco;
- l'intervento consentirà inoltre la riduzione dei tempi di attesa degli aerei con motori accesi;

- sarà prevista, inoltre, l'installazione del sistema di alimentazione elettrica degli aeromobili a 400hz con eliminazione dei gruppi di avviamento e di erogazione dell'energia elettrica per i servizi ausiliari che attualmente funzionano con motori diesel;
- si prevede la realizzazione di un nuovo piazzale di sosta aeromobili con pavimentazione rigida (sosta velivoli) e flessibile (apron-taxiway), avente una superficie di circa 36.870 m<sup>2</sup> ed ubicato in adiacenza e in prosecuzione dell'attuale Piazzale Ovest;
- sono previste opere civili di predisposizione alla futura istallazione del sistema di alimentazione elettrica degli aeromobili a 400 Hz;
- è prevista una nuova rete di drenaggio per lo smaltimento delle acque di superficie del piazzale consistente in:
  - ✓ realizzazione della nuova rete di drenaggio per lo scarico delle acque superficiali del nuovo piazzale;
  - ✓ realizzazione di un impianto di disoleazione per il trattamento delle acque di prima pioggia provenienti dalle aree di piazzale, prima della immissione nell'esistente recapito finale;
  - ✓ realizzazione di una vasca di laminazione per l'accumulo delle acque drenate prima della restituzione al canale di bonifica, per uno scarico massimo nel canale non superiore a 6 l/sHa di piazzale drenato;
  - ✓ realizzazione dell'impianto di sollevamento delle acque necessario al raggiungimento della quota di scarico nel canale di bonifica;
  - ✓ realizzazione di uno strato drenante al di sotto della pavimentazione, necessario per raccogliere e scaricare le venute d'acqua;
  - ✓ installazione di torri portafaro a corona mobile e relativa rete elettrica di alimentazione;
  - ✓ realizzazione della segnalazione luminosa di bordo piazzale, mediante segnali a raso e relativa rete di alimentazione;
- l'intervento di ampliamento del Piazzale Ovest non modifica le caratteristiche e le dimensioni della pista di volo (che pertanto non potrà aumentare i livelli di traffico previsti);
- in merito alle caratteristiche del progetto:
  - ✓ il nuovo piazzale avrà una lunghezza di 420 m ed una larghezza di 82 m, per una superficie complessiva di 36.870 m<sup>2</sup>;
  - ✓ solo 13.164 m<sup>2</sup> di tale superficie saranno interessati da una pavimentazione rigida in lastre di calcestruzzo non armate, con giunti (JPCP) di dimensioni 7,5 x 7,5 ed altezza H=30 cm. La restante superficie sarà dotata di una pavimentazione flessibile in quanto interessata prevalentemente al transito degli aeromobili in ingresso/uscita dal piazzale;
  - ✓ il bordo del piazzale parallelo all'Hangar Meridiana sarà delimitato da una viabilità perimetrale, avente una larghezza della sede viaria di 7,00 m, ad esclusione del lato di collegamento tra nuovo ed esistente piazzale. Il restante perimetro del piazzale sarà delimitato da una fascia antipolvere, avente una larghezza di 3.00 m;
  - ✓ le lastre in calcestruzzo di progetto (spessore 30 cm) poggeranno su un pacchetto costituito da uno strato di base in misto cementato di spessore pari a 20 cm, uno strato di fondazione in

misto stabilizzato granulometricamente di spessore pari a 60 cm, uno strato di sottofondazione in stabilizzato a calce del terreno esistente con spessore fino a 50 cm;

- ✓ la pavimentazione di piazzale del tipo flessibile sarà costituita da uno strato di usura di 4 cm di spessore, strato di collegamento (binder) di spessore di 6 cm, strato di base in conglomerato bituminoso di spessore di 20 cm, strato di fondazione in misto stabilizzato granulometricamente di spessore 40 cm, strato di sottofondazione in stabilizzato a calce del terreno esistente con spessore fino a 50 cm;
- in merito alla rete di drenaggio:
  - ✓ è prevista la realizzazione della nuova rete di drenaggio per lo scarico delle acque superficiali del nuovo piazzale, dimensionata sulla base dell'analisi statistica delle piogge con un tempo di ritorno di 10 anni;
  - ✓ è prevista la realizzazione di un impianto di disoleazione per il trattamento delle acque di prima pioggia provenienti dalle aree di piazzale, prima della immissione nell'esistente recapito finale;
  - ✓ è prevista la realizzazione di una vasca di laminazione per l'accumulo delle acque drenate prima della restituzione al canale di bonifica, essendo consentito uno scarico massimo nel canale non superiore a 6 l/s\*Ha di piazzale drenato;
  - ✓ è prevista la realizzazione dell'impianto di sollevamento delle acque necessario al raggiungimento della quota di scarico nel canale di bonifica;
  - ✓ è prevista la posa di uno strato drenante con la funzione di drenare le risalite d'acqua dovute alla presenza di un livello piezometrico uniforme posto alla profondità di circa 1,3 - 1,8 m dal p.c., da realizzare al di sotto della pavimentazione;
  - ✓ è previsto uno sbancamento fino alla quota di imposta della pavimentazione, la successiva stabilizzazione a calce di uno strato di terreno di spessore 50cm, la regolarizzazione e la realizzazione di una sagomatura a schiena d'asino, la successiva distesa di un geocomposito drenante ed infine la realizzazione della pavimentazione con strato di base in misto granulometricamente stabilizzato;
  - ✓ è previsto lo smaltimento dei rifiuti provenienti dalle attività cantieristiche secondo i dettami del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;

**VALUTATO** che per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- ✓ si tratta di un intervento di limitata entità su una struttura aeroportuale esistente, ricadente all'interno del sedime aeroportuale che non prevede alcuna modifica dell'uso del suolo esterno al sedime;
- ✓ sostanzialmente il progetto di ampliamento del Piazzale Ovest comporta una modifica della configurazione geometrica del piazzale rispetto a quanto previsto nel Piano di Sviluppo Aeroportuale; inoltre, le superfici di tale intervento risultano inferiori a quelle ipotizzate nel Masterplan ed autorizzate da decreto VIA;
- ✓ la realizzazione del progetto consentirà un miglioramento delle infrastrutture esistenti e la conformità alle normative in materia di sicurezza aeroportuale e sicurezza sul lavoro;
- ✓ la realizzazione del progetto non modifica in alcun modo le caratteristiche e le dimensioni della pista di volo e non fa aumentare gli attuali livelli di traffico;

**PRESO ATTO che**

nell'ambito della procedura ex-Art. 81 di cui al DPR n. 616/77, la Regione Toscana con nota del 22/12/2009 Prot. 331823/0.90 ha trasmesso al Provveditorato OO. PP. alla Società di gestione Aeroporto di Firenze i seguenti pareri:

- ✓ parere favorevole con prescrizioni da parte della Provincia di Firenze;
  - ✓ parere favorevole con prescrizioni da parte del Consorzio di Bonifica - Area fiorentina;
  - ✓ parere favorevole da parte della Soprintendenza per i Beni Architettonici Paesaggistici e Storici, Artistici ed Etnoantropologici;
- è stata inoltre acquisita la Conformità Urbanistica ai sensi dell'art. 81 DPR 616/77 e DPR 383/94 e s.m.i. rilasciato dal Comune di Firenze con Prot. 67906/2009-07 in data 29/12/2009;

**CONSIDERATO che** per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale e la valutazione degli impatti nella documentazione presentata sono state illustrate le variazioni in termini di impatto ambientale conseguente l'ampliamento del Piazzale Ovest e alla mutazione dello scenario infrastrutturale;

**CONSIDERATO che** per quanto riguarda la componente atmosfera:

- lo studio effettuato nell'ambito dello SIA, pur considerando livelli aerei di traffico superiori a quelli attualmente registrati, ha consentito di concludere che le condizioni di qualità dell'aria nel corso dell'esercizio dell'aeroporto sono da ritenersi soddisfacenti;
- la diminuzione del traffico aereo rispetto a quanto previsto nello SIA relativo al Masterplan 2001 - 2010 ha comportato sicuramente una riduzione in termini di impatto ambientale relativo alla componente atmosfera;
- la realizzazione degli interventi previsti di ampliamento del Piazzale Ovest determinerà esclusivamente lo spostamento di alcune sorgenti inquinanti (aeromobili in fase di parcheggio e mezzi di assistenza a terra) ma senza nessun aumento della capacità aeroportuale e quindi senza nessun carico inquinante aggiuntivo;
- la realizzazione dell'ampliamento del Piazzale Ovest non comporta criticità in corrispondenza dei ricettori più prossimi allo Stagno di Peretola (ricettori "9" e "10"), in quanto presso tali ricettori le concentrazioni previste risultano inferiori ai limiti applicati già nell'ambito degli studi dello SIA;

**CONSIDERATO che** per quanto riguarda la componente ambiente idrico:

- in seguito alla mancata realizzazione di gran parte delle opere previste dal Masterplan, l'incremento delle superfici pavimentate risulta notevolmente ridotto e di conseguenza anche i volumi di acque meteoriche e di prima pioggia potenzialmente inquinate;
- la realizzazione dell'ampliamento del Piazzale Ovest determina comunque un incremento delle superfici pavimentate rispetto allo stato attuale, ma è prevista, al riguardo, la realizzazione di una nuova rete di drenaggio per lo smaltimento delle acque di superficie del piazzale;

**CONSIDERATO che** per quanto riguarda la componente suolo e sottosuolo:

- lo studio effettuato nell'ambito dello SIA ha consentito di esaminare il territorio interessato dall'infrastruttura aeroportuale sotto il profilo geomorfologico, geolitologico ed idrogeologico, al fine di individuare gli elementi di potenziale criticità connessi con la realizzazione delle opere previste dal Masterplan;



- relativamente alla componente suolo e sottosuolo si è evidenziato che, date le caratteristiche dell'area ove sorge l'infrastruttura (terrazzo morfologico), l'attuazione del Masterplan non prevede la realizzazione di particolari scavi o riporti di terreno;
- per quanto riguarda le acque sotterranee lo studio effettuato ha evidenziato che non sono presenti particolari criticità. La realizzazione delle impermeabilizzazioni delle aree ove si svolgono operazioni aeroportuali potenzialmente pericolose, nonché la realizzazione dei sistemi di raccolta ed allontanamento delle acque esclude la possibilità di inquinamento delle acque sotterranee;
- l'impatto sulle componenti ambientali esaminate, determinato dall'ampliamento del Piazzale Ovest non risulta variato in termini peggiorativi, al contrario, la mancata realizzazione di gran parte delle opere previste dal Masterplan limita la possibilità di interazione con tali componenti;
- le opere di ampliamento del Piazzale Ovest e dei relativi sistemi di raccolta e di trattamento delle acque meteoriche rendono poco probabile la possibilità di migrazione delle sostanze inquinanti (potenzialmente presenti sui piazzali) verso le acque sotterranee;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda la componente rumore:

- in relazione alla realizzazione del nuovo piazzale aeromobili sono state seguite modellazioni previsionali utilizzando il software INM versione 7.0b realizzato da FAA;
- lo studio ha preso in considerazione esclusivamente le attività di movimentazione degli aeromobili a terra presso il nuovo Piazzale Ovest, senza considerare le attività di volo vere e proprie;
- le previsioni sono state elaborate ed espresse con riferimento ai parametri acustici definiti dalla legislazione vigente; per il calcolo del livello di valutazione aeroportuale LVA e dei parametri LAEq sono stati corretti i parametri standard INM : DNL e LAEq, per tenere conto della diversa definizione dei periodi di riferimento;
- è stata considerata, nella definizione dell'indice LVA, la penalizzazione di un fattore 10 dei voli notturni;
- l'area di studio è stata estesa su una griglia di forma quadrata, centrata sulla posizione mediana del piazzale e lato 2 km;

**VALUTATO** che per quanto riguarda la componente paesaggio e beni culturali l'ampliamento del Piazzale Ovest non prevede la realizzazione di edifici ed opere in elevazione (ad eccezione delle torri faro), non determinando pertanto modifiche del contesto paesaggistico;

**PRESO ATTO** che è stato acquisito parere favorevole al progetto da parte della Soprintendenza per i Beni Architettonici Paesaggistici e Storici, Artistici ed Etnoantropologici per le Province di Firenze, Pistoia e Prato con comunicazione del 17 novembre 2009 – Prot n° A00 – GRT 314766/0.90.20;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda la valutazione d'incidenza ecologica:

- sono stati sviluppati i livelli I e II relativi al sito Natura 2000 (Stagno di Peretola);
- la predisposizione dello studio si è basata anche sulle rilevazioni scaturite da una serie di sopralluoghi in campo iniziati nell'estate 2005 e conclusi nell'aprile 2010;
- l'area interessata dallo studio ha una superficie di circa 1045 ettari, caratterizzata da un elevato livello di antropizzazione;

- all'interno dell'area di studio sono state analizzate le componenti ambientali presenti: vegetazione, fauna, ecosistemi;
- sulla base di un'indagine bibliografica e di osservazioni dirette sul terreno sono stati individuati, per le fasi di cantiere e di esercizio, le interferenze possibili e gli impatti potenziali da analizzare sull'ambiente e sulle componenti vegetali, faunistiche ed ecosistemiche;
- sulla base delle valutazioni effettuate al Livello I e Livello II è risultato che non sussistono incidenze significative sul sito protetto "Stagno di Peretola" determinate dall'ampliamento del Piazzale Ovest. Inoltre, dato il modesto impatto, non si è reso necessario passare alle fasi successive della procedura;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda il disturbo luminoso le verifiche illuminotecniche effettuate nello studio hanno evidenziato che lungo il margine superiore del piazzale i valori di illuminamento orizzontale non superano i 25 lux nelle aree immediatamente adiacenti allo Stagno di Peretola;

**VALUTATO** che

- la diminuzione del traffico aereo registrato negli ultimi anni rispetto a quanto previsto nel Masterplan 2001/2010 ha comportato sicuramente una riduzione in termini d'impatto ambientale relativo alla componente atmosfera rispetto a quanto valutato nel SIA, in quanto l'impatto ambientale sulla componente atmosfera generato dalle attività aeronautiche è direttamente correlabile al livello di traffico in termini di voli;
- per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico, lo Stagno di Peretola sarà prevedibilmente interessato marginalmente, in misura limitata, trovandosi a nord dell'area, mentre i venti principali soffiano in direzione ovest, e le conseguenze della formazione di isole di calore sono complessivamente modeste;
- per quanto concerne l'inquinamento idrico, lo stagno di Peretola situato in prossimità del nuovo piazzale Ovest sarà potenzialmente interessato. La realizzazione, prevista nel progetto degli impianti di drenaggio e disoleazione delle acque meteoriche ed il successivo convogliamento nel canale di bonifica ridurranno in maniera considerevole il valore della matrice dell'impatto legato all'inquinamento idrico;
- il dimensionamento del suddetto sistema di drenaggio e relativa vasca di accumulo è stato comunque dimensionato per eventi con tempo di ritorno di 10 anni e non per un tempo di ritorno di 50 anni e così come previsto dal Piano generale di Bonifica approvato con D.C.R.T. n. 29 del 17 febbraio 1998.;
- lo studio d'impatto acustico, generato dall'esercizio del Piazzale Ovest di sosta aeromobili, pur partendo da ipotesi cautelative, ha dimostrato il pieno rispetto dei limiti acustici applicabili, in particolare:
  - ✓ il livello sonoro LVA all'esterno dell'intorno aeroportuale generato dalle attività aeroportuali risulterà inferiore ai 60 dB;
  - ✓ il livello LVA all'esterno del sedime aeroportuale, internamente all'intorno aeroportuale, risulterà complessivamente inferiore al limite LVA = 65 dB applicabile in zona A;
  - ✓ il contributo al livello equivalente LAEq complessivo sia in periodo diurno che in periodo notturno all'esterno dell'intorno aeroportuale risulterà ininfluente rispetto ai rispettivi limiti imposti dalla classificazione acustica comunale (classe IV);

- le analisi effettuate, con particolare riferimento alla componente “fauna flora ed ecosistema” hanno dimostrato che l’impatto dell’opera di ampliamento del piazzale, risulta sostanzialmente irrilevante rispetto a quanto rilevato in sede di VIA relativa al Masterplan;
- gli studi effettuati consentono infine di concludere che:
  - ✓ l’inquinamento idrico non rappresenta fattore di criticità in quanto è prevista la realizzazione di un sistema di drenaggio e trattamento delle acque, con eliminazione del rischio di inquinamento delle acque determinato dal dilavamento delle acque del piazzale di sosta;
  - ✓ l’inquinamento atmosferico ed acustico, stante i livelli di traffico che saranno i medesimi di quelli attuali, poiché l’intervento non incide sulla capacità della pista di volo, non registrerà variazioni significative rispetto allo stato attuale. Inoltre lo Stagno di Peretola sarà interessato marginalmente ed in misura limitata, trovandosi a nord dell’aerea di intervento mentre i venti principali soffiano in direzione Ovest;
  - ✓ le conseguenze della formazione di isole di calore non sono significative;
  - ✓ la mortalità da collisione (brid strike) in corrispondenza del piazzale aeromobili è da escludere in quanto presso il piazzale gli aeromobili si muovono a terra ed a bassa velocità ed il contesto non è tale da attirare l’avifauna;
  - ✓ il disturbo luminoso è limitato in relazione al dimensionamento ed alla posizione dei corpi illuminati (torri faro); si segnala inoltre che l’area dello stagno di Peretola è caratterizzato da una fitta vegetazione che costituisce uno schermo naturale;
  - ✓ in fase di cantiere è possibile comunque il verificarsi di stress della fauna, con possibile temporaneo allontanamento dalle fonti di emissione e quindi dalla porzione di area protetta limitrofa ad sedime. Il disturbo potrà essere comunque limitato dalla presenza della vegetazione e dovrebbe risolversi al termine della fase di realizzazione degli interventi;

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS**

#### **ESPRIME**

**parere favorevole all’esclusione dalla procedura di VIA del progetto “Aeroporto di Firenze Amerigo Vespucci - Ampliamento Piazzale Ovest sosta aeromobili” presentata da Aeroporto di Firenze – AdF S.p.A., fatti salvi i pareri, nulla osta e approvazioni delle autorità competenti per la realizzazione delle opere a condizione che si ottemperi le seguenti prescrizioni:**

1. le vasche di autocontenimento del nuovo impianto di drenaggio delle acque, tarate per un rilascio in rete di bonifica non superiore a 6 l/s per ettaro, siano dimensionate per eventi con un tempo di ritorno di 50 anni;
2. la vegetazione posta in prossimità dello Stagno di Peretola sia mantenuta nello stato attuale in modo da continuare a costituire una barriera naturale;
3. entro un anno dal completamento dei lavori sia condotta una campagna di misura post-operam atta a dimostrare la corrispondenza tra i livelli sonori previsti e quelli rilevati strumentalmente, ovvero il rispetto dei limiti di zona in prossimità dello Stagno di Peretola;
4. entro un anno dal completamento dei lavori sia condotta una campagna di misura post-operam della qualità dell’aria (CO, NO<sub>x</sub> e PM<sub>10</sub>) atta a verificare il rispetto dei limiti normativi in prossimità dello Stagno di Peretola;
5. sia limitata la dispersione luminosa verso l’alto e verso lo Stagno di Peretola;
6. dovranno essere adottate misure di mitigazione che evitano o riducano al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali e prevedano la canalizzazione e raccolta delle acque residue dei processi di

cantiere per gli opportuni smaltimenti, il controllo e smaltimento dei rifiuti liquidi e solidi e  
l'osservanza della raccolta degli oli minerali e degli altri rifiuti liquidi di tipo industriale.

L'ottemperanza delle prescrizioni dovrà essere verificata dall'ARPA Toscana.

Presidente Claudio De Rose

ASSENTE

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

ASSENTE

Dott. Renzo Baldoni

Prof. Gian Mario Baruchello

ASSENTE

Dott. Gualtiero Bellomo

ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Ing. Eugenio Bordonali

Dott. Gaetano Bordone

Dott. Andrea Borgia

Prof. Ezio Bussoletti

Andrea Borgia

Stonudelli

Ing. Rita Caroselli

ASSENTE

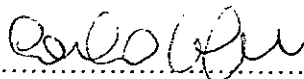
Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Laura Cobello

ASSENTE

Prof. Carlo Collivignarelli



Dott. Siro Corezzi

ASSENTE

Dott. Maurizio Croce

ASSENTE

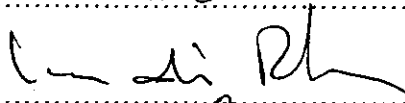
Prof.ssa Barbara Santa De Donno



Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

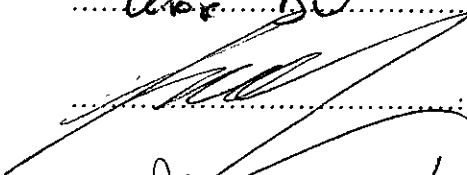
Avv. Luca Di Raimondo



Dott. Cesare Donnhauser



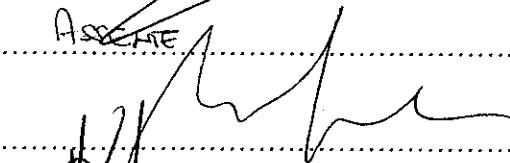
Ing. Graziano Falappa



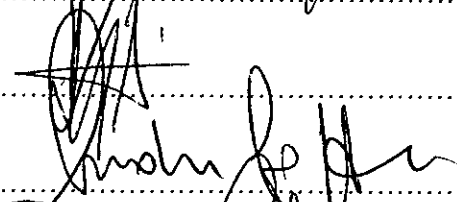
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

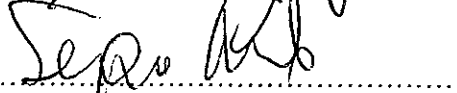
Prof. Antonio Grimaldi



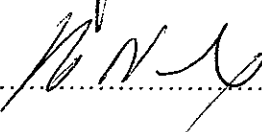
Ing. Despoina Karniadaki



Dott. Andrea Lazzari



Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo



Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Prof. Mario Manassero

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Santi Muscarà

Avv. Rocco Panetta

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

La presente copia fotostatica composta  
di N° 73 fogli è conforme al  
suo originale.  
Roma, li .....

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL PAESAGGIO  
Commissione Tecnica  
dell'Impatto Ambientale (VIA) e s.p.a.  
Il Segretario della Commissione

La presente copia è stata emessa  
in conformità con l'art. 10  
del D. Lgs. n. 152 del 1999  
e in originale  
Roma, lì \_\_\_\_\_