

**Osservatorio Ambientale**  
**Aeroporto di Firenze – Master Plan 2014-2029**

D.D. prot. n. 20 del 17 gennaio 2018 ex art. 2  
D.M. prot. n. 377 del 28 dicembre 2017

---



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

Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali

**Verbale riunione n. 11 del 10 maggio 2018**

Si è svolta il giorno 10 maggio 2018 l'undicesima riunione dell'Osservatorio Ambientale *Aeroporto di Firenze – Master Plan 2014-2029*, convocata con nota prot. n. DVA.OAAF.0010707 del 9 maggio 2018.

La riunione ha avuto inizio alle ore 16.15 presso la sede del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, presieduta dal Presidente dell'Osservatorio a cui hanno partecipato l'arch. Antonia Pasqua Recchia, il sig. Angelo Presta, l'ing. Paolo Sappino, l'ing. Roberto Vergari, l'ing. Costantino Pandolfi e dalla sede della Regione Toscana in modalità di videoconferenza il dott. Vincenzo Del Regno, il prof. Fabrizio Rossi Prodi, l'ing. Giacomo Parenti, il dott. Edo Bernini, l'ing. Giovanni Massini, l'ing. Marcello Mossa Verre e l'ing. Lorenzo Tenerani.

Per il Nucleo Tecnico hanno partecipato l'arch. Mainardi, la dott.ssa Ines Priolo, la dott.ssa Felicità Piacentini e la dott.ssa Francesca Crostarosa.

Il Presidente da lettura dell'ordine del giorno riportato di seguito:

1. Comunicazioni del Presidente;
2. Approvazione del verbale della riunione dell'Osservatorio del 3 maggio e del verbale della riunione del 12 aprile;
3. Illustrazione del Nucleo Tecnico sugli esiti dell'esame istruttorio relativo alle prescrizioni A.3 e A.4;
4. Presa d'atto della nota acquisita dall'Osservatorio “[ID\_VIP: 3841] Aeroporto di Firenze - Master Plan aeroportuale 2014-2029. Procedura di Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 9. Notifica esito istruttoria.”;
5. Illustrazione di ENAC/Toscana Aeroporti dell'Appendice alla Relazione Generale Programmatica di Ottemperanza;
6. Varie ed eventuali.

Riguardo al punto 1 e 2 l'OA approva i verbali che una volta firmati saranno pubblicati sul sito dell'OA.

Il Presidente passa al punto 3 partendo dalle osservazioni pervenute dai membri dell'OA in merito alla valutazione delle prescrizioni A.3 e A.4 sul rischio aereo, trasmesse via mail in risposta alla bozza di relazione di valutazione inviata dal NT nei giorni precedenti. In dettaglio, la prima osservazione è di tipo

giuridico-amministrativa, in quanto il rappresentante del MIT riscontra il fatto che la documentazione presentata da TA risulta essere già stata inoltrata (nota prot. 101914 del 09.10.2017) al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nell'ambito della fase transitoria di passaggio alla nuova disciplina VIA secondo quanto previsto dall'art. 23 co. 2 del D. Lgs 104/2017. A seguito dell'accoglimento dell'istanza presentata da ENAC, la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali ha richiesto alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale, di esprimersi sulla documentazione sopracitata, la quale lo ha fatto con il parere n. 2570 del 5 dicembre 2017.

All'interno del citato parere la Commissione ha preso puntualmente atto nel dettaglio di quanto riportato nei tre studi specialistici presentati dal Proponente in riferimento alla tematica del rischio di incidente aereo e relativi effetti (redatti dall'Università di Pisa, dall'Università di Bologna e dall'Università di Napoli) oggetto della verifica di ottemperanza suddetta, e valutato che la documentazione presentata è *“conforme a quanto richiesto dall'allegato VII ai punti 5 lett. d) e 9 del D.Lgs 104/2017”*, concludendo le proprie valutazioni definendo tale documentazione *“propedeutica”* all'ottemperanza di alcune prescrizioni, tra cui la A.3 e A.4 ed *“esaustiva”*. Pertanto è rimasto valido l'obbligo di redigere la documentazione richiesta dalle prescrizioni A.3 e A.4 e di presentarla all'Osservatorio per l'espletamento della procedura di verifica di ottemperanza. Ciò in quanto la Commissione ha tenuto conto del fatto che *“poiché il quadro prescrittivo del parere CTVA n. 2235/2016 [...] 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”*.

La seconda osservazione avanzata dal rappresentante del MIT si riferisce allo studio di cui al documento SIA DLGS 104/2017 GEN 07 REL 001, laddove a pag. 7 viene riportato *“La valutazione del RLP si intende come conseguenza a un incidente causato da un guasto critico durante le fasi di decollo e atterraggio di un aeromobile della famiglia Airbus 320 (A320) e/o Airbus 321 (A321)”*. Sul punto viene richiesto un chiarimento al Proponente, in modo tale da poter verificare le motivazioni poste alla base di tale scelta metodologica.

Sempre in riferimento al citato documento, lo stesso rappresentante del MIT chiede chiarimenti in merito alla distribuzione geografica della mappa del Rischio Locale Personale (RLP) (Fig. 26), concentrata nella zona nord-ovest della pista e apparentemente non rappresentativa di possibili incidenti dovuti, ad esempio, ad atterraggi lunghi, a *“riattaccate”* non correttamente eseguite in fase di atterraggio e ad altre cause. Viene richiesto, infine, un chiarimento sull'effettivo utilizzo della banca dati ENAC sugli incidenti in zona aeroportuale, che ha portato lo stesso Ente alla redazione dei vincoli nell'intorno aeroportuale. Da ultimo, viene osservato che, per rispettare più strettamente e letteralmente la prescrizione A.3, sarebbe opportuno che fosse evidenziata l'esperienza dei redattori degli studi nei campi di rispettiva attività e contributo all'interno del gruppo di lavoro, anche al fine di dimostrare di possedere *“... esperienza per la previsione del rischio degli incidenti aerei mediante modelli di calcolo”*.

In riferimento alle osservazioni avanzate dal rappresentante del MIT, ENAC chiarisce l'ambito normativo e regolamentare di applicazione dell'art. 715 del Codice della Navigazione che individua chiaramente ed univocamente lo stesso ENAC quale unica Istituzione nazionale a ciò competente e di ciò

responsabile. ENAC chiarisce, inoltre, che nell'ambito della predisposizione degli studi di cui alle verifiche di ottemperanza alle prescrizioni A.3 e A.4 si è fatto uso sia delle risultanze del modello probabilistico-stocastico che l'Ente applica, col supporto dell'Università La Sapienza di Roma, nell'ambito della standardizzata metodologia di cui all'art. 715 del Codice della Navigazione, sia del modello dinamico di tipo aeronautico appositamente implementato con l'intento di valutare non tanto la probabilità di impatto a terra di un aeromobile, quanto gli effetti sull'ambiente, sulla salute umana e sul paesaggio da questo provocati.

ENAC ha, inoltre, relazionato in merito alle motivazioni che hanno portato alla scelta dell'aeromobile di riferimento all'interno degli studi specialistici condotti, rimandando ulteriori precisazioni alla presentazione di specifici contributi da parte degli estensori degli studi.

Dopo un'ampia e approfondita discussione, per concludere l'OA richiede a TA e ad ENAC di fornire formali risposte scritte e motivazioni puntuali rispetto alle osservazioni poste.

Di seguito, l'OA chiarisce che la riunione odierna rappresentava un momento intermedio nel quale il NT avrebbe presentato i propri lavori di istruttoria e valutazione, senza implicarne alcuna valutazione da parte dei membri dell'OA, in quanto la presa visione e la valutazione della documentazione, per la complessità dei temi affrontati, richiede un tempo adeguato per un'analisi completa ed esaustiva del materiale.

In merito alla bozza di relazione di valutazione del Nucleo Tecnico, l'OA richiede inoltre di apportare le seguenti modifiche:

- a pag 28, quando si afferma *“la Relazione predisposta sia completa ed in linea con quanto prescritto”* cancellare il termine *“completa”* limitandosi ad affermare che essa è in linea con quanto prescritto;
- a pag. 45, verificare se la parte di prescrizione A4 in cui si richiede di *“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”* sia stata esaustivamente affrontata o spiegare perché non debba essere affrontata;
- a pag. 45 , verificare quanto riportato, ovvero *“il Nucleo Tecnico ritiene che la valutazione di tutti i possibili effetti domino o di amplificazione, sia stata ampiamente trattata nello studio oggetto di esame, mentre la definizione di 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, non si sia resa necessaria, viste le bassissime frequenze di accadimento degli incidenti associati al previsto esercizio aereo e considerato il fatto che questo non rappresenti e non costituisca, per gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante considerati, fattore di rischio incrementale più severo rispetto a quello già intrinsecamente proprio dei processi attuati all'interno degli stessi stabilimenti”*. In merito a tale osservazione, avanzata dal prof. Rossi Prodi in rappresentanza del MiBACT, lo stesso ritiene necessario un chiarimento volto a meglio contestualizzare il fattore di rischio incrementale correlabile ad un eventuale impatto di un aeromobile, in modo da rendere più oggettiva la valutazione che gli estensori dello studio hanno operato in merito alla non necessità di definizione di ulteriori idonee procedure di sicurezza.

Presentate tutte le osservazioni e perplessità l'OA chiede a TA ed ENAC di fornire tutte le informazioni al NT, in modo che lo stesso possa integrare la relazione di valutazione per poi esporla all'OA nel corso della prossima riunione.

Rispetto al punto 4 l'OA prende atto della nota acquisita ed informa che la CTVIA ha rilevato che: "il Proponente non ha presentato istanza per il passaggio dal regime di D.M. 161/2012 a regime di DPR 120/2017 prima della conclusione dell'Istruttoria VIA", in quanto non sussistevano le condizioni, disciplinate dall'art. 27, co. 2 del D.P.R. 120/2017, per richiedere il passaggio al regime del D.P.R. 120/2017 stesso. Pertanto, gli adempimenti in materia di terre e rocce da scavo saranno verificati dall'OA nell'ambito delle attività di verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali del Decreto VIA. Tale nota con annesso parere tecnico della CTVIA è pubblicata sul sito dell'OA in area riservata.

Prima di concludere la seduta, si passa al punto 5, ovvero all'illustrazione da parte di TA dell'appendice alla Relazione Programmatica, dove si riporta anche il cronoprogramma delle prossime attività previste. L'OA si impegna a verificare la proposta di TA e, se opportuno, ad approvarla nella prossima seduta.

Finita la presentazione, l'OA convoca la riunione per la settimana successiva nella sede di Firenze:

- Giovedì 17 maggio alle ore 16.00 presso gli uffici che saranno resi disponibili dal Comune di Firenze e che saranno comunicati.

Il Presidente chiude i lavori dell'Osservatorio alle ore 18.00, non essendovi altro da discutere.

## **Il Presidente**

Ing. Antonio Venditti

(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)