

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

PARERE N. 2
SU
AEROPORTO DI FIRENZE – MASTERPLAN 2014-2029
PRESCRIZIONE SEZ. A) N. 43

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

VISTO e CONSIDERATO il decreto VIA di compatibilità ambientale del 28 dicembre 2017 prot. n. DECRETI MINISTRO – REGISTRAZIONE 0000377 del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MiBAC), con il quale è stata determinata la compatibilità ambientale del “Masterplan 2014-2029” – Aeroporto di Firenze, presentato da ENAC, subordinatamente al rispetto di alcune condizioni ambientali;

VISTO in particolare l’articolo 2 “Verifiche di ottemperanza” del sopracitato decreto interministeriale D.M. prot. n. DECRETI MINISTRO – REGISTRAZIONE 0000377 del 28 dicembre 2017, che in ottemperanza ai pareri della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS n. 2235 del 2 dicembre 2016 (prescrizione 1), n. 2336 del 17 marzo 2017 e n. 2570 del 5 dicembre 2017, prevede l’istituzione in seno alla Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali dell’Osservatorio Ambientale “Aeroporto di Firenze – Master Plan 2014-2019”;

CONSIDERATO che ai sensi dell’articolo 2 “Verifiche di ottemperanza” del sopracitato decreto interministeriale che in ottemperanza ai pareri della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale –VIA e VAS n. 2235 del 2 dicembre 2016 (prescrizione 1), n. 2336 del 17 marzo 2017 e n. 2570 del 5 dicembre 2017, è stato istituito in seno alla Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali l’Osservatorio Ambientale denominato “Aeroporto di Firenze – Master Plan 2014-2029”;

VISTI il Decreto Direttoriale DVA.REGISTRO DECRETI.R.0000020 del 17 gennaio 2018 di istituzione dell’Osservatorio Ambientale Aeroporto di Firenze – Master Plan 2014-2029 e nomina dei componenti dell’Osservatorio medesimo e il Decreto Direttoriale DVA.REGISTRO DECRETI.R.0000037 del 25 gennaio 2018 di integrazione delle nomine dei componenti stessi;

CONSIDERATO che l’articolo 2 medesimo stabilisce che l’Osservatorio Ambientale “Aeroporto di Firenze – Master Plan 2014-2029” provvederà alla verifica dell’ottemperanza alle condizioni ambientali di cui all’articolo 1 del D.M. 377 del 28 dicembre 2017;

CONSIDERATO che il “Masterplan 2014-2029 – Aeroporto di Firenze” prevede più interventi, i quali sono caratterizzati da diverse tempistiche di attuazione e conseguentemente da un diverso dettaglio raggiunto dalla progettazione esecutiva;

PRESO ATTO che tale pianificazione delle attività è stata circostanziata in una Relazione Generale Programmatica illustrata dal Proponente nel corso della riunione del 15.02.2018 dell’Osservatorio Ambientale e che su tale pianificazione questo Osservatorio Ambientale ha espresso la propria condivisione nel corso della riunione del 22.03.2018;

VISTA la richiesta presentata dal Proponente di verifica di ottemperanza per la prescrizione Sez. A) n. 43 del Decreto VIA n. 377 del 28.12.2017 acquisita agli atti dell’OAAF con prot. DVA-OAAF-12747 del 04.06.2018;

VISTA e CONSIDERATA la documentazione trasmessa dal Proponente con nota prot. 2246-I del 1.06.2018, acquisita agli atti dell’OAAF con prot. n. DVA.OAAF.12747 del 04.06.2018 relativa alla verifica della prescrizione oggetto di esame e costituita da:

- Relazione di Ottemperanza;
- Relazione di monitoraggio chiroteri AO 2016 – redatta da NEMO Nature and Environment Management Operators srl, e a cura del Dott. Sci. Nat. Paolo Agnelli;
- Relazione di monitoraggio chiroteri AO 2017 – redatta da NEMO Nature and Environment Management Operators srl, e a cura del Dott. Sci. Nat. Paolo Agnelli;

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

- Relazione di monitoraggio chirotteri AO 2017 – ALLEGATO redatta da NEMO Nature and Environment Management Operators srl, e a cura del Dott. Sci. Nat. Paolo Agnelli;

CONSIDERATO che la prescrizione Sez. A) n. 43 richiede: “*Chirotteri - Il Proponente provvederà all'esecuzione, in fase ante operam di fase I, dell'aggiornamento del monitoraggio condotto nel luglio 2015, in modo da acquisire ulteriori ed aggiornati elementi conoscitivi di monitoraggio.*”

CONSIDERATO che, in relazione a quanto richiesto dalla prescrizione A.43, sono state ripetute le stesse indagini già effettuate nel mese di luglio 2015, nei mesi di giugno e luglio 2016, mentre nel corso del 2017, il monitoraggio è stato integrato con misurazioni effettuate anche nei mesi autunnali e si è estesa l'area di indagine e quindi il numero di edifici esaminati è aumentato;

CONSIDERATO che, per quanto riguarda il monitoraggio condotto nel mese di luglio 2015, le valutazioni finali sono le seguenti:

- la comunità chirotterologica dell'area di indagine (2 km di raggio intorno al progettato aeroporto) risulta composta da sole **5 specie** e la sua composizione è in accordo con le caratteristiche di diffusa antropizzazione di quest'area;
- tra queste, 3 specie sono considerate Vulnerabili, a livello nazionale (*Nyctalus noctula*) o regionale (*Nyctalus noctula*, *Eptesicus serotinus* e *Tadarida teniotis*). Le prime due sono legate alla presenza di aree boschive e di fatto sono presenti solo marginalmente all'area di indagine, la terza (*T. teniotis*) è una specie presente talvolta in ambienti urbani dove trova rifugio nelle fessure degli edifici più alti, in sostituzione delle fessure in rocce e falesie che sono i suoi rifugi naturali di elezione;
- la frequentazione dell'area è risultata come marginale non solo rispetto alle vicine aree naturali (stagni di Focognano e area collinare di M.te Morello), ma anche alle vicine zone urbanizzate (luci artificiali), pertanto, in via precauzionale, è stata valutata come bassa l'entità dell'impatto durante il periodo estivo, mentre trascurabile durante il periodo delle migrazioni, quando la frequentazione da parte della chirotterofauna è decisamente minore;
- le criticità emerse dallo studio si limitano a valutare impatti sui chirotteri di entità bassa o trascurabile;
- sono state individuate alcune misure di mitigazione e di compensazione che potrebbero favorire la permanenza dei chirotteri nell'area o addirittura favorire un loro aumento, ovvero:
 - come intervento di mitigazione la realizzazione di filari e di più consistenti formazioni riparie, che ha il duplice scopo di dare accesso a buone aree di foraggiamento che ora sono più difficilmente raggiungibili dai pipistrelli (come ad esempio gli stagni di Focognano), ma anche lo scopo di “incanalare” i voli notturni tenendoli a debita distanza dalla progettata area aeroportuale;
 - come intervento di compensazione la realizzazione di “griglie” e di “recinzioni” fatte in modo da permettere il normale passaggio dei pipistrelli e da impedire il passaggio non autorizzato delle persone;

CONSIDERATO che, per quanto riguarda il monitoraggio condotto nei mesi di giugno e luglio 2016, l'area di indagine e le stazioni di ascolto sono rimaste le stesse della campagna effettuata nel 2015, mentre sono state integrate le misurazioni, in quanto sono state effettuate misurazioni sia nel mese di giugno che nel mese di luglio;

CONSIDERATO e VALUTATO che i risultati della campagna di indagine 2016 relativi alla composizione della chirotterofauna, sono i seguenti:

- la comunità chirotterologica dell'area di indagine (2 km di raggio intorno al progettato aeroporto) risulta composta da 7 specie e la sua composizione percentuale è in accordo con le caratteristiche di diffusa antropizzazione di quest'area;

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

- tra queste, 3 specie sono considerate Vulnerabili, a livello nazionale (*Nyctalus noctula*) o regionale (*Nyctalus noctula*, *Eptesicus serotinus* e *Tadarida teniotis*). Le prime due sono legate alla presenza di aree boschive e di fatto sono presenti solo marginalmente all'area di indagine, la terza (*T. teniotis*) è una specie presente talvolta in ambienti urbani dove trova rifugio nelle fessure degli edifici più alti, in sostituzione delle fessure in rocce e falesie che sono i suoi rifugi naturali di elezione;

CONSIDERATO che, per quanto riguarda il monitoraggio condotto nel 2017,:

- alla consueta area di studio è stata aggiunta una zona poco a nord dei Laghi di Signa, distante 6,5 chilometri dalla attuale pista aeroportuale, con lo scopo di valutare lo stato della chiropterofauna anche in un'area dove sono previste opere di compensazione degli impatti;
- si sono ripetuti tutti i rilievi ultrasonori registrati con bat-detector effettuati nel 2015 e 2016, nei mesi primaverili/estivi (allattamento dei piccoli) e si sono aggiunti altrettanti rilievi nel periodo autunnale, con lo scopo di valutare il supporto trofico fornito dall'area di studio ai chiropteri durante l'altra fase critica dell'anno, ovvero la fase di preparazione alla migrazione, o durante il suo svolgimento, in modo da prepararsi al letargo nei mesi invernali con una sufficiente riserva di grasso;

CONSIDERATO e VALUTATO che i risultati della campagna di indagine 2017 relativi alla composizione della chiropterofauna, sono i seguenti:

- la comunità chiropterologica dell'area di indagine (2 km di raggio intorno al progettato aeroporto) risulta composta da 8 specie e la sua composizione percentuale è in accordo con le caratteristiche di diffusa antropizzazione di quest'area;
- tra queste, 3 specie sono considerate Vulnerabili, a livello nazionale (*Nyctalus noctula*) o regionale (*Nyctalus noctula*, *Eptesicus serotinus* e *Tadarida teniotis*). Le prime due sono legate alla presenza di aree boschive e di fatto sono presenti solo marginalmente all'area di indagine, la terza (*T. teniotis*) è una specie presente talvolta in ambienti urbani dove trova rifugio nelle fessure degli edifici più alti, in sostituzione delle fessure in rocce e falesie che sono i suoi rifugi naturali di elezione;

CONSIDERATO e VALUTATO che, per quanto riguarda i possibili impatti che le fasi di costruzione e di esercizio, potrebbero arrecare alla chiropterofauna, si evidenzia, per entrambe le campagne di indagini effettuate, che:

- durante i lavori di costruzione del nuovo aeroporto l'entità dei potenziali impatti generati sugli ambienti di foraggiamento varierà da bassa durante il periodo estivo a trascurabile durante il periodo primaverile ed autunnale (periodo delle migrazioni). Sui rifugi invece i potenziali effetti risultano trascurabili nel periodo tardo primaverile-estivo e nulli durante le migrazioni.
- durante la fase di esercizio l'entità dell'impatto per la perdita di aree di foraggiamento a causa del disturbo dovuto alla presenza del nuovo aeroporto è stata valutata come bassa nel periodo estivo e trascurabile in quello delle migrazioni primaverili e autunnali.
- l'impatto per la perdita o per lo spostamento dei corridoi di volo dovuto al funzionamento dell'impianto è stato valutato precauzionalmente basso sia nel periodo estivo che durante i periodi migratori.
- in merito al rischio di collisione con gli aeromobili, nonostante tale rischio sia di difficile valutazione per la mancanza di più approfondite conoscenze sui chiropteri italiani e tenendo in considerazione le specie rilevate nell'area e la loro ecologia, i dati di frequenza (passaggi) raccolti nell'area di studio, le ipotizzabili rotte migratorie seguite dagli esemplari e applicando un prudente principio di precauzione che tenga conto anche del basso tasso riproduttivo di questi animali, si può affermare che l'entità del potenziale impatto può variare da trascurabile nei periodi maggio-agosto e novembre-febbraio a bassa nel periodo primaverile (marzo-aprile) ed autunnale (settembre-ottobre);

VALUTATO che la documentazione fornita dal Proponente è coerente con quanto prescritto;

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

VALUTATO che il monitoraggio è stato implementato e dato atto che risultano sostanzialmente riconfermate le valutazioni espresse a seguito dei rilievi eseguiti nel 2015, nel 2016 e nel 2017.

Nei termini e nel rispetto di quanto sopra premesso, esaminato e considerato

RITIENE

la prescrizione A.43 del decreto di Compatibilità Ambientale DEC/VIA-2017-377 del 28.12.2017 **ottemperata;**

per l'Osservatorio il Presidente

Ing. Antonio VENDITTI

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