

Convegno sulla Nuova Direttiva VIA
D.Lgs.16/06/2017 n.104

**«Caso applicativo: Master Plan 2014-2029
AEROPORTO AMERIGO VESPUCCI FIRENZE»**

Ing. Francesca Tamburini
Responsabile Tecnico Area Costruzioni e Infrastrutture

Roma, 16 Maggio 2018

ambiente sc opera da **oltre 30 anni** nel campo delle tematiche ambientali e supporta importanti stazioni appaltanti nell'ambito della predisposizione di studi di VIA, VAS, relazioni paesaggistiche e studi di incidenza inerenti diverse tipologie di **opere infrastrutturali** quali **ferrovie, strade, autostrade, porti e aeroporti**.

In riferimento alla **nuova disciplina VIA**, recata dal D.Lgs. 104/2017 in recepimento della direttiva 2014/52/UE, ambiente sc ha avuto l'opportunità di seguire gli studi relativi al **primo caso di opera la cui procedura VIA è stata avviata ai sensi della previgente versione del D.Lgs. 152/2006 e si è conclusa ai sensi della nuova normativa: il Masterplan 2014-2029 dell'aeroporto di Firenze.**



ambiente sc ha supportato il Gestore Aeroportuale Toscana Aeroporti nella predisposizione dell'intero Studio di Impatto Ambientale e dei relativi studi specialistici, grazie al lavoro di un **team multidisciplinare** composto da ingegneri ambientali, ingegneri civili, biologi, architetti, geologi.

A valle della positiva conclusione del procedimento VIA, **ambiente sc continua a supportare Toscana Aeroporti** per la predisposizione di studi specialistici ambientali (PAC, PUT, SGA, ecc.), di taluni progetti esecutivi e per l'esecuzione di parte dei monitoraggi ambientali.

Il nuovo Masterplan Aeroportuale definisce, su una **scala temporale di lungo periodo**, gli interventi strutturali e funzionali necessari allo **sviluppo e all'ammodernamento dell'intero sistema aeroportuale**. Si tratta di un **insieme di opere ed interventi** con diversa funzione ed orizzonte temporale di attuazione, tutti sinergicamente finalizzati a:

- ❑ **Superare gli attuali fattori di limitazione dell'operatività aeroportuale;**
- ❑ **Soddisfare la prevista domanda di traffico**
- ❑ **Soddisfare elevati livelli di sicurezza operativa;**
- ❑ **Garantire uno sviluppo aeroportuale sostenibile e ben integrato nel contesto territoriale, paesaggistico, idrogeologico, naturalistico e ambientale di inserimento**

Master Plan 2014-2029 AEREOPORTO AMERIGO VESPUCCI FIRENZE»



Le Sedi: ROMA MILANO FIRENZE



CARRARA
Via Frassina, 21
Tel. 0585.855624
Fax 0585.855617

Le principali fasi del procedimento VIA del Masterplan 2014-2029 dell'Aeroporto di Firenze

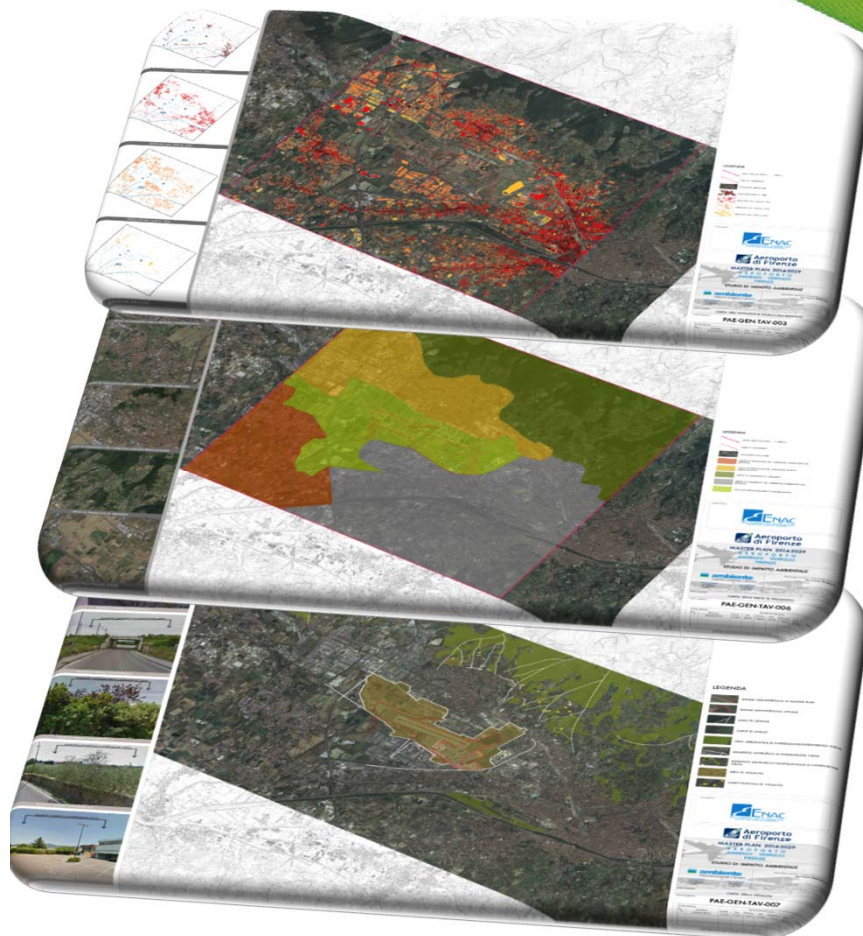
A **marzo 2015** l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) ha richiesto al MATTM l'avvio del procedimento di VIA, comprensivo di Valutazione di Incidenza.

Nel mese di **luglio 2015** il MATTM ha formulato al Proponente la richiesta di integrazioni. La documentazione integrativa è stata depositata da ENAC a **settembre 2015**, con successiva parziale integrazione nel **novembre 2015**.

Nel **dicembre 2016** la Commissione Tecnica VIA-VAS ha espresso il suo primo parere, successivamente integrato con altri chiarimenti nel **marzo** e nel **giugno 2017**.

A **luglio 2017**, dopo l'emanazione del D.Lgs. 104/2017, ENAC ha avviato nuove interlocuzioni col MATTM finalizzate a definire le modalità di adesione alla nuova normativa.

Ad **ottobre 2017** il Proponente ha depositato ulteriore documentazione, valutata dalla Commissione con parere del **dicembre 2017**.



Dettaglio delle ultime fasi del procedimento VIA – Adesione alla nuova disciplina recata dal D.Lgs 104/2017

In data 21/07/2017 è entrato in vigore il D.lgs. n.104 di «attuazione della Direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della Legge 9 luglio 2015, n.114», che apporta modifiche al D.lgs. 152/2006 in materia di valutazione di impatto ambientale.



Nel settembre 2017, a valle della conclusione del procedimento di consultazione di cui all’articolo 20, c.1 del D.Lgs.152/2006, modificato dal D.Lgs.104/2017, **ENAC ha presentato istanza** ai sensi dell’articolo 23,c.2, del D.lgs. 104/2017 **per chiedere l’applicazione al procedimento VIA ancora in corso della disciplina recata dalla nuova normativa.**



La Direzione Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali – **DVA del MATTM** ha ritenuto di poter accogliere l’istanza di ENAC e **ha disposto**, ai sensi dell’articolo 23,C2 del D.lgs. 104/2017, **l’applicazione al procedimento della disciplina recata dal D.lgs. 104/2017**, indicando al proponente la necessità di acquisizione delle **integrazioni documentali** così come definite in seno alla fase di consultazione precedentemente istruita.



II DECRETO VIA (D.M. 377 del 28/12/2017) ha sancito la compatibilità ambientale del progetto, ai sensi della nuova disciplina VIA

Dettaglio relativo alle integrazioni documentali richieste dal MATTM per l'adesione alla nuova disciplina VIA

La fase di consultazione col MATTM ha definito la necessità di acquisizione di:

1. ***Appendice al PMA su organizzazione e risorse tecnico economiche***
2. ***Report di approfondimento relativo alle demolizioni previste in progetto e ai correlati impatti ambientali***
3. ***Report di approfondimento circa l'impatto potenzialmente generato dal progetto sul clima e la vulnerabilità del progetto al cambiamento climatico***
4. ***Report di definizione delle azioni di prevenzione degli impatti***
5. ***Report di previsione della probabile evoluzione delle componenti ambientali in assenza del progetto***
6. ***Report di definizione del Patrimonio agroalimentare e valutazione degli impatti potenzialmente generati dal Masterplan***
7. ***Report di valutazione dei potenziali effetti indotti da possibili incidenti aeronautici sulle componenti salute, ambiente, paesaggio e beni culturali***

Appendice al PMA su organizzazione e risorse tecnico-economiche

Lo scopo dell'Appendice è quello di supportare il PMA già presentato unitamente al SIA con specifici dettagli relativi alla struttura organizzativa del monitoraggio, alle responsabilità e alle risorse necessarie per la sua realizzazione e gestione.

Monitoraggio ambientale (MA):

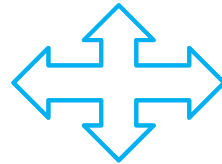
Verifica in modo «diretto» e «strumentale» la tipologia, l'entità e la durata degli impatti ambientali che si originano nel corso della costruzione e dell'esercizio dell'opera.

Target oriented

Sistema di gestione ambientale (SGA):

Strumento di costante verifica e controllo del rispetto della normativa ambientale, delle procedure ambientali, della minimizzazione dei consumi di materie prime/risorse naturali, della sostenibilità del cantiere e dell'esercizio aeroportuale.

Source oriented



Strumenti dinamici ed efficaci di controllo ambientale, sia in fase di progetto, sia in fase realizzativa, sia in fase di gestione ed esercizio delle nuove opere



Se implementati **congiuntamente** uniscono la fase di **indagine conoscitiva** dell'uno (MA) alla fase di **verifica, applicazione e correzione** dell'altro (SGA)

Il nuovo approccio alla gestione integrata dei controlli e monitoraggi ambientali proposto da Toscana Aeroporti

Piano di monitoraggio ambientale (PMA)

prioritariamente orientato ai ricettori degli impatti generati in fase di cantiere e di esercizio dell'infrastruttura, ne registra l'andamento temporale

Piano di monitoraggio degli ambienti di lavoro (PMAL)

periodiche misurazioni di accertamento strumentale degli ambienti di lavoro, ne verificano la conformità ai vigenti standard in materia di igiene e sicurezza dei luoghi di lavoro (D.Lgs. 81/2008)

Piano di controllo ambientale (PCA)

strumento operativo di supporto al SGA, focalizzato sulla sorgente dell'impatto, ne verifica la conformità rispetto a norme e autorizzazioni. Spesso orientato al controllo diretto della gestione rifiuti e terre da scavo

Gestione del rumore aeroportuale in fase di esercizio ai sensi del D.M. 31.10.1997 (commissione aeroportuale)

Piano di monitoraggio e controllo ambientale (PMCA) o Piano Integrato di monitoraggio ambientale

Le Sedi: ROMA MILANO FIRENZE

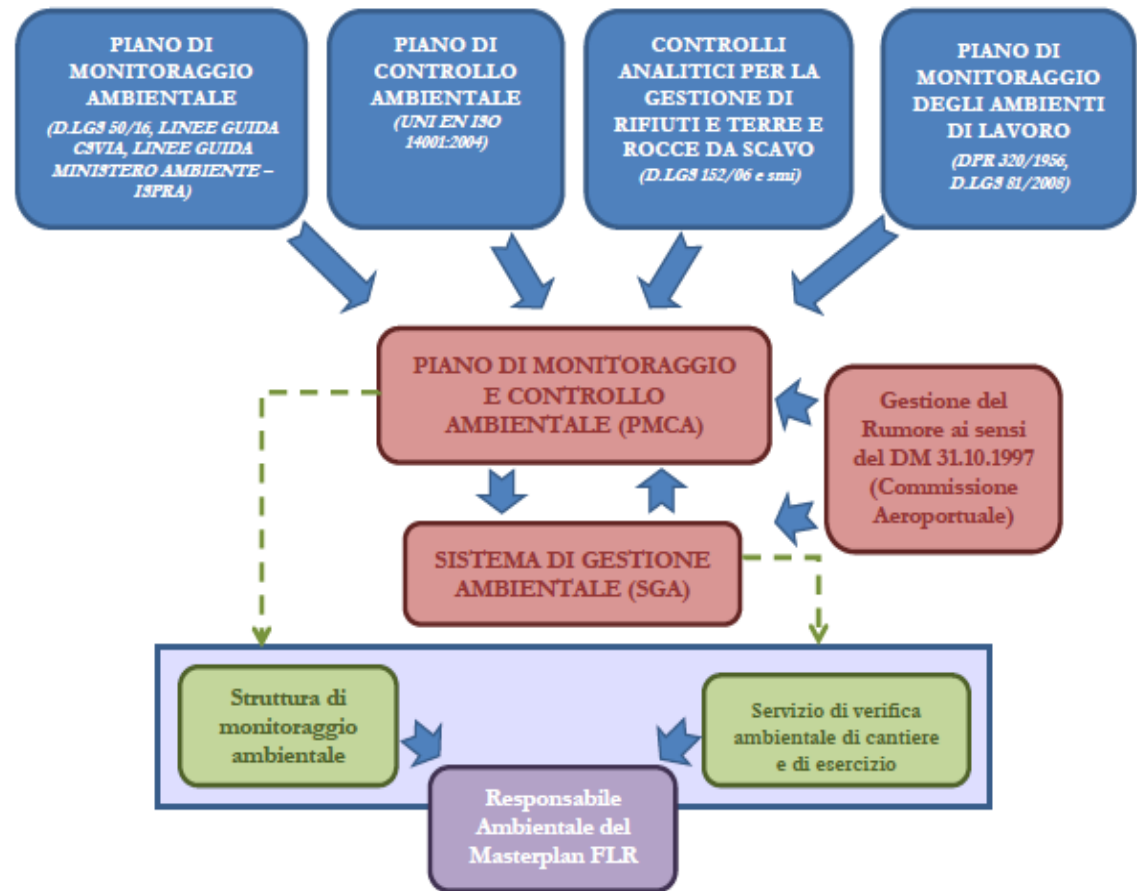


CARRARA
Via Frassina, 21
Tel. 0585.855624
Fax 0585.855617

Organizzazione del Gruppo di Lavoro di Monitoraggio Ambientale

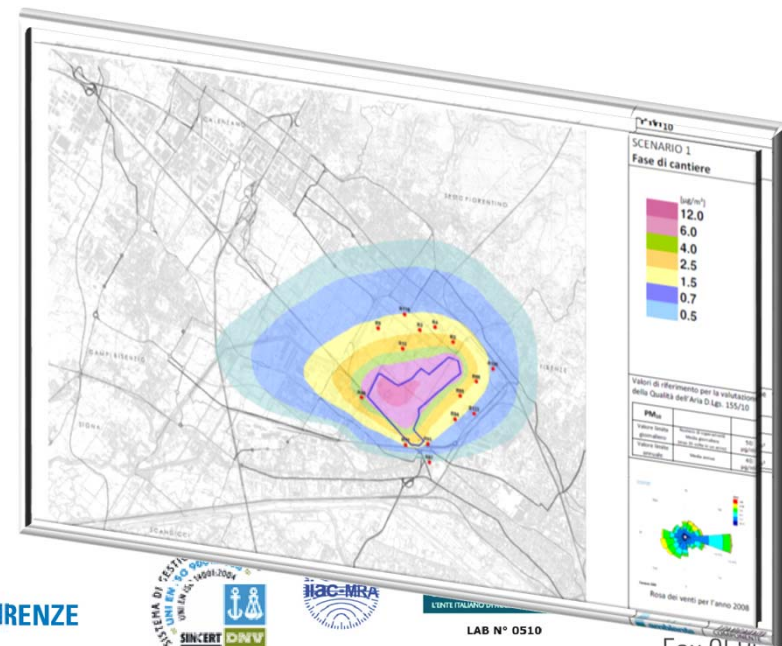
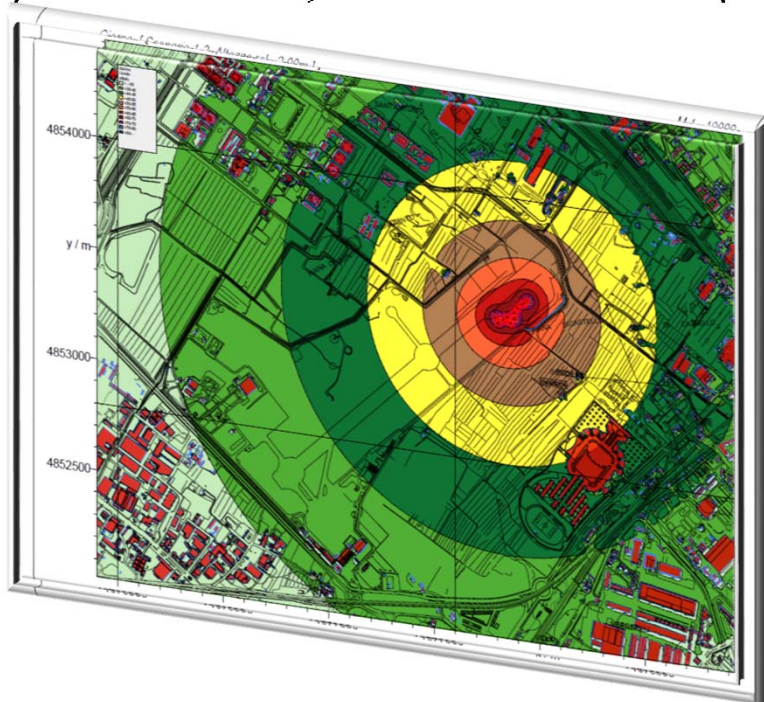
Per garantire omogeneità, congruenza, confrontabilità di dati, misure e metodiche, tutte le misurazioni e indagini di PMCA sono eseguite da un **unico soggetto tecnico qualificato, altamente multidisciplinare, con professionalità e qualificazioni specifiche, integrate e messe a sistema** all'interno di un **unico gruppo di lavoro (GLMA)** strettamente **interconnesso** con gli operatori del **SGA** e, in fase di cantiere, con la **DL** e l'**Alta Sorveglianza**.

Il **Responsabile Ambientale** di Sistema di Gestione Ambientale (di cantiere e di esercizio) coincide con il Responsabile Ambientale di Monitoraggio Ambientale.



Report di approfondimento relativo alle demolizioni previste in progetto e ai correlati impatti ambientali:

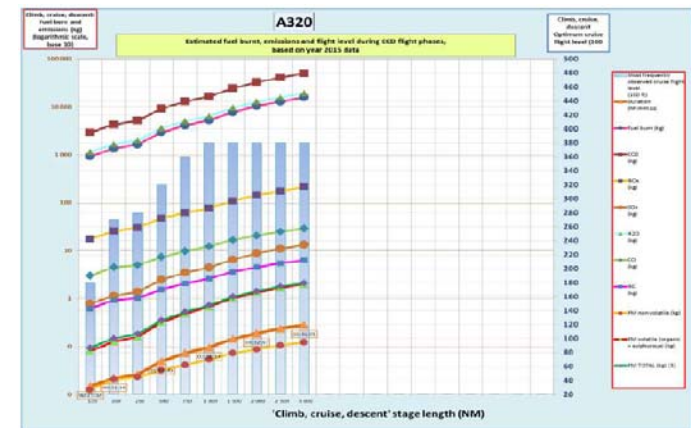
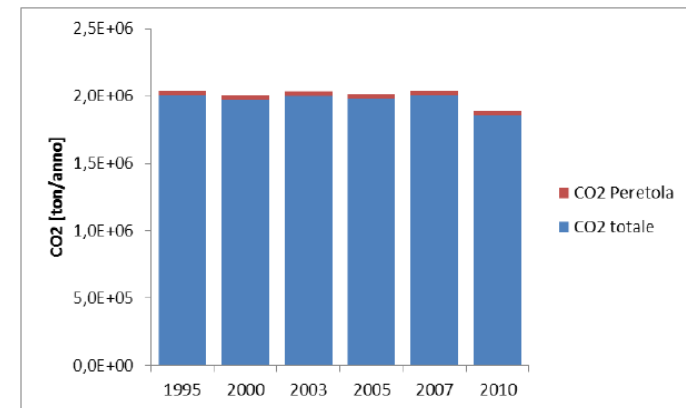
approfondimento tecnico-ambientale focalizzato esclusivamente sui lavori di demolizione previsti in progetto. Tutti gli elementi oggetto di demolizione/rimozione sono stati **identificati, schedati e quantificati**. Il report è articolato in **2 principali sezioni**, l'una a prevalente carattere **tecnico-progettuale**, con descrizione e localizzazione dei manufatti da demolire, descrizione delle lavorazioni e relative fasi temporali, l'altra a prevalente carattere **ambientale**, contenente l'identificazione dei fattori di impatto, la quantificazione (modellistica) degli impatti (polveri, inquinanti, rumore), la descrizione delle più opportune mitigazioni.



Report di approfondimento sull'impatto potenzialmente generato dal progetto sul clima e sulla vulnerabilità al cambiamento climatico:

Il Report, predisposto dall'Università di Pisa, contiene:

- una prima sezione di **quantificazione delle emissioni di gas climalteranti** correlate al previsto esercizio aeroportuale e di **valutazione del relativo contributo rispetto alle emissioni di area vasta** desumibili dai dati di Inventario Regionale
- una seconda sezione di applicazione della metodologia **Life Cycle Assessment – LCA** che ha consentito, tra l'altro, **analisi comparative** fra il caso del Masterplan di Firenze e quello di **altri scali aeroportuali simili**.



Report di definizione delle azioni di prevenzione degli impatti:

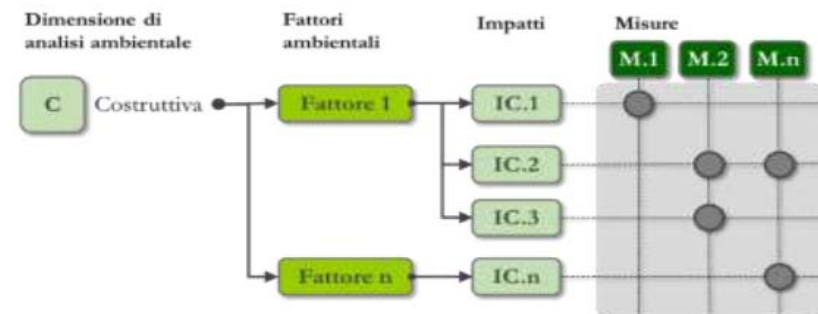
«Il concetto di prevenzione si sostanzia nell'integrazione della dimensione ambientale all'interno del processo di progettazione di un'opera.

L'interazione tra la sfera progettuale e quella ambientale, ossia tra l'ambito delle scelte progettuali e quello dell'analisi degli effetti ambientali non si esplica secondo un rapporto univoco.

L'analisi ambientale del Masterplan aeroportuale è stata ripercorsa riconsiderando il progetto nelle sue dimensioni:

- ✓ **costruttiva: «opera come costruzione»**
- ✓ **fisica: «opera come manufatto»**
- ✓ **operativa: «opera come esercizio»**

Tutte le **misure, accorgimenti, scelte e alternative** attuate per evitare/prevenire le diverse tipologie di impatto sono state sistemizzate secondo questo schema.

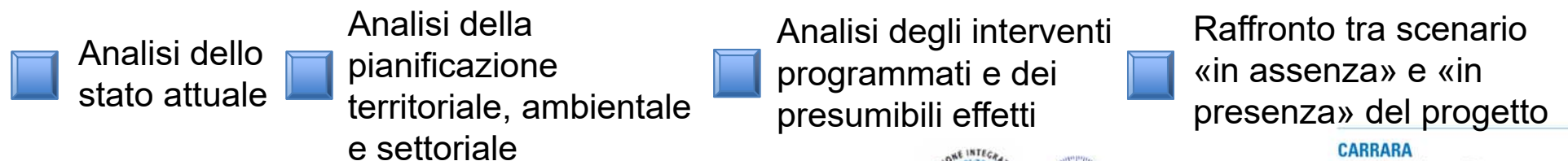


Report di previsione della probabile evoluzione delle componenti ambientali in assenza del progetto

La condizione futura di “*mancata attuazione del progetto*” viene **intesa nell’accezione di evoluzione del contesto territoriale e ambientale di interesse senza gli effetti, diretti e indiretti, di trasformazione potenzialmente indotti dal progetto**, ma in coerenza ed attuazione delle dinamiche, scelte e previsioni note della pianificazione e programmazione urbanistica, territoriale, infrastrutturale ed ambientale.

Scopo del Report è quello di ipotizzare l’evoluzione dell’ambiente indipendentemente dall’attuazione del progetto, in modo da consentire, tra l’altro, il raffronto fra lo scenario futuro di evoluzione «libera» e lo scenario futuro «di progetto».

Le componenti ambientali trattate sono quelle risultate maggiormente significative per lo specifico caso, sia per le particolarità del progetto, sia per le caratteristiche del contesto ambientale e territoriale di inserimento: atmosfera e qualità dell’aria, rumore, ambiente idrico, paesaggio, componenti biotiche e biodiversità

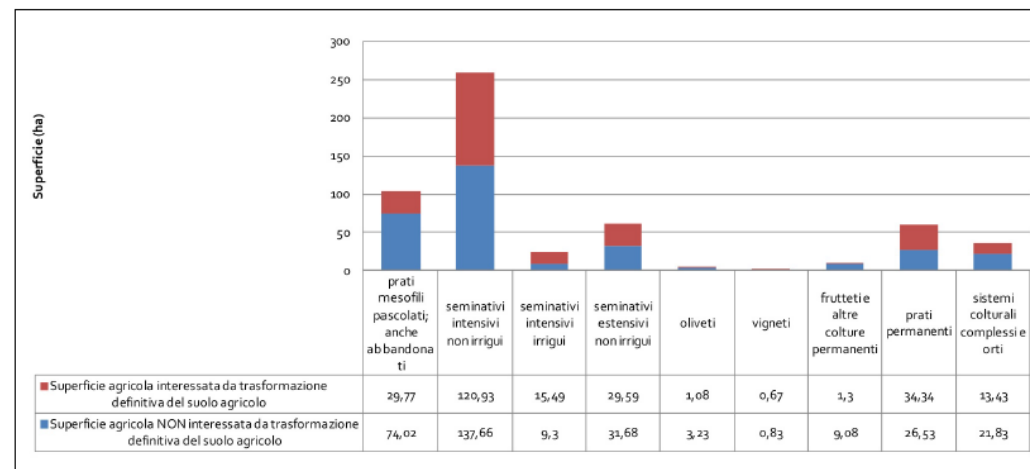


Report di definizione del Patrimonio agroalimentare e valutazione degli impatti potenzialmente generati dal Masterplan

- Fase 1: Studio cartografico
- Fase 2: Verifiche agronomiche di campo e interlocuzioni con gli attori diretti
- Fase 3: Sistematizzazione dei dati raccolti e predisposizione della carta del patrimonio agroalimentare
- Fase 4: Esame dei dati, **qualificazione della risorsa agroalimentare interferita, quantificazione degli impatti**



Le Interferenze dirette: la trasformazione definitiva di suolo agricolo



Report di valutazione dei potenziali rischi indotti dall'esercizio aeronautico su salute umana, patrimonio culturale, paesaggio, ambiente e stabilimenti industriali in direttiva «Seveso»

Lo studio, **supervisionato da ENAC**, è stato condotto dalle Università Federico II di Napoli, della Campania, di Bologna e di Pisa, in stretta collaborazione con l'Università La Sapienza di Roma che supporta ENAC nella predisposizione degli studi specialistici di rischio previsti dal Codice della Navigazione, art. 715.

Si tratta del **primo caso a livello nazionale**, e presumibilmente internazionale, in cui gli **studi di carattere probabilistico e statistico** che ENAC esegue in applicazione delle disposizioni del Codice della Navigazione sono stati **integrati con approccio di carattere aeronautico dinamico, chimico ed ambientale** al fine di verificare gli effetti indotti sul territorio da possibili incidenti aerei.

Il modello dinamico di tipo aeronautico, calibrato e interrelato col tradizionale e consolidato modello probabilistico/stocastico, ha fornito le condizioni chimico-fisiche di possibili tipologie di crash aereo che, a loro volta, hanno rappresentato l'input di successive applicazioni di modellistica chimica di esplosione/incendio, di effetto domino su impianti industriali, diffusionale in atmosfera, di trasporto idrodinamico e di percolazione nel terreno.

L'approccio multidisciplinare ha consentito la **completa definizione del quadro di potenziale impatto** e la **valutazione di tutte le correlate conseguenze**.

Aspetti tecnici di miglioramento introdotti dalla nuova disciplina VIA rispetto alla precedente

- ✓ La nuova definizione dei fattori ambientali introdotta dalla normativa consente un'**analisi** ancora **più esaustiva e completa dell'ambiente**, inteso quale «sistema» di detti fattori
- ✓ L'esplicitazione della salute umana, della popolazione e della biodiversità fra i fattori ambientali **incrementa l'attenzione** posta dalla procedura VIA ai **«sistemi biotici»**
- ✓ Il riferimento al patrimonio agroalimentare, ai beni materiali e al patrimonio culturale introducono una **più efficace attenzione alle «azioni antropiche» sull'ambiente e sul territorio;**
- ✓ L'estensione delle analisi non solo agli interventi di mitigazione e compensazione, ma anche alle **azioni di prevenzione** rende maggiormente esplicita ed efficace la **fase di definizione «ex-ante» del progetto** e delle relative condizioni di inserimento ambientale e territoriale;
- ✓ L'introduzione della verifica circa la possibile evoluzione dell'ambiente in assenza del progetto **rafforza la sezione del SIA relativa all'analisi delle alternative**. Congiuntamente con l'esigenza di definizione delle azioni di prevenzione sopra indicate, la norma mira a rendere **più esplicita ed efficace la prima fase di macro-definizione del progetto, strategica per il suo successivo sviluppo e dettaglio;**
- ✓ La specifica attenzione rivolta dalla normativa agli effetti dovuti a **possibili incidenti e/o a calamità naturali** induce a non limitare le valutazioni ambientali al solo esercizio in condizioni standard del progetto, prevedendo fin da subito **possibili azioni di mitigazione e intervento che, diversamente, potrebbero essere lasciate a scelte estemporanee ed emergenziali non adeguatamente definite, valutate e condivise preventivamente.**

Aspetti generali di miglioramento introdotti dalla nuova disciplina VIA rispetto alla precedente

- ✓ **Tempi più rapidi e certi** per la valutazione ambientale dei progetti
- ✓ **Innalzamento** dei livelli di **tutela ambientale**
- ✓ Fattivo contributo allo **sblocco del potenziale derivante dagli investimenti** in opere, infrastrutture e impianti, in modo da **rilanciare concretamente la crescita sostenibile**
- ✓ Introduzione di **regole omogenee su tutto il territorio nazionale** attraverso la rimodulazione delle competenze delle Regioni e la **razionalizzazione della suddivisione delle competenza amministrative tra Stato e Regioni**
- ✓ Introduzione e codificazione degli **Osservatori Ambientali**, atti a rendere più rapida, certa, efficace e trasparente la complessa fase delle verifiche di ottemperanza



GRAZIE PER L'ATTENZIONE

Le Sedi: ROMA MILANO FIRENZE



CARRARA
Via Frassina, 21
Tel. 0585.855624
Fax 0585.855617