

Firenze, 18 giugno 2024

Al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica,  
Direzione Generale Valutazioni Ambientali,  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 Roma

per PEC: [va@pec.mite.gov.it](mailto:va@pec.mite.gov.it)

**Oggetto:** Project Review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze – Osservazioni nella fase di consultazione VAS e procedimento di VIA, così come previsto per il procedimento di VIA integrata dalla VAS ai sensi dell'art.6 comma 3-ter del D.Lgs. 152/2006

**Codice procedura (ID\_VIP):** 9900

Con la presente, i sottoscritti Ing. **Giuseppe Lobalsamo**, [redacted], in qualità di legale rappresentante della NUOVE INIZIATIVE TOSCANE S.R.L., con sede legale in Firenze, Via Lorenzo il Magnifico, 1, c.f. 06630860150 e geom. **Andrea Bottinelli**, [redacted], in qualità di legale rappresentante del "CONSORZIO PER L'ATTUAZIONE DEL PIANO URBANISTICO ESECUTIVO DI CASTELLO IN COMUNE DI FIRENZE", o, in forma abbreviata, "Consorzio Castello" con sede legale in Firenze, Via Lorenzo il Magnifico, 1, c.f.05009620484,

in relazione al "Project Review" del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'Aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze, oggetto del procedimento integrato di VIA e VAS attivato presso Codesto Spett.le Ministero,

ritengono opportuno presentare le seguenti

### OSSERVAZIONI

\*

#### Il Piano Urbanistico Esecutivo dell'area di Castello nel Comune di Firenze

L'area di Castello è stata individuata dal Comune di Firenze, sin dal PRG approvato nel 1962, come destinata all'espansione e razionalizzazione degli interventi strutturali e infrastrutturali del territorio metropolitano. Questa vocazione ha visto il susseguirsi di previsioni urbanistiche più volte confermate e concretizzatesi, nel 1997, attraverso una variante generale del PRG (approvata dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 385 del 2 dicembre 1997 e successiva presa d'atto del Consiglio Comunale di Firenze mediante la deliberazione n. 141 del 9 febbraio 1998).

L'area era individuata come zona C, sottozona C1.1, di trasformazione urbanistica e di nuovo impianto, soggetta a Piano Urbanistico Esecutivo (PUE) di iniziativa pubblica (ex art. 35.5 delle NTA del PRG), a seguito dell'accordo di programma stipulato il 20 agosto 1996 tra la Regione, il Comune, la Provincia di Firenze e il Ministero dei Lavori Pubblici e il Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri in base al quale, tra l'altro, il Comune si impegnava a redigere un programma direttore per il coordinamento degli interventi per l'urbanizzazione della Piana di Castello.

Il PUE di Castello è stato originariamente approvato con accordo di programma in data 28 maggio 1999 sottoscritto da tutti i soggetti interessati e prevedeva la costruzione di 181.000 mq di superficie utile lorda per funzioni pubbliche e di 259.000 mq per funzioni private (suddivise in 125.000 mq direzionali; 70.000 mq residenziali; 42.000 mq commerciali; 22.000 ricettivi).

In attuazione delle previsioni del PUE di Castello, la Società NIT s.r.l. (proprietaria della quasi totalità delle aree incluse nel piano: 170 ettari circa) e il Consorzio per l'attuazione del PUE di Castello (d'ora in avanti "Consorzio Castello", costituito ai sensi degli artt. 2602 e ss. del codice civile e dell'art. 23 della legge n. 1150 del 1942 tra i proprietari delle aree incluse nel perimetro del PUE) hanno sottoscritto, con il Comune di Firenze, una prima convenzione urbanistica in data 31 gennaio 2000, in forza della quale sono state prestate garanzie fideiussorie per oneri di urbanizzazione primaria e secondaria e sono state cedute gratuitamente al Comune le aree necessarie per la realizzazione della Scuola dei Marescialli dei Carabinieri per una superficie di 222.084 mq, oltre a 6.890 mq di aree espropriate per la medesima destinazione.

A seguito di una **prima variante al PUE di Castello** adottata dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 29/47 del 22.3.2004 e definitivamente approvata con deliberazione n. 9/955 del 17.1.2005, è stata stipulata una seconda convenzione urbanistica in data 18 aprile 2005, in sostituzione della precedente convenzione del 2000, in conseguenza della quale i ricorrenti hanno provveduto all'ulteriore cessione di aree destinate a opere di urbanizzazione e alla realizzazione del corridoio infrastrutturale previsto dal piano.

Il Comune di Firenze ha confermato le previsioni e i diritti volumetrici del PUE di Castello sia nel Piano Strutturale approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 36 del 22 giugno 2011, sia nel successivo Regolamento Urbanistico approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 25 del 2 aprile 2015.

Con successiva deliberazione G.C. n. 2018/G/00513 del 6 novembre 2018 il Comune di Firenze ha approvato una **seconda variante al PUE di Castello**.

La disciplina di tale seconda variante al PUE di Castello è stata confermata dal nuovo Piano Strutturale e dal nuovo Piano Operativo adottati dal Comune di Firenze con la delibera del Consiglio Comunale n. 6 del 13 marzo 2023 e approvati con delibera del Consiglio Comunale n. 20 del 27 marzo 2024.

NIT e il Consorzio Castello hanno sottoscritto, in data 28 dicembre 2023, la convenzione urbanistica attuativa della seconda variante al PUE di Castello per atto Notaio Stefano Spinelli (Repertorio n. 8.011; Raccolta n. 5.863), nella quale si confermano gli obblighi delle parti, in continuità con quelli assunti nelle precedenti convenzioni del 2000 e 2005.

\*

### **Il "Project Review" del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'Aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze**

Il "Project Review" del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'Aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze (d'ora innanzi "*Masterplan Aeroportuale 2035*"), tiene espressamente conto della presenza delle previsioni urbanistiche dettate dall'Amministrazione comunale per il Piano Urbanistico Esecutivo di iniziativa pubblica, oggetto della citata convenzione del 28 dicembre 2023, che dà seguito alle precedenti convenzioni attuative del Piano del 2000 e del 2005.

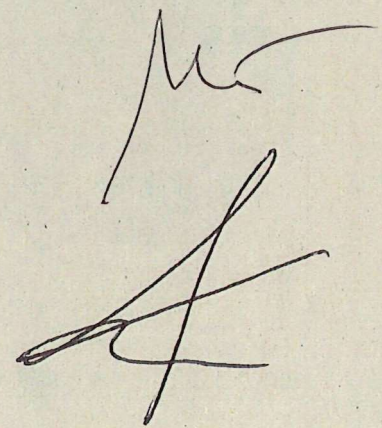
Si tratta – come detto – di una pianificazione urbanistica esecutiva vigente e recepita negli strumenti urbanistici (Piano Strutturale e Piano Operativo) del Comune di Firenze, nella quale sono previsti diritti edificatori a fronte di rilevanti impegni di realizzazione di opere e cessione di aree di notevole impegno economico.

Nella Relazione generale di Masterplan, nella Relazione di inquadramento urbanistico, nell'Analisi degli aspetti ambientali allegati al Progetto, sottoposto adesso alla procedura di VIA e VAS, si dà atto di aver definito la proposta di Masterplan Aeroportuale, tenendo in adeguata considerazione le previsioni di cui al vigente PUE di Castello.

In particolare, in tali documenti si manifesta la volontà di effettuare un *“contenimento planimetrico dell'area dedicata al nuovo terminal di aviazione finalizzato ad eliminare ogni interferenza con lotti edificabili afferenti al Piano Urbanistico Esecutivo PUE di Castello”*, precisando che *“la nuova revisione progettuale lascia del tutto intaccato il lotto di PUE destinato a funzioni commerciali e ricettive”* (v. pag. 262 della Relazione Generale di Masterplan); precisando anche che *la nuova revisione progettuale mira a contenere l'impatto sugli ambiti territoriali disciplinati dal vigente PUE di Castello e, soprattutto, a fare salve le superfici afferenti ai lotti edificabili del medesimo PUE vigente. Da ciò è derivata una rimodulazione (in diminuzione) delle aree interessate dalla realizzazione del nuovo Terminal, del tutto esterno al lotto di PUE avente destinazioni d'uso commerciale e ricettiva. Anche l'accessibilità al Terminal è stata adeguata rendendola coerente con le previsioni di urbanizzazione ed infrastrutturazione incluse nel medesimo PUE, prevedendo l'accesso e l'uscita dal ramo viario di progetto che si stacca da Viale XI Agosto”* (pag. 267 della Relazione Generale di Masterplan).

A fronte di tali premesse, dai documenti del Masterplan risultano invece gravi interferenze con le previsioni ed i diritti edificatori definiti dal PUE di Castello.

In relazione a ciascuna di tali interferenze – che contraddicono le premesse del Progetto e che non risultano ammissibili – occorrono chiarimenti e modifiche alle previsioni del “Masterplan Aeroportuale 2035”, per la parte in cui incidono negativamente sui diritti edificatori acquisiti, in relazione al PUE di Castello, anche sulla base delle convenzioni urbanistiche stipulate dal Consorzio Castello e dalla società NIT con il Comune di Firenze. Nelle seguenti osservazioni si richiedono i chiarimenti e le modifiche anche progettuali, per superare le interferenze che vengono contraddittoriamente segnalate nel progetto di Masterplan.

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes. The signature is located in the lower right quadrant of the page.

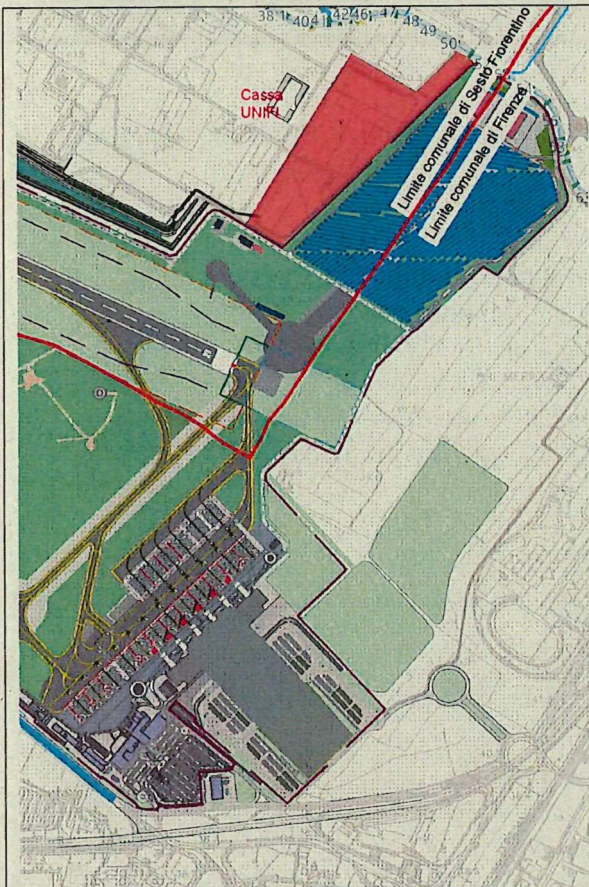
## Osservazioni

1. definizione dei limiti e consistenza dell'intervento del masterplan 2035;
2. compensazione della riduzione di superficie del parco urbano;
3. compensazione delle volumetrie del nuovo terminal;
4. limitazione all'edificabilità del PUE determinata dalle aree di rischio;
5. fattibilità degli interventi idraulici;
6. interferenza delle opere esterne al perimetro d'intervento del Masterplan 2035;
7. approfondimenti in merito alla compatibilità acustica con l'attuazione del PUE Castello.

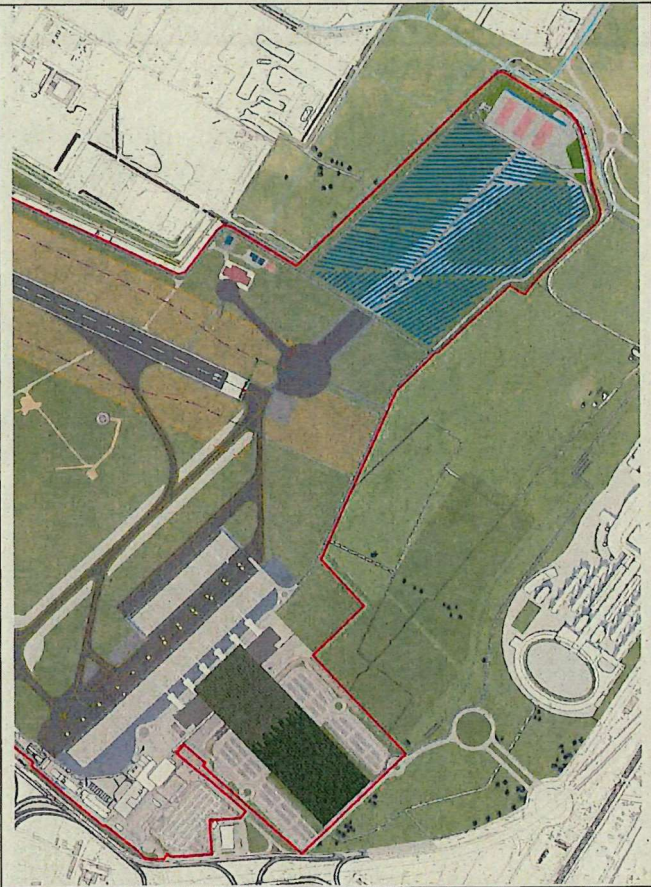
### **1. Definizione dei limiti e consistenza dell'intervento del masterplan 2035**

Dall'esame delle tavole del Masterplan 2035 emergono incongruenze fra i vari elaborati in merito a:

- Perimetro dell'area d'intervento. A titolo di esempio si riportano due elaborati planimetrici.



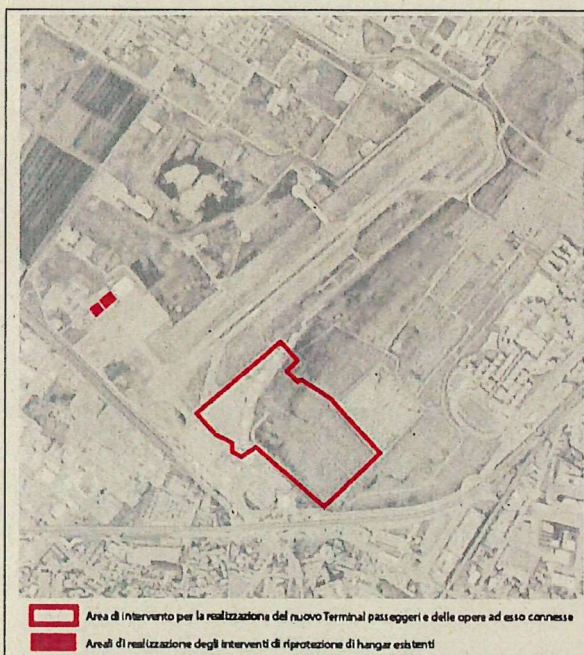
Estratto dell'elaborato  
0067\_FLR-MPL-SAI-VAR1-006-GE-PL\_Plan\_SP



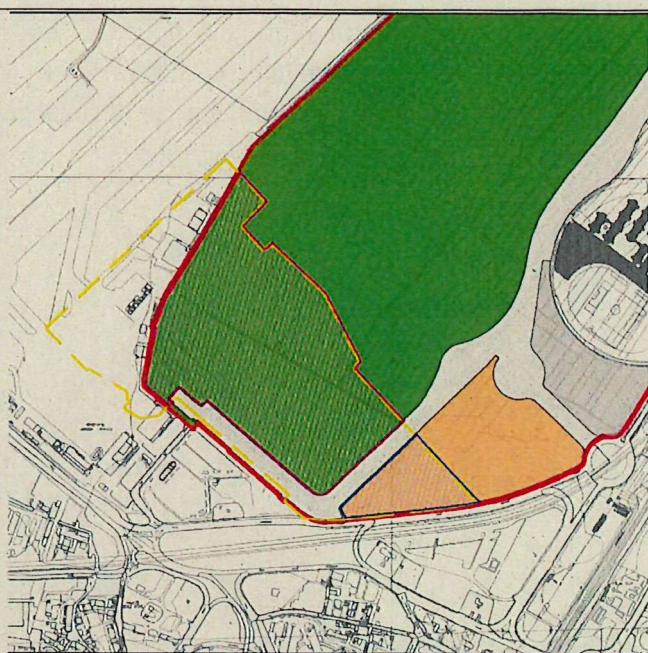
Estratto dell'elaborato  
1033\_FLR-MPL-PSA-TRM3-002-AR-PL\_Plan\_Gen\_SDP

*[Handwritten signatures]*

- Aree occupate dal nuovo terminal passeggeri. Ad es. nei vari elaborati del terminal si riporta una delimitazione che differisce lungo il limite nord-est e sud-est fra loro e con le planimetrie generali del masterplan.



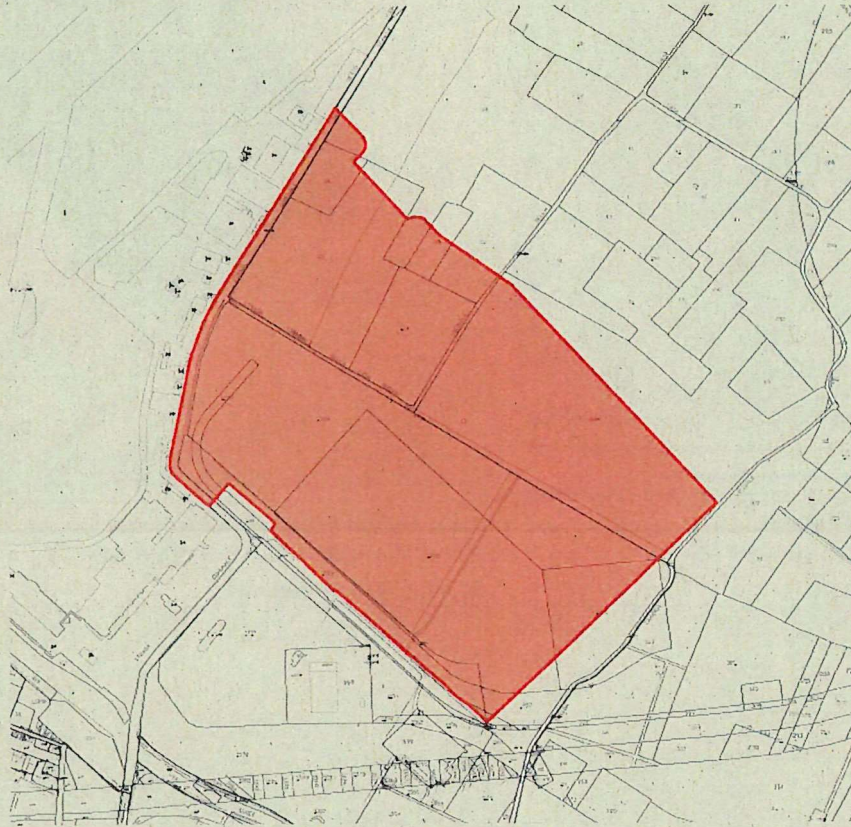
Estratto dell'elaborato (p. 4)  
1013\_FLR-MPL-PSA-TRM1-003-GE-  
RT\_Rel\_Inq\_Urbanistico



Estratto dell'elaborato (p. 23)  
1013\_FLR-MPL-PSA-TRM1-003-GE-  
RT\_Rel\_Inq\_Urbanistico

– Aree oggetto di esproprio.

Nell'elaborato 1029\_FLR-MPL-PSA-TRM2-006-PN-PL\_Plan\_Gen\_Espropri si evidenzia una superficie oggetto di esproprio all'interno del PUE Castello che non corrisponde al limite planimetrico indicato sugli elaborati generali, mentre le aree soggette a servitù temporanea e permanente non sono indicate. Inoltre non viene chiarito se sono soggette ad esproprio/servitù le aree oggetto di sistemazione idraulica, le aree occupate dalle vasche di laminazione di progetto e le aree oggetto di ridisegno della viabilità sia a sud verso il viale XI Agosto, che a Nord verso via del Termine.



LEGENDA

- AREA SOGGETTA AD ESPROPRIO
- AREA SOGGETTA AD OCCUPAZIONE TEMPORANEA
- AREA SOGGETTA AD OCCUPAZIONE TEMPORANEA  
E SUCCESSIVA SERVITÙ PERMANENTE
- AREA SOGGETTA A SERVITÙ PERMANENTE

Estratto dell'elaborato 1029\_FLR-MPL-PSA-TRM2-006-PN-PL\_Plan\_Gen\_Espropri

Si chiede pertanto una revisione degli elaborati che chiarisca con esattezza l'ambito di intervento che interessa il PUE Castello, dato che, a seconda degli elaborati presi in considerazione, viene interessata un'area che oscilla fra i 25,5 ha e 23,8 ha, diversamente da quanto riportato nell'elaborato 1013\_FLR-MPL-PSA-TRM1-003-GE-RT\_Rel\_Inq\_Urbanistico, p. 22:

*- la realizzazione di parte dell'ampliamento dell'Apron 100, del nuovo Terminal passeggeri e di parte delle opere di urbanizzazione ad esso connesse interessa un'area, avente attuale destinazione agricola/area verde, che le previsioni del PUE*

destinano alla realizzazione del Parco Urbano. **L'interferenza interessa circa 14 ettari degli 80 complessivi previsti dal PUE per il Parco urbano di Castello;**  
- la realizzazione del terrapieno verde a partire dal quale dipartirà la superficie di copertura del nuovo Terminal passeggeri e di parte della viabilità in ingresso al terminal ricade in un'area che il PUE di Castello destina alla funzione commerciale/turistica. **L'interferenza interessa circa 2 ettari dei 6,5 ettari previsti dal PUE.**

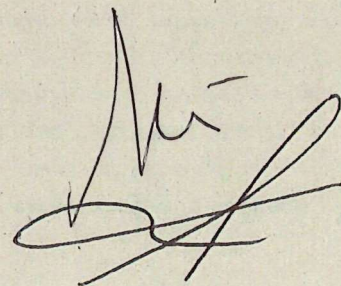
## **2. Compensazione della riduzione di superficie del parco urbano**

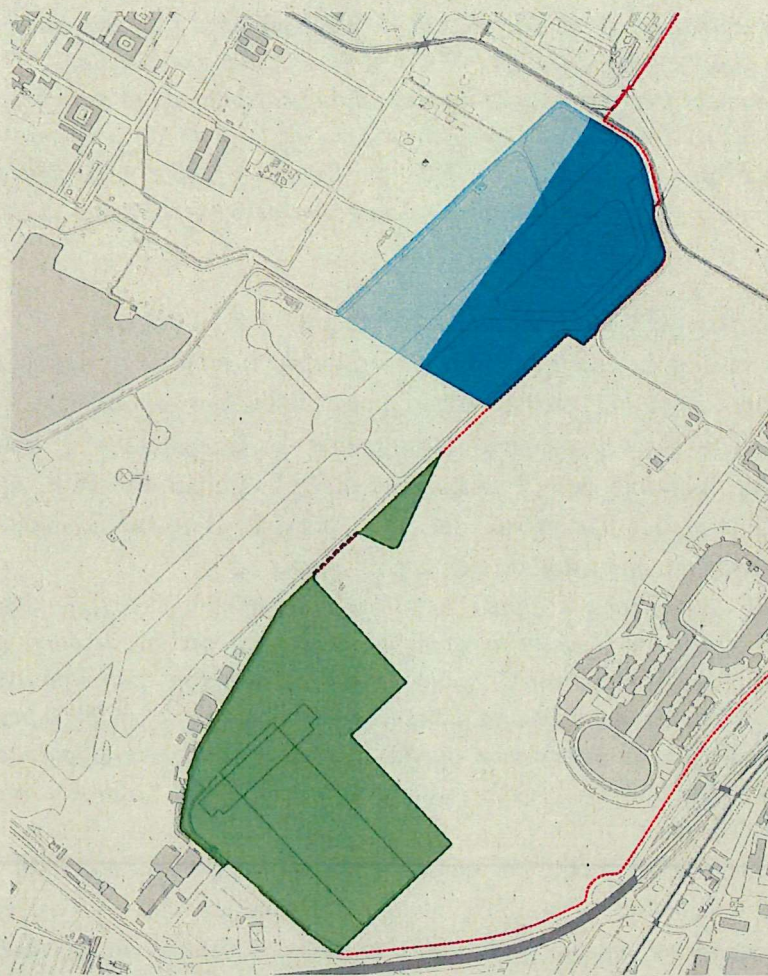
Il progetto del masterplan aeroportuale 2035 prevede il cambio di destinazione d'uso per alcune aree del PUE Castello di estensione pari a circa 24ha, per la realizzazione del nuovo Terminal passeggeri. Tali aree presentano attualmente la destinazione a Parco Urbano complementare al Parco Agricolo della Piana, come disciplinato dal PIT/PPR, di estensione pari a circa 80 ha. Poiché la "Disciplina del PIT" prevede il mantenimento degli 80ha all'interno del PUE Castello, come riportato nell'art. 38 quater c.5:

*le destinazioni urbanistiche a parco e a verde pubblico del vigente Piano Urbanistico Esecutivo di Castello in Comune di Firenze, che risulteranno non interessate dal progetto approvato di qualificazione aeroportuale, potranno avere una diversa distribuzione condizionata al mantenimento di una superficie a parco e a verde pubblico non inferiore a quella vigente e al mantenimento della continuità tra il Parco agricolo della Piana e le aree destinate a parco e verde pubblico all'interno del PUE.*

Si evidenzia che, diversamente da quanto riportato nell'elaborato 0424\_FLR-MPL-PSA-GEN1-001-GE-RT\_Rel\_Gen a p. 267, in cui si specifica che "la nuova revisione progettuale mira a contenere l'impatto sugli ambiti territoriali disciplinati dal vigente PUE di Castello e, soprattutto, a fare salve le superfici afferenti ai lotti edificabili del medesimo PUE vigente", il cambio di destinazione d'uso delle aree a parco del PUE dovuto al terminal, pur salvaguardando la geometria dei lotti edificabili del PUE Castello, determinerebbe *de facto* l'inedificabilità di circa 2/3 della superficie di detti lotti al fine di reintegrare la superficie sottratta dal Terminal; infatti i lotti edificabili del PUE Castello hanno un'estensione complessiva pari a circa 34ha, oltre gli 80ha di Parco.

Si osserva pertanto che le opere non strettamente pertinenti lo scalo aeroportuale, relative al polo della logistica e al parco fotovoltaico da realizzare in sostituzione del tratto nord-est della attuale pista, potrebbero essere impiegate a compensare la porzione di parco sottratta al PUE Castello, limitando le conseguenze indirette di inedificabilità della maggior parte delle aree del PUE Castello. Si evidenzia che l'area destinata al parco fotovoltaico e al polo logistico ricade per circa 13ha nel Comune di Firenze e per circa 8.8ha nel Comune di Sesto Fiorentino e che tali aree - una volta destinate a Parco - garantirebbero la continuità tra il Parco agricolo della Piana e le aree destinate a parco e verde pubblico all'interno del PUE, come prescritto nella citata disciplina del PIT, continuità che, allo stato delle previsioni attuali, risulta invece fortemente ostacolata.





Nello schema si evidenzia in verde l'area del masterplan 2035 ricavata dalla planimetria generale di progetto interferente con il Parco del PUE di Castello, in blu la porzione dell'area del parco fotovoltaico e polo logistico ricadente nel Comune di Firenze, in azzurro la porzione ricadente nel Comune di Sesto Fiorentino.

Nell'elaborato 0427\_FLR-MPL-PSA-GEN1-004-AM-RT\_Analisi\_Asp\_AMb, a p. 39, si evidenzia che:

*le "Aree complementari al Parco agricolo della Piana", sono interferite da parte del Nuovo Terminal in progetto.*

*In dette aree, secondo quanto al comma 5 dell'art.38 quater della disciplina di piano del PIT, le destinazioni urbanistiche a parco e a verde pubblico del vigente Piano Urbanistico Esecutivo di Castello del Comune di Firenze, che risulteranno non interessate dal progetto approvato di qualificazione aeroportuale, potranno avere una diversa distribuzione condizionata al mantenimento di una superficie a parco e a verde pubblico non inferiore a quella vigente e al mantenimento della continuità tra il Parco agricolo della Piana e le aree destinate a parco e verde pubblico all'interno del PUE.*

*La superficie a Parco urbano, disciplinata dal PUE di Castello e cartografata all'interno della Planimetria generale del medesimo, ha un'estensione pari a 80,4 ettari e costituisce, dunque, oltre che nel PUE, una invariante della integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) per la definizione del parco agricolo della piana (...) qualificati come aree complementari al Parco Agricolo della Piana e disciplinati dall'art.5 commi 5 e 6 della disciplina del PIT.*



*La modifica di destinazione di detta area per la realizzazione delle opere in progetto non risulta dunque conforme alle previsioni della integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) vigente, ad eccezione del caso in cui, in sede di Conferenza dei Servizi il Presidente della Giunta regionale esprima voto favorevole alle opere in progetto, a seguito dell'esito positivo del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale in essere.*

*Secondo quanto previsto, infatti, dall'art.9 bis della Legge regionale 10 novembre 2014, n. 65 - Norme per il governo del territorio, così come modificata dalla L.R. n. 47/2021, "[...] i casi in cui il progetto definitivo di un'opera di interesse statale sia stato sottoposto a valutazione di impatto ambientale (VIA) ed il procedimento si sia concluso con esito positivo, l'approvazione del progetto, nella conferenza indetta a tale scopo, con il voto favorevole del Presidente della Giunta regionale, oltre agli effetti previsti dalla legislazione statale, costituisce anche variante automatica del PIT di cui all'articolo 88. Il Presidente della Giunta regionale o un suo delegato partecipano alla conferenza di servizi indetta per l'approvazione di progetti aventi ad oggetto la localizzazione di opere di interesse statale, previa risoluzione del Consiglio regionale che si esprime in merito alla variante [...]"*

Si osserva quindi che, al fine di limitare l'inedificabilità di una porzione prevalente del PUE di Castello, la compensazione delle superfici a Parco destinate al nuovo Terminal passeggeri con equivalenti aree collocate all'interno del perimetro dell'area aeroportuale, ma esterne al PUE di Castello e, in parte, pure esterne al Comune di Firenze, possa essere disciplinata in sede di approvazione del progetto definitivo del masterplan 2035, con conseguente variante del PIT, richiedendo la contestuale modifica all'art. 38quater della "Disciplina del PIT" con la seguente formulazione (testo modificato evidenziato con sottolineatura):

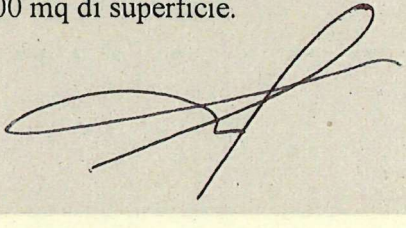
*5. Fermo restando quanto già disposto al comma 3 per l'ambito di salvaguardia B, a far data dalla pubblicazione sul BURT dell'avviso di adozione della presente disposizione del PIT le destinazioni urbanistiche a parco e a verde pubblico del vigente Piano Urbanistico Esecutivo di Castello in Comune di Firenze, che risulteranno non interessate dal progetto approvato di qualificazione aeroportuale, potranno avere una diversa distribuzione condizionata al mantenimento di una superficie a parco e a verde pubblico non inferiore a quella vigente, detratta la superficie interessata dal progetto approvato di qualificazione aeroportuale che troverà collocazione in area adiacente esterna al PUE di Castello, e al mantenimento della continuità tra il Parco agricolo della Piana e le aree destinate a parco e verde pubblico all'interno del PUE e in area adiacente esterna al PUE.*

Si osserva infine che, in sede di Conferenza dei Servizi per l'approvazione del Masterplan 2035, possa essere richiesto al Comune di Firenze l'impegno a recepire tale modifica della disciplina sovraordinata al PUE di Castello con una variante al PUE stesso in merito al cambiamento di destinazione d'uso di parte del parco a nuovo Terminal passeggeri e al diverso dimensionamento del Parco, già pari a 80,4ha detratta la superficie destinata al nuovo Terminal stesso e relativi spazi pertinenziali.

### **3. Compensazione delle volumetrie del nuovo terminal**

Negli elaborati 1015\_FLR-MPL-PSA-TRM1-005-AE-RT\_Rel\_Dim\_Terminal si riporta a p. 18 che il fabbisogno del terminal di progetto è pari a circa 40.000 mq di superficie.

9 / 11



FLR - Stima della ripartizione delle superfici del terminal								
AEROPORTO INT. DI FIRENZE	Area Operative	Area Commerciale	VIP	Area Amministrativa	Area Tecnica	Servizi Igienici	Circolazione	TOTALE
<b>SUPERFICIE TEORICA</b>	11,121	5,489	1,498	4,971	7,663	1,620	6,836	39,199
<b>percentile</b>	28%	14%	4%	13%	20%	4%	17%	100%

Tabella 14 | Calcolo della distribuzione di tipo di superficie ed area totale per nuovo Terminal.

Considerato che parte delle aree amministrative calcolate in 4.971mq rimarranno nel terminal esistente, ad esempio uffici per altre funzioni non-operative, come sede di uffici amministrativi per entità governative, operatori aeroportuali e altri fornitori di servizi, **il fabbisogno totale di superficie del terminal sarà inferiore a 40.000mq.**

Nell'elaborato 046\_FLR-MPL-PSA-TRM1-001-AR-RT a p. 11 si riporta inoltre che:

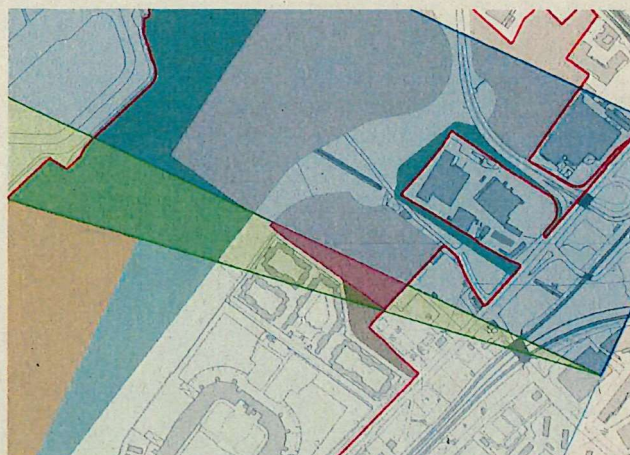
*La parte edificata del nuovo terminal si svilupperà su una superficie fino a 45.000mq con un primo step al 2026 intorno ai 40.000mq con una impronta dell'edificio che al piano terra occupa un'area di circa 20.000mq. La restante area è occupata dalla Viabilità, Parcheggi, Verde, Piazze esterne e arredo urbano e dalla nuova linea Tramviaria per Sesto Fiorentino con fermata dedicata oltre che da un'area Tecnica comprendente anche la nuova isola ecologica con accesso e viabilità dedicati.*

Oltre a non essere chiarita in maniera definitiva la superficie occupata dal terminal, non viene specificata la superficie dedicata a locali tecnici e vani esclusi dal computo della SE (Superficie Edificabile) come definita dalla LRT 39/R del 24.07.2018.

Considerato che il Terminal passeggeri ricade interamente all'interno del perimetro del PUE Castello e che nel Comune di Firenze non è ammessa di realizzazione di nuove volumetrie non previste dalla pianificazione urbanistica senza l'equivalente demolizione di volumetrie esistenti (Piano a "volume zero"), si richiede un chiarimento in merito all'interferenza con l'edificabilità delle volumetrie già previste nel PUE Castello e, nel caso che le volumetrie del terminal dovessero essere detratte dalle previsioni del PUE stesso, di prevedere una compensazione con la demolizione di volumetrie esistenti inutilizzate per preservare l'edificabilità all'interno dell'area di Castello.

#### 4. Limitazione all'edificabilità del PUE determinata dalle aree di rischio

La sovrapposizione del piano di rischio aeroportuale di progetto riportato nell'elaborato 0471\_FLR-MPL-PSA-RWY4-058-AE-PL\_Piani\_Rischio\_RWY\_2200m\_ con le previsioni del PUE Castello evidenziano che parte dell'Unità di Intervento n. 2 (circa 1ha su 3.79ha complessivi), con destinazione residenziale privata (42.000mq di SE), residenziale pubblica (5.544mq di SE) e commerciale (3.000mq di SE), per complessivi 50.544mq di SE, ricade in area di tutela C.



In rosa la porzione di U.I. 2 del PUE Castello ricadente in zona di tutela C.

Come riportato nel piano di rischio aeroportuale approvato dal Comune di Firenze, nelle aree di tutela C:

*possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali. La realizzazione di servizi pubblici è condizionata al tipo di attività che si andrà ad insediare ed al carico antropico ad essa associato. Sono da evitare:*

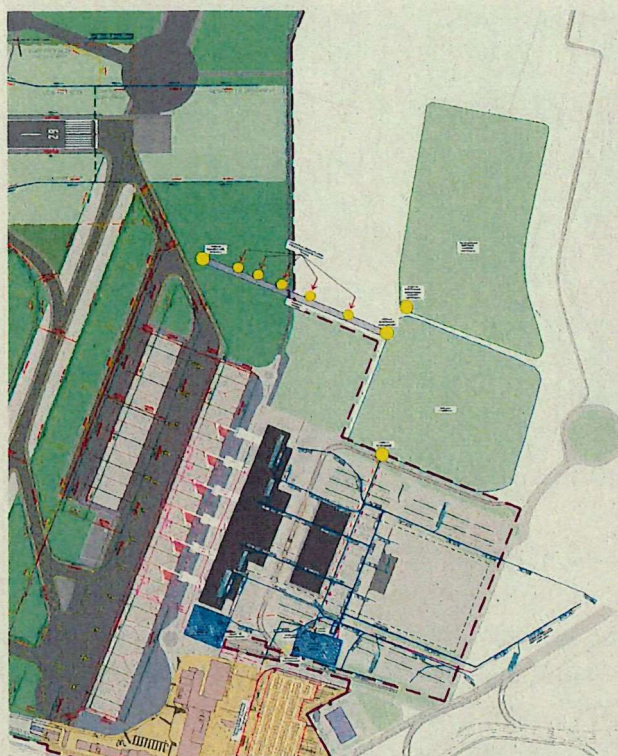
- insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc.
- costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili
- attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.

Pur non essendo esclusa la funzione residenziale, viene preclusa l'edilizia intensiva. Si evidenzia tuttavia che il lotto previsto nel PUE Castello, comprensivo di tutta la viabilità di accesso ed interna, presenta un'estensione limitata rispetto alla potenzialità edificatoria, considerando anche le fasce di rispetto della viabilità principale di attraversamento, dei canali e corsi d'acqua, degli elettrodotti, ecc.

Si osserva pertanto che la porzione di superficie ricadente in area di tutela C potrebbe determinare una significativa limitazione all'edificabilità del lotto.

##### **5. Fattibilità degli interventi idraulici**

Si rileva l'utilizzo della vasca di laminazione già realizzata a servizio della Caserma Marescialli dei Carabinieri, per la compensazione idraulica del nuovo Terminal passeggeri e la realizzazione di una nuova vasca di laminazione più a nord, sempre in area PUE Castello, a compensazione della Caserma stessa, come riportato nell'elaborato 0488\_FLR-MPL-PSA-GEN3-020-IR-PL\_Rete\_Smal\_Acq\_Met.



Si deve però sottolineare che il piano campagna dell'area PUE Castello è digradante da Nord verso Sud e che la quota della falda acquifera è molto superficiale, per cui si evidenziano le difficoltà di realizzazione della vasca di laminazione sostitutiva per la Caserma. Inoltre l'Unità d'Intervento n.5 del PUE Castello 2018, comprensiva di 10.000mq di turistico-ricettivo e 20.000mq di commerciale, per la medesima ragione non avrebbe la disponibilità di aree scoperte da destinare alla compensazione idraulica.

Si richiede pertanto di dimostrare la fattibilità idraulica che tenga in considerazione, al tempo stesso, del nuovo Terminal passeggeri, delle volumetrie già presenti nel PUE Castello (Caserma Marescialli dei Carabinieri) e di quelle oggetto di futura realizzazione nella U.I. 5 del PUE Castello.

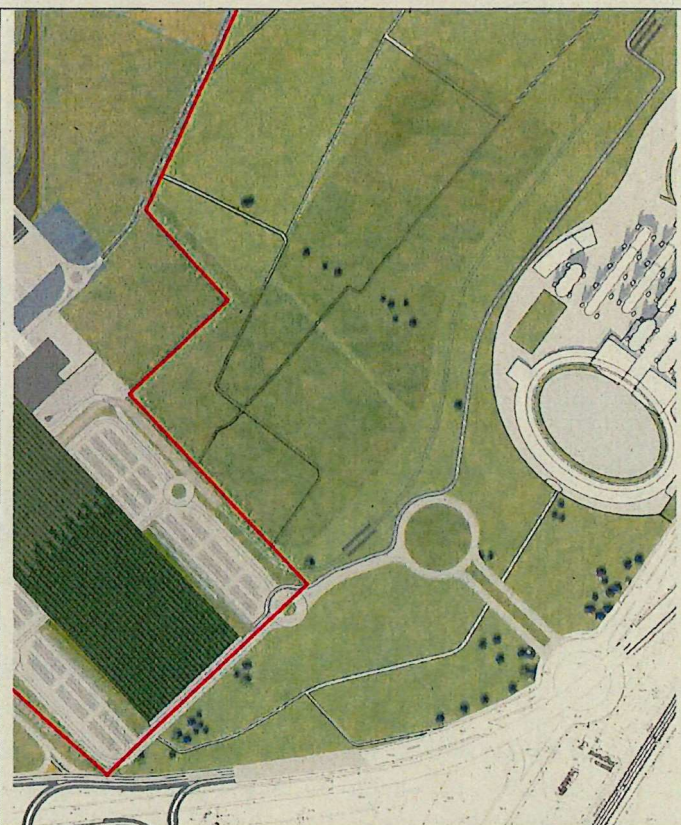
#### **6. Interferenza delle opere esterne al perimetro d'intervento del masterplan 2035**

Negli elaborati vengono riportate varie opere esterne al perimetro d'intervento e ricadenti nell'ambito del PUE Castello:

- due vasche di compensazione idraulica, delle quali una (esistente) a servizio del nuovo Terminal, e l'altra (di progetto) in sostituzione dell'esistente a servizio della Caserma Marescialli dei Carabinieri;
- varie opere idrauliche correlate alle suddette vasche di compensazione;
- una rotatoria di progetto in corrispondenza di via delle Due Case e varie sistemazioni stradali ad essa correlate, a servizio del nuovo polo logistico previsto in corrispondenza della attuale pista aeroportuale;
- una rotatoria principale ed un asse viario a servizio del nuovo Terminal passeggeri, con tracciato rispondente alle previsioni del PUE, oltre ad una rotatoria secondaria ed un ulteriore asse viario per lo smistamento del traffico in accesso e uscita dal nuovo Terminal.



Estratto dell'elaborato  
1033\_FLR-MPL-PSA-TRM3-002-AR-  
PL\_Plan\_Gen\_SDP  
Viabilità e rotondina di progetto in area PUE  
Castello, a servizio del polo logistico

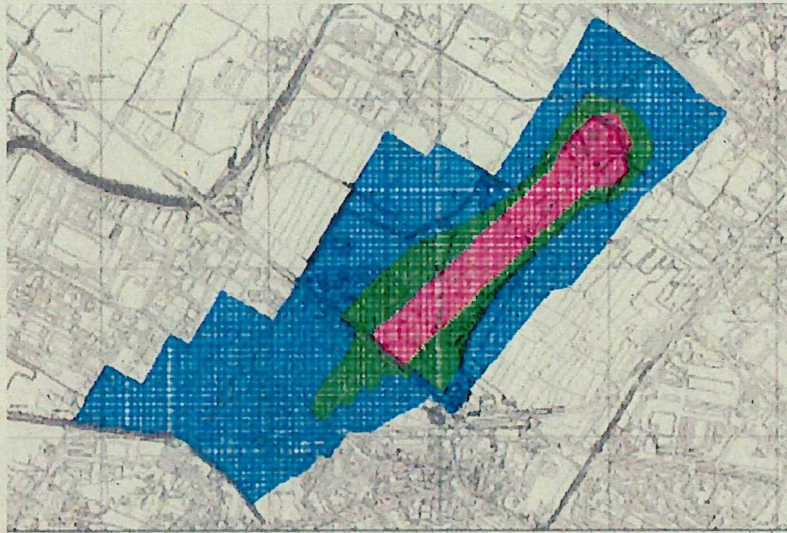


Estratto dell'elaborato  
1033\_FLR-MPL-PSA-TRM3-002-AR-PL\_Plan\_Gen\_SDP  
Vasche di laminazione e viabilità in area PUE Castello, a  
servizio del nuovo Terminal passeggeri

Si richiede di specificare le modalità e la cronologia di attuazione di tutte le opere ricadenti nel PUE Castello, in considerazione del fatto che non vengono identificate come aree oggetto di esproprio, pur modificando l'assetto attuale e le previsioni urbanistiche dell'area. Viene inoltre richiesto di dimostrare la compatibilità del nuovo assetto viario a servizio del terminal con l'incremento di carico urbanistico previsto nell'U.I. 5 del PUE Castello e del nuovo assetto viario a servizio del polo logistico con il Parco Urbano in cui tale opera ricade, senza interferire sull'estensione di 80ha definita nel PIT.

#### 7. Approfondimenti in merito alla compatibilità acustica con l'attuazione del PUE Castello

A p. 74 dell'elaborato 0427\_FLR-MPL-PSA-GEN1-004-AM-RT\_Analisi\_Asp\_AMb viene riportata la zonizzazione acustica della pista attuale, con le aree del PUE Castello più prossime al confine con l'area aeroportuale interessate prevalentemente dalla zona A (l'indice LVA non può superare il valore di 65 dB(A)), in cui non sono previste limitazioni.



**LEGENDA**

Zonizzazione Interno Aeroportuale



Zona A



Zona B



Zona C

Zonizzazione acustica pista attuale

Al di fuori delle zone A, B e C l'indice LVA non può superare il valore di 60 dB(A).  
Si riporta di seguito la rappresentazione delle curve isofoniche restituite dal modello AEDT.

[...]

La zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale dovrà ovviamente essere aggiornata in relazione alla riconfigurazione della pista di volo che prevede la realizzazione di una nuova pista ed il conseguente interessamento di porzioni di territorio completamente diverse rispetto all'attuale.

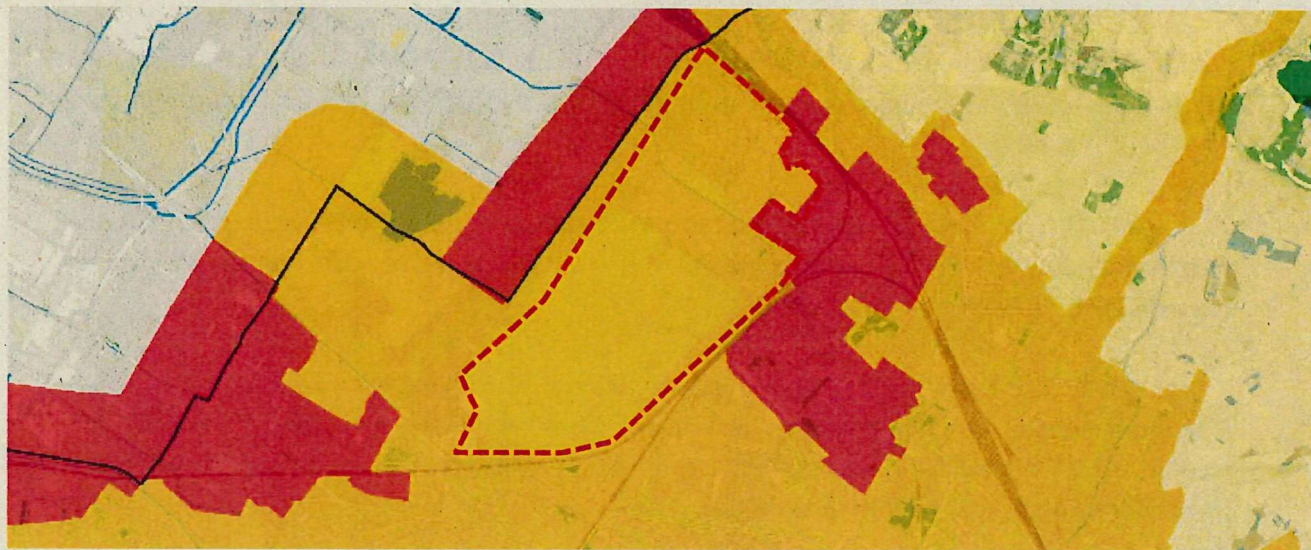
A p. 90 del medesimo elaborato sono riportati i risultati della valutazione di impatto acustico.



Simulazione acustica pista 2035

Si rileva che le simulazioni non evidenziano criticità in relazione al PUE Castello, ma si chiede di effettuare valutazioni tecnico-specialistiche specifiche che dimostrino l'assenza di limitazioni all'edificabilità del PUE di Castello in rapporto all'attuale classificazione del Piano

di Classificazione Acustica Comunale vigente, in cui l'area del PUE Castello è identificata come Classe IV con limiti di 65-55 dBA.



PCCA Firenze

\*

Alla luce di quanto sopra osservato ed al fine di evitare illegittime interferenze con le previsioni del PUE convenzionato di Castello,

**si chiede**

**sub 1)** una revisione degli elaborati che chiarisca con esattezza l'ambito di intervento che interessa il PUE Castello, dato che, a seconda degli elaborati presi in considerazione, viene interessata un'area che oscilla fra i 25,5 ha e 23,8 ha, diversamente da quanto riportato nell'elaborato 1013\_FLR-MPL-PSA-TRM1-003-GE-RT\_Rel\_Inq\_Urbanistico, p. 22;

**sub 2)** al fine di limitare l'inedificabilità di una porzione prevalente del PUE di Castello, deve essere prevista la compensazione delle superfici a Parco destinate al nuovo Terminal passeggeri con equivalenti aree collocate all'interno del perimetro dell'area aeroportuale, ma esterne al PUE di Castello, da disciplinare in sede di approvazione del progetto definitivo del masterplan 2035, con conseguente variante del PIT, con la contestuale modifica all'art. 38quater della "Disciplina del PIT" di cui si propone la seguente formulazione (testo modificato evidenziato con sottolineatura):

*5. Fermo restando quanto già disposto al comma 3 per l'ambito di salvaguardia B, a far data dalla pubblicazione sul BURT dell'avviso di adozione della presente disposizione del PIT le destinazioni urbanistiche a parco e a verde pubblico del vigente Piano Urbanistico Esecutivo di Castello in Comune di Firenze, che risulteranno non interessate dal progetto approvato di qualificazione aeroportuale, potranno avere una diversa distribuzione condizionata al mantenimento di una superficie a parco e a verde pubblico non inferiore a quella vigente, detratta la superficie interessata dal progetto approvato di qualificazione aeroportuale che troverà collocazione in area adiacente esterna al PUE di Castello, e al*

*mantenimento della continuità tra il Parco agricolo della Piana e le aree destinate a parco e verde pubblico all'interno del PUE e in area adiacente esterna al PUE;*

**sub 3)** un chiarimento in merito all'interferenza del nuovo Terminal passeggeri con l'edificabilità delle volumetrie già previste nel PUE Castello, prevedendo una compensazione con la demolizione di volumetrie esistenti inutilizzate per preservare l'edificabilità all'interno dell'area di Castello;

**sub 4)** la porzione di superficie ricadente in area di tutela C potrebbe determinare una significativa limitazione all'edificabilità del lotto, di cui si chiede che venga prevista la compensazione in altre aree del PUE;

**sub 5)** di dimostrare la fattibilità degli interventi di compensazione idraulica che tenga in considerazione, al tempo stesso, del nuovo Terminal passeggeri, delle volumetrie già presenti nel PUE Castello (Caserma Marescialli dei Carabinieri) e di quelle oggetto di futura realizzazione nella U.I. 5 del PUE Castello;

**sub 6)** di specificare le modalità e la cronologia di attuazione di tutte le opere ricadenti nel PUE Castello, in considerazione del fatto che non vengono identificate come aree oggetto di esproprio, pur modificando l'assetto attuale e le previsioni urbanistiche dell'area. Viene inoltre richiesto di dimostrare la compatibilità del nuovo assetto viario a servizio del terminal con l'incremento di carico urbanistico previsto nell'U.I. 5 del PUE Castello e del nuovo assetto viario a servizio del polo logistico con il Parco Urbano in cui tale opera ricade;

**sub 7)** di effettuare valutazioni tecnico-specialistiche specifiche che dimostrino l'assenza di limitazioni all'edificabilità del PUE di Castello in rapporto all'attuale classificazione del Piano di Classificazione Acustica Comunale vigente, in cui l'area del PUE Castello è identificata come Classe IV con limiti di 65-55 dBA.

\*

Si confida nell'accoglimento delle presenti osservazioni e nelle conseguenti indicazioni di precisazioni e/o modifiche al Progetto di sviluppo aeroportuale, oggetto delle procedure di VIA-VAS in corso.

I sottoscritti si riservano comunque di esperire ogni azione volta a tutelare i propri diritti e interessi legittimi nelle sedi competenti.

Distinti saluti,

Per la NIT s.p.a.

Per il Consorzio Castello