



U.O.A. Ufficio del Sindaco

Spett.le

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Ecologica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Div. V – Procedure di Valutazione VIA e VAS
Dott.ssa Orsola Renata Maria Reillo
va@pec.mite.gov.it

Codice identificativo del procedimento amministrativo [ID: 9900]. Aeroporto di Firenze. Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035. Procedimento di VIA/VAS integrato, ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D.Lgs.152/2006

PARERE

ex art. 24, comma 3, D.lgs n. 152/06

** * **

Il COMUNE DI CAMPI BISENZIO, nella persona del Sindaco pro tempore,

PREMESSO CHE

Con nota prot. n. 139800 in data 5 settembre 2023, acquisita al protocollo del Comune al n. 0053949/2023 del 05/09/2023, la Direzione Generale Valutazioni Ambientali, Divisione V del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ha comunicato l'avvio del procedimento di VIA/VAS integrato, ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D. Lgs.152/2006 - Fase di scoping, con riferimento al "Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035".

Oggetto dell'istanza è la revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale (c.d. Masterplan) al 2035 dell'Aeroporto di Firenze. Il progetto prevede la realizzazione della nuova pista di volo 11/29 (lunghezza di 2.200 metri), del nuovo terminal passeggeri e relative opere di accessibilità, sosta e urbanizzazione land-side, nonché delle necessarie opere/interventi di inserimento territoriale, mitigazione e compensazione ambientale. L'orizzonte temporale del Masterplan è l'anno 2035.

Il Comune di Campi Bisenzio è stato individuato nell'ambito del suddetto procedimento quale "soggetto competente in materia ambientale" ai sensi dell'art. 13 del D. lgs n. 152 del 2006.

U.O.A. Ufficio del Sindaco

Con atto in data 6 ottobre 2023, acquisito al prot. MASE-2023-0159917 del successivo 10 ottobre 2023 il Comune di Campi Bisenzio ha trasmesso, ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 152/2006, il proprio contributo volto alla definizione del livello di dettaglio dello Studio Ambientale Integrato (c.d. "Scoping").

ATTESO CHE

Nell'ambito del proprio contributo, qui allegato a formare parte integrante delle presenti osservazioni, il Comune di Campi Bisenzio formulava una serie di rilievi critici alla documentazione progettuale depositata dal proponente (Documento SAPI-Parte 1).

RILEVATO CHE

Le criticità evidenziate dal Comune di Campi Bisenzio in merito allo Studio Ambientale Preliminare Integrato depositato dal proponente sono state ampiamente condivise anche dalla Commissione Tecnica VIA/VAS (cfr. il parere n. 56 del 29/12/2023, notificato al Ministero con nota n. 2483/MASE del 8/01/2024).

PRESO ATTO

Della comunicazione ad oggetto "*[ID: 9900] Aeroporto di Firenze. Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035. Procedimento di VIA/VAS integrato, ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D.lgs. 152/2006 - Fase di VIA. Comunicazione procedibilità istanza, Responsabile del procedimento, e pubblicazione documentazione*", con la quale il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Direzione Generale Valutazioni Ambientali, Divisione V – Procedure di Valutazione Via e Vas, ha comunicato al Proponente ed alle Amministrazioni interessate, la procedibilità dell'istanza e l'avvio del procedimento ai sensi degli artt. 7 e 8 della L. 241/1990, invitando le Amministrazioni e gli Enti pubblici in indirizzo, ai sensi dell'art. 24, comma 3, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., ad esprimere parere entro il termine di 30 giorni.

VISTA

La documentazione tecnica costituita dal Progetto, lo Studio Ambientale Integrato, la Sintesi non tecnica e l'avviso al pubblico, trasmessi dal proponente al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica con nota prot. n. 86230/MASE del 10/05/2024, da ultimo perfezionata con nota n. 73036 del 21/05/2024 assunta al prot. n. 94642/MASE del 23/05/2024, e pubblicati sul sito web del Ministero ai sensi dell'art. 24, comma 1, del D.Lgs. 152/2006 all'indirizzo <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/9937/14638>

U.O.A. Ufficio del Sindaco

ESAMINATO

in particolare, l'elaborato denominato “*Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali espresse dall’Autorità Competente in esito al procedimento di Scoping*” (Codice Elaborato ELAB.1163), in cui il proponente prende posizione sulle criticità sollevate in fase di *scoping*, tra gli altri, anche dal Comune di Campi Bisenzio e gli elaborati in esso richiamati (cfr. pagg. 46-48).

CONSIDERATO CHE

Limitando l'esame della documentazione progettuale alle controdeduzioni formulate dal proponente in ordine alle criticità sollevate dal Comune di Campi Bisenzio nella fase di *scoping*, si evince che tali criticità non risultano essere state superate.

Sub A) Sulle carenze riscontrate dal Giudice Amministrativo

In fase di *scoping*, il Comune di Campi Bisenzio ha denunciato che negli elaborati progettuali non risultava adeguatamente rappresentato né compiutamente documentato in che modo la revisione progettuale di cui al procedimento avviato si ponga in termini di conformazione / ottemperanza alle decisioni giurisdizionali sopra richiamate, sulle quali si è formato il giudicato. Deduceva in particolare il Comune di Campi Bisenzio che non emergevano dalla documentazione depositata con sufficiente chiarezza ed in modo articolato le ragioni tecniche per le quali le revisioni progettuali proposte possano dirsi, a giudizio del proponente, superare le gravi lacune nella valutazione di compatibilità ambientale del progetto – e, prima ancora, della valutazione ambientale del piano che ne costituisce quadro di riferimento – accertate dalla magistratura amministrativa con le decisioni richiamate ed analiticamente dettagliate nel corpo delle rispettive motivazioni.

La necessità di avvio del processo di project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale “*fa seguito alla redazione del precedente Masterplan 2014-2029, già oggetto di procedura VIA e di procedimento autorizzativo e, al contempo, di contenzioso amministrativo conclusosi con sentenze del Consiglio di Stato in base alle quali, nel 2020, si è resa necessaria la reiterazione del procedimento di compatibilità ambientale*”.

Con riferimento al precedente Master Plan aeroportuale 2014-2029 – del quale il progetto in esame si propone di costituire una “revisione”, il Comune di Campi Bisenzio, al pari di altri comuni della Piana fiorentina e di alcune associazioni ambientaliste, aveva contestato innanzi al competente TAR per la Toscana, sotto molteplici profili di legittimità, sia il giudizio finale di compatibilità ambientale (Decreto VIA) rilasciato dal Ministero dell’Ambiente con decreto n.

U.O.A. Ufficio del Sindaco

377 del 28/12/2017 (ricorso RG n. 433/18), sia il consequenziale provvedimento di autorizzazione (accertamento della conformità urbanistica) adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con decreto n. 6674 del 15 aprile 2019 in esito ai lavori della Conferenza di servizi (ricorso RG n. 825/19).

Con sentenza n. 792/2019, confermata in appello dal Consiglio di Stato (sentenza n. 1166/2020), in accoglimento del ricorso proposto dal Comune di Campi Bisenzio, il Tar Toscana ha annullato il suddetto decreto VIA. Il conseguente provvedimento di autorizzazione adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, travolto dall'annullamento della presupposta valutazione di impatto ambientale, è stato revocato dallo stesso Ministero in autotutela in pendenza del giudizio;

Di contro, le presupposte e corrispondenti previsioni pianificatorie che costituivano quadro di riferimento dell'intervento di ampliamento della pista proposto erano state anch'esse già annullate dal TAR Toscana con la sentenza n. 1310 dell'8 agosto 2016, che ha caducato, *in parte qua*, la delibera regionale n. 61/2014 di integrazione al P.I.T., evidenziando l'esistenza di gravi lacune del procedimento VAS e nel relativo provvedimento.

Nel documento di controdeduzioni "*Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali espresse dall'Autorità Competente in esito al procedimento di Scoping*" il proponente si limita a rinviare "*al par. 3.1 del presente documento e alla documentazione agli atti*" (cfr. pag. 46). In disparte al refuso (il richiamo deve intendersi operato non al medesimo documento, bensì, verosimilmente, all'elaborato n. 003, ad oggetto "Studio Ambientale Integrato - Contesto Strategico di formazione della Project Review del Piano di Sviluppo Aeroportuale"), si evince che le criticità evidenziate sono state affrontate con argomentazione meramente tautologiche ("*si ritiene che la documentazione di cui alla project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2035 recepisca tutte le eccezioni sollevate dal Consiglio di Stato in merito al lamentato difetto di istruttoria e all'illogicità del positivo giudizio di compatibilità ambientale, nonché alla lamentata assenza di una valutazione ambientale strategica a monte*" cfr. par. 3.1.2 e 3.1.4, pagg. 132 e ss), ovvero, in modo contraddittorio, affermando che le stesse debbono ritenersi superate alla luce del mutato quadro normativo di riferimento a seguito delle modifiche introdotte dal c.d "decreto semplificazioni".

U.O.A. Ufficio del Sindaco

Sub B) Sulla “Opzione Zero”

In fase di scoping, il Comune di Campi Bisenzio aveva rilevato come non risultasse essere stata congruamente vagliata, tra gli scenari alternativi, l’opzione “zero”. Denunciava in particolare il Comune di Campi Bisenzio l’omissione nella documentazione progettuale di congrua valutazione di tale opzione, sebbene la stessa debba necessariamente essere contemplata nel giudizio di compatibilità ambientale dell’opera ai sensi dell’art. 22 del D.lgs n. 152 del 2006 (cfr. da ultimo Cons. Stato, Sez. IV, 27 giugno 2023, n. 6280). Nello Studio Ambientale preliminare integrato (SAPI) si prendono in esame le ragioni relative allo scenario di non intervento, ma si riportano solo motivazioni economiche a favore della proposta e non i vantaggi relativi alla conservazione della attuale situazione ambientale di naturalità e biodiversità e di non svilimento delle scelte strategiche della pianificazione comunale (cfr. Parte 2, par. 4.7). Inoltre, non sembra essere stata presa in considerazione l’opzione corrispondente al mantenimento dello scalo aeroportuale nell’assetto risultante dall’ottemperanza alle prescrizioni del decreto VIA n. 0676/2003, prescrizioni che risultano ad oggi rimaste inadempite.

Anche in merito alla criticità sollevata dal Comune di Campi Bisenzio in relazione all’omessa valutazione della c.d. “opzione zero”, il proponente formula un generico rinvio agli elaborati n. 0009, n. 0312 (cap. 3) e n. 0424 (cfr. “Controdeduzioni”, pag. 46).

Il rinvio si mostra anche in questo caso incoerente, a causa della non corrispondenza dei codici degli elaborati riferiti con i documenti effettivamente pubblicati. Salvo errore, i richiami dovrebbero essere più correttamente essere interpretati come segue:

- all’elaborato dal titolo “*Analisi delle Alternative*”, contenuto nello Studio Ambientale Integrato (SAI) ed identificato con il codice “ELAB.09”;
- all’elaborato dal titolo “*Studio di Incidenza Ambientale - Fase di Valutazione Appropriata - Livello IP*”, contenuto nello Studio di incidenza ed identificato con il codice “ELAB.314”, erroneamente riportato come elaborato n. 0312;
- all’elaborato dal titolo “*Relazione generale di Masterplan*” contenuto nel Piano di Sviluppo Aeroportuale – Masterplan ed indentificato con il codice “ELAB.426”, erroneamente riportato come “elaborato n. 0424”.

Anche prescindendo per il momento dalla inconferenza dei richiami operati dal proponente e dalle conseguenti difficoltà di individuare con esattezza le pertinenti controdeduzioni, si rileva

U.O.A. Ufficio del Sindaco

anche in questo caso come, anche alla luce degli elaborati sopra menzionati, le criticità sollevate dal Comune di Campi Bisenzio, così come dalla quasi totalità delle altre amministrazioni comunali interessate e condivise dalla Commissione Tecnica VIA/VAS, non sono state in alcun modo superate.

Sul punto non possono che essere ribadite le osservazioni svolte dalla competente Commissione tecnica VIA/VAS in fase di Scoping, laddove denuncia che *“l’approvazione della PR-PSA e del progetto può avvenire solo a valle della compatibilità ambientale riconosciuta alla proposta di piano e alle opere incluse, e che tale compatibilità ambientale si basa su studi e su valutazioni che devono considerare le alternative possibili, tra cui l’opzione zero, dimostrandone l’effettiva percorribilità scevro da un condizionamento (la non coerenza con un supposto “prevalente interesse pubblico e nazionale”) che, di fatto, allo stato attuale non esiste”* (Commissione Tecnica, parere n. 56 del 29/12/2023, notificato al Ministero con nota n. 2483/MASE del 8/01/2024, pag. 95). Inoltre, a dispetto delle considerazioni svolte dalla Commissione, il SIA non approfondisce le opzioni che puntano ad uno sviluppo congiunto del sistema aeroportuale Toscano (costituito dagli Aeroporti di Firenze e Pisa) *“in coerenza, peraltro, con le criticità evidenziate nei documenti relativi alla fase di scoping di VAS del Piano Nazionale degli Aeroporti, presentati ai fini dell’avvio della procedura di VAS nell’anno 2022 e con gli spunti forniti in sede di dibattito pubblico e non accolti da Toscana Aeroporti. Tale sviluppo include anche le possibili ipotesi di connessione via ferro tra i due scali”* (idem).

Si confermano quindi tutte le carenze di valutazione che erano già state evidenziate: nell’esaminare lo scenario di non intervento, si riportano e sono oggetto di valutazione solo le ragioni che presuppongono la necessità di fare fronte ad una previsione di traffico che è strettamente legata allo sviluppo dell’infrastruttura di Firenze, con motivazioni che si basano esclusivamente sull’utilità economica e finanziaria di ritorno rivolta solo verso il soggetto gestore dell’Aeroporto, mentre non vengono minimamente valutati i vantaggi, di natura prettamente pubblica, relativi alla conservazione della attuale situazione ambientale di naturalità e biodiversità e di non svilimento delle scelte strategiche della pianificazione comunale, orientate ad uno sviluppo locale sostenibile e legate ad un auspicabile strategia che punti a contenere il fenomeno dell’overtourism, che già ora rappresenta una forte criticità per l’area metropolitana di Firenze.

U.O.A. Ufficio del Sindaco

Sub C) Sull'area di indagine

Il Comune di Campi Bisenzio ha rilevato che non sono stati inclusi nelle valutazioni della fase di scoping i territori delle Amministrazioni che partecipano al Parco Agricolo della Piana. L'area di studio era stata infatti individuata dal proponente nei territori comunali interessati direttamente dalle opere e in quelli pertinenti per l'analisi degli aspetti ambientali. Sarebbe stato invece opportuno che nelle valutazioni fossero inclusi anche i territori delle Amministrazioni che partecipano, mediante intese ed accordi, al progetto del Parco agricolo della Piana Fiorentina, per le implicazioni dirette ed indirette sulla pianificazione strategica ed attuativa di ciascun comune.

In data 12 dicembre 2018 è stato infatti firmato digitalmente ai sensi e per gli effetti dell'articolo 43 della L.R. 65/2014 l'accordo di pianificazione tra Regione Toscana e Comune di Campi Bisenzio. Con delibera C.C. n. 9 del 07/01/2019 è stato ratificato l'accordo di pianificazione ed approvata la variante al Piano Strutturale ai sensi dell'art. 43 della L.R.T. 65/2014 denominata "Integrazione al Piano Strutturale per l'ambito di territorio interessato dal Parco Agricolo della Piana", con la quale il Comune di Campi Bisenzio inserisce nella propria strumentazione urbanistica il perimetro del Parco Agricolo della Piana

Nelle controdeduzioni depositate, il proponente conferma le criticità denunciate, laddove rileva testualmente che *“le aree di indagine prese a riferimento per le analisi di VAS e per le analisi di VLA corrispondono a quelle proposte nella documentazione di cui alla precedente fase di scoping, ritenute adeguate dall’Autorità Competente”* (cfr. “Controdeduzioni”, pag. 47).

Non possono quindi che ribadirsi le considerazioni già svolte in fase di scoping.

Si aggiunga che nell'ambito interessato sono previsti due importanti progetti di rilevanza paesaggistico-ambientale come il Parco fluviale del Bisenzio, Marina e Marinella e l'infrastruttura verde cosiddetta Green line, già previsti nelle strategie di sviluppo sostenibile del Piano Strutturale approvato con D.C.C. n. 221 del 28/10/2021 e confermati nel nuovo Piano Operativo adottato in data 17/06/2024.

Il parco fluviale del Bisenzio, Marina e Marinella che attraversa il territorio comunale da nord a sud, è finalizzato a realizzare lungo il corso dei tre torrenti, un sistema di aree a verde capaci di garantire la permanenza o la ricostituzione di elementi di continuità ecologica e creare

U.O.A. Ufficio del Sindaco

un'infrastruttura di percorsi ciclopodali che attraversa il sistema insediativo e il territorio rurale.

Il progetto della Green Line costituisce una nuova infrastruttura verde che attraversa il territorio comunale di Campi Bisenzio da nord a sud, con la finalità di contribuire alla mitigazione climatica, alla decarbonizzazione dell'ambiente e alla tutela della biodiversità creando spazi vivibili e di socializzazione per la comunità.

La scelta localizzativa della Green Line, oltre a costituire un'alternativa alla precedente previsione stradale, è motivata dall'esigenza e dalla volontà di realizzare un corridoio ambientale che, nel tratto nord, separa insediamenti industriali e artigianali da insediamenti prevalentemente residenziali, nella parte centrale affianca e mitiga la previsione della circonvallazione ovest ed in tutta la sua estensione costituisce un elemento di riferimento paesaggistico ed un supporto per una diversa fruizione del territorio rurale e periurbano attraverso un sistema di percorsi della mobilità lenta ed un diverso rapporto con il sistema insediativo.

Sub D) Sull'individuazione degli impatti

In fase di scoping, il Comune di Campi Bisenzio aveva denunciato come non fossero stati esattamente e preventivamente individuati gli impatti. Dall'esame degli elaborati progettuali depositati per il Project review del Masterplan Aeroporto 2035, la documentazione appariva infatti deficitaria, poiché non erano stati esattamente e preventivamente identificati i significativi impatti sui fattori identificati dall'art. 5 c. 1 lett. c) del d.lgs 152/2006 ed in particolare sulla salute umana, sulla biodiversità e habitat protetti, nonché complessivamente sulle componenti del territorio, del suolo, dell'aria e del regime idraulico, nonché le interazioni tra i diversi fattori

Nelle controdeduzioni, il proponente si limita in modo apodittico a rinviare ad una imprecisata "*documentazione agli atti relativa alla seconda fase del procedimento VIA VAS*", dalla quale risulterebbe che "*le analisi di impatto sono state approfondite e rese coerenti rispetto ai contenuti dell'art. 5 c.1 lett c) del d.lgs 152/2006 e sm?*" (cfr. "Controdeduzioni", pag. 46).

Anche in questo caso, stante la assoluta vaghezza delle controdeduzioni del proponente, che rinvia ad un corpo imponente ed impreciso di elaborati progettuali, non si può che insistere sul rilievo formulato già in fase di scoping.

U.O.A. Ufficio del Sindaco

Sub E) Sullo studio di incidenza

Il Comune di Campi Bisenzio ha dedotto in fase di scoping che nella documentazione preliminare non erano stati adeguatamente valutati tutti i profili di rischio con riferimento alla Direttiva Habitat. In particolare, non risultavano essere stati adeguatamente valutati i seguenti profili di rischio: rischio di perdita di biodiversità, anche di habitat e specie elencate nella direttiva comunitaria Habitat, soprattutto nella parte centrale della ZSC-ZPS “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese”; rischio di desertificazione delle zone limitrofe alla pista aeroportuale; rischio di ripercussioni sul microclima della Piana Fiorentina; rischio generale di danno ambientale irreversibile, implementando gli effetti sui cambiamenti climatici.

Rilevava in particolare il Comune di Campi Bisenzio che il Piano proposto interferisce in via diretta, riducendone l'estensione, su aree naturali protette come definite dalla L. 394/1991 e siti della Rete Natura 2000, (ZSC-ZPS-SIR IT5140011 “Stagni della piana fiorentina e pratese”), la legge prevede che il procedimento di valutazione sia integrato con la Valutazione di incidenza di cui all'articolo 5 del D.P.R. 357/1997, ai sensi dell'art. 10, comma 3, del D. Lgs.152/2006 e s.m.i..

Le opere individuate dal proponente a compensazione della prevista soppressione di alcune zone umide o di parte di esse prevedono un tempo di realizzazione e entrata in funzione largamente incompatibile con la conservazione dei valori ecologici del Parco della Piana Fiorentina. Nell'attesa che le nuove aree umide previste quali opere compensative raggiungano un grado di complessità almeno confrontabile con quelle attuali, queste ultime dovranno essere prosciugate onde evitare un elevato rischio di incidenti collegati ad impatti con l'avifauna (bird-strike), con la conseguenza che la nuova pista potrà essere utilizzata solo con un generale depauperamento della biodiversità locale. A ciò si aggiunga che non sembra essere stato compiutamente valutato che, data l'attuale estensione delle zone umide oggetto di protezione, il rischio di bird strike mediante allontanamento degli uccelli nelle more dell'entrata in funzione delle opere compensative (e salva ogni valutazione sulla loro reale efficacia) potrebbe essere assicurato solo con una completa bonifica idraulica dell'area, con pesantissime ripercussioni in termini di perdita di biodiversità, in termini microclimatici e di lotta alla desertificazione.

In sede di controdeduzioni, il proponente rinvia, ancora una volta in modo generico e non circostanziato, alla “documentazione di cui all'endoprocedimento di VInCA di cui “agli

U.O.A. Ufficio del Sindaco

elaborati da n. 0312 a n. 0336” e, per quanto riguarda lo studio del rischio di birdstrike “all’elaborato n.0309”.

Anche in questo caso, il richiamo, oltre che generico, sconta un evidente problema di coordinamento con la numerazione degli elaborati pubblicati, il che rende ogni possibile raffronto del tutto incerto.

Nell’Elab. 0309 (realmente il link rimanda all’elaborato n.0307) si vede come l’orientamento della pista del Masterplan 2035 vada a impattare direttamente sulle aree di maggior importanza per l’avifauna, classificate come I.B.A. (Important Bird Area) comprese all’interno del sito europeo Natura 2000 e coincidenti rispettivamente con l’Oasi La Querciola (Comune di Sesto F.no, gestita da Legambiente) e con l’Oasi di Focognano (Comune di Campi Bisenzio, gestita da WWF). Si tralasciano ovviamente gli altri specchi d’acqua come Lago di Peretola e Stagni della Val di Rose in quanto eliminati dal sedime della nuova infrastruttura aeroportuale. Nell’Elab. 0321 “VALUTAZIONE DI INCIDENZA – STUDIO DI INCIDENZA AMBIENTALE Valutazione efficacia opere di compensazione - Memoria Prof. Baldaccini (Università di Pisa)”, la criticità costituita da l’Oasi La Querciola si risolve eliminando quest’area che sarà compensata presso l’Area Manetti nel Comune di Signa.

Sull’area di Focognano invece non si riscontrano osservazioni nell’ambito della VINCA. Anche in questo caso viene anteposta l’esigenza trasportistica alla conservazione della natura, risolvendo semplicemente l’impatto con una nuova area in altra posizione, vanificando quanto fatto fino ad oggi e soprattutto quanto potenzialmente ancora sviluppabile in termini di conservazione degli Habitat e della biodiversità nel quadrante Nord-Ovest della Piana Fiorentina compresa tra l’attuale pista aeroportuale e le Autostrade A1 ed A11.

Sub F) Sull’impatto acustico

Permangono le ampie perplessità già denunciate anche sulla scelta della pista con rotazione 11/29 e sulla correlata valutazione dell’impatto acustico.

In fase di scoping, il Comune di Campi Bisenzio ha depositato il parere preliminare relativo alla componente rumore della proposta di Masterplan 2035 predisposto dalla Società “Vie En.ro.se. Ingegneria s.r.l.”, dal quale emergeva, in sintesi, che l’attuale ipotesi progettuale di Toscana Aeroporti risulta maggiormente impattante rispetto alla soluzione del Masterplan precedente per il territorio di Campi Bisenzio, in quanto la traiettoria di volo lambisce l’area

U.O.A. Ufficio del Sindaco

umida dell'Oasi di Focognano, afferente al Sito naturale “Stagni della piana fiorentina e pratese” parte della Rete Natura 2000 comunitaria, nonché un'area di notevole interesse culturale, ambientale e di servizi alla collettività dove è collocato il complesso monumentale di Villa Montalvo sede di un Polo bibliotecario di interesse sovracomunale, e l'adiacente parco meta di molti sportivi o utenti interessati a trascorrere una giornata all'area aperta e dove sono svolte manifestazioni che richiamano il pubblico di tutta la Regione.

Evidenziava inoltre lo Studio che la località del Comune più interessata dall'impatto acustico delle future traiettorie di volo sarà la frazione di Capalle, ove attualmente risiedono 3.133 abitanti, pari a circa il 6,7% della popolazione comunale, trend in crescita demografica come evidenziato dagli studi socio-demografici a cura di IRPET, ancorché area esterna all'intorno aeroportuale e compresa tra le isofoniche Leq 60 dB(A) e Leq 55 dB(A), fortemente penalizzata per le conseguenze di impatto acustico sulle aree residenziali esistenti e di futura realizzazione, oltre ai recettori sensibili, quali scuole, asili e struttura per anziani.

Ad integrazione delle perplessità già manifestate nella fase di dibattito pubblico sulla scelta della pista con rotazione 11/29, si evidenziava inoltre che in prossimità delle traiettorie di atterraggio e decollo (così come indicate nel documento "SAPI parte 3 - Studio Preliminare Ambientale") si trova un'area di importanza strategica definita nel Piano Strutturale vigente di Campi Bisenzio come "Insula specializzata", destinata ad attrezzature e servizi di particolare rilievo e che oggi ospita infatti un centro benessere; si evidenzia altresì che in prossimità della traiettoria di atterraggio è previsto dal Piano Strutturale vigente anche il potenziamento di un polo di servizio per lo sport. Entrambi i servizi sono e saranno meta di molti utenti e costituiscono scelte strategiche di piano che risultano penalizzate dal passaggio delle traiettorie di volo.

In sede di controdeduzioni, il proponente riferisce, ancora una volta senza entrare nel merito né circostanziare la risposta, che *“l'analisi e la valutazione dell'impatto acustico sul territorio comunale sono contenute all'interno degli elaborati da n.0161 a n.0189”* (“Controdeduzioni”, pag. 147).

La documentazione è stata nuovamente sottoposta dal Comune di Campi Bisenzio al tecnico incaricato, che, all'esito dell'analisi, ha confermato tutte le proprie perplessità.

Di seguito si trascrive il parere che Vie en.ro.se. Ingegneria s.r.l. (Dott. Ing. Francesco Borchì) ha rilasciato in data 18 giugno 2024 in ordine alla documentazione depositata dal proponente.

“Dall'analisi emergono le seguenti criticità:

U.O.A. Ufficio del Sindaco

1) A pag. 17 della Relazione di impatto acustico “0161_FLR-MPL-SAI-QVA1-001-RM-RT” si fa riferimento al Piano Comunale di Classificazione Acustica del comune di Campi Bisenzio efficace dal 29/5/2013 a seguito di pubblicazione di avviso sul BURT. Si chiede di tener conto dell'aggiornamento del Piano Comunale di Classificazione Acustica adottato il 17 giugno 2024. Si evidenzia, inoltre, come la relazione del PCCA aggiornato riporti i risultati di recenti misure fonometriche svolte sul territorio comunale che mostrano la presenza di superamenti dovuti agli attuali sorvoli presso alcuni ricettori sensibili, mentre presso le zone di Villa Montalvo e Capalle, maggiormente interessate dalle nuove rotte di previsione, attualmente non si rilevano particolari criticità legate ai sorvoli aerei. Per queste ultime si auspica che, nella nuova configurazione aeroportuale, non vi sia un peggioramento del clima acustico recentemente rilevato. Ciò appare al momento in contrasto con quanto riportato nell'Appendice 1. Si raccomanda, infine, di acquisire il nuovo PCCA e di aggiornare il SLA con particolare riferimento ai ricettori sensibili per i quali si rileva un superamento nella situazione attuale.

2) A pag. 24 della Relazione di impatto acustico “0161_FLR-MPL-SAI-QVA1-001-RM-RT” vengono citati tra i ricettori da considerare quelli indicati dal comune di Campi Bisenzio nel Parere n. 56 del 29/12/2023 del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, anche se in questa sede non viene fatto esplicito riferimento ai ricettori sensibili presenti. Le località Cafaggio e Paperino sono erroneamente localizzate nel comune di Campi Bisenzio.

3) Alle pagg. 37 e 38 della Relazione di impatto acustico “0161_FLR-MPL-SAI-QVA1-001-RM-RT”, dal confronto tra le misure effettuate e i limiti dei PCCA del comune di Campi Bisenzio, emergono alcune non conformità nel periodo diurno per la località di Capalle. Non vengono fornite però considerazioni in merito, anche riguardo alle tipologie di infrastrutture (tra le quali quella aeroportuale) responsabili dei superamenti.

4) Nella figura 8.1 della Relazione di impatto acustico “0161_FLR-MPL-SAI-QVA1-001-RM-RT” una porzione del parco di Villa Montalvo risulta ricadente in Zona A, ma anche in questo caso non vengono fornite considerazioni in merito. Si consideri che il parco di Villa Montalvo, nella sua porzione a maggior distanza dall'infrastruttura autostradale, è un'area dedicata a riposo e svago classificata in classe III dal PCCA. Si richiede quindi massima attenzione e rispetto dei limiti di classe nelle aree del Parco della Villa, per le infrastrutture in previsione (come la nuova pista aeroportuale).

5) Riguardo l'impatto acustico sui ricettori dell'area vasta (nella quale è incluso il comune di Campi Bisenzio), a fronte delle non conformità riscontrate per la località di Capalle, al paragrafo 8.3.2 vengono fornite solamente indicazioni generiche circa gli interventi di risanamento previsti, che rimandano alla proposta di un intervento di

U.O.A. Ufficio del Sindaco

sostituzione degli infissi. Ciò non è coerente con le procedure per l'inserimento di nuove infrastrutture. Infatti, qualora siano presenti superamenti allo stato previsionale, l'intervento non dovrebbe essere attuabile, a meno dell'introduzione di misure compensative che possano mitigare l'impatto entro i limiti. Anche le misure compensative eventualmente proposte, consistenti nella sostituzione degli infissi, non porterebbero ad un risanamento completo, ma ad un intervento parziale con soluzione della criticità nella sola configurazione a finestre chiuse, con impossibilità di apertura delle finestre. Se tale intervento è ipotizzabile come risanamento delle sorgenti esistenti, non si ritiene percorribile sugli interventi di previsione.

6) Inoltre, sempre al paragrafo 8.3.2 si precisa che gli interventi ai ricettori saranno realizzati solo a seguito di accertamento delle non conformità quando l'infrastruttura sarà in esercizio. Anche questa valutazione è del tutto incoerente con una procedura di previsione per la realizzazione di una nuova infrastruttura, per la quale gli interventi devono essere realizzati insieme al nuovo intervento. Il monitoraggio in esercizio sarà comunque necessario per controllare le eventuali condizioni di superamento, ma da considerare indipendente dagli interventi "compensativi" identificati nella fase previsionale e da realizzare prima dell'entrata in esercizio della nuova infrastruttura.

7) Sempre sulla questione degli interventi di mitigazione da realizzare, si fa notare come nel Piano di Risanamento Acustico dell'Aeroporto di Firenze datato 2012 sono riportati numerosi interventi di mitigazione ai ricettori nella zona di Brozzi-Quaracchi, ma questi di fatto non sono mai stati realizzati. Adesso, a distanza di diversi anni, invece di realizzare gli interventi definiti nel Piano di Risanamento, viene proposto di girare la pista creando nuove criticità e di aspettare una verifica in esercizio per intervenire, peraltro con tempi non definiti?.

CONSIDERATO PERTANTO CHE

Non vi sono i presupposti per esprimere parere favorevole alla documentazione progettuale depositata.

TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO

Il Comune di Campi Bisenzio, come sopra generalizzato e domiciliato

VISTO

L'art. 24 comma 3, del D.lgs n. 152 del 2006, ai sensi del quale "entro il termine di sessanta giorni, ovvero trenta giorni per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis, dalla pubblicazione dell'avviso al pubblico di cui al comma 2, chiunque abbia interesse può prendere visione, sul sito web, del progetto e della relativa documentazione e presentare le proprie osservazioni all'autorità competente, anche fornendo nuovi o ulteriori



COMUNE DI
CAMPI BIENZIO

U.O.A. Ufficio del Sindaco

elementi conoscitivi e valutativi. Entro il medesimo termine sono acquisiti per via telematica i pareri delle Amministrazioni e degli enti pubblici che hanno ricevuto la comunicazione di cui all'articolo 23, comma 4''

ESPRIME

Parere NON FAVOREVOLE.

Con osservanza,

Campi Bisenzio, 20 giugno 2024

Per il Comune di Campi Bisenzio

(Andrea Tagliaferri)

Sindaco *pro tempore*

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del T.U. 445/2000 e del D.Lgs. 82/2005 e rispettive norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa