



piazza Vittorio Veneto, 1  
50019 | tel. 055 44961

[www.comune.sesto-fiorentino.fi.it](http://www.comune.sesto-fiorentino.fi.it)

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

**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 – Avviso al pubblico pubblicato il 24.5.2024 – Parere ex art. 24 c. 3 d.lgs. 152/06*

In relazione alla procedura di VIA/VAS integrata di cui all'oggetto, per conto del Comune di Sesto Fiorentino, si trasmette ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 24 c. 3 del d.lgs 152/2006, il presente parere, con il quale si formuleranno le seguenti controdeduzioni in merito ai riscontri forniti da ENAC (*Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali di Scoping Controdeduzioni ELAB.1163*) al contributo trasmesso da questa Amministrazione Comunale in data 5.10.2023, ai sensi dell'art. 13 c. 1 e dall'art. 21 c. 1 del d.lgs. 152/06.

Enac, riprende e riscontra (parzialmente) l'elencazione delle osservazioni presentate dal Comune di Sesto Fiorentino così come riportate all'interno del Parere Sottocommissione tecnica VAS n. 56 del 29.12.2023 (pag. 115 e ss.), nonostante tale elencazione fosse definita dalla stessa Sottocommissione come una "sintesi" delle complessive osservazioni pervenute.

In questo modo molte osservazioni formulate, in quanto non ricomprese nell'elencazione sintetica fatta dalla Sottocommissione non sono state riscontrate; ad ogni modo comunque anche le osservazioni sinteticamente riportate non sono state nemmeno tutte riscontrate.

In generale, le controdeduzioni sono formulate in una forma estremamente sintetica attraverso il rinvio alla lettura frammentaria di una serie di documenti, rendendo necessaria una loro ricostruzione in carico all'osservante. Si riscontra, di fatto, un difetto di organicità e di motivazione in quanto la ricostruzione delle risposte è, di fatto, lasciata all'osservante, rendendo in tal modo impossibile ogni riscontro sull'esattezza e sulla logicità del ragionamento effettuato.

Molte delle osservazioni avanzate dal Comune di Sesto Fiorentino sono state completamente condivise e ribadite dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS



piazza Vittorio Veneto, 1  
50019 | tel. 055 44961

[www.comune.sesto-fiorentino.fi.it](http://www.comune.sesto-fiorentino.fi.it)

Sottocommissione VAS nel parere n. 56 del 29.12.2023 e, nonostante la documentazione sia stata integrata, non emerge un oggettivo e sostanziale superamento delle criticità evidenziate.

In ultimo si evidenzia che l'elencazione dei documenti presenti nel sito del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica non rispetta quella contenuta nell'Elenco Elaborati di Progetto (0001\_FLR-MPL-SAI-AMBO-000-GE-EE\_El\_Elaborati).

Oltre a ciò molto spesso nelle controdeduzioni (cfr. ad esempio la verifica dell'opzione zero, sull'analisi degli impatti, sulla verifica delle opere di compensazione), vi è un richiamo a elaborati che in realtà non sono pertinenti.

Tale gravissimo problema di lettura e verifica degli elaborati, oltre a denotare una certa qual superficialità da parte del proponente nella predisposizione degli atti, rende molto difficoltoso la verifica del progetto oltre che completamente incerto il confronto tra il contenuto delle controdeduzioni e le osservazioni del Comune di Sesto Fiorentino del 5.10.2023.

Risulta inoltre mancante il documento 0311 “*Valutazione di impatto vibrazionale delle attività aeroportuali riferite alla nuova pista 11-29 ed al Masterplan 2035 sull'area del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino*” (0311A FLR MPL SAI QVA10 001 VB RT FLR-MPL-SAI-QVA10-001-VB-RT).

\*\*\*

Con specifico riferimento al richiamato documento “*Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali espresse dall'Autorità Competente in esito al procedimento di Scoping*” e relativo alla sezione dedicata al contributo/osservazioni del Comune di Sesto Fiorentino, si evidenzia quanto segue

### **RISCONTRO OSSERVAZIONI**

#### **1) OSSERVAZIONE SU ADEGUAMENTO NUOVO PROGETTO ALLE CRITICITA' DENUNCIATE NELLA SENTENZE DI TAR E CDS**

*L'osservante riporta che l'attuale Master Plan nasce a seguito delle vicende giudiziarie che hanno portato ai provvedimenti del TAR Toscana e del Consiglio di Stato. Tuttavia, la documentazione presentata e indicata come “project review” non appare avere la risposta alle numerose criticità e lacune evidenziate nelle citate sentenze*

Con una prima osservazione, questa Amministrazione aveva evidenziato come “*dall'esame della documentazione dell'attuale Masterplan 2035, tuttavia, non appaiono essere evidenziate e documentate le misure che dovrebbero essere necessariamente provviste per poter adeguare il nuovo Masterplan alle numerose criticità e lacune evidenziate nelle sentenze citate, che ricordiamolo, sono definitive e rivestono*



piazza Vittorio Veneto, 1  
50019 | tel. 055 44961

[www.comune.sesto-fiorentino.fi.it](http://www.comune.sesto-fiorentino.fi.it)

*autorità di cose giudicate e a cui quindi è obbligatorio dare ottemperanza nella predisposizione del nuovo project review del Piano di Sviluppo dell'aeroporto di Firenze”*

a) Tale osservazione risulta essere in primo luogo **non riscontrata** e non è nemmeno compresa all'interno del documento nominato *“Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali di Scoping Controdeduzioni ELAB.1163”*.

La sopraricordata osservazione non risulta essere minimamente riscontrata anche dal punto di vista sostanziale anche all'interno della ulteriore copiosa documentazione della Studio di Impatto Ambientale integrato presentato da Enac a codesta Autorità Ministeriale in data 24.5.2024

Esemplificativo a questo proposito quanto affermato a pag. 133 dello *“Studio Ambientale Integrato - Contesto Strategico di formazione della Project Review del PSA Studio Ambientale Integrato (SAI) ELAB.03”*, laddove si afferma che *“la revisione progettuale operata recepisce, infatti, sia le indicazioni prescrittive di cui al precedente Decreto VIA (mutuando al suo interno anche gli studi e approfondimenti oggetto dei procedimenti di verifica di ottemperanza già espletati presso la Direzione DVA del Ministero), sia le indicazioni rese dai vari soggetti intervenuti nell'ambito del procedimento di accertamento della conformità urbanistica relativo al precedente Masterplan 2014-2029”*, continuando quindi a ignorare completamente nella revisione progettuale oggetto della presente valutazione integrata le indicazioni fornite dai giudici amministrativi nelle sentenze del TAR Toscana (sentenza n. 793/2019) e del Consiglio di Stato (sentenza n. 1170/2020) e facendo invece riferimenti alle indicazioni contenute nel precedente decreto di compatibilità ambientale definitivamente annullato dai giudici amministrativi e soprattutto, nei vari pareri resi all'interno di quel procedimento ed in particolare all'attività svolta dall'Osservatorio Ambientale anch'essa definitivamente ed irrimediabilmente travolta dalla sentenze del TAR Toscana e del Consiglio di Stato.

Né d'altro canto nella documentazione progettuale vi è alcun riferimento al giudicato di annullamento delle previsioni pianificatorie (la delibera regionale n. 61/2014 di integrazione al P.I.T.), che costituivano il quadro di riferimento dell'intervento di ampliamento della pista proposto e che erano state anch'esse annullate dal TAR Toscana con la sentenza n. 1310 dell'8.8.2016, alla luce delle gravissime e rilevanti carenze del procedimento VAS.

b) A titolo meramente esemplificativo, al fine di evidenziare come il contenuto delle sentenze dei giudici amministrativi siano state semplicemente ignorate, si ponga mente al documento denominato *“Valutazione del rischio locale per effetto di un incidente aereo nell'area dell'aeroporto di Firenze*



*secondo il MPL 2035 ELAB.305*”, che sin dalle premesse viene identificato come un mero “aggiornamento di un precedente studio svolto in relazione al Masterplan 2014-2029, secondo quanto allora ritenuto opportuno dalla Commissione Tecnica VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente” (pag. 7), chiarendosi altresì che “l’area oggetto di studio, e che comprende gli obiettivi sensibili che la Commissione Tecnica VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente aveva già individuato in relazione al precedente Masterplan 2014-2029 (ancora pertinenti e rappresentativi anche nel caso della presente revisione progettuale del Masterplan 2035)” (pag. 54).

A questo proposito si ricorda che il TAR Toscana nella sentenza n. 793/2019 dopo aver evidenziato al fine di una compiuta valutazione di impatto ambientale la necessità della “*predisposizione di uno studio “riferito agli scenari probabilistici sul rischio di incidenti aerei”, finalizzato a “descrivere quantificare i rischi per la salute umana e l’ambiente derivanti dalla vulnerabilità aeroportuale a gravi incidenti”*” aveva sottolineato come una tale indispensabile documentazione “*non è stata presentata né prima delle VIA, né successivamente in sede di ottemperanza delle prescrizioni*” (pagg. 12 e 13).

In conseguenza di ciò anche il piano di rischio da incidente attualmente presentato tra i documenti necessari per la VIA/VAS integrata si basa ancora una volta su dati del tutto incongruenti e presenta le medesime criticità dal punto di vista dell’impostazione metodologica che già erano state rilevate e censurate nel precedente masterplan e che i giudici amministrativi avevano accolto.

c) Sotto altro profilo, Enac dimostra di aver fatto propria una lettura del tutto errata e fuorviante delle citate sentenze, affermando ad esempio che “*il TAR stesso fa più volte menzione della documentazione progettuale presentata nell’ambito del successivo procedimento autorizzativo di accertamento della conformità urbanistica, ritenendola adeguata seppur sostanzialmente differente (ed integrativa) rispetto a quella originariamente presentata in sede di VIA*” (pag. 132 Elab. 003); in realtà i giudici amministrativi, non hanno mai affermato una considerazione del genere che non si rinviene in alcun punto della richiamata sentenza.

A questo proposito è bene sottolineare come le censure delle sentenze travolgono oltre che il provvedimento di VIA in sé e per sé anche la successiva fase di supposta ottemperanza delle condizioni imposte, svolte dall’Osservatorio Ambientale (“*è peraltro inutile ulteriormente indugiare su tale profilo atteso che l’illegittimità dei provvedimenti impugnati, per gli aspetti sostanziali già evidenziati, comporta la necessità di rinnovare il procedimento (ivi compresa la valutazione relativa all’eventuale istituzione di un Osservatorio Ambientale e alla sua composizione)*” cfr. Consiglio di Stato n. 1170/2020).



piazza Vittorio Veneto, 1  
50019 | tel. 055 44961

[www.comune.sesto-fiorentino.fi.it](http://www.comune.sesto-fiorentino.fi.it)

\*\*\*

## 2) OSSERVAZIONE SU MANCATA VALUTAZIONE DELL'OPZIONE ZERO

*“L’opzione zero non è stata contemplata e il mantenimento dell’attuale struttura non ha ancora visto la conclusione delle ottemperanze delle prescrizioni contenute nel provvedimento di VIA n. 0676/2003”.*

**Risposta Enac** nel documento *“Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali di Scoping Controdeduzioni ELAB.1163”*: *L’opzione zero risulta analizzata all’interno degli elaborati n.0009, n.0312 (cap.3) e n.0424. Il provvedimento VIA n.0676/2003 si riferisce ad altro Masterplan (2000- 2010), con specifica trattazione riportata all’interno dell’elaborato n.0424.*

Preliminarmente si ribadisce che nella attuale configurazione per l’infrastruttura aeroportuale esistente è necessario ed obbligatorio l’adeguamento dello stesso alle vincolanti prescrizioni contenute nel provvedimento di VIA n. 0676/2003, che ad oggi non risultano ancora ottemperate.

La risposta fornita (cfr. Sezione Risposta/Modalità di recepimento dell’osservazione del documento Riscontro alle raccomandazioni): *“Il provvedimento VIA n.0676/2003 si riferisce ad altro Masterplan (2000- 2010), con specifica trattazione riportata all’interno dell’elaborato n.0424.”* appare insoddisfacente in particolare per quanto attiene alla mancata attivazione degli interventi prescritti.

In merito al documento 0009 *“Analisi delle Alternative”* (0009\_FLR-MPL-SAI-AMB1-008-GE-RT\_An\_Alter), i cui contenuti vengono poi ribaditi nel Capitolo 3 del documento 0312 *“Studio di Impatto Ambientale - Fase di Valutazione Appropriata - Livello II”* (0312\_FLR-MPL-SAI-VIN1-001-GE-RT\_Stud\_Inc\_Amb\_Val\_Approp) e al paragrafo 14.1.1 del documento 0424 *“Relazione generale di Masterplan”* (0424\_FLR-MPL-PSA-GEN1-001-GE-RT\_Rel\_Gen), risulta che l’Opzione Zero viene affrontata in modo del tutto insufficiente, valutando come imm modificabile la necessità di dare una risposta adeguata a quella che è una previsione di traffico aereo strettamente legata allo sviluppo dell’aeroporto, assunta come imprescindibile al punto tale da non considerare adeguatamente gli impatti e le esternalità negative ricadenti sul territorio per effetto della nuova infrastruttura rispetto alla condizione attuale.

Viene posto come dato imm modificabile la previsione di un numero di viaggiatori atteso all’aeroporto di Firenze per il 2035 pari a 6 milioni di unità all’anno; l’Opzione Zero in questo modo viene valutata sempre e solo alla luce della necessità di dare una risposta adeguata a questo dato di traffico atteso, portando quindi a giudicare come non realizzabili le ipotesi derivanti dalla scelta del *do nothing*, evidenziandosi solo ed esclusivamente le criticità che deriverebbero dal fare fronte ai previsti 6 milioni di passeggeri, o mantenendo l’attuale stato dell’aeroporto di Firenze, o dirottando i viaggiatori sui vicini



piazza Vittorio Veneto, 1  
50019 | tel. 055 44961

[www.comune.sesto-fiorentino.fi.it](http://www.comune.sesto-fiorentino.fi.it)

aeroporti di Pisa o di Bologna (soluzioni queste ultime due, che vengono considerate, in modo del tutto illogico e artificioso, in modo rigorosamente separato e alternativo).

Nel documento 008 SAI - Sintesi non Tecnica (0008\_FLR-MPL-SAI-AMB1-007-GE-RT\_SAI-SNT) a pag. 39 si afferma che *”Tutte le argomentazioni sopra illustrate evidenziano, infatti, nella loro totalità e sinergia, la necessità di dover intervenire sullo scalo aeroportuale di Firenze in quanto la gestione dei livelli di traffico attesi nella Rete Territoriale aeroportuale di riferimento, nonché in quella immediatamente limitrofa, impongono valutazioni di distribuzione equilibrata della domanda incrementale al 2035, sfruttando tutti i principali scali aeroportuali ivi presenti ed evitando eccessivi sovraccarichi capacitivi ed operativi dell’una o dell’altra infrastruttura. Detti sovraccarichi, testé analizzati e valutati non compatibili con le attuali infrastrutture aeroportuali degli scali di Pisa e di Bologna, né concretamente applicabili in base al diverso profilo del passeggero che utilizza lo scalo di Firenze rispetto a quelli di Pisa e di Bologna, risultano, inoltre, affetti da significativi impatti ambientali negativi rispetto ai contesti cittadini circostanti (soprattutto in termini di rumore e qualità dell’aria), nonché da significative incidenze negative a carico dei siti Natura 2000 presenti nelle immediate vicinanze di detti aeroporti (“Selva Pisana”, a circa 3 km di distanza dall’aeroporto di Pisa e “Golena San Vitale e Golena del Lippo”, adiacente all’aeroporto di Bologna).”*

Si ritiene quindi che le risultanti delle esperienze di Pisa e Bologna non giustifichino l’esigenza di “spalmare il sacrificio” degli impatti ambientali negativi corrompendo, di fatto, altre aree geograficamente distanti e in cui sussistono già evidenti criticità.

L’analisi multi-criteria contenuta nel documento di sintesi è connotata da giudizi non verificabili rispetto alla loro pesatura ed incidenza e comunque non è chiaro come siano stati messi in relazione i singoli effetti tra loro e con gli effetti cumulativi.

Più in generale, comunque, nella valutazione dell’Opzione Zero, quella che non viene mai valutata, assumendo come inevitabile la crescita dello scalo a prescindere dal contesto, è la possibilità che la previsione di traffico futuro possa essere invece ridimensionata in un’ottica virtuosa di limitazione e contenimento del fenomeno dell’*overtourism*.

A questo proposito deve evidenziarsi come le stesse Linee Guida 2021 della Commissione Europea sulla Direttiva Habitat (punto 3.3.1. lett.a)), nel fornire le necessarie indicazioni sull’individuazione delle alternative al progetto oggetto di valutazione, precisano che una delle possibili alternative che deve essere oggetto di valutazione, deve comportare una *“portata e dimensioni diverse dello sviluppo”*.



piazza Vittorio Veneto, 1  
50019 | tel. 055 44961

[www.comune.sesto-fiorentino.fi.it](http://www.comune.sesto-fiorentino.fi.it)

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.

\*\*\*

**3) OSSERVAZIONE SU ANALISI IMPATTI** *Si ritiene che la documentazione depositata presenti gravi carenze per quanto concerne l'esatta e preventiva identificazione dei significativi impatti sui fattori identificati dall'art. 5 c.1 lett c) del d.lgs 152/2006 e, in particolare sulla salute umana, biodiversità, habitat protetti e sulle componenti del territorio, del suolo, dell'aria e del regime idraulico, nonché le diverse interazioni tra i diversi fattori.*

**Risposta Enac** nel documento "Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali di Scoping Controdeduzioni ELAB.1163": *La documentazione di Studio Ambientale Integrato agli atti (rif. elaborati da n.0002 a n.0423) risulta coerente rispetto ai contenuti dell'art. 5 c.1 lett c) del d.lgs 152/2006 e smi*

Si ribadisce che nella valutazione degli impatti ambientali devono essere contemplati quelli sulla salute umana, così come prescritto dall'art. 5, lett. c) del d.lgs. 152/2016. Lo specifico riferimento a carenze di valutazione era finalizzato ad evidenziare proprio quelle relative alla valutazione cumulativa degli effetti sulla salute umana. Si ritiene che tale aspetto non possa essere relegato al solo principio della coerenza ma richieda la conformità a quanto prescritto nella norma.

Nella documentazione a cui il proponente rinvia (costituita da ben n. 421 elaborati!), gli effetti vengono valutati singolarmente e parzialmente su un territorio già vulnerabile, senza trattare gli effetti cumulativi in un adeguato contesto territoriale di riferimento.

Rispetto alla tematica Salute umana il proponente rinvia specificatamente al documento 0311 "Studio tossicologico e di igiene ambientale per la Valutazione di impatto Sanitario" (0311\_FLR-MPL-SAI-QVA9-001-SL-RT\_Impatto\_Sanitario). In questo studio vengono però presi in considerazione i rischi



piazza Vittorio Veneto, 1  
50019 | tel. 055 44961

[www.comune.sesto-fiorentino.fi.it](http://www.comune.sesto-fiorentino.fi.it)

derivanti dall'esposizione a rischio chimico (breve termine e lungo termine) e quelli derivanti dall'impatto acustico sulla frazione di popolazione coinvolta tra diversi comuni.

Nel Documento 0309 “*Analisi del rischio di Birdstrike e relativo Piano di Gestione*” (0309\_FLR-MPL-SAI-QVA8-001-RI-RT\_Rischio\_Bird\_Strike) oltre ad evidenziare un conclamato incremento della situazione di rischio rispetto alla situazione attuale prevede, quale accorgimento per la funzionalità dell'opera in progetto, l'allontanamento delle fonti attrattive per gli uccelli dal sedime aeroportuale attraverso la dislocazione di aree che dovranno compensare l'obliterazione dei Siti di importanza comunitaria. Viene infatti considerato come “adeguato intervento di mitigazione del rischio” di *Birdstrike*, l'eliminazione delle aree umide generatrici di connessioni dei volatili.

Si sottolinea comunque che non ci sono evidenze che scongiurino la possibilità di evitare che le aree umide naturalistiche di mitigazione aventi funzione anche di compensazione idraulica, costituiscano una trappola ecologica per gli animali protetti, specie nel passaggio da un'area all'altra con intersecazione dei sentieri di avvicinamento e decollo della pista.

Tra le opere di mitigazione al rischio di *Birdstrike* vengono proposte l'eliminazione o comunque il divieto di impianto di alcune tipologie culturali che possono richiamare la presenza di volatili e mammiferi nelle aree del Parco della Piana, quali filari di viti e altre piante da frutto. Un tale indirizzo toglierà al Parco agricolo la possibilità di vedersi concretizzata qualsiasi ipotesi di istituzione di un Biodistretto, il cui progetto è attualmente in fase di valutazione.

Rispetto alle integrazioni apportate alla documentazione, permangono la mancanza di un quadro di sintesi dei vari rischi trattati singolarmente e la mancanza di valutazione degli altri determinanti della salute e benessere della popolazione, nonché della definizione di eventuali condizioni di fragilità della popolazione che possono incidere negativamente sui profili di salute.

Le analisi condotte e i modelli di rischio contemplano unicamente gli effetti diretti conseguenti alla realizzazione dell'infrastruttura aeroportuale senza evidenziare, ad esempio, le interazioni con le fasi di cantierizzazione delle opere, l'incremento del traffico veicolare sulle tratte interessate da interventi e sull'intera rete, la perdita di aree naturali e la realizzazione di superfici in grado di incrementare, in maniera sostanziale, la magnitudo delle isole di calore (con probabile trasferimento verso il centro abitato).

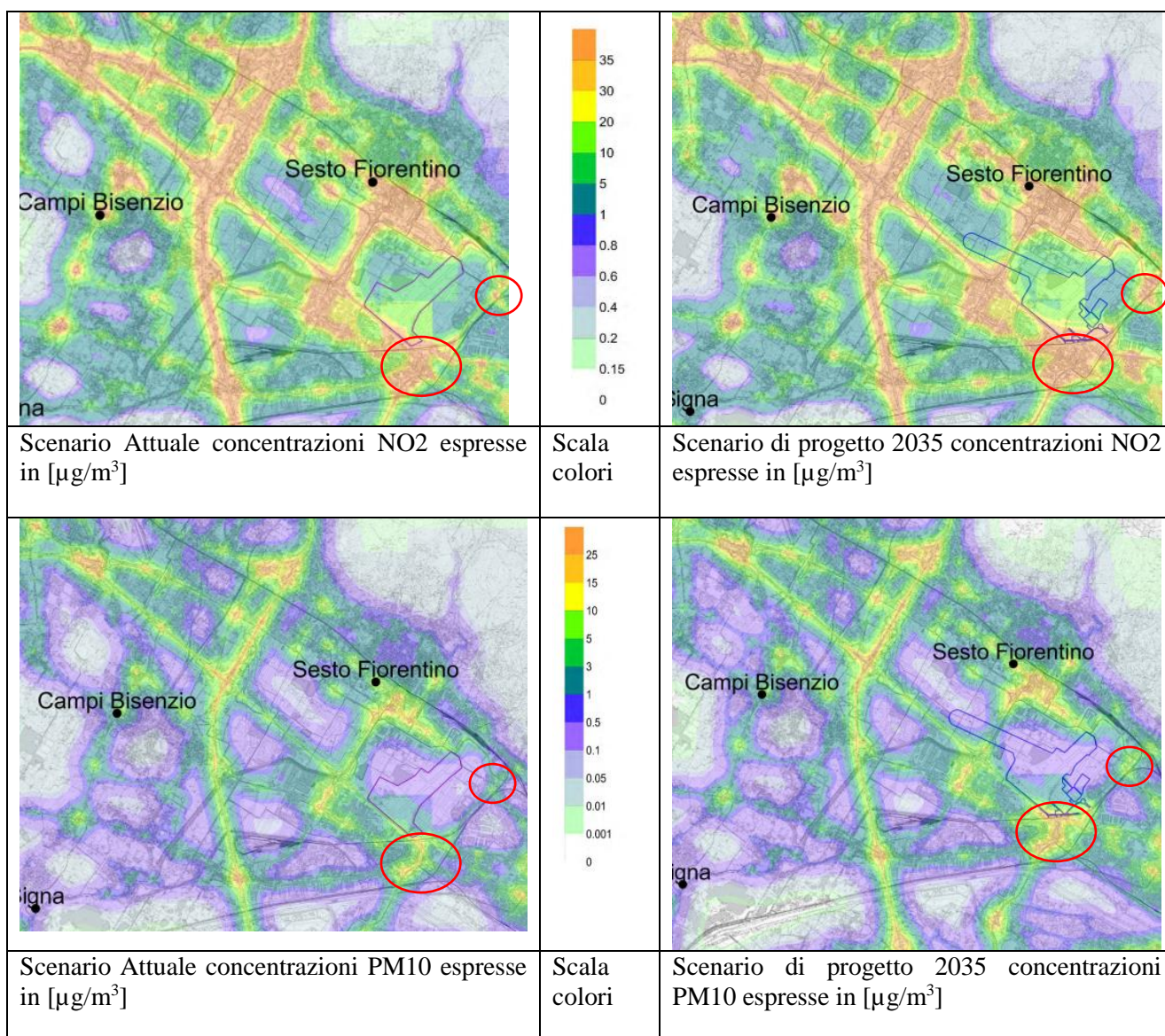


La mancanza di una valutazione degli effetti cumulativi dei collegamenti, delle interazioni tra le varie matrici ambientali e l'esposizione per l'uomo non permette una valutazione d'insieme del rischio legato alla nuova infrastruttura aeroportuale e il rapporto tra "opera principale" ed "opere connesse".

Per quanto riguarda l'analisi delle emissioni in atmosfera – ricordando che lo studio in esame ottempera anche alla VAS - si riportano di seguito gli estratti dai seguenti documenti:

Elab.0203 Atmosfera - Mappe di isoconcentrazione emissioni totali - Scenario attuale (colonna sx)

Elab. 0204 Atmosfera - Mappe di isoconcentrazione emissioni totali - Scenario di progetto 2035 (colonna dx)





piazza Vittorio Veneto, 1  
50019 | tel. 055 44961

[www.comune.sesto-fiorentino.fi.it](http://www.comune.sesto-fiorentino.fi.it)

Da una semplice osservazione dei suddetti estratti, emerge chiaramente come lo scenario 2035 risulti peggiorativo, in alcune aree, in termini di NO<sub>2</sub> e PM<sub>10</sub> rispetto alla situazione attuale. Un significativo incremento delle concentrazioni dei principali inquinanti si riscontra in particolare in corrispondenza dello snodo viario rappresentato da svincolo autostradale A11, viadotto del Ponte all'Indiano e Viale 11 Agosto. Non si riscontrano a livello generale miglioramenti sul quadro emissivo dopo la realizzazione dell'opera.

La realizzazione della nuova pista comporterà necessariamente un rilevante peggioramento del quadro emissivo, soprattutto nell'ottica della definizione di limiti più stringenti da parte della Comunità Europea, aggravando così la già notevole e notoria situazione di criticità soprattutto alle concentrazioni di PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> e NO<sub>x</sub> che da anni caratterizza l'agglomerato fiorentino, costituito dai comuni limitrofi a Firenze, più il capoluogo stesso, oggetto di specifica procedura di infrazione.

Lo Studio Ambientale Integrato, come riportato anche sopra, evidenzia il peggioramento delle concentrazioni di inquinanti in alcune porzioni dell'intorno aeroportuale. Anche se non è stata realizzata una modellazione degli inquinanti atmosferici che tenga in considerazione i nuovi valori di riferimento, sicuramente si vede come nelle mappe proposte non si apprezzi un miglioramento della qualità dell'aria, ma, viceversa, allo scenario 2035 alcuni assi stradali presentano dei valori di PM<sub>10</sub> e NO<sub>x</sub> in incremento.

Nell'ottica della valutazione strategica sull'attuale Masterplan 2035 risulta quanto meno opportuno tenere in considerazione gli scenari prevedibili e più cautelativi al fine di garantire al meglio lo sviluppo sostenibile locale. Pertanto, non riscontrando una modellazione eseguita in funzione dei nuovi limiti comunitari in termini di emissioni né un miglioramento della qualità dell'aria a livello di agglomerato, si evidenzia come la realizzazione del nuovo aeroporto costituirebbe un ulteriore sorgente diretta ed indiretta di inquinamento atmosferico posta proprio al centro della Piana fiorentina.

\*\*\*

**4) OSSERVAZIONE SU INCOMPATIBILITA' CON IL TESSUTO LOCALE** *Si riporta che l'inserimento del nuovo project review del Masterplan 2025 nel contesto della Piana Fiorentina, come nel caso del progetto precedente, mostra notevoli profili di incompatibilità con il tessuto territoriale locale.*

**Risposta Enac** nel documento “*Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali di Scoping Controdeduzioni ELAB.1163*”: *All'interno dei SAI - Quadro Strategico e Programmatico e SAI- Quadro Ambientale, l'analisi dell'inserimento delle opere della PR-PSA rispetto al tessuto territoriale locale, è*



piazza Vittorio Veneto, 1  
50019 | tel. 055 44961

[www.comune.sesto-fiorentino.fi.it](http://www.comune.sesto-fiorentino.fi.it)

*stata approfondita a diversi livelli (coerenza con la pianificazione territoriale e impatti ambientali sulle matrici inerenti), oltre che tramite la produzione di studi specialistici (tra i quali quelli da n.0298 a n.0302)-*

Nonostante Enac evidenzi di aver svolto un approfondimento della questione, deve rilevarsi come i profili di incompatibilità con il tessuto territoriale locale rimangano, nonostante questo, del tutto inalterati.

Molte delle misure compensative necessarie alla fattibilità della struttura aeroportuale non vengono valutate in termini di ricadute rispetto alla realtà socio economica e territoriale attuale. Di pari criticità rimane la valutazione degli effetti cumulativi in rapporto con la magnitudo degli stessi e l'attuale vulnerabilità dell'ambito naturale ed antropizzato del territorio.

In questo ambito si ritiene irrinunciabile una lettura dei diversi livelli della pianificazione urbanistica locale dei comuni coinvolti che superi il concetto di mera coerenza/non coerenza tra progetto dell'infrastruttura e la pianificazione comunale, considerando inevitabilmente come sempre pertinente ogni aspetto della progettazione.

La ragione per la quale non si può prescindere dall'analisi della pianificazione locale, risiede nella capillare definizione delle strategie di sviluppo locale che detta pianificazione contiene, con la quale una valutazione ambientale strategica deve confrontarsi, per valutare correttamente e complessivamente gli impatti territoriali generati.

In tema di accessibilità e mobilità si ribadisce che gli interventi proposti sulle viabilità esistenti risultano esclusivamente funzionali agli adattamenti necessari e conseguenti alla nuova giacitura dell'infrastruttura aeroportuale e con una visione di funzionalità strutturale limitata alle "ricuciture".

Riconfermando che una qualsiasi aliquota incrementale sulla viabilità esistente non è sostenibile in quanto la rete risulta già sovraccarica, è necessario che gli interventi di deviazione e ristrutturazione puntuali in progetto non possono prescindere da interventi di potenziamento della rete esistente di connessione e accessibilità ai centri urbani e di attraversamento lungo le principali direttrici intercomunali.

Contestualmente alla formazione del Piano operativo comunale, sono stati acquisiti gli studi relativi alla verifica delle Condizioni Limite per le Emergenze (CLE) associati a quelli di microzonazione sismica di livello 2. L'asse di Via dell'Osmannoro, oltre a costituire l'unica connessione tra Autostrada A11 e la zona produttiva commerciale dell'Osmannoro (Via di Cantone), rappresenta un asse strategico per



piazza Vittorio Veneto, 1  
50019 | tel. 055 44961

[www.comune.sesto-fiorentino.fi.it](http://www.comune.sesto-fiorentino.fi.it)

raggiungere il capoluogo dallo svincolo A11. Tale viabilità, a giudizio dello scrivente, andrà attentamente valutata in merito alla funzionalità e al livello di servizio, considerato che presenta un tratto con livelletta in pendenza, intersezioni a raso e andamento planimetrico tortuoso; tutto ciò in relazione all'obiettivo progettuale dichiarato di ottenere una viabilità secondaria in ambito extraurbano (categoria C1 di cui al Codice della Strada) alla capacità di aumentare la velocità media di percorrenza e un conseguente miglioramento del servizio offerto, a fronte del previsto incremento del flusso di traffico attuale. In caso di eventi calamitosi, si rileva inoltre che le uniche alternative plausibili di una eventuale colonna mobile per l'emergenza proveniente dagli assi autostradali, sarebbero rappresentate dai caselli autostradali di Prato (A11) e di Calenzano (A1).

Riteniamo quindi che Via dell'Osmannoro (anche con diversa configurazione) debba comunque rimanere rappresentativa almeno del medesimo livello funzionale attualmente previsto dalla CLE. Medesima necessità deve essere considerata per le uscite dall'Autostrada A11.

Rispetto alla progettazione proposta dal Masterplan aeroportuale, fermo restando gli ulteriori approfondimenti, si evidenzia che un tratto della nuova viabilità è prevista in tunnel, con le conseguenti incertezze relative alla garanzia della sua piena funzionalità in caso di eventi alluvionali o sismici.

Infine si rileva che alcuni interventi puntuali (Nodo E) dovranno essere valutati con il Progetto di fattibilità tecnica ed economica della linea 2.2: tratta Aeroporto – Sesto Fiorentino appartenente al Sistema Tramviario Fiorentino – Estensioni nei comuni di Firenze, Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino.

\*\*\*

**5) OSSERVAZIONE SU OPERE DI COMPENSAZIONE NON ADEGUATE** *La nuova pista aeroportuale della lunghezza di 2200 m e con orientamento 11/29 si inserisce nella parte centrale del Parco della Piana Fiorentina caratterizzata da numerose aree umide ricomprese in larga misura nell'ex SIC45, oggi ZPS-ZSC "Stagni della Piana Fiorentina e Pratese". Le proposte di compensazione per la sottrazione di habitat di ampio valore ecologico non sono ritenute adeguate. Si evidenzia che per la realizzazione delle oasi (ad es. Oasi della Querciola) sono stati utilizzati fondi pubblici.*

**Risposta Enac** nel documento "Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali di Scoping Controdeduzioni ELAB.1163": *L'osservazione è stata presa in considerazione ai fini dell'elaborazione della documentazione di VInCA (rif. elaborati da n.0312 a n.0336) e della progettazione delle opere di compensazione (rif. elaborati da n.0871 a n.1010).*



Si ribadisce che le misure compensative sono esclusivamente necessarie alla fattibilità della struttura aeroportuale e non vengono valutate in termini di ricadute rispetto alla realtà socio economica e territoriale attuale.

La Valutazione d'incidenza non supporta in modo adeguato le scelte di elidere o compromettere significativamente di due siti Habitat Natura 2000.

Si ricorda che, per quanto è evidenziato nella Direttiva Habitat 92/43/CEE e nel Documento della Commissione Europea di orientamento sulla rigorosa tutela delle specie animali di interesse comunitario ai sensi della direttiva Habitat (2021/C 496/01) è previsto che ogni piano e progetto, connesso ad un sito tutelato, sia oggetto di valutazione d'incidenza al fine di tutelarne l'integrità, ammettendo conclusioni negative di tale valutazione soltanto per considerazioni connesse con la salute dell'uomo e la sicurezza pubblica.

A pagina 353 del documento 0312 *“Studio di Incidenza Ambientale - Fase di Valutazione Appropriata - Livello IP”* (0312\_FLR-MPL-SAI-VIN1-001-GE-RT\_Stud\_Inc\_Amb\_Val\_Approp) della Valutazione d'incidenza sono evidenziate le considerazioni conclusive della Vinca alla base delle scelte di progetto. Tali considerazioni sono basate su ipotesi di scenari comunque negativi e che antepongono gli obiettivi economici alla tutela e conservazione della biodiversità della Piana fiorentina.

Si rileva inoltre che *“Il raggiungimento degli obiettivi di progetto”* non può essere considerato un *motivo imperativo di rilevante interesse pubblico* ai fini della direttiva Habitat e dai suoi regolamenti e dunque non si ritiene accettabile che le analisi delle alternative siano ricondotte a tale unico assunto, come enunciato nelle considerazioni conclusive sulle alternative.

Si evidenzia inoltre che non è garantito che le opere di compensazione relative all'obliterazione dei Siti tutelati Habitat 2000, possano salvaguardare gli habitat senza pregiudicare irreversibilmente l'integrità della biodiversità cui tali Siti protetti sono designati.

La valutazione di incidenza di secondo livello (Elab. 0314 ed altri –anche in questo caso il link è riferito al documento 312) condotta sul Masterplan 2035, individua una serie di misure atte al contenimento degli impatti o alla compensazione degli stessi, collegati alla realizzazione e gestione della nuova pista aeroportuale di Peretola.

Nonostante questi approfondimenti, rimane di fondo l'evidente incompatibilità del nuovo scalo con lo sviluppo sostenibile della Piana Fiorentina e più specificatamente col *“Parco della Piana”*.



piazza Vittorio Veneto, 1  
50019 | tel. 055 44961

[www.comune.sesto-fiorentino.fi.it](http://www.comune.sesto-fiorentino.fi.it)

Ciò si può dedurre anche dal documento di VINCA stesso. A pagina 169 e successive dell'elaborato n. 0314 viene indicato come sia plausibile individuare un buffer di 300m lungo l'asse principale della A11, che rappresenta un'“*area non idonea alla biodiversità*”, in quanto l'effetto barriera rappresentato dalla autostrada compromette negativamente la qualità dei luoghi.

Una gestione del territorio mirata alla conservazione della natura ha portato allo sviluppo dell'Oasi di Focognano, che costituisce l'area di maggior pregio dell'intera ZSC-ZPS “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese”.

Da ciò deriva quindi che anche le aree destinate alla realizzazione della nuova pista, secondo il Masterplan 2035, sulle quali ad oggi non si riscontra un elevato grado di funzionalità ecologica, se opportunamente gestite possono significativamente contribuire alla biodiversità locale.

L'intervento della nuova pista, tende ulteriormente a segregare le varie parti del sito, andando ulteriormente a peggiorare uno degli aspetti più critici dell'area stessa, in piena contraddizione con la scheda Natura 2000 di cui si riporta di seguito un estratto.



piazza Vittorio Veneto, 1  
50019 | tel. 055 44961

[www.comune.sesto-fiorentino.fi.it](http://www.comune.sesto-fiorentino.fi.it)

**Criticità interne:** - Crescente isolamento delle zone umide, ubicate in un contesto quasi completamente urbanizzato.- Inquinamento delle acque e locali fenomeni di inquinamento del suolo.- Carenze idriche estive e gestione dei livelli idrici e della vegetazione non mirata agli obiettivi di conservazione. Perdita di specchi d'acqua per abbandono della gestione idraulica.- Presenza di assi stradali e ferroviari. Nuovi assi ferroviari o stradali in corso di realizzazione o progettati.- Realizzazioni di un parco pubblico con bacino lacuale ad uso sportivo e ricreativo nell'area dei Renai.- Urbanizzazione diffusa.- Intenso inquinamento acustico di varia origine (assi stradali e ferroviari, centri abitati confinati, zone industriali, aeroporto).- Attività venatoria (gran parte delle zone umide sono gestite a fini venatori).- Diffusione di specie esotiche di fauna e di flora.- Diffusa presenza di discariche abusive con prevalenza di siti di modeste dimensioni con scarico di inerti.- Presenza di laghi per la pesca sportiva.- Rete di elettrodotti, di alta e altissima tensione, in prossimità di aree umide di interesse avifaunistico.- Attività agricole intensive.- Perdita di nidiate causata da predazione (da parte di specie selvatiche e di animali domestici) e dalle operazioni di manutenzione dei laghi gestiti a fini venatori (disseccamento dei laghi in primavera).- Carico turistico-ricreativo in aumento e realizzazione di strutture per la fruizione (bar, ristoranti, parcheggi).- Campi di volo per deltaplani a motore.

**Criticità esterne:** - Urbanizzazione diffusa e progressiva scomparsa dei residui elementi di naturalità.- Aeroporto, assi stradali e ferroviari presenti o previsti.- Inquinamento ed eutrofizzazione delle acque.- Rete di elettrodotti di varia tensione.- Diffusione di spec

Obiettivi di conservazione	Importanza
Miglioramento della gestione idraulica dei siti, miglioramento della qualità delle acque	E
Mantenimento/incremento degli elementi di naturalità in aree circostanti ai siti	E
Mantenimento degli ambienti naturali e seminaturali esistenti e programmazione di progressivi aumenti di superficie delle zone umide, delle formazioni igrofile arboree e arbustive e dei prati	E
Mantenimento e ampliamento delle aree umide; incremento delle potenzialità dell'area per l'avifauna nidificante, migratrice e svernante	E
Mantenimento/incremento delle relittuali presenze floristiche rare	M
Controllo delle specie alloctone	M
Mantenimento dei popolamenti di Anfibi	M

In relazione ai valori residuali individuati nel territorio della Piana Fiorentina e Pratese è stato individuato il perimetro dell'attuale ZSC-ZPS "Stagni della Piana Fiorentina e Pratese", creando e ponendo vincoli all'espansione urbanistica, che soprattutto sul finire degli anni '90 ha interessato il territorio della Piana. Queste scelte lungimiranti hanno permesso di conservare una porzione di territorio, che se opportunamente gestita può costituire un vero e proprio serbatoio di biodiversità e rappresentare un elemento fondamentale nel contrasto ai cambiamenti climatici (vedi in tal senso l'Oasi WWF di Focognano e l'Oasi Legambiente La Querciola).

L'ipotesi della nuova Pista aeroportuale di cui al Masterplan 2035, possono determinare la scomparsa del Sito Natura 2000 "Stagni della Piana Fiorentina e Pratese" nella porzione compresa tra l'attuale Pista di Peretola, l'A1 e l'A11, ossia alla scomparsa del così detto Parco della Piana, previsto nella pianificazione territoriale Regionale, Metropolitana e Comunale.

Oltre a ciò si evidenzia altresì come, trattandosi di Siti di Importanza Comunitaria SIC ai sensi della Direttiva 92/43/CEE Habitat e di Zone Protette Speciali ZPS ai sensi della Direttiva Uccelli 2009/147/CE,



piazza Vittorio Veneto, 1  
50019 | tel. 055 44961

[www.comune.sesto-fiorentino.fi.it](http://www.comune.sesto-fiorentino.fi.it)

gli “Stagni della Piana fiorentina e pratese” IT 5140011 devono essere conservati anche per le specie di avifauna migratorie che ivi ritornano regolarmente e per le quali tali siti risultano essenziali allo svolgimento del ciclo vitale.

Si rileva ulteriormente che gli impatti delle fasi di cantierizzazione individuate al capitolo 2.2.11 e seguenti dello Studio di incidenza non sono opportunamente e adeguatamente valutate, anche e soprattutto in relazione alle compromissioni ed alle interazioni negative delle stesse sul ciclo biologico degli individui di popolazioni di specie animali e vegetali tutelati dalla Comunità europea.

Per tutte queste ragioni si ritiene che l’impatto irreversibile che si può generare sulle biocenosi causato dalla distruzione degli habitat all’interno dei siti protetti ZSC-ZPS IT5140011 non possa essere compensato in alcun modo e che pertanto l’opera in progetto non risulta compatibile con le finalità della Direttiva Habitat.

\*\*\*

**6) OSSERVAZIONE SUL RISCHIO DA BIRD STRIKE** *La presenza di fauna migratrice frequentante le aree umide non si ritiene sia messa in relazione con la gestione del rischio birdstrike.*

**Risposta Enac** nel documento “*Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali di Scoping Controdeduzioni ELAB.1163*”: *Il tema del birdstrike risulta oggetto di specifica trattazione all’interno dell’elaborato n.0309.*

La gestione del rischio da birdstrike risulta contraddittoria.

L’area della Piana è storicamente zona di passaggio delle rotte migratorie, ma nonostante ciò il nuovo orientamento della pista va ad incidere direttamente sulle aree di maggior importanza per l’avifauna, classificate come I.B.A. (Important Bird Area).

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 I.B.A., comprese all’interno del sito europeo Natura 2000 e coincidenti rispettivamente con l’Oasi La Querciola (Comune di Sesto Fiorentino, 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







piazza Vittorio Veneto, 1  
50019 | tel. 055 44961

[www.comune.sesto-fiorentino.fi.it](http://www.comune.sesto-fiorentino.fi.it)

*ripercussioni sul microclima, danno ambientale irreversibile implementando gli effetti sui cambiamenti climatici.*

**Risposta Enac** nel documento “*Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali di Scoping Controdeduzioni ELAB.1163*”: *Si faccia riferimento a quanto contenuto negli elaborati da n.0312 a n.0336, n.0206 e a tutte le valutazioni ambientali incluse all’interno del SA*

Per quanto attiene al rinvio alla documentazione riguardante la Valutazione d’incidenza (doc. da 0312 a 0336) si confermano le considerazioni già svolte circa la loro non esaustività rispetto alla valutazione degli effetti cumulativi dei singoli impatti nell’ambito territoriale di riferimento.

Per quanto attiene al rinvio al documento 0206 “Impatti Emissioni di Gas ad Effetto Serra - Università di Pisa” (FLR-MPL-SAI-QVA2-009-AT-TA) lo studio analizza gli impatti diretti derivanti dalla nuova infrastruttura in un contesto limitato senza formulare, concretamente, una proposta di piano o programma che sia orientata a ridurre rischi e vulnerabilità dovuti ai mutamenti del clima e a sfruttarne le opportunità favorevoli rispetto un’analisi di contesto territoriale più esteso in cui si inserisce.

Nello studio non sussiste alcun riferimento al Piano nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici di cui decreto Ministro dell’ambiente e della sicurezza energetica n. 434 del 21 dicembre 2023 che costituisce preciso orientamento per la redazione delle valutazioni ambientali. Di pari evidenza è il mancato riferimento alle “Linee Guida per l’Integrazione dei Cambiamenti Climatici e della Biodiversità nella Valutazione Ambientale Strategica” della regione Toscana.

La valutazione degli effetti cumulativi permetterebbe di rendere evidente il ruolo interagente dei cambiamenti climatici con le altre componenti ambientali e di contesto che già fanno parte delle valutazioni ambientali strategiche. Una loro considerazione sarebbe, altresì, utile per avere uno scenario di riferimento sulla base del quale analizzare l’evoluzione delle tendenze in fase di monitoraggio e la gestione di potenziali conflitti e sinergie tra mitigazione e adattamento che eviti, quindi, un adattamento imperfetto nel medio-lungo termine.

Occorre infatti ricordare che l’infrastruttura progettata si colloca in un contesto relativamente vicino a quello fortemente urbanizzato dei centri urbani capoluogo e, pertanto, l’amplificazione di alcuni effetti (p.e. isole di calore, attualmente mitigate dall’area agricola e dal parco) sarà praticamente inevitabile.

\*\*\*

## **7) OSSERVAZIONE SU NON COERENZA CON LE PREVISIONI COMUNALI:**

*L’osservante riporta che all’interno del Comune di Sesto Fiorentino ricadono interventi significativi sia*



piazza Vittorio Veneto, 1  
50019 | tel. 055 44961

[www.comune.sesto-fiorentino.fi.it](http://www.comune.sesto-fiorentino.fi.it)

*in termini di opere che prevedono consumo di suolo in edificato che di mutamenti morfologici del territorio fortemente incidenti sia sulla fruibilità dello stesso che per le scelte strategiche di pianificazione territoriale. La configurazione della nuova pista e lo scenario di un nuovo Piano di Rischio aeroportuale vede una criticità rilevante per quanto attiene le previsioni contenute nel Piano Particolareggiato del Polo Scientifico e Tecnologico in cui le zone di rischio C e D interesseranno la totalità dell'ambito.*

**Risposta Enac** nel documento “*Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali di Scoping Controdeduzioni ELAB.1163*”: *La coerenza della PR-PSA con la pianificazione comunale e gli ulteriori piani vigenti (tra cui il piano particolareggiato del Polo Scientifico e Tecnologico), è stata approfondita all'interno del SAI - Quadro Strategico e Programmatico.*

Benché i documenti che costituiscono lo Studio Ambientale Integrato riportino correttamente i riferimenti alla pianificazione comunale, rimangono invariate e non soddisfatte le osservazioni inerenti alle ricadute dirette ed indirette sulla pianificazione strategica ed operativa comunale della progettata infrastruttura aeroportuale.

In particolare si evidenzia come tale verifica di coerenza sia stata sviluppata in modo insufficiente ed errata: si vedano ad esempio la irrealistica valutazione di non pertinenza della previsione di creazione di un grande parco con il nuovo aeroporto e in generale la valutazione di non pertinenza di ogni sviluppo del polo universitario con il nuovo aeroporto, valutazione di non pertinenza che viene semplicemente affermata ma senza alcuna specificazione che ne dimostri le ragioni in modo sostenibile.

Pur nella consapevolezza della successiva necessità di un eventuale successivo assoggettamento all'iter autorizzativo ai sensi del D.P.R. n. 383/94 per l' accertamento della conformità urbanistica e contestuale rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche e ambientali di legge, si sottolinea che i giudizi di pertinenzialità/non pertinenzialità, conformità/non conformità presenti nel documento 0005 Studio Ambientale Integrato - Quadro Strategico Programmatico (0005\_FLR-MPL-SAI-AMB1-004-GE-RT\_SAI-Q\_Strat\_Program) e riferibili alla valutazione della coerenza esterna con pianificazione comunale di Sesto Fiorentino, risultano non qualificati e non adeguatamente ponderati. A tale proposito si vedano le considerazioni contenute nel paragrafo relative all'”*Osservazione su incompatibilità con il tessuto locale*”.

\*\*\*



piazza Vittorio Veneto, 1  
50019 | tel. 055 44961

[www.comune.sesto-fiorentino.fi.it](http://www.comune.sesto-fiorentino.fi.it)

**8) OSSERVAZIONE SU AREA DI STUDIO:** *L'osservante ritiene che nella individuazione dell'area di indagine venga selezionata dal Proponente l'area di studio sia per i territori comunali interessati dalle opere in modo diretto che per quelli pertinenti per l'analisi degli aspetti ambientali.*

**Risposta Enac** nel documento “*Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali di Scoping Controdeduzioni ELAB.1163*”: *All'interno del paragrafo 1.1.1 del SAI- Quadro strategico e programmatico la disamina del PIT è stata estesa a tutta l'area di studio considerata per la VAS. Nel Quadro ambientale "Descrizione generale dell'area di studio e dei relativi sistemi ambientali e paesaggistici" è stata effettuata una descrizione di area vasta prendendo in considerazione l'ambito 6 delle schede d'ambito del PIT che riguarda la piana Firenze-Prato- Pistoia. La scelta dell'area di studio per la valutazione degli impatti è stata valutata, per ciascuna matrice ambientale indagata, in modo da poter valutare gli impatti sia di natura diretta che indiretta sulla componente ambientale via via esaminata.*

Si ribadisce che nelle valutazioni dovrebbero essere considerati anche i territori dei comuni che partecipano, mediante intese ed accordi, al Parco agricolo della Piana Fiorentina, per le implicazioni dirette ed indirette sulla pianificazione strategica ed attuativa di ciascun comune.

La considerazione relativa all'esatta determinazione dell'ambito territoriale di riferimento è intrinsecamente legata al tema degli impatti cumulativi, già più volte evidenziata nel presente contributo. Questa riveste una particolare importanza in quanto si deve supporre che gli effetti su un medesimo ambiente siano il risultato di più singole azioni non necessariamente di magnitudo estesa, ma significative nel loro insieme, che hanno luogo in un determinato periodo di tempo.

In particolare si rileva che il progetto della nuova infrastruttura aeroportuale è causa di impatti destinati ad incidere progressivamente sullo stato dell'ambiente e impatti cumulativi sinergici a causa di ingenerarsi di effetti che possono esaltarsi reciprocamente, dove il fattore spazio-temporale riveste una importanza determinante.

\*\*\*

Si evidenzia infine che rispetto alle osservazioni formulate con il contributo trasmesso da questa Amministrazione Comunale in data 5.10.2023, ai sensi dell'art. 13 c. 1 e dall'art. 21 c. 1 del d.lgs. 152/06, le seguenti osservazioni non hanno ricevuto alcun riscontro:

- CONSUMO DI SUOLO: viene valutato solo in confronto al vecchio masterplan e non con lo scenario attuale;



piazza Vittorio Veneto, 1  
50019 | tel. 055 44961

[www.comune.sesto-fiorentino.fi.it](http://www.comune.sesto-fiorentino.fi.it)

- PARCO DELLA PIANA: completamente ignorata la problematica legata alla previsione tuttora vigente di creazione del Parco della Piana;
- RU e POC nessuna valutazione di contesti urbanistici diversi dal Parco della Piana, come aree di interesse collettivo per la mitigazione del rischio idraulico;
- LAGO DI PERETOLA: non sono chiariti i contorni dell'intervento rilevante dal punto di vista della pianificazione comunale;
- BENI ARCHEOLOGICI E ARCHITETTONICI: necessità di riferirsi ai documenti più recenti allegati al POC;
- RISCHIO IDRAULICO: necessità di riferirsi ai documenti più recenti allegati al POC;
- OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE: sono considerate con riferimento alla positiva valutazione occorsa nel precedente masterplan dall'osservatorio ambientale, senza considerare la totale illegittimità della procedura e dell'osservatoria sancita dalle sentenze di TAR e CdS;
- CONFRONTO TRA IL NUOVO SEDIME E L'AREALE PREVISTO DALLA VARIANTEAL PIT DEL 2014: non viene considerato che la variante è stata annullata dal TAR ed è quindi una previsione attualmente non esistente.

\*\*\*

Tutto ciò premesso e richiamato,

**CONSIDERATO PERTANTO CHE**

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

**TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO**

Il Comune di Sesto Fiorentino, come sopra generalizzato e domiciliato

**VISTO**

L'art. 24 comma 3, del D.lgs n. 152 del 2006, ai sensi del quale

**ESPRIME**

Parere non favorevole alla valutazione.

Sesto Fiorentino, 21 giugno 2024

Lorenzo Falchi  
Sindaco di Sesto Fiorentino