



Al Ministero dell'Ambiente
e della Sicurezza Energetica
va@pec.mite.gov.it

Con il presente atto, l'Università degli Studi di Firenze, con sede in Firenze, piazza San Marco n. 4, in persona della Rettrice *pro tempore*, Prof. Alessandra Petrucci formula, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 24 del d.lgs. n. 152/2006, le proprie osservazioni sul "Project Review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze" procedura n. 9900 / Ricezione atti di perfezionamento della documentazione (Fase VIA-VAS Integrata) 23/05/2024 con termine presentazione Osservazioni del Pubblico: 23/06/2024.

Premesse in fatto

1. Il "Project Review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze rappresenta una revisione del precedente piano di sviluppo aeroportuale 2014-2029. Il Project Review prevede la costruzione della nuova pista di volo 11/29 (2.200 metri di lunghezza), di un nuovo terminal passeggeri, nonché di opere di accessibilità, parcheggio e urbanizzazione della zona terrestre (*land side*), oltre alle necessarie opere di inserimento territoriale, mitigazione e compensazione ambientale.

Preme osservare come questo progetto benché nuovo non sia, tuttavia, conforme al contenuto delle pronunce giurisdizionali di annullamento del precedente decreto VIA (TAR Toscana n. 791/2019, confermata in appello dal Consiglio di Stato n. 1169/2020) che hanno determinato altresì la revoca, in via di autotutela, del provvedimento di autorizzazione adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (v., sentenza TAR Toscana n. 984/2022). Per completezza si osserva, altresì, che anche le previsioni pianificatorie della delibera regionale n. 61/2014 di integrazione al PIT, relative all'ampliamento della pista precedentemente proposto, sono state raggiunte da una pronuncia di annullamento (v., TAR Toscana n. 1310/2016).

Si precisa fin d'ora che questa Università, riservandosi ulteriori approfondimenti futuri, ritiene che la revisione progettuale non sia idonea a superare le criticità e l'impatto grave che la pista, anche nella sua nuova versione, comporta sulle strutture presenti nel territorio della Piana di Sesto, in particolare per quanto di interesse dell'Università sulle strutture del Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino.



2. Nell'area interessata dal progetto di qualificazione dello scalo aeroportuale, l'Università degli Studi di Firenze è, infatti, proprietaria di immobili che sono attualmente occupati dagli edifici del Polo Scientifico e Tecnologico e di una vasta area umida naturale attualmente in gestione al WWF, denominata Oasi "Val di Rose" caratterizzata da prati umidi, acquitrini, pozze, bosco igrofilo. Tale oasi è parte del "Corridoio Est" insieme ad altre aree protette quali, tra le più importanti, l'Oasi WWF Stagni di Focognano e ANPIL La Querciola e la "Riserva integrale Lago Casanuova".

Il piano particolareggiato del Polo Scientifico e Tecnologico dell'Università degli Studi di Firenze, approvato nel 2004, prevede la realizzazione di edifici suddivisi in cinque aree: Agraria, Chimica, Fisica, Ingegneria e l'area di ricerca dedicata al Centro Nazionale della Ricerca (CNR). Le rimanenti aree sono dedicate ai servizi tecnici, alle attività di supporto, ai servizi ricettivi ed alle attività sportive. In particolare, è prevista la realizzazione di più strutture ricettive per gli studenti e per i visitatori. La superficie utile lorda (SUL) prevista per il complesso degli edifici è circa 385.700 mq con edifici sviluppati fino a 6 piani, raggiungendo così altezze di 30 metri. Al 2024, gli edifici già realizzati corrispondono ad una SUL di poco più di 100.000 mq e la SUL ancora realizzabile secondo il vigente piano attuativo è di 281.723 mq. Gli edifici che insistono su quell'area sono stati realizzati e resi funzionali attraverso fondi dell'Ateneo Fiorentino, del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, della Regione Toscana e della Fondazione Ente cassa di Risparmio di Firenze. L'investimento compiuto ad oggi dall'Ateneo può essere assunto pari ad una somma superiore a € 350.000.000.

Il Polo attualmente ospita le sedi del Dipartimento di Chimica e del Dipartimento di Fisica ed Astronomia, nonché alcune delle sezioni del Dipartimento di Neuroscienze, Psicologia, Area del Farmaco e Salute del Bambino (NEUROFARBA), del Dipartimento di Scienze e Tecnologie Agrarie, Alimentari, Ambientali e Forestali (DAGRI) e del Dipartimento di Biologia. Vi sono situati due importanti laboratori internazionali dell'Ateneo: il Centro Europeo per la Risonanza Magnetica nucleare (CERM) ed il Laboratorio Europeo di Spettroscopie non Lineari (LENS). Vi sono inoltre numerosi altri centri e laboratori (CISM, CRIST, ecc.).

Presso il Polo hanno sede i Corsi di laurea triennali e magistrali in Chimica, Fisica-Astrofisica e Biotecnologie, nonché vari Corsi di Dottorato di Ricerca. Complessivamente al Polo studiano e fanno ricerca giornalmente quasi 2.000 studenti. La maggior parte della didattica delle lezioni dei corsi di laurea si tiene nei locali del Plesso Didattico. Il plesso ospita anche una sezione della Biblioteca di Scienze, con una collezione di oltre 24.000 volumi, e gli uffici della Segreteria Studenti.

Presso il Polo si trovano anche le strutture dell'OpenLab, un centro servizi dell'Ateneo, che promuove attività di divulgazione e diffusione della cultura scientifica, soprattutto verso gli studenti della scuola primaria e secondaria dell'area fiorentina e della regione toscana. OpenLab ospita circa 3.000 studenti nel corso dell'anno.



È anche presente un'importante sezione dell'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare (INFN), che si occupa di molteplici aspetti di Fisica fondamentale e coordina numerose ricerche a livello nazionale ed internazionale, e che gestisce tra l'altro il Laboratorio di tecniche nucleari per l'Ambiente e i Beni Culturali (LABEC). La sezione ha un personale di circa 70 unità, tra ricercatori, tecnici e personale amministrativo, a cui si aggiungono circa 30 ricercatori a tempo determinato, assegnisti e visitatori stranieri.

È inoltre presente una delle più vaste aree di ricerca del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) - www.area.fi.cnr.it, in cui hanno sede sei Istituti e sei Sezioni Territoriali e sono inoltre ospitate importanti strutture scientifiche, quali il Laboratorio di Meteorologia e Modellistica Ambientale (LAMMA), il Centro di Microscopie Elettroniche (CeME) e ELab Scientific Srl, azienda spin-off del CNR. L'area accoglie oltre 600 ricercatori, tra personale dipendente, borsisti e visitatori. Un altro importante istituto del CNR, l'Istituto Nazionale di Ottica (INO), con più di 100 ricercatori, ha una sezione presso il LENS ed il Dipartimento di Fisica ed Astronomia.

Il Polo è stato recentemente oggetto di un forte sviluppo di strutture per la didattica. Attraverso un'intesa tra Università degli Studi di Firenze, Regione Toscana, Città Metropolitana, e Comune di Sesto Fiorentino, nel corso 2022 è stato realizzato all'interno del Polo il Liceo Scientifico "Agnoletti", che accoglie giornalmente quasi 1.000 studenti. Contestualmente è stato realizzato un nuovo Plesso didattico universitario, dotato di quattro grandi aule per un numero totale di circa 700 studenti, che dal 2023 è regolarmente utilizzato per i Corsi di laurea presenti al Polo. L'Università di Firenze, per far fronte alla carenza di spazi destinati alla didattica che interessa diversi dipartimenti dell'Ateneo, ha poi installato una tendostruttura con quattro grandi aule per un totale di circa 600 posti, che dall'inizio del 2024 è utilizzata regolarmente per i corsi di laurea in Biotecnologie e Farmacia.

Il Polo ospita anche un impianto del Centro Universitario Sportivo (CUS) dell'Università di Firenze. Vi è inoltre una residenza universitaria da 90 posti e una mensa universitaria gestita dall'azienda per il Diritto allo Studio Universitario della regione Toscana (DSU Toscana).

3. Sviluppi previsti

Si intende adesso dare conto degli sviluppi di attività e strutture in fase di completamento al Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino, sia con riferimento a quelli previsti a breve e medio termine sia, seppure in modo sintetico, agli sviluppi presumibili a lungo termine.



Il piano particolareggiato del Polo è stato approvato in via definitiva con deliberazione consiliare n. 77 del 21.12.2007, ed è divenuto efficace dal 16.01.2008. In data 07.12.2011 è stata stipulata tra il Comune di Sesto Fiorentino e l'Università degli Studi di Firenze la relativa convenzione urbanistica.

Con tale convenzione, l'Università si è obbligata a realizzare alcune opere di urbanizzazione perimetrali all'area del Polo da cedere al Comune (pista ciclabile, ponte sul Fosso Reale, nuova strada dal nuovo ponte a via dei Giunchi, sistemazione di via dei Frilli, deviazione del canale dei Giunchi e opere minori), oltre alle opere di messa in sicurezza idraulica consistenti nella realizzazione di un parco con valenza di vasca di laminazione per le acque meteoriche a sud del Polo universitario e di una vasca di laminazione per l'eliminazione del rischio di esondazione del Canale di Cinta Orientale a est del Polo.

Tra le opere convenzionate, restano ancora da realizzare, la vasca di laminazione per l'eliminazione del rischio di esondazione del Canale di Cinta Orientale ad est e la pista ciclabile.

Piani di sviluppo a breve termine

Nel dicembre 2019 il Ministero dell'Università e della Ricerca ha emanato il bando di cui al DM 1121/2019 per l'edilizia universitaria. L'Ateneo ha partecipato a tale bando promuovendo il progetto per la realizzazione della Nuova sede del Dipartimento e della Scuola di Agraria del valore complessivo di oltre 102 ml di euro, captando risorse per oltre 31,5 ml di euro.

Il nuovo Dipartimento e la nuova Scuola di Agraria nasceranno nel lotto 11B del Piano Particolareggiato e il progetto prevede la realizzazione di dieci volumi (dal corpo A al corpo I), ciascuno con propria vocazione funzionale, collegati e relazionati fra loro da un sistema di percorsi aerei. Gli edifici accoglieranno aule didattiche, aula magna, biblioteca, studi/uffici per docenti e personale tecnico-amministrativo, laboratori didattici e laboratori di ricerca. La superficie complessiva che si prevede di realizzare è di oltre 35.000 mq.

Piani di sviluppo a medio termine

Nel dicembre 2021 il Ministero dell'Università e della Ricerca ha emanato il bando di cui al DM 1174/2021 per la partecipazione al cofinanziamento di programmi di intervento, ammodernamento strutturale e tecnologico delle istituzioni universitarie statali. L'università ha partecipato al bando con due programmi d'intervento i cui esiti saranno noti tra il mese di giugno e settembre del corrente anno.

In particolare, il programma unitario relativo all'ammodernamento e ampliamento del patrimonio edilizio di Ateneo destinato alla didattica e alla ricerca contempla, tra l'altro, gli interventi di seguito indicati ricadenti nel Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino, per un investimento complessivo di oltre 12 ml di euro:



- Realizzazione di un nuovo edificio con struttura modulare per i centri C.E.T.E.C.S. e C.R.I.S.T.;
- Realizzazione dell'edificio di completamento del "RISE B" destinato a laboratori di ricerca;
- Realizzazione di un nuovo edificio destinato ad aule per soddisfare le esigenze di spazi didattici.

Piani di sviluppo a lungo termine

Gli sviluppi più a lungo termine riguardano prevalentemente l'area tecnologica dell'Ateneo, in particolare l'area di Ingegneria con la delocalizzazione dall'attuale complesso di Santa Marta, posto in Firenze, e dei suoi laboratori di ricerca.

Sono previste anche iniziative in collaborazione con altri enti di ricerca. In particolare, alcuni accordi preliminari sono in corso con l'Istituto Nazionale di Ricerca Metrologica (INRIM) per la realizzazione di un edificio polifunzionale con vocazione di luogo per lo studio, la socializzazione e l'incontro.

Il Piano Operativo Comunale di Sesto Fiorentino

L'Università è impegnata, nell'ambito della progettazione, adozione e approvazione del Piano Operativo Comunale, a promuovere, in una certa misura, il superamento dello schema rigido a cui è ispirato il vigente piano particolareggiato del Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino, ferme restando le necessità e le prerogative dell'amministrazione universitaria.

Al momento il Polo da un punto di vista urbanistico risulta ancora parzialmente incompiuto, inoltre la mancanza di un sistema organizzato di mobilità lo rende uno spazio mal collegato nonostante la notevole quantità di persone giornalmente coinvolte.

Inoltre, risultano assenti funzioni che lo rendano attrattivo anche per altre tipologie di utenti.

Da ciò è nata la condivisione con il Comune di Sesto Fiorentino di perseguire un processo di miglioramento del Polo da attuarsi, oltre che con la realizzazione di nuovi edifici per la didattica e la ricerca, anche attraverso il completamento del grande parco centrale, previsto come cuore dell'insediamento, luogo di fruizione e connettivo generale, con funzioni per lo studio, per l'incontro, per servizi universitari generali, ecc., e la realizzazione di un polo con funzioni urbane con una direttrice nord-sud, dove possano localizzarsi attività come il Food Hub e luoghi per la ristorazione e il commercio al dettaglio.

4. Il progetto, per cui pende il presente procedimento di VAS/VIA, pone allo scrivente Ateneo forti e fondate preoccupazioni per la molteplicità di aspetti/carenze istruttorie che si passa subito a esporre.



OSSERVAZIONI

Osservazione n. 1 – Sull’impatto del progetto sulla sicurezza, rispetto al rischio di catastrofe aerea, dei frequentatori dell’area e, in particolare, degli studenti, del personale docente e ricercatore e del personale tecnico-amministrativo che quotidianamente popola il Polo Scientifico e Tecnologico dell’Università degli Studi di Firenze

Il Polo Scientifico è situato in prossimità dell’aeroporto di Firenze “Amerigo Vespucci”, vedi Figura 1. A partire dal 2008, l’Ente Nazionale per l’Aviazione Civile (ENAC) ha elaborato una procedura per la regolamentazione delle nuove urbanizzazioni in prossimità degli aeroporti nazionali, per evitare nuovi rischi da incidente aereo, come richiesto dal Codice per la Navigazione. L’art. 6.6 del Regolamento per la Costruzione degli Aeroporti dell’ENAC definisce i cosiddetti Piani di Rischio, che identificano quattro tipi di zone di tutela di forma geometrica predefinita, dalla A (rischio massimo) alla D (rischio minimo).

Nel Regolamento ENAC si legge:

“Zona di tutela D: in tale zona, caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l’operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc.”

“Zona di tutela C: possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali. Nelle zone di tutela A, B e C vanno evitati: 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.” Il Regolamento ENAC tratta il caso di nuove urbanizzazioni in prossimità di una pista già esistente, ma non, invece, il caso di una nuova pista da realizzare vicino a urbanizzazioni già esistenti.

L’attuale pista dell’aeroporto “Amerigo Vespucci” è situata ad Est del Polo Scientifico e Tecnologico, a una distanza maggiore di 500 metri dall’estremità orientale del Polo. Questa distanza è sufficientemente grande da non produrre un impatto rilevante in termini di rischio di incidenti aerei nell’area del Polo. La Figura 1 mostra la conformazione delle zone di tutela per la pista attuale (che ha orientamento 05-23). Si può notare come buona parte del Polo sia al di fuori delle zone di tutela, e solo una parte ricada nella zona di tipo D, quella con il livello di tutela minimo.

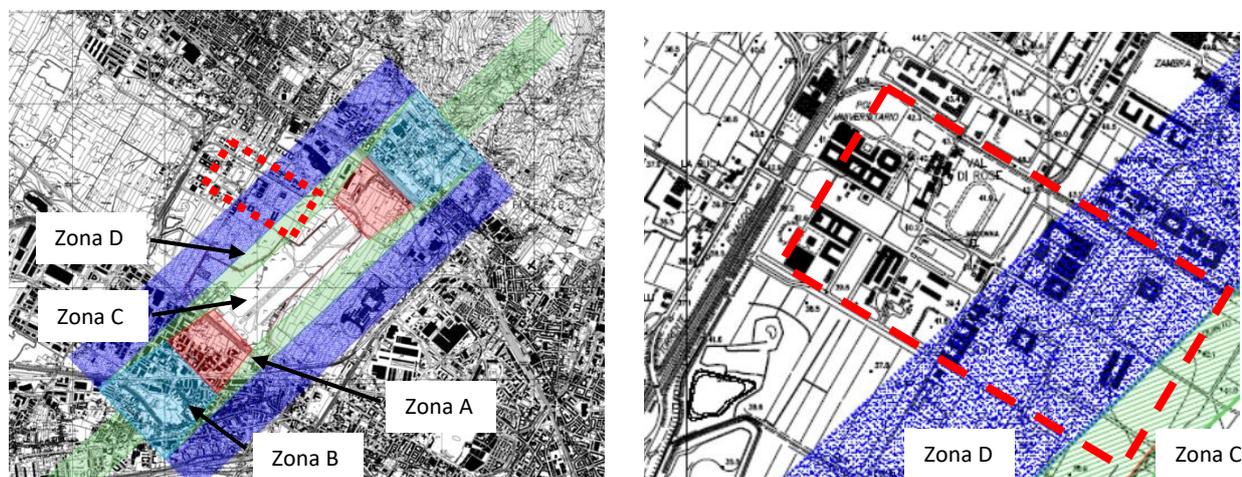


Figura 1. Piani di Rischio per la pista attuale 05-23 dell'aeroporto di Firenze (sinistra) e dettaglio (destra) dell'impatto sull'area occupata dal Polo Scientifico e Tecnologico (rettangolo rosso). Meno di metà dell'area è interessata dalla zona D a tutela minima; la rimanente parte, nella quale sono stati realizzati i più recenti edifici per la didattica, è al di fuori delle zone di tutela.

Dalla Figura 1 si nota come, nella configurazione attuale della pista aeroportuale, soltanto l'estremità orientale del Polo tocca una zona di tipo C, per la quale i vincoli edificatori sono più stringenti. Una parte della superficie del Polo ricade invece nella zona di tipo D, nella quale il livello di tutela è minimo, ed una gran parte del Polo sta invece totalmente al di fuori delle zone di tutela (area bianca in Fig. 1). Ed è infatti su quest'area del Polo che sono state di recente realizzate tutte le nuove costruzioni che prevedono una elevata concentrazione di persone. In particolare, è stato realizzato un liceo scientifico che accoglie circa 1.000 studenti, un primo plesso didattico universitario da circa 700 posti, un secondo plesso didattico da circa 600 posti, insediamenti tutti ammissibili poiché allo stato attuale si trovano al di fuori delle zone di tutela.

La nuova pista delineata nella "Project Review" prevede, come noto, una pista con orientazione 11-29, che affiancherebbe da vicino il lato lungo dell'area del Polo Scientifico, a una distanza di circa 300 metri, come si può vedere in Figura 2.

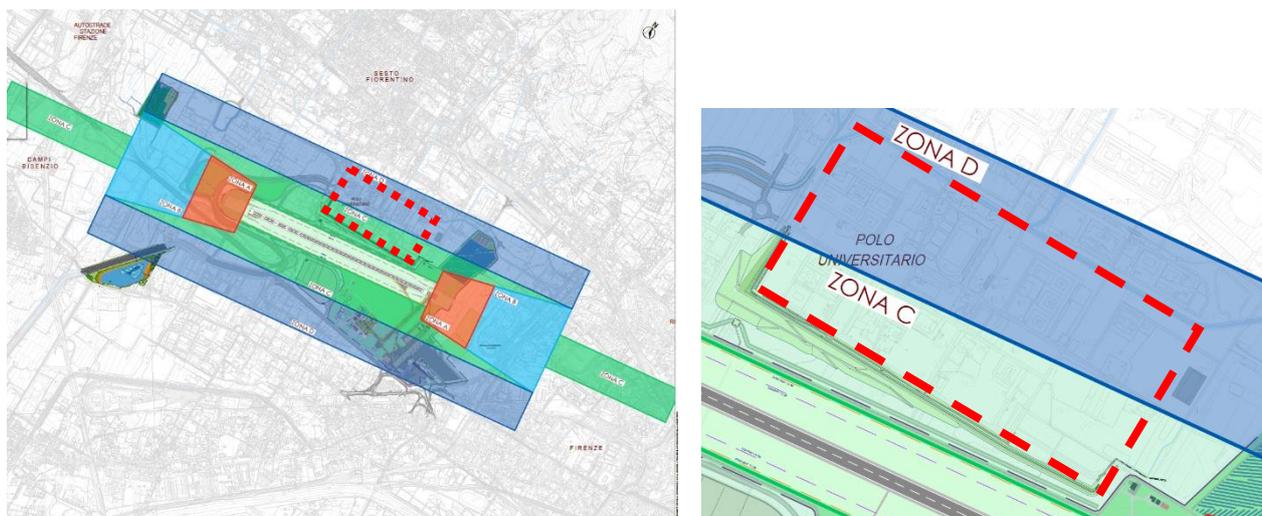


Figura 2. Configurazione della pista 11-29 di progetto e relativi Piani di Rischio (sinistra) e dettaglio (destra) impatto delle zone di tipo C e D sull'area occupata dal Polo Scientifico e Tecnologico (rettangolo rosso). Quasi metà dell'area è interessata dalla zona C, tutta l'altra metà dalla zona D.

Come si vede in Figura 2, quasi metà dell'area del Polo Scientifico e Tecnologico ricadrebbe in una zona di tipo C, in particolare il principale plesso didattico, che è utilizzato intensivamente da quasi 1.000 studenti al giorno, i Dipartimenti di Fisica e Astronomia e il DAGRI, l'edificio di Fisica Sperimentale – INFN, e il LENS che ospitano varie centinaia di ricercatori.

L'altra metà del Polo ricadrebbe interamente in una zona D, in particolari i due ulteriori plessi didattici e un liceo, tutti di recente costruzione, che complessivamente ospitano più di 2.000 studenti per la gran parte dell'anno, due dipartimenti universitari e tutta l'area CNR.

Cambierebbe perciò in modo drastico lo scenario rispetto a quello attuale, in quanto l'intero Polo Scientifico e Tecnologico ricadrebbe all'interno delle zone di tutela, con un evidente pericolo per la salute delle persone che lo frequentano – in termini di pericolo di morte collegato al rischio di incidenti aerei.

La Commissione VIA-VAS, nel proprio parere CTVIA n. 56 del 29/12/2023, ha osservato la necessità di considerare questo rischio, cfr. pag. 42-43: *“Le interferenze tra le zone di rischio del futuro piano di rischio aeroportuale e il Piano Particolareggiato del Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino sono più consistenti; le sovrapposizioni con le Zone di rischio C e D, nello scenario di Masterplan 2035, interesseranno la totalità del sito oggetto del Piano Particolareggiato. Nonostante il Proponente riporti che “Sono fatte salve tutte le edificazioni già realizzate dall'Università di Firenze” (SAPI2, pag. 90) si evidenzia che gli edifici e le attività già presenti prevedono alte concentrazioni di persone, in particolare nei plessi didattici esistenti, edifici ed attività che vedono ad oggi decisamente mutato il loro scenario di rischio, un aspetto che non appare essere stato approfondito e/o oggetto di valutazione quantitativa.”* Anche il Comune di Sesto Fiorentino ha presentato una osservazione dello stesso tenore, cfr. pag. 21 del parere CTVIA n. 56: *“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."

A fronte di queste osservazioni, il Proponente si è limitato a fare le seguenti considerazioni all'interno dello Studio Ambientale Integrato – Quadro Strategico Programmatico (0005_FLR-MPL-SAI-AMB1-004-GE-RT_SAI-Q_Strat_Program, pag. 341 e seguenti): *“A tal proposito è opportuno ricordare che le limitazioni di carattere urbanistico recate dall'articolo 707 del Codice della Navigazione e del Capitolo 9, punto 6 del Regolamento ENAC per la Costruzione e l'esercizio degli Aeroporti (RCEA) non si applicano agli insediamenti esistenti al momento dell'entrata in vigore del futuro piano di rischio aeroportuale. Ne consegue, pertanto, che tutte le edificazioni già realizzate nell'ambito del Piano Particolareggiato del Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino, o eventualmente realizzate prima dell'entrata in vigore del futuro piano di rischio, si intendono del tutto preservate e non oggetto di successive limitazioni, né di utilizzo, né di destinazione urbanistica. A titolo esemplificativo, non subiranno, quindi, limitazioni di alcun genere i seguenti edifici: Dipartimento di Fisica e Astronomia, Dipartimento di Scienze e Tecnologie Agrarie, Alimentari, Ambientale e Forestali (DAGRI), edifici dell'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare (INFN) e del LENS, Liceo Agnoletti, edifici del CNR, edifici ed alloggi per studenti e ricercatori. E ciò, indipendentemente dal numero di persone che potranno trovarsi al loro interno. ... Per quanto concerne, invece, le previsioni relative ai futuri insediamenti previsti dal Piano Particolareggiato, trova applicazione l'interpretazione autentica già resa da ENAC, ed in base alla quale, nelle Zone C e D, possono ritenersi “a priori non incompatibili azioni di nuova edificazione che contemplino la costruzione di edifici che, nel rispetto delle cosiddette superfici ostacoli associate alla nuova pista, possano prevedere al loro interno la presenza di aree deputate alle molteplici destinazioni d'uso tipiche di un Polo tecnologico, solitamente caratterizzato dalla co-presenza di più funzioni, tra le quali laboratori informatici e/o di ricerca e sale associate, biblioteche/archivi, uffici, studi, officine, depositi e locali tecnici, che generalmente prevedono non elevati livelli di occupazione e di carico antropico. Deve, al contrario, ritenersi non compatibile con le zone di tutela C e D un insediamento ad elevato e prolungato affollamento e a forte concentrazione di persone, quale ad esempio un edificio composto da un numero significativo di sole aule didattiche, oppure un edificio contenente una cosiddetta “aula magna” avente capienza di centinaia e/o migliaia di persone (o, addirittura, più di una), oppure un centro congressi.”*

L'approccio del Proponente è perciò di non considerare nessun rischio per gli edifici da elevato affollamento già esistenti, anche se non interessati dalle zone di tutela dell'attuale pista aeroportuale, ma di considerarlo invece per gli edifici della stessa tipologia che potrebbero essere realizzati dopo la realizzazione della nuova pista aeroportuale. Questo approccio evidentemente trascura il considerare la stessa nuova pista aeroportuale come una nuova edificazione da assoggettare alle prescrizioni dell'art. 707 Cod. Nav., valutandone perciò l'impatto sulle edificazioni ad elevato affollamento già presenti sul territorio.

Il codice della Navigazione, all'articolo 715, prevede anche la possibilità di valutare quantitativamente il “rischio delle attività aeronautiche” per la popolazione al suolo secondo una



specifica modalità di calcolo probabilistico codificato dalla “Policy di attuazione dell’art. 715” dell’ENAC, pubblicata nel 2010. Tale policy prevede che il calcolo probabilistico del rischio sia effettuato dall’ENAC stesso tramite una precisa metodologia di calcolo sviluppato in collaborazione con la Facoltà di Ingegneria dell’Università degli Studi di Roma “La Sapienza”, solo per aeroporti con un numero di movimenti annui superiori a 50.000. Nonostante che il numero di movimenti annui previsti per la pista di progetto dell’aeroporto di Firenze, 48.500, sia inferiore a tale soglia, il proponente del progetto aeroportuale presenta uno studio effettuato dalle Università di Napoli, Bologna e Pisa. Lo studio è evidentemente effettuato con una metodologia di calcolo del rischio diversa da quella sviluppata dall’Università degli Studi di Roma “La Sapienza”, e fornisce infatti livelli di rischio inferiori di quasi quattro ordini di grandezza. Non è però chiaro quale sia la valenza di tale studio, ed infatti ENAC stesso non lo considera come una esplicitazione delle prescrizioni dell’art. 715 Cod. Nav., non confrontando le curve di rischio probabilistico con le zone di tutela di cui all’art. 707, come sarebbe invece richiesto dalla citata Policy di attuazione dell’art. 715. Rimane perciò ignoto l’effettivo rischio per la popolazione al suolo.

Alla luce di tutto quanto sopra, devono evidenziarsi le carenze degli elaborati presentati per la valutazione che omettono di considerare e valutare adeguatamente l’impatto del progetto sulla sicurezza, rispetto al rischio di catastrofe aerea, dei frequentatori dell’area interessata e, tra questi, degli studenti, del personale docente e ricercatore e del personale tecnico-amministrativo che quotidianamente popola il Polo Scientifico e Tecnologico dell’Università degli Studi di Firenze.

Osservazione n. 2 – Sull’introduzione di una duna per ridurre gli effetti acustici in relazione alle strutture del Polo Scientifico e Tecnologico dell’Università degli Studi di Firenze.

Il progetto generale è presentato nel documento DUN1 costituito da 15 elaborati da n. 843 a n. 857 mentre le opere paesaggistiche connesse sono discusse nel documento DUN2 costituito da 13 elaborati da n. 844 a n. 870. La realizzazione della duna antirumore a protezione acustica del Polo Scientifico e Tecnologico rientra nelle azioni/opere di mitigazione ambientale. Trattasi di un rilevato in terra a cui sono connesse opere di regimazione e smaltimento acque, sistemazioni paesaggistiche e relative opere idrauliche e impiantistiche. Su tale duna è inoltre prevista la realizzazione di una pista ciclabile che si snoderà lungo la duna con percorso non rettilineo con presenza di punti di sosta per consentire la fruibilità delle aree verdi presenti.

Nel documento 0005_FLR-MPL-SAI-AMB1-004-GE-RT_SAI-Q_Strat_Program (quadro strategico programmatico) si riporta che la duna in terra ha un’altezza di 10 metri e che la sua efficacia acustica è stata verificata ai fini della presente procedura VIA-VAS dall’Università di Napoli (rif. elaborato 0190_FLR-MPL-SAI-QVA1-030-RM-RT). Analogamente, ai fini della presente procedura VIA-VAS, la medesima Università di Napoli avrebbe provveduto a valutare l’impatto vibrometrico, prevedibile in fase di esercizio, che gli aeromobili in atterraggio/decollo potrebbero produrre sulle



strutture e sulle apparecchiature di precisione in uso all'interno dei vari laboratori, individuando l'assenza di significativi impatti vibrometrici. Ne consegue che, secondo il Proponente, le previsioni di PR-PSA, comprensive degli specifici interventi di mitigazione, consentirebbero il mantenimento delle attuali strutture del Polo, dell'attività didattica e di ricerca ivi svolta e il corretto funzionamento delle apparecchiature e strumenti in uso all'interno dei laboratori di ricerca. Nel documento 0004_FLR-MPL-SAI-AMB1-003-GE-RT_SAI-Q_Prog (quadro progettuale) si riporta che la duna è stata prevista a distanza minima di 30 metri dalle principali infrastrutture presenti (strada, complesso universitario, ecc.). Inoltre, la sagoma della duna è stata progettata a sezione variabile con percorrenza garantita mediante rampe e piste di servizio di larghezza pari a 5.0m a termine costruzione. La riprofilatura morfologica delle aree adiacenti la duna si riporta che sarà funzionale alla riduzione del fronte dunale percepito e occasione per la messa a dimora di vegetazione per la frammentazione degli scenari che si aprono dal Polo Universitario verso l'infrastruttura. Nel documento 0006_FLR-MPL-SAI-AMB1-005-GE-RT_SAI-Q_Amb_p1 si riporta che le azioni di progetto in fase di cantiere sono in prevalenza relative a scotico, movimentazione di terre, infissioni di dreni verticali, regimazione e smaltimento delle acque con fattori di pressioni relativi a emissioni acustiche di inquinanti, contaminazione del suolo, occupazione di suolo, interferenze con il regime idraulico e con lo stato qualitativo dei corsi d'acqua, contaminazione delle acque sotterranee.

Dall'analisi della documentazione presentata si rileva come non siano state effettuate analisi di maggior dettaglio volte alla determinazione dei cedimenti che la realizzazione della duna antirumore genera nel territorio circostante e sul complessivo bacino di realizzazione dell'opera, sino all'esaurirsi del fenomeno di abbassamento del suolo. A questo riguardo la cartografia presentata e i dati tabellari non permettono di comprendere la posizione della duna rispetto agli edifici del Polo Scientifico e non consentono quindi di verificare se la realizzazione dell'opera possa costituire un problema per la stabilità degli stessi, anche in virtù delle tecnologie costruttive adottate per gli edifici maggiormente interessati (se interessati) dal fenomeno. Il Proponente avrebbe dovuto considerare l'impatto dei cedimenti del terreno anche reperendo informazioni in relazione alla tipologia di fondazioni delle strutture potenzialmente interessate, sviluppando poi un adeguato piano di monitoraggio.

Osservazione n. 3 – Sull'impatto del progetto in termini di inquinamento acustico anche a seguito della previsione di una barriera di mitigamento e sulla conseguente inutilizzabilità delle strutture didattiche e di ricerca dell'Università degli Studi di Firenze

L'area del Polo Scientifico e Tecnologico viene considerata nel documento 0190_FLR-MPL-SAI-QVA1-030-RM-RT come ricettore sensibile nello Studio aggiornato e ad essa sono associati i limiti acustici relativi alla classe II ritenuta adeguata in riferimento alla tipologia di ricettori sensibili in essa presenti. Tuttavia, continuano a permanere alcuni evidenti criticità. In particolare, a pag. 79 (paragrafo 9) della relazione di Impatto Acustico (0161_FLR-MPL-SAI-QVA1-001-RM-RT), viene effettuata una quantificazione degli esposti prima e dopo l'intervento, ma non è chiaro se gli studenti,



ed eventualmente anche i lavoratori del Polo, siano considerati in questa valutazione. Inoltre, nonostante quanto dichiarato nella stessa documentazione che riferisce che al Polo vengono assegnati i limiti della classe II, i livelli acustici simulati sono confrontati con i limiti della classe IV e non con quelli della classe II (Appendice 1 e 2 del documento n.161); nelle mappe riportate a partire dal paragrafo 9.1 del documento 0190_FLR-MPL-SAI-QVA1-030-RM-RT manca una legenda che permetta di verificare il rispetto dei limiti di classe; inoltre, non è chiaro quale sia l'altezza di riferimento della mappa.

Inoltre, nella documentazione fornita non sembra sia stata data rilevanza e calcolati gli impatti su ricettori sensibili recentemente realizzati nell'area del Polo come il Liceo Scientifico Agnoletti.

Nelle osservazioni alla VIA del 2015 da parte dell'Università di Firenze (DVA-00_2015-0027431), era stato chiesto che venissero riportati i livelli simulati ai vari piani. Non sembra questo sia stato fatto, con particolare riferimento ai ricettori del Polo che saranno protetti dalla duna. Tale riferimento risulta particolarmente importante per tali ricettori, in quanto il beneficio dovuto alla presenza della duna sarà certamente variabile a seconda del piano considerato. La duna è stata prevista e progettata con uno studio acustico specifico (0190_FLR-MPL-SAI-QVA1-030-RM-RT). È stata effettuata una doppia simulazione, una riguardante le fasi di decollo/atterraggio, ma con aereo sulla pista, e l'altra riguardante le fasi di decollo/atterraggio con aereo sollevato da terra. L'impostazione è condivisibile, ma i dati di potenza sonora utilizzati per il calcolo con particolare riferimento alla simulazione a terra dovrebbero essere dettagliati e dichiarati per permettere una verifica. Inoltre, non si evidenziano i valori dei livelli calcolati ai diversi piani degli edifici presenti nell'area del Polo. Si ribadisce come tale dato sia essenziale per capire l'effettiva riduzione prodotta dalla duna ai diversi piani ed il rispetto dei valori della classe II in facciata.

Alla luce di queste essenziali e sintetiche osservazioni che meritano maggiore approfondimento tecnico, devono rilevarsi le carenze degli elaborati presentati per la valutazione che omettono di considerare e valutare adeguatamente le sopra evidenziate criticità e, dunque, l'impatto del progetto sul clima acustico attuale dell'area e sulle specifiche esigenze di ricettori sensibili come gli edifici dedicati alla didattica e alla ricerca all'interno del Polo Scientifico e Tecnologico (aule universitarie, biblioteche, laboratori, etc.).

Osservazione n. 4 – Sull'impatto del progetto sull'equilibrio del sistema idrogeologico ed idrografico della Piana di Sesto.

L'esame dei documenti esaminati ed in particolare gli Elaborati Piano 'Opere Idrauliche Esterne al Sedime – Documentazione generale – Relazione Idraulica ed Allegati', codice: 'FLR-MPL-PSA-OIE1- 004-IL-RT_Rel Idrol'; 'Opere Idrauliche Esterne al Sedime – Documentazione generale – Relazione Idrologica e determinazione delle portate. Parte A – Reticolo Acque Alte', codice: 'FLR-MPL-PSA-OIE1- 005-IL-RT_Rel Idrol Acque Alte'; 'Opere Idrauliche Esterne al Sedime – Documentazione generale – Relazione Idrologica e determinazione delle portate. Parte B – Reticolo

Acque Basse, codice: 'FLR-MPL-PSA-OIE1- 006-IL-RT_Rel Idrol Acque Basse' contengono soluzioni progettuali proposte per il superamento delle interferenze tra la nuova pista aeroportuale e il reticolo idrografico comprendente il Sistema delle Acque Alte e il Sistema delle Acque Basse che presentano evidenti profili di criticità sia in generale sia in modo particolare in riferimento alle strutture del Polo Scientifico e Tecnologico dell'Università degli Studi di Firenze.

Il territorio interessato dalla nuova pista aeroportuale è un'area di bonifica ove, negli ultimi anni, si è concentrata un'intensa attività di urbanizzazione. Il reticolo idrografico è costituito da una rete di canali artificiali una parte dei quali non è in grado di far defluire le acque di pioggia se non attraverso impianti idrovori di sollevamento (sistema delle Acque Basse).

La criticità del sistema di drenaggio è aggravata dal fattore climatico che, come dimostrato dal recente evento alluvionale di novembre 2023 a Campi Bisenzio, risulta in una fase di accentuazione dei fenomeni di precipitazione nell'area in esame. È pertanto necessario porre particolare attenzione ai nuovi interventi che modificano l'attuale assetto del reticolo idrografico al fine di individuare idonei criteri di progettazione delle opere tali da non accrescere l'attuale livello di rischio idraulico dell'area.

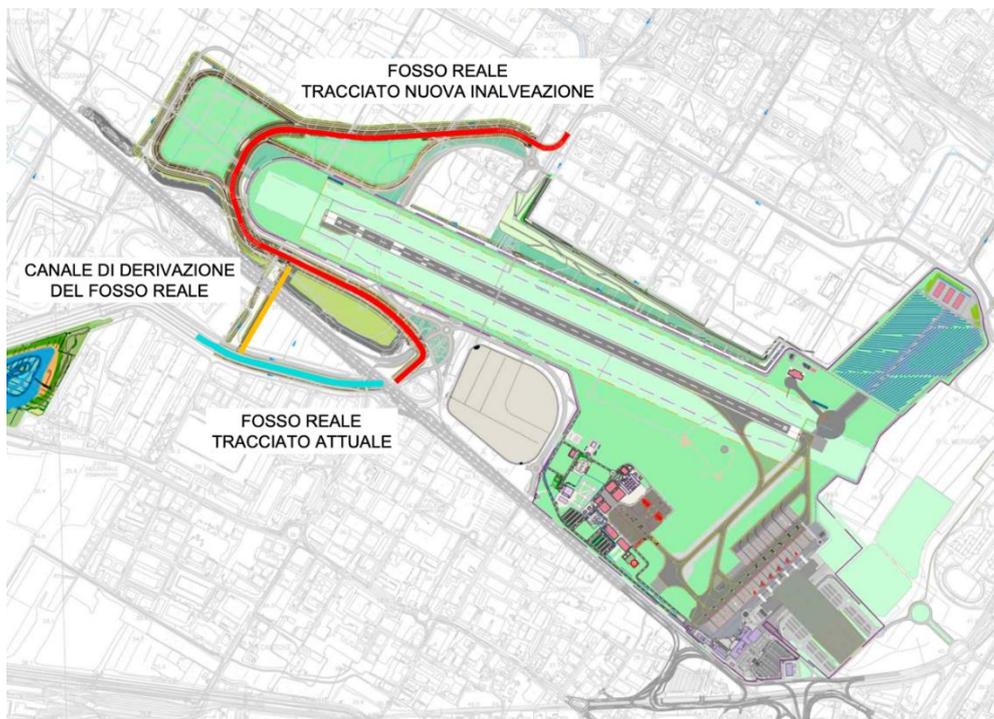


Figura 3. - Planimetria della nuova inalveazione del Fosso Reale e del nuovo canale di derivazione (tratta dal documento 'Opere Idrauliche Esterne al Sedime – Fosso Reale e sistema casse di laminazione – Profilo Idraulico di progetto')

Ai fini di una maggiore chiarezza degli elementi di criticità si riportano di seguito gli interventi previsti:

Per il sistema delle acque alte, *Deviazione del Fosso Reale*, gli elaborati di Piano prevedono la deviazione del canale artificiale denominato Fosso Reale, che costituisce l'opera idraulica più rilevante dell'area di bonifica, realizzata per allontanare a scolo naturale (Sistema delle Acque Alte) le acque di pioggia provenienti dai torrenti delle colline di Monte Morello e dai due importanti centri abitati di Sesto Fiorentino e Calenzano. In particolare, la soluzione progettuale (Figura 3) adottata prevede:

- un nuovo tracciato del Fosso Reale, che aggira la nuova pista di volo e si reimmette nel Fosso Reale esistente a monte dell'attraversamento dell'autostrada A11; la nuova inalveazione del Fosso Reale inizia nei pressi dello stabilimento Baxter, davanti al Polo Universitario;
- la realizzazione di un canale di Derivazione dal Fosso Reale, a servizio del deflusso delle sole portate di magra; i due rami del Fosso Reale ("Nuova inalveazione" e "Canale di Derivazione"); Figure 3 e 4) sono separati da una soglia di fondo di altezza pari a 2 m;
- il Canale di derivazione inizia in destra idraulica della Nuova inalveazione del Fosso Reale e risulta regolato da paratoie piane, sia nella sua sezione di ingresso di monte che in quella di uscita di valle (Figura 4). Nella sezione di monte è previsto un doppio sistema di paratoie piane (una di sicurezza all'altra); nella sezione di valle sono presenti due organi di chiusura: una paratoia piana ed una paratoia del tipo a clapet, in corrispondenza della reimmissione nell'alveo attuale del Fosso Reale.

CANALE DI DERIVAZIONE DEL FOSSO REALE

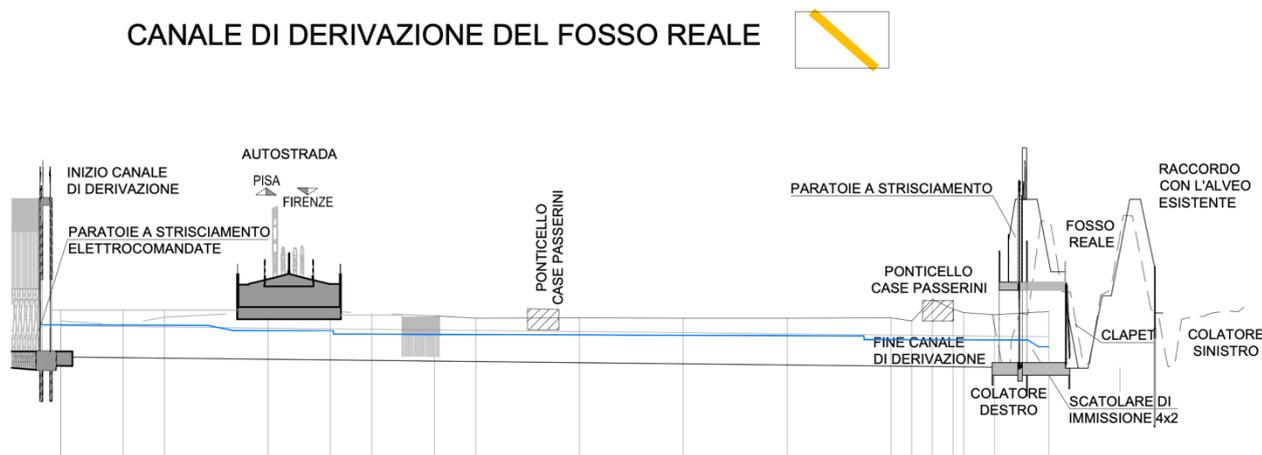


Figura 4. – Profilo longitudinale del nuovo canale di derivazione presidiato da paratoie a monte ed a valle e da valvola a clapet a valle (tratta dal documento 'Opere Idrauliche Esterne al Sedime – Fosso Reale e sistema casse di laminazione – Profilo Idraulico di progetto').

Con riferimento al sistema delle acque basse il progetto prevede le seguenti opere:

- Un nuovo Canale di Gronda che intercetta le acque della Gora di Sesto e del Gavine per poi mantenersi adiacente all'Area di laminazione A e affiancato al Fosso Reale in adiacenza all'area di servizio Peretola Nord. La Gronda poi sotto attraversa l'Autostrada e successivamente sbocca nell'attuale Colatore destro del Fosso Reale.
- Il nuovo fosso denominato Lupaia-Giunchi, situato a nord della pista, che si compone di due tronconi contrapposti che confluiscono assieme in una vasca di sedimentazione, per poi confluire nel nuovo collettore fognario (sottostante la nuova pista) del Polo Scientifico e Tecnologico.
- Il nuovo collettore fognario che sotto attraversa ortogonalmente la nuova pista di volo ed è costituito da un doppio scatolare a sezione rettangolare (ciascuno 3000 mm × 1500 mm) lungo circa 580 m.
- La vasca di compenso situata all'uscita del collettore fognario, dove la portata derivante dal collettore viene regolata in uscita verso il sottoattraversamento stradale e poi, a seguire, nel colatore sinistro. La portata unitaria recapitata al reticolo idrografico risulta, in accordo con la normativa vigente, pari a 2,6 l/s/ha.
- La soglia di sfioro tra il nuovo canale di derivazione e il nuovo canale di Gronda (Figura 5). L'area definita "ex Gavine" è delimitata a nord dall'autostrada A11, a sud ed est dal Fosso Reale e ad ovest dal canale di Gronda. Il recapito finale di questa area allo stato attuale è il Colatore destro; nella nuova configurazione di progetto, il Colatore confluirà nel canale di derivazione di magra del Fosso Reale. Nel caso di chiusura delle paratoie a presidio del canale di derivazione e pertanto con l'esclusione del canale di derivazione dal deflusso, una soglia di sfioro conetterà idraulicamente il canale di derivazione con il nuovo canale di Gronda. Quindi in caso di chiusura delle paratoie il canale di Derivazione passa dalle Acque Alte alle Acque Basse.

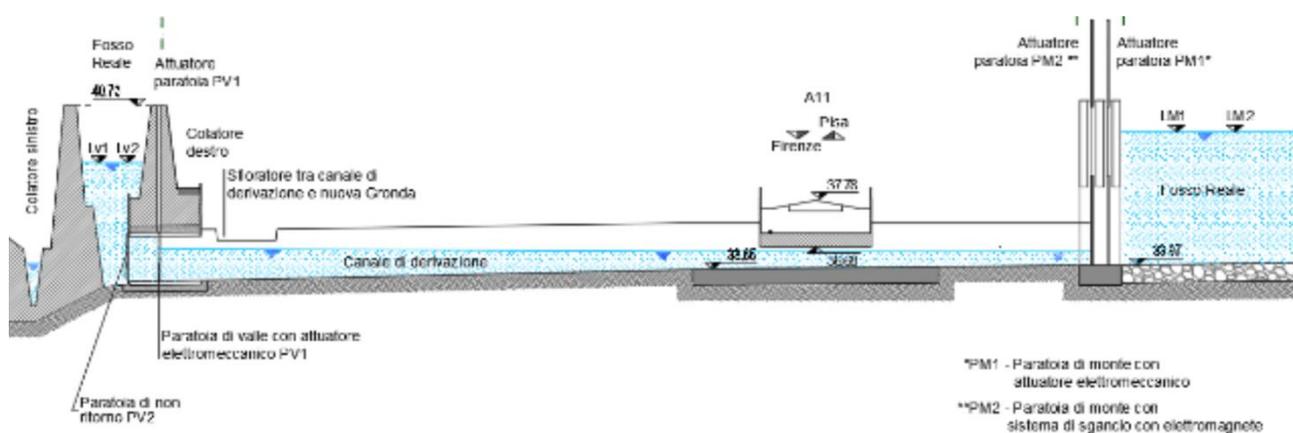


Figura 5. - Profilo longitudinale del nuovo canale di derivazione e sfioratore tra canale di derivazione e nuovo canale di Gronda (tratta dal documento 'Opere Idrauliche Esterne al Sedime – Fosso Reale e sistema casse di laminazione – Profilo Idraulico di progetto').



- Lo scarico della cassa prevista in sinistra del Canale di Cinta Orientale recapita, nell'originaria versione del progetto di competenza dell'Università, nel fosso Lupaia (acque basse). Considerato che il fosso Lupaia sarà oggetto di interferenza diretta col nuovo sedime aeroportuale, il Masterplan 2035 ha previsto un nuovo assetto del collettore di scarico della cassa, tale da mantenere il collegamento interno al reticolo delle acque alte ed evitare la commistione acque alte-basse. Il collettore affianca il perimetro della duna antirumore poste a tutela del Polo Scientifico e Tecnologico, per poi immettersi nel Fosso Reale.

Considerata: a) l'elevata vulnerabilità del territorio, b) l'importanza dell'opera ai fini idraulici, c) l'inevitabile incertezza nelle valutazioni idrologiche e non ultimo, d) l'accentuarsi dei fenomeni di precipitazione, occorre che l'approccio progettuale sia basato su margini di sicurezza adeguati. Tale requisito non si riscontra negli Elaborati di Piano per il progetto della deviazione del Fosso Reale per i seguenti motivi:

- 1) Il nuovo tracciato del Fosso Reale (da Baxter fino all'autostrada A11) presenta una lunghezza di 2,9 Km, pari ad oltre 2 volte quella di tracciato attuale. La nuova planimetria presenta accentuate curvature dell'alveo con conseguenti rilevanti effetti sull'idrodinamica associati: i) all'incremento della resistenza al moto; ii) allo spostamento dei massimi di velocità e delle tensioni tangenziali sull'esterno della curva. Questo assetto può dare luogo, soprattutto in concomitanza di eventi di piena, a maggiori altezze d'acqua che si propagano a monte della curvatura, ed a fenomeni di erosione degli argini di contenimento. Questi aspetti non risultano presi in esame nei documenti citati. Negli elaborati relativi alle verifiche idrauliche del sistema acque alte risulta un coefficiente di Manning adottato pari 0,025 m-1/3s per l'alveo di magra e 0,03 m-1/3s per le banchine e sponde (pag. 46, 'Opere Idrauliche Esterne al Sedime – Documentazione generale – Relazione Idraulica ed Allegati'). Non risulta pertanto messa in conto la maggiorazione di scabrezza dovuta alle numerose curve imposte dal nuovo tracciato del Fosso Reale.
- 2) L'assenza del progetto e della verifica della struttura di intercettazione del materiale flottante la cui presenza può comportare una occlusione delle sezioni idrauliche e malfunzionamento degli organi di regolazione dando così luogo ad importanti fenomeni di rigurgito.
- 3) Il canale di derivazione del Fosso Reale a servizio delle portate di magra risulta presidiato a monte ed a valle da paratoie e valvola a clapet (a valle), Figura 4. La soluzione adottata non fornisce adeguati margini di affidabilità, comportando gravi pericoli di esondazione e inondazione in caso di mal funzionamento di questi organi di regolazione. Questo aspetto risulta particolarmente critico durante gli eventi di piena, quando si possono verificare interruzioni di energia elettrica, apporti di materiale solido e di detriti arborei, inefficienza dei sistemi automatici di controllo. Considerata la rapidità di formazione delle piene nel Fosso Reale e la prolungata chiusura dello sbocco nel F. Bisenzio, una fallanza nel sistema di presidio del canale di derivazione può causare danni ingenti ad impianti e infrastrutture strategiche (Impianto Case Passerini, autostrada A11). In un'ottica di costi-benefici è pertanto necessario valutare soluzioni alternative più adeguate ai fini della sicurezza e della gestione del rischio.
- 4) Non risulta valutata la soluzione che prevede l'innalzamento della livelletta autostradale finalizzato a garantire l'attraversamento del Fosso Reale senza dover ricorrere a pesanti



modifiche del tracciato plano-altimetrico. Si ribadisce che i vincoli imposti dalla normativa alla sopraelevazione della livelletta stradale riguardano le distanze di visibilità per l'arresto e l'andamento altimetrico dell'asse viario. Tali vincoli appaiono compatibili con l'innalzamento della livelletta autostradale tale da consentire l'attraversamento del Fosso Reale nel rispetto della normativa vigente per i ponti.

Con riferimento alle opere relative alle acque basse si rilevano quali elementi di criticità:

- 1) Il nuovo collettore fognario, collocato al di sotto della pista, oltre a comportare gravi problemi di manutenzione e di sicurezza, costituisce un vincolo alle massime portate convogliabili ponendo quindi gravi limitazioni allo sviluppo delle aree di monte asservite tra cui lo stesso Polo Scientifico. Si noti che i tiranti di piena previsti negli scolarari appaiono privi del franco richiesto (pag. 74, 'Opere Idrauliche Esterne al Sedime – Documentazione generale – Relazione Idraulica ed Allegati').
- 2) La tavola di progetto "Collettore di scarico cassa Orientale -Pianta, profilo e particolari" (rif. elab. FLR-MPL-PSA-OIE3-011-IL-DG_Coll Scar Cassa Orient) non è disponibile. A questo link si ritrova invece la tavola di progetto '0729_FLR-MPL-PSA-OIE3-012-IL-DG_Muro_Cant'.
- 3) Il funzionamento idraulico della soglia di sfioro tra il nuovo canale di derivazione e il nuovo canale di Gronda non risulta documentato.

Alla luce di queste essenziali e sintetiche osservazioni che meritano maggiore approfondimento tecnico, devono rilevarsi le gravi carenze degli elaborati presentati per la valutazione che omettono di considerare e valutare adeguatamente le sopra evidenziate criticità e, dunque, l'impatto del progetto sull'equilibrio del sistema idrogeologico e idrografico dell'intera Piana di Sesto e, quindi, del Polo Scientifico e Tecnologico dell'Università degli Studi di Firenze che ivi è inserito.

Osservazione n. 5 – *Sul destino dell'Oasi Val di Rose*

Nel documento 0312_FLR-MPL-SAI-VIN1-001-GE-RT_Stud_Inc_Amb_Val_Approp si rileva come le analisi e le valutazioni effettuate a supporto del Livello II di cui al procedimento di Valutazione di Incidenza (Valutazione appropriata) conducano complessivamente a un risultato negativo. Infatti, a fronte dei risultati a cui lo studio medesimo è pervenuto, considerate in particolare le azioni di sottrazione diretta per obliterazione di habitat comunitari e di habitat di specie prodotte dal progetto, ai sensi dell'articolo 6, parr. 2 e 3 della direttiva "Habitat", nonché di parti necessarie al mantenimento di corridoi ecologici, si ritiene possibile un'incidenza significativa a lungo termine sul sito Natura 2000, con particolare riferimento all'integrità dello stesso e ai suoi obiettivi di conservazione, nonché sul mantenimento della generale rete ecologica attualmente presente. L'area dell'Oasi Val di Rose, attiva dal 1996, in gestione al WWF non risulta inclusa nel suddetto sito Natura 2000 per il quale la valutazione di incidenza è negativa, ma è parte del "Corridoio Est" necessario a garantire le connessioni ecologiche dei diversi ambienti, contrastandone la frammentazione. L'area è



rappresentata da un bacino lacustre di circa 5 ettari di superficie (quest'ultimo, date le dimensioni, specificamente progettato anche per la sosta dell'avifauna migratrice), comprendente al suo interno zone caratterizzate da differenti profondità oltre a vari tipi di isole e isolotti. Nelle porzioni poste più a ovest e a nord dell'area si trovano alcuni prati umidi ad allagamento stagionale e altri acquitrini dedicati agli anfibi. Piccole formazioni "a macchia" e talune siepi sono state poi piantate tutto intorno come aree di rifugio e alimentazione della fauna. Nelle zone poste più a nord dove è stato trasferito e depositato il terreno di risulta proveniente dallo scavo del nuovo lago, si osserva la creazione di acquitrini pensili che periodicamente formano zone umide e prati umidi.

Si rileva come nel documento 0312_FLR-MPL-SAI-VINI-001-GE-RT_Stud_Inc_Amb_Val_Approp nella tempistica di attuazione delle misure di compensazione non siano riportate indicazioni sul destino della biodiversità dell'Oasi Val di Rose come invece riportato per le aree del Piano, Prataccio, Santa Croce, Mollaia. Da ciò si deduce che tale area sarà cancellata senza neanche prevedere i costi della traslocazione di flora e fauna altrove, cosa da ritenersi non proponibile.

Conclusioni

Alla luce di tutto quanto rilevato, si ritiene che la revisione progettuale non sia idonea a superare le criticità e l'impatto grave che la pista, anche nella sua nuova versione, comporta sul territorio della Piana di Sesto Fiorentino, in particolare - per quanto di interesse dell'Università - sulle strutture e sulle aree del Polo Scientifico e Tecnologico. Le gravi carenze progettuali rilevabili nella procedura di valutazione ambientale in corso, già peraltro evidenziate nel parere di VAS n.56 del 29.12.2023 e alle quali non è stato dato riscontro, rivelano chiari profili di illegittimità.

La Rettrice

(Prof.ssa Alessandra Petrucci)



ALESSANDRA
UNIVERSITÀ PETRUCCI
DEGLI STUDI
FIRENZE
21.06.2024 10:11:12
GMT+01:00