



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare – D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

Pec Direzione

Da: salvatore.gioitta@archiworldpec.it
Inviato: sabato 23 maggio 2015 16:27
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: OSSERVAZIONI Masteplan aeroporto di Firenze
Allegati: osservazioni.pdf

E.prot DVA-2015-0013875 del 25/05/2015



Salvatore GIOITTA
ARCHITETTO
Via Pratese, 12
Poggio a Caiano (PO)
Tel. 3497557130
salvatore.gioitta@tiscali.it

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le valutazioni ambientali,
Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale,
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma

OGGETTO:

**OSSERVAZIONI RELATIVE PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO
AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI FIRENZE - MASTER PLAN
AEROPORTUALE 2014-2029**

Il sottoscritto Salvatore Gioitta, nato a _____, residente a _____, in
_____ in qualità di privato cittadino,

- presenta le osservazioni, di seguito allegate, relative al progetto per il nuovo Aeroporto di Firenze - Master plan 2014-2029 presentato, al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, da ENAC in data 24/03/2015;
- chiede che vengano prese in considerazione nella valutazione in corso, al solo fine dell'interesse pubblico.

L'allegato si compone di **26** osservazioni numerate.

Data 20/05/2015

Salvatore GIOITTA

OGGETTO: **QUESTIONI GENERALI SULLA PROCEDURA DI VIA
AMMINISTRAZIONI INTERESSATE – ERRATA E INSUFFICIENTE INDIVIDUAZIONE**

Rif. 1

L'avviso al pubblico del 24 marzo 2015 (PUBB-QT-001 e PUBB-QT-002) prevede che la documentazione relativa alla Via sia depositata per la pubblica consultazione presso le amministrazioni interessate: Regione Toscana, Provincia di Firenze, Comune di Firenze e Comune di Sesto Fiorentino.

La definizione di "amministrazioni interessate" o "enti interessati" e l'obbligo del deposito presso tali province e comuni è data dall'art. 46 della L.R. 10/2010 e dall'art.23 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i. Il deposito di tutti gli atti presso tali enti, rendere più ampia possibile la partecipazione pubblica al processo decisionale e dare a chiunque ne abbia interesse la possibilità di prendere visione della documentazione di progetto e degli studi prodotti, ed eventualmente proporre le proprie osservazioni, sono cardini della procedura di Via.

L'individuazione della Provincia di Firenze, del Comune di Firenze e del Comune di Sesto Fiorentino come uniche amministrazioni o "enti interessati" risulta in contrasto con dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006 che prescrive: " La documentazione è depositata su supporto informatico ovvero, nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo, a seconda dei casi, presso gli uffici dell'autorità competente, delle Regioni, delle Province e dei Comuni il cui territorio sia anche solo parzialmente interessato dal progetto o dagli impatti della sua attuazione".

Individuare come soggetti interessati al procedimento di VIA solo la provincia e i comuni su cui insistono le opere risulta una grave carenza procedurale in contrasto anche con la giurisprudenza come risulta dalla Sentenza del Consiglio di stato n. 1445/2011 a cui si rimanda.

Sembrirebbe inutile argomentare circa la necessità di considerare quanto meno il Comune di Campi Bisenzio, Il Comune di Prato, la provincia di Prato, il Comune di Signa, il Comune di Calenzano, il Comune di Poggio a Caiano e la Provincia di Prato come "enti interessate" in quanto appunto interessate dagli impatti dell'aeroporto.

Tuttavia si rileva, tra l'altro, quanto segue:

- il territorio del Comune di Campi Bisenzio dista circa 600 (seicento metri) dalla pista;
- Il territorio del Comune di Prato ha 185.000 abitanti e dista solo 4000 metri dalla pista;
- il Comune di Campi Bisenzio ospita ricettori potenzialmente esposti individuati nello studio dell'impatto di rumore (SIA-AMB-04-SCD-004);
- il Comune di Signa è interessato da opere di compensazione (Zona umida "Il Piano");
- il Comune di Campi Bisenzio è interessato da opere di compensazione;
- tutti i territori delle amministrazioni sopra richiamate sono interessate dalla propagazione di inquinanti e rumore e dai vincoli derivati dalla prevenzione degli incidenti aerei.

Tali amministrazioni non sono state oggetto, a quanto risulta dall'avviso del 24 marzo 2015 (PUBB-QT-001 e PUBB-QT-002) di informazione diretta, di invio del materiale da mettere a disposizione del pubblico e questo anche in contrasto con la stessa documentazione del Quadro programmatico che a pag.67 del SIA-GEN-00-REL-001 afferma: "...La procedura di Valutazione di Impatto Ambientale è quella definita dagli artt. da 22 a 27 del D.Lgs 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i. e vede coinvolti tutti gli Enti nei cui territori sono individuate ricadute derivanti dall'attività aeroportuale...."

Si chiede di assicurare il coinvolgimento nella procedura di Via di tali amministrazioni a cui deve essere data la possibilità di esaminare e illustrare ai cittadini la documentazione di Via.

Si chiede quindi di ritirare l'istanza e di adeguare il procedimento partecipativo di conseguenza.

La mancata individuazione di tali enti come "enti interessati", il mancato deposito presso tali enti della documentazione di Via a disposizione dei cittadini, il mancato coinvolgimento degli enti locali il cui territorio sia potenzialmente interessato dalla propagazione di inquinanti e dai vincoli aeroportuali comporta **illegittimità dell'eventuale giudizio favorevole di compatibilità ambientale** e sarà oggetto di ricorso eventuale alla giustizia amministrativa sulla scorta della sentenza del Consiglio di Stato 1445/2011.

Data 20/05/2015

Salvatore GIOITTA

OGGETTO: **QUESTIONI GENERALI SULLA PROCEDURA DI VIA**
SOGGETTO PROPONENTE – CONFLITTO D'INTERESSE

Rif. 2

L'Ente nazionale aviazione civile (Enac) è un soggetto pubblico con il compito di controllare e vigilare sulle attività svolte dai gestori degli scali aeroportuali.

Ad esso è affidata, tra l'altro, la competenza a regolamentare e valutare i programmi di intervento, i piani regolatori aeroportuali e i piani d'investimento aeroportuali.

Relativamente all'aeroporto di Firenze Enac ha approvato nel Novembre 2014 il Master plan redatto dalla società AdF. Ora Enac, ente di diritto pubblico, risulta essere il "proponente" della procedura di VIA, sovrapponendosi in tutto alla società AdF spa ed esponendosi con dichiarazioni non dovute agli organi di stampa, andando molto oltre il ruolo tecnico che gli assegna la normativa nazionale.

Tale situazione crea un'impropria commistione tra i due soggetti che, in veste di controllato e di controllore debbono rimanere distinti.

Tale ruolo di proponente di Enac non risulta inoltre riferibile a nessuna delle norme che regolano le attuali competenze di Enac. La situazione suscita dubbi sull'assoluta indipendenza dell'autorità tecnica e crea un potenziale conflitto d'interesse.

Da rilevare che la recente Direttiva Europea 2014/52, pur non ancora recepita, pone l'obiettivo, nei procedimenti di VIA, di assicurare la massima trasparenza e di evitare la commistione e i conflitti d'interesse che coinvolgano enti pubblici.

Si chiede dunque che l'istanza in oggetto sia ritirata da Enac ed eventualmente ripresentata da AdF spa.

Si chiede inoltre di assicurare che ENAC non possa partecipare, neppure in funzione di consulenza, alla procedure di VIA, riservandosi in caso contrario di adire ad azioni di opposizione, anche in sede europea, per impedire tale conflitto di competenza a cui ENAC, ingiustificatamente, ha dato il via.

Data 20/05/2015

Salvatore GIOITTA

Lo Studio d'Impatto Ambientale relativo al progetto di ADF spa non risulta sufficiente a valutare gli effetti sulla salute e sull'ambiente del progetto del nuovo aeroporto e di un incremento nel traffico aereo e veicolare; appare fortemente carente per quanto riguarda la documentazione presentata, le metodologie di studio, le analisi progettuali e le possibili alternative, l'analisi degli impatti indotti e delle possibili mitigazioni.

In particolare si rileva:

- presenza di **contraddizioni** e di indicazioni su **documentazione irreperibile**, presenza di **errori o elementi di illeggibilità** di notevole importanza per la comprensione della documentazione e comunque indice dello scarso grado di approfondimento e superficialità di tutto lo S.I.A.:
 - o nella relazione SIA-GEN-00-REL-001 a pag. 29 risulta una didascalia che indica come scuola "StacciaBuratta" quella che invece è la scuola primaria "Salgari".
 - o a pag.94 della Relazione Quadro di Riferimento Programmatico – si illustra l'ANPIL "podere della Quarciola con una foto aerea dell'oasi faunistica di Focognano;
 - o a pag. 140 della Relazione Quadro di Riferimento Programmatico risulta mancante la seconda parte di un periodo rendendo incomprensibile tutto il paragrafo;
 - o le figure n. 3 e 4 della Relazione EL-PRG-06 sono completamente illeggibili, rendendo incomprensibili importanti vincoli che interessano molti comuni circostanti l'aeroporto;
 - o a pag. 173 della SIA-AMB-02-REL-001 risulta indicato un sito di stoccaggio inerti non più attivo;
 - o le Schede fabbricati compresi entro l'isofonica Lva 60 dB(A) (SIA-AMB-04-SCD-003) sono fatte in modo sommario, piene di errori nelle indicazioni costruttive (ruderi di case coloniche e chiese medievali indicate con strutture in c.a.), semplificazioni arbitrarie (altezza 5 metri per quasi tutti, struttura in c.a. e laterizi per quasi tutti), schede ripetute ma con altezze di sorvolo diverse (16-6, 24-25, 57-58), schede mancanti (R5-R6);
 - o a pag. 66 dell'elaborato SIA-AMB-04-REL-001 il titolo del paragrafo 2.10.2.4 è errato rendendo difficile comprenderne il contenuto;
 - o a pag. 6 dell'elaborato SIA-AMB-01-REL-001 si fa riferimento a una tabella senza specificare poi quale sia rendendo incomprensibile l'argomentazione;
 - o a pag dell'elaborato SIA-AMB-03-REL-001 si riferisce di un "lago del Capitano" di cui non si ha notizia;
 - o a pag. 149 dell'elaborato SIA-AMB-03-REL-001 si fa riferimento a una "Relazione Specialistica – R08 – Impianti Tecnologici" del tutto inesistente;
 - o a pag. 55 della Relazione d'incidenza una frase senza Capoverso impedisce la comprensione;
 - o nella tav. SIA-PRM-00-TAV-004 risulta sull'area della pista un edificio soggetto a "vincolo architettonico" sulla cui ovvia demolizione non si danno nello S.I.A elementi di valutazione di coerenza con tale vincolo;
 - o nella relazione SIA-GEN-00-REL-001 a pag.47 si rimanda ad una sezione "Opere Propedeutiche", del tutto inesistente;
 - o Nella relazione a pag. 67 si parla di ricettori esterni alle aree A,B,C, mentre tali edifici sono interni all'intorno aeroportuale;
 - o La tav. SIA-PRM-00-TAV-004 risulta di impossibile lettura, stante una imperfetta corrispondenza tra legenda e campiture della planimetria;
 - o A pag. 68 della Relazione del Quadro Programmatico si rimanda alle Tav. 08 (Tavola relativa ai Piani Strutturali) e alla TAV. 09 (Regolamenti Urbanistici) del tutto inesistenti, così come un Paragrafo "appositamente redatto" anch'esso inesistente;
 - o A pag 52 della relazione EL-PRG-06 Relazione tecnica specialistica - Studio aeronautico si rimanda a uno "Studio Aeronautico Integrazione Fase 1 Aeroporto di Firenze – nuova pista di volo RWY 12/30 – Procedure Strumentali di volo" che risulta inesistente;
 - o A pag. 109 del Quadro di Riferimento Ambientale - Componente Suolo e Ambiente idrico risulta la presenza nell'area di numerosi pozzi, mentre in altre parti dello S.I.A, si esclude tale eventualità;
 - o A pag. 130 e 131 del SIA-AMB-02-REL-001 si rimanda a una Relazione tecnica specialistica "Aspetti geologici, idrogeologici e geotecnici" che non compare tra la documentazione della VIA.
- presenza di **importanti carenze** che non consentono una completa valutazione degli impatti sul territorio:

- manca qualsiasi studio relativo all'uso bidirezionale della pista in situazioni di emergenza e ai relativi impatti sugli elementi oggetto della VIA
 - la valutazione di coerenza con i Piani Comunale di Classificazione Acustica si limita a un intorno territoriale ristrettissimo che non esaurisce certo l'area d'impatto acustico determinato da un aeroplano (SIA-AMB-04-REL-001 e relativi allegati);
 - risulta reticente e lacunosa la valutazione di coerenza contenuta nell'elaborato SIAPRM-00-REL-001 con particolare riferimento a tutti i piani di valenza urbanistica;
 - manca la definizione degli interventi di mitigazione richiesti dalla stessa "Integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze" e con le cui prescrizioni a riguardo il S.I.A. evita di confrontarsi nella dovuta verifica di coerenza (pag.72 SIA-PRM-00-REL-001);
 - manca un'analisi delle interferenze del Piano di rischio (SIA-PGT-01-TAV-013) e dei vincoli che esso pone, con lo stato dei luoghi e con le previsioni urbanistiche dei comuni interessati;
 - risulta reticente la valutazione di compatibilità dell'aeroporto con l'inceneritore QThermo sia riguardo all'altezza del camino, sia alla stessa presenza dell'inceneritore, non ancora autorizzato, in zona di tutela D del futuro Piano di rischio.
- presenza di affermazioni indimostrate e prive di argomentazione come ad esempio:
- a pag. 71 dell'elaborato SIA-PRM-00-REL-001 si legge:" In condivisione con il Comitato di Garanzia, il Master Plan aeroportuale prevede forme di perequazione intercomunale dei carichi ambientali aggiuntivi", senza ulteriori spiegazioni lasciandoci nel dubbio di quali siano tali forme di perequazione;
 - a pag. 117 della relazione SIA-PRM-00-REL-001 si afferma che il progetto aeroportuale costituisca un elemento decisivo nel favorire l'integrazione fra le differenti modalità di trasporto pubblico (treno nazionale e regionale, tramvia, sistema del trasporto pubblico urbano ed extraurbano, sistema regionale degli aeroporti) senza che gli interventi relativi a tale obiettivo non facciano parte del presente master plan, ma derivano da ipotesi da verificare, soggette all'intervento di altri soggetti.

A fronte di tali mancanze non si può non rimarcare per contrasto la previsione di vendere "pout-pourri e saponi" con essenze autoctone (?) all'interno dell'aeroporto come elemento di valutazione di sostenibilità ambientale !

Per il resto lo S.I.A, risulta:

- composto da innumerevoli doppioni, ripetendo importati parti di relazione da un documento all'altro, facendo pensare a una superficialità di approfondimento.
- ridondante in alcune parti e incompleto in altre;
- poco accurato, confezionato in tutta fretta e incompleto nella documentazione presentata, che risulta essere per la maggior parte una collazione poco coerente di documenti di fonte diversa tra loro;
- superficiale nell'individuazione, descrizione, valutazione delle soluzioni alternative;
- parziale e omissivo nella descrizione del quadro delle normative vincolistiche dal punto di vista paesaggistico, urbanistico e naturalistico;
- non credibile e autoreferenziale nella descrizione di scenari macroeconomici come nel paragrafo "Le ricadute economiche" della relazione SIA-PGT-00-REL-001;
- totalmente mancante riguardo al calcolo costi/benefici e alla fattibilità finanziaria dell'opera;
- non sostenuto da studi e valutazioni adeguati a un progetto di così grande rilievo e sottoposto ad una fase di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale;
- poco credibile nella descrizione dei presupposti normativi, pianificatori e programmatici che dovrebbero giustificare l'opera.

Infine si rileva come il S.I.A. in varie parti della documentazione presentata si sofferma con ridondanza sulla caratterizzazione dello stato attuale con dichiarazioni di interesse (come per esempio per le aree di naturalità), alle quali non sembrano seguire le necessarie valutazioni sull'enorme l'impatto ambientale dell'infrastruttura, ai diversi livelli.

Rilevate le importanti contraddizioni e manchevolezze dello S.I.A. si chiede che il procedimento di VIA in corso non possa concludersi positivamente.

In sub ordine si chiede di integrare lo studio di VIA, già pubblicato, con quanto sopra indicato, ripubblicandolo e aprendo un ulteriore periodo per la presentazione delle osservazioni.

OGGETTO: **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**
Integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze
VERIFICA DI COERENZA – MANCATA CONFORMITÀ

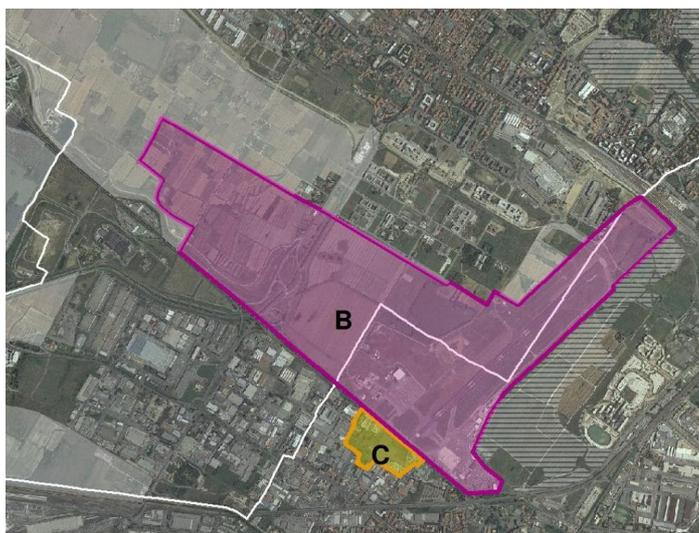
Rif. 4

Il 16.07.2014, con deliberazione n. 61, il Consiglio Regionale ha provveduto all'approvazione degli atti relativi alla "Integrazione al piano di indirizzo territoriale (PIT) per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze".

All'interno di detto strumento la Regione Toscana ha provveduto a definire le condizioni di trasformabilità del territorio in corrispondenza della porzione della Piana fiorentina compresa in Comune di Sesto Fiorentino, in modo tale da consentire il contestuale sviluppo dell'aeroporto di Firenze. Tale pianificazione è stata anche sottoposta a VAS.

Il Master plan e lo S.I.A. predisposti da ADF spa e presentati per la VIA da Enac non sono coerenti e non sono conformi con il piano soprarichiamato per i seguenti motivi:

- 1 Non si rispetta l'area assegnata alla realizzazione dell'aeroporto (area di salvaguardia B) sconfinando, sia con la pista che con le opere accessorie, da tale perimetrazione urbanistica che assicura la salvaguardia fino all'approvazione del progetto;
- 2 Non si rispettano le caratteristiche dimensionali e operative dell'aeroporto con particolare riferimento alla lunghezza della pista e alla definizione di city airport;
- 3 Non si rispettano le varie prescrizioni contenute nel art. 5 ter dell'allegato A5 che integra la Disciplina di piano del master plan "Il sistema aeroportuale toscano".
- 4 Non si rispettano le prescrizioni del parere del NURV recepite nell'approvazione del Rapporto Ambientale.
- 5 Non si rispetta la tutela delle aree naturali protette garantita dalla disciplina in oggetto che prescrive il "mantenimento e ampliamento" (allegato A1) e non la cancellazione e lo spostamento.
- 6 Non si rispetta il divieto di eliminazione degli elementi naturali e seminaturali caratteristici del paesaggio agrario con alta valenza ecologica quali stagni, laghetti, acquitrini, prati umidi, fossi, siepi, filari alberati, canneti (allegato A1).
- 7 Non si rispetta l'area di salvaguardia A (e le norme di salvaguardia ad essa relativa) destinata a costituire il Parco della Piana, integrando e ampliando le aree naturali esistenti



Si chiede dunque di dare esito negativo alla Valutazione d'Impatto Ambientale.

In sub-ordine, viste le rilevanti modifiche apportate dal Master plan oggetto di Via al Master plan approvato dalla Regione, si richiede che prima della procedura di VIA **si ripeta la alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e l'approvazione in Consiglio Regionale** dell'Integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze.

OGGETTO: **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**
Integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze
QUALIFICAZIONE DELL'AEROPORTO DI FIRENZE COME "CITY AIRPORT".
VERIFICA DI COERENZA - INCONGRUENZA E ILLOGICITÀ.

Rif. 5

Il Quadro di Riferimento Programmatico dello SIA deve valutare la coerenza tra la previsione progettuale e l'insieme di Piani e Programmi esistenti aventi riferimento all'area in esame.

Tale verifica di coerenza, contenuta nello SIA presentato, appare in generale molto superficiale e reticente.

In particolare si rileva quanto segue.

L'allegato A5 che integra la Disciplina di piano del master plan "Il sistema aeroportuale toscano" contiene la seguente prescrizione (art. 5 ter comma 1 lettera a):

- *"Il piano di sviluppo aeroportuale per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze sia congruente agli obiettivi strategici di cui all'art. 5 bis, e con le relative funzioni definite per l'aeroporto di Firenze-Peretola quale city airport".*

Con la definizione "*city airport*", pur in mancanza di un preciso riferimento normativo, si intende un aeroporto situato nelle vicinanze di una metropoli, utilizzato prevalentemente per il traffico interno e secondario (diz. Garzanti).

Tale definizione, sia pure utilizzata in modo superficiale dal Consiglio Regionale che ha approvato la norma in oggetto, risulta del tutto incompatibile con le finalità e le caratteristiche del progetto che aspira ad assicurare al nuovo aeroporto un ruolo di opera infrastrutturale "strategica" capace di accogliere voli per Mosca, Dubai e Helsinki e una "rilevanza economica internazionale" (SIA-PGT-00-REL-001); tutte caratteristiche che mal si conciliano con l'essere il "*city airport*", approvato dal Consiglio Regionale.

La verifica di coerenza relativa all'Integrazione al PIT risulta del tutto reticente su tale aspetto.

Si rileva dunque l'incongruenza e l'inconsistenza della "verifica di coerenza" contenuta nell'elaborato SIA-PRM-00-REL-001 - Quadro di Riferimento Programmatico – Relazione.

In un procedimento tanto contraddittorio in cui sembrano contrastare gli obiettivi della pianificazione territoriale con quelli del proponente, anche alla luce della diversa indicazione sulla lunghezza della pista, si rileva come sia necessaria un'interpretazione autentica della norma sopra richiamata e che tale interpretazione debba essere data, prima della conclusione della valutazione in corso, dall'istituzione competente: Il Consiglio Regionale che l'ha approvata.

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- SIA-PRM-00-REL-001 - Quadro di Riferimento Programmatico - Relazione
- SIA-GEN-00-REL-001 SIA - Aspetti generali
- SIA-PGT-00-REL-001- Quadro di Riferimento Progettuale – Relazione
- Elaborati di progetto

Data 20/05/2015

Salvatore GIOITTA

OGGETTO: **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**
Integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze
COLLEGAMENTO VIARIO IN SOTTOATTRAVERSAMENTO -
VERIFICA DI COERENZA - CONTRASTO.

Rif. 6

Il Quadro di Riferimento Programmatico dello SIA deve valutare la coerenza tra la previsione progettuale e l'insieme di Piani e Programmi esistenti aventi riferimento all'area in esame.

Tale verifica di coerenza, contenuta nello SIA presentato, appare in generale molto superficiale e reticente.

In particolare si rileva quanto segue.

L'allegato A5 che integra la Disciplina di piano del master plan "Il sistema aeroportuale toscano" contiene la seguente prescrizione (art. 5 ter comma 1 lettera g.5):

"interventi di adeguamento e ricucitura della viabilità interferita, senza riduzione degli elementi prestazionali, prevedendo il mantenimento, per la pista parallela convergente, del collegamento diretto per Sesto Fiorentino attraverso il sottoattraversamento degli spazi aeroportuali, i conseguenti adeguamenti dello svincolo autostradale di Sesto Fiorentino e gli adeguamenti dell'Autostrada A11 e della viabilità locale in corrispondenza del nuovo tracciato del Fosso Reale".

Gli elaborati di progetto contengono tuttavia una soluzione assai diversa in merito al collegamento con Sesto Fiorentino per il quale si rinuncia al sottoattraversamento in favore di una nuova viabilità che aggira l'aeroporto con un aggravio di percorrenza di circa 3 km.

La verifica di coerenza relativa a tale aspetto fa riferimento a motivazioni economiche, ammettendo la non conformità con la prescrizione urbanistica.

Si rileva dunque tale mancata "verifica di coerenza" contenuta nell'elaborato SIA-PRM-00-REL-001 - Quadro di Riferimento Programmatico – Relazione.

Manca comunque una verifica comparata delle diverse soluzioni tecnicamente possibili per la realizzazione di tale collegamento viario "diretto".

Si chiede dunque di sospendere il procedimento in corso richiedendo la necessaria valutazione comparativa sotto il profilo tecnico, ambientale, economico e infrastrutturale.

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- SIA-PRM-00-REL-001 - Quadro di Riferimento Programmatico - Relazione
- SIA-PGT-00-REL-001- Quadro di Riferimento Progettuale - Relazione
- Elaborati di progetto

Data 20/05/2015

Salvatore GIOITTA

OGGETTO: **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO -
Integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze
PREVISIONE DELLA PISTA DI 2000 METRI
VERIFICA DI COERENZA - INCONGRUENZA E ILLOGICITÀ.**

Rif. 7

Il Quadro di Riferimento Programmatico dello SIA deve valutare la coerenza tra la previsione progettuale e l'insieme di Piani e Programmi esistenti aventi riferimento all'area in esame. Tale verifica di coerenza, contenuta nello SIA presentato, appare in generale molto superficiale e reticente. In particolare si rileva quanto segue.

L'allegato A5 che integra la Disciplina di piano del master plan "Il sistema aeroportuale toscano" contiene la seguente prescrizione (art. 5 ter comma 1 lettera a):

"Lo sviluppo dell'unica pista di atterraggio sia realizzato nel rispetto della sostenibilità territoriale e ambientale e della compatibilità con il progetto di territorio del Parco agricolo della Piana e, comunque, non abbia una lunghezza massima superiore a 2.000 metri lineari."

Evidentemente il Consiglio Comunale, coerentemente con gli obiettivi generali di tale documento di pianificazione, con tale prescrizione intendeva:

- limitare il consumo di suolo;
- tutelare quanto più possibile l'integrità dell'Anpil di "Podere La Querciola" e dell'oasi naturalistica di Focognano;
- circoscrivere l'operatività dell'aeroporto come "city airport";
- limitare l'area sottoposta all'impatto del nuovo aeroporto;
- facilitare la deviazione del Fosso Reale.

La lunghezza della pista rappresenta dunque un elemento centrale nelle prescrizioni della pianificazione urbanistica (attribuita costituzionalmente al Consiglio regionale) che assumono il carattere di prescrizioni ambientali.

La verifica di coerenza relativa all'Integrazione al PIT risulta del tutto carente su tale aspetto, limitandosi a fare riferimento a motivazioni relative alla sicurezza dell'esercizio aeroportuale, espresse da ENAC.

A parte la superficialità di tale verifica occorre dire che effettivamente ENAC si è espressa a favore della pista di 2400 m non, come sarebbe stato opportuno, in fase di formazione e adozione dell'integrazione al PIT, ma successivamente). Tuttavia le motivazioni espresse da ENAC sono più propriamente riferibili agli ambiti di operatività dell'aeroporto considerando la lunghezza di 2.400 metri come quella ottimale per la tipologia di aeromobili che opereranno su Firenze.

Su tale problematica risulta pendente un ricorso alla giustizia amministrativa e secondo l'assessore regionale all'urbanistica, Anna Marson, vi sono elementi di conflitti di competenza che possono investire profili di costituzionalità.

Si rileva dunque la reticenza, l'incongruenza e l'inconsistenza della "verifica di coerenza" contenuta nell'elaborato SIA-PRM-00-REL-001 - Quadro di Riferimento Programmatico – Relazione.

In un procedimento tanto contraddittorio in cui si evidenziano contrast tra gli obiettivi della pianificazione territoriale e quelli del proponente e in cui si ravvisano conflitti di competenza tra organi dello stato (Regione) e enti di diritto pubblico (ENAC), anche su aspetti come quelli della lunghezza della pista che riguardano rilevanti aspetti ambientali e territoriali, **si chiede che non si dia esito positivo alla procedura di V.I.A. quanto meno fino a che non si sia espressa la giustizia Amministrativa, ovvero la Corte Costituzionale.**

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- SIA-PRM-00-REL-001 - Quadro di Riferimento Programmatico – Relazione
- Elaborati di progetto

OGGETTO: **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

Integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze
RINATURALIZZAZIONE DELLE AREE AEROPORTUALI NON PIÙ NECESSARIE
VERIFICA DI COERENZA – INCOERENZA

Rif. 8

L'allegato A5 che integra la Disciplina di piano del master plan "Il sistema aeroportuale toscano" contiene la prescrizione dei seguenti interventi (art. 5 ter coma 1 lettera g1):

- "...*interventi di rinaturalizzazione delle aree aeroportuali non più necessarie da destinare a Parco agricolo della Piana, anche con interventi di piantumazione che concorrano a migliorare la qualità dell'aria...*".

Tra gli interventi previsti e descritti negli elaborati presentati per la VIA c'è un parco "ecologico e ricreativo" localizzato sulla vecchia pista che verrebbe dismessa.

Però le linee guida di tale parco rendono bene evidente la mancanza sia del carattere ecologico, sia la mancanza di coerenza con la prescrizione regionale che parla esplicitamente di "**rinaturalizzazione**":

- la vecchia pista e tutte le anche più piccole parti asfaltate non vengono demolite: rimangono esattamente così come sono;
- le piantumazioni sono limitate a qualche siepe;
- non vengono introdotte nuove superfici inerbite, salvo conservare quelle che già oggi contornano la pista.

L'area rimane dunque sostanzialmente immutata. La positiva verifica di coerenza riportata nell'elaborato SIA-PRM-00-REL-001 risulta pertanto reticente e manchevole per quel che riguarda la mancata rinaturalizzazione.

Si rileva inoltre che:

- tale parco ricreativo sarà difficile da raggiungere se non in macchina, lontano da aree residenziali, separato dalla città da un viale veicolare inattraversabile (Viale XI Agosto);
- il parco, praticamente privo di vegetazione arborea, si troverà a ridosso del nuovo aeroporto, in una situazione ambientale incompatibile con l'uso ricreativo;
- la soluzione adottata permette allo S.I.A. di ritenere "non pericolosi" i materiali di scavo, sottraendosi così strumentalmente ad un obbligo oneroso dal punto di vista ambientale ed economico, ma tuttavia chiaro nelle prescrizioni regionali;
- il progetto è maldestro tentativo di fare riferimento, in modo del tutto strumentale, al recupero dell'area ex-aeroporto di Tempelhof Berlino, dimenticandosi che a Berlino l'aeroporto, troppo a ridosso della città, è stato eliminato e non ricostruito più grande.

Infine si rileva l'incredibile e paradossale affermazione che "*...il progetto prevede il mantenimento dell'assetto attuale del fondo della pista aeroportuale, come valore aggiunto...*".

Rilevato il carattere strumentale di tale elemento progettuale, del tutto inutilizzabile per il territorio e rilevate le importanti contraddizioni, manchevolezze e interpretazioni contrastanti che coinvolgono la coerenza con le norme che hanno reso possibile l'aeroporto e riguardano la compatibilità stessa dell'opera con il territorio si chiede che **il procedimento di VIA in corso, relativamente quantomeno a tali aspetti, non possa concludersi positivamente.**

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- SIA-PRM-00-REL-001 – Quadro di Riferimento Programmatico - Relazione
- SIA-PGT-00-REL-001 – Quadro di Riferimento Progettuale - Relazione
- SIA-PGT-05-TAV-001 – Interventi di compensazione ambientale: quadro di insieme
- Elaborati di progetto

Data 20/05/2015

Salvatore GIOITTA

OGGETTO: **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

**Integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze
VERIFICA DI COERENZA**

LIVELLI DI SICUREZZA E PREVISIONI URBANISTICHE VIGENTI – INCOERENZA

Rif. 9

L'allegato A5 che integra la Disciplina di piano del master plan "Il sistema aeroportuale toscano" contiene la seguente prescrizione (art. 5 ter comma 1 lettera f3):

- "...i livelli di sicurezza per la gestione dell'aeroporto e degli aeromobili dovranno essere compatibili anche con le previsioni urbanistiche vigenti all'esterno dell'ambito di salvaguardia B e C di cui all'art. 9 commi 12 bis e 12 sexies della Disciplina generale del PIT...."

Tra gli elaborati presentati per la VIA risulta il Piano di rischio (SIA-PGT-01-TAV-013)

Tale piano individua, come da norma (Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti) le seguenti zone di tutela: A, B, C, D .

Tali zone di tutela escludono la realizzazione di diversi tipi di interventi urbanistici differenziati nelle varie zone. Nelle zone di rischio debbono essere in ogni caso evitati:

- insediamenti ad elevato affollamento;
- costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili;
- attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.

Relativamente alla prescrizione regionale di cui sopra (che è il frutto di una specifica osservazione all'integrazione al PIT, accolta dal Consiglio regionale) e alla luce del Piano di rischio e degli altri elaborati, la verifica di coerenza dello S.I.A. relativamente a tali aspetti è assente o quanto meno manchevole, nonostante a pag. 68 dell'elaborato SIA-PRM-00-REL-001 - Relazione Quadro di Riferimento Programmatico - si affermi erroneamente il contrario.

A tal proposito si rileva come le Tav. 08 (Tavola relativa ai Piani Strutturali) e alla TAV. 09 (Regolamenti Urbanistici) richiamate nel testo siano del tutto del tutto inesistenti, così come un Paragrafo "appositamente redatto".

Manca cioè una sovrapposizione delle previsioni urbanistiche comunali conformative del territorio e i vincoli che il piano di rischio porrà in essere su tali previsioni e per i quali sono da prevedere duri contenziosi e un grave impatto economico.

In effetti né le relazioni, né le tavole contenute nello S.I.A. chiariscono tali situazioni di incompatibilità e in particolare i seguenti aspetti:

- Nel territorio del Comune di Firenze risulta la previsione di una lottizzazione (cosiddetto PUE Castello approvato da molti anni ma ancora in vigore). Gli edifici sono previsti si troverebbero in zona di tutela B e C del previsto dal Piano di rischio (SIA-PGT-01-TAV-013). La documentazione complessiva del S.I.A. non offre nessuna verifica di coerenza con tale piano particolareggiato la cui realizzazione risulta contrastare con i vincoli del futuro piano di rischio.
- Nel Comune di Sesto Fiorentino Il Polo Scientifico il cui piano particolareggiato risulta ancora non completato ricade per metà superficie in area C e per la restante metà in area D.

Pertanto:

- rilevato che per tali aspetti risultano pendenti alcuni ricorsi al TAR;
- vista l'incongruenza e l'inconsistenza della "verifica di coerenza" contenuta nell'elaborato SIA-PRM-00-REL-001 - Quadro di Riferimento Programmatico – Relazione;
- rilevate le importanti contraddizioni, manchevolezze e interpretazioni contrastanti che coinvolgono il piano di rischio aeroportuale e riguardano la compatibilità stessa dell'opera con il territorio circostante;

si chiede che **il procedimento di VIA in corso non possa concludersi positivamente.**

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- SIA-PGT-01-TAV-013- Piano di rischio
- SIA-PRM-00-REL-001 - Quadro di Riferimento Programmatico - Relazione
- SIA-PGT-00-REL-001– Quadro di Riferimento Progettuale - Relazione
- Elaborati di progetto

Data 20/05/2015

Salvatore GIOITTA

OGGETTO: **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**
VERIFICHE DI COERENZA – GRAVI CARENZE

Rif. 10

Nell'ambito del presente Quadro di Riferimento Programmatico, la verifica della coerenza e conformità del Master Plan aeroportuale rispetto agli indirizzi, obiettivi, interventi e azioni di cui agli strumenti della programmazione e pianificazione a vari livelli.

Tale verifica di conformità, in generale, risulta eseguita in modo sommario, con una dettagliata descrizione dei contenuti del piano con cui di volta in volta valutare la coerenza, ma senza che tale livello di approfondimento sia poi applicato alla descrizione e valutazione delle interferenze e con il progetto aeroportuale.

La verifica di coerenza rimane spesso reticente e vagamente argomentativa senza essere esplicitata, per esempio, su una scala preordinata che prenda in considerazione il grado di corrispondenza (per esempio coerenza alta, coerenza problematica, incoerenza). Alcune volte viene analizzato lo strumento di pianificazione senza accedere ad una verifica di compatibilità.

Mancano inoltre le analisi relative a importanti documenti di pianificazione. In particolare:

- il Piano Particolareggiato d'iniziativa pubblica Polo Scientifico e Tecnologico universitario (Comune di Sesto Fiorentino);
- il Piano di lottizzazione d'iniziativa privata PUE di Castello (Comune di Firenze);
- il Regolamento Urbanistico di Sesto Fiorentino (manca un'effettiva valutazione di coerenza);
- il Regolamento Urbanistico di Firenze (manca un'effettiva valutazione di coerenza);
- il Regolamento Urbanistico di Campi Bisenzio (manca un'effettiva valutazione di coerenza)
- i Piani Urbani della Mobilità;
- i Piani di Azione Comunale per il risanamento della qualità dell'aria (manca un'effettiva valutazione di coerenza);
- Il Piano di Rischio idraulico (manca la verifica di coerenza);
- Il PTC della Provincia di Firenze (manca un'effettiva valutazione di coerenza);
- ;

Manca inoltre un'analisi dei molti vincoli che insistono sull'area oggetto delle opere aeroportuali e che infatti sono stati rappresentati sulla tav. SIA-PRM-00-TAV-004 - Carta dei vincoli e dei condizionamenti e nella relazione del quadro programmatico, tra cui:

- "territori coperti da foreste e boschi ex D.Lgs. 42/2004 art. 142 lett. g"
- "immobili soggetti a vincolo architettonico"
- "immobili ed aree di notevole interesse pubblico ex D.Lgs. 42/2004 art. 142 lett.a"
- "area vincolata ai sensi del D.Lgs. 42/2004 art. 142 lett.c"
- "area di potenziale ritrovamento di reperti archeologici"

Si chiede di integrare lo studio di VIA, già pubblicato, con quanto sopra indicato, ripubblicandolo e aprendo un ulteriore periodo per la presentazione delle osservazioni.

In caso di assenza di tali integrazioni e pubblicazioni, si chiede di dichiarare la non sussistenza dei requisiti minimi per attestare la compatibilità ambientale del progetto

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- SIA-PRM-00-REL-001 - Quadro di Riferimento Programmatico – Relazione
- SIA-PRM-00-TAV-004 - Carta dei vincoli e dei condizionamenti

Data 20/05/2015

Salvatore GIOITTA

L'integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze prevede la pista parallela convergente, orientamento 12/30, con utilizzo esclusivamente monodirezionale, «fatte salve le situazioni di emergenza»

Lo S.I.A. ripete pedissequamente tale definizione senza mai approfondire la questione neppure nella relazione specialistica - STUDIO AERONAUTICO - EL-PRG-06, salvo un richiamo ad uno Studio Aeronautico "Integrazione Fase 1 Aeroporto di Firenze – nuova pista di volo RWY 12/30 – Procedure Strumentali di volo" non reperibile all'interno della documentazione di VIA.

In effetti all'interno dello S.I.A. manca una definizione delle condizioni meteorologiche che renderanno necessario procedure di emergenza che comportino l'abbandono della monodirezionalità della pista nei casi in cui l'aeromobile sia impossibilitato a portare a termine l'avvicinamento e l'atterraggio per la nuova pista 12.

- Manca uno studio, anche statistico relativo alla presumibile incidenza delle procedure di emergenza sul totale dei movimenti di decollo e atterraggio.
- Manca qualsiasi informazione in merito alla questione se tali procedure debbano riferirsi in maggior numero ai decolli o agli atterraggi.
- Manca una definizione delle possibili rotte che portino ad utilizzare la pista in direzione opposta a quella standard.
- Manca la definizione delle procedure predisposte per non interessare il centro cittadino.
- Manca infine qualsiasi valutazione ambientale su tali movimenti aerei che necessariamente interesseranno un'area più vasta di quella oggetto di analisi.

In particolare manca totalmente una valutazione dell'impatto del rumore legato a rotte non standard su quartieri densamente abitati.

In mancanza di informazioni e studi certi si riporta che, secondo alcune notizie comparse sugli organi di stampa, si parla del 20% dei voli eseguiti in difformità alla monodirezionalità della pista.

Pertanto:

- visto che tali atterraggi e decolli con procedure di emergenza probabilmente risulteranno avere una notevole incidenza sul totale dei voli;
- rilevata l'importante carenza dello S.I.A.;
- rilevata e l'incidenza di tali procedure aeroportuali che coinvolgono tutti gli aspetti ambientali e riguardano la compatibilità stessa dell'opera con il territorio;

si chiede che **il procedimento di VIA in corso non possa concludersi positivamente.**

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- SIA-PRM-00-REL-001 - Quadro di Riferimento Programmatico - Relazione
- SIA-GEN-00-REL-001 SIA - Aspetti generali
- SIA-PGT-00-REL-001– Quadro di Riferimento Progettuale - Relazione
- SIA-AMB-01-REL-001 - Relazione per la matrice atmosfera
- SIA-AMB-04-REL-001 - Relazione relativa al rumore
- EL-PRG-06 - Studio Aeronautico

OGGETTO: **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE - QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE
RUMORE - OPERE DI MITIGAZIONE – MANCATA DEFINIZIONE**

Rif. 12

- 1 Nel paragrafo “Risanamento acustico” della relazione SIA-GEN-00-REL-001 si propongono interventi di mitigazione acustica per i seguenti ricettori localizzati a Campi Bisenzio:
 - Asilo Infantile “Sacro Cuore”
 - Scuola Elementare “Emilio Salgari”
 - Casa di riposo “Mimosa”
 - Asilo Nido “Staccia Buratta”

Tuttavia in tutto lo S.I.A. non risulta alcuna definizione di tali opere di mitigazione.

Tale mancanza lascia indeterminata la spesa di tali opere e il soggetto che dovrebbe attuarle.

Lascia inoltre perplessi perché gli interventi di mitigazione siano ipotizzati relativamente ai soli ricettori sensibili (scuole e simili) e non alle abitazioni che si trovano intorno a tali ricettori.

- 2 Nel paragrafo “Risanamento acustico” della relazione SIA-GEN-00-REL si rileva un edificio residenziale posto in zona B. Tuttavia in tutto il S.I.A. non si rileva traccia di interventi di mitigazione, risanamento o più probabilmente di indennizzo relativi a tale immobile.
- 3 Si rilevano inoltre edifici residenziali in zona A (località Fornello, loc. Limite e loc. Capalle): Tuttavia in tutto il S.I.A. non si rileva traccia di interventi di mitigazione ovvero di indennizzo relativi a tali immobili, peraltro regolarmente schedati.
- 4 Nella Relazione d’incidenza e nell’elaborato SIA-AMB-03-REL-00 si fa riferimento a interventi di mitigazione ambientale, che però non vengono definiti progettualmente.
- 5 L’allegato A5 che integra la Disciplina di piano del master plan “Il sistema aeroportuale toscano” all’art. 5 ter coma 1 lettera g6 prescrive, a carico di ADF spa, la realizzazione di “*interventi di mitigazione e compensazione per l’inquinamento atmosferico e acustico rispetto agli insediamenti esistenti, con particolare riferimento al contenimento del rumore e delle vibrazioni da realizzarsi anche tramite barriere con vegetazione lungo la fascia limitrofa, e comunque, per la pista parallela convergente, con misure atte a garantire che le strutture del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino possano continuare a svolgere le attività proprie con tutte le prestazioni previste*”. Tuttavia in tutti gli elaborati progettuali non si rileva traccia di interventi di mitigazione in generale e di quelli relativi al Polo Scientifico in particolare.
- 6 L’allegato A5 che integra la Disciplina di piano del master plan “Il sistema aeroportuale toscano” all’art. 5 ter coma 1 Com. 5, prescrive: “*Le emissioni inquinanti sono compensate con idonee misure di mitigazione*”. Tuttavia in tutti gli elaborati progettuali non si rileva traccia di interventi di mitigazione in generale e di quelli relativi alle emissioni inquinanti in particolare.

Si chiede pertanto che:

- gli interventi di mitigazione (peraltro prescritti dall’ art. 5 ter coma 1 lettera g6 dell’allegato A5 che integra la Disciplina di piano del master plan “Il sistema aeroportuale toscano”) e di risanamento acustico siano resi espliciti ed estesi a tutti gli edifici e gli ambiti territoriali interessati;
- gli interventi, compresi quelli di indennizzo, siano quantificati e prescritti in sede di giudizio di compatibilità ambientale

Si chiede inoltre che si prescriva l’allocazione delle relative risorse economiche da parte di ADF spa.

Principali elaborati oggetto dell’osservazione:

- SIA-GEN-00-REL-001 SIA - Aspetti generali
- SIA-AMB-04-REL-001 - Quadro di Riferimento Ambientale - Agenti fisici (rumore e campi elettromagnetici)
- Elaborati progettuali

Data 20/05/2015

Salvatore GIOITTA

OGGETTO: **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE
PIANO DI RISCHIO IDRAULICO - COMPONENTE SUOLO E AMBIENTE IDRICO
VERIFICHE DI COERENZA – GRAVI CARENZE**

Rif. 13

Nell'ambito del Quadro di Riferimento Programmatico viene effettuata la verifica della coerenza e conformità del Master Plan aeroportuale rispetto agli indirizzi, obiettivi, interventi e azioni di cui agli strumenti della programmazione e pianificazione a vari livelli.

Tale verifica di conformità in generale risulta eseguita in modo sommario, con una dettagliata descrizione dei contenuti del piano con cui di volta in volta valutare la coerenza, ma senza che tale livello di approfondimento sia poi applicato alla descrizione delle interferenze e con il progetto aeroportuale.

Nel caso del Piano di rischio idraulico tale verifica di coerenza non viene svolta, limitandosi a dire che l'area ricade in "zona di pertinenza fluviale", aree salvaguardate in cui, ove se ne verifichi la fattibilità e l'efficacia, devono essere realizzati interventi che contribuiscano ad un miglioramento del regime idraulico ed idrogeologico ai fini della difesa del territorio, così come definito negli strumenti programmatori e pianificatori di competenza.

L'intervento del nuovo aeroporto risulta in contrasto con tali prescrizione, senza che la verifica di compatibilità ne dia atto.

Inoltre:

- Non risultano approfondite le interferenze dell'opera con opere idrauliche già pianificate.
- L'analisi relative alle ingenti sistemazioni idrauliche sono riferite ad un'area ristretta, senza valutare quanto le opere possano interferire sulle aree vicine.
- Le modificazioni al reticolo non sono analizzate nel dettaglio necessario, creando potenzialmente aree di insufficiente drenaggio e soggette quindi ad allagamenti.

Si chiede che **il procedimento di VIA in corso, vista l'incompatibilità e le carenze riscontrate, non possa concludersi positivamente.**

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- SIA-PRM-00-REL-001 - Quadro di Riferimento Programmatico - Relazione

Data 20/05/2015

Salvatore GIOITTA

OGGETTO: **TERMOVALORIZZATORE E DISCARICA**
VERIFICA DI COMPATIBILITÀ – CRITICITÀ – CARENZE

Rif. 14

In tutto lo S.I.A, risultano carenti gli elementi relativi alla verifica di compatibilità tra aeroporto e inceneritore QThermo.

In particolare:

- non risulta verificata la compatibilità con il camino di emissioni fumi che risulta “forare la superficie con una clearance negativa di 24.5m (80.5m - 105m)”. Lo S.I.A. oltre a tale affermazione, riportata in modo marginale, non affronta tale problematica di rischio, dando la ciminiera come esistente, mentre la struttura deve ancora essere autorizzata.
- La documentazione dello S.I.A. non offre ulteriori elementi per valutare la compatibilità di una struttura che comunque deve ancora essere autorizzata e non è legittimo considerare come esistente e dunque estranea ai vincoli che l'aeroporto con il suo Piano di rischio comporterà.
- Non risulta infatti verificata, in generale, la compatibilità della presenza dell'inceneritore in una zona di tutela D (piano di rischio) che esclude la presenza di impianti con pericolo di incendio.
- Non risulta alcuna analisi di rischio relativa alla compresenza tra aeroporto e inceneritore (se anche tale compresenza fosse possibile secondo la normativa), relativamente anche agli impatti che un possibile incidente avrebbe sui fattori ambientali e sulla salute umana e proporre le possibili misure per ridurre il rischio o comunque ridurre i danni.
- La previsione del teleriscaldamento per l'aeroporto si basa su un'ipotesi, visto che il termovalorizzatore potrebbe non essere approvato e realizzato, compromettendo in tal modo le verifiche dello S.I.A.
- Non risulta effettuata la valutazione di compatibilità del nuovo corso del Fosso reale con la discarica di Case Passerini.

Si chiede che il procedimento di VIA in corso, viste le carenze e le criticità riscontrate, non possa concludersi positivamente.

Data 20/05/2015

Salvatore GIOITTA

OGGETTO: **QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE
GRAVI CARENZE**

Rif. 15

Nell'ambito Quadro di Riferimento Ambientale si dovrebbero analizzare le relazioni tra progetto e ambiente, articolato in componenti e fattori ambientali.

Tali verifiche nello SIA in generale risultano eseguita in modo sommario, con elementi di ridondanza e di ripetizione senza livello di approfondimento nella descrizione delle interferenze con il progetto aeroportuale.

La valutazione di impatto rimane spesso reticente e argomentativa

Si rileva in particolare una costante di tutte le argomentazioni relative alla verifica di compatibilità dell'opera con i vari fattori ambientali.

In tutti i casi lo S.I.A. utilizza la medesima strumentale tecnica: compensare gli incrementi dei fattori inquinanti prodotti dal nuovo aeroporto con ipotetici decrementi prodotti da altri fattori.

Insomma non potendo nascondere che il raddoppio di voli dell'aeroporto produrrà inevitabilmente un peggioramento sulle matrici ambientali, si cerca di annacquare ed edulcorare il problema mediante proiezioni del tutto incerte e soggettive su miglioramenti ambientali sulle quali il proponente non potrà in alcun modo influire e che non possono in nessun modo essere considerati certi.

- L'incremento di traffico viene esorcizzato mediante l'ipotesi di trend discendente del traffico privato e il riferimento congetturale relativo alla realizzazione del collegamento del sistema tramviario con l'aeroporto nonché all'ipotesi del potenziamento ferroviario con una stazione, a Peretola, dedicata all'aeroporto e a questo collegata con una passerella pedonale. Tutte ipotesi senza alcuna programmazione concreta.
- Il peggioramento della qualità dell'aria dovuto all'incremento delle emissioni inquinanti viene escluso mediante l'ipotesi di una presunta futura diminuzione dell'impatto del traffico veicolare e dal trend discendente degli vari inquinanti.
- Il pericolo di inquinamento della falda viene minimizzato ipotizzando una vulnerabilità della falda di livello basso contraddetto con la situazione di inquinamento accertata.
- Altrettanto strumentale risulta la verifica dell'impatto acustico riferendosi al solo rumore autostradale, in tal modo riuscendo a definire i livelli LVA di riferimento normativo in un intorno assai ristretto.
- L'impatto sulle aree naturali sarà compensato da altre aree, poste lontano dall'aeroporto, realizzate da altri soggetti.
- Manca una valutazione d'impatto sulla risorsa suolo; manca anche una quantificazione precisa del consumo di suolo per l'insieme delle opere da confrontare con lo stato della risorsa riferito alla piana. Si rileva comunque che tale consumo sia enorme e che in gran parte sia costituito da aree impermeabilizzate.

Il metodo risulta dunque costante: il peso ambientale dell'aeroporto dovrà essere compensato da elementi esterni all'aeroporto e all'intervento oggetto di VIA.

Visto quanto sopra si chiede di non dare esito positivo alla valutazione in corso.

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- SIA-AMB-02-REL-001 Quadro di Riferimento Ambientale - Componente Suolo e Ambiente idrico
- SIA-AMB-04-REL-001 - Quadro di Riferimento Ambientale - Agenti fisici (rumore e campi elettromagnetici)
- VIS-GEN-REL-002 - Verifica su modello dell'inquinamento atmosferico e valutazione del rischio
- VIS-GEN-REL-001 - Valutazione di impatto sanitario

OGGETTO: **QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**
COMPONENTE SUOLO E AMBIENTE IDRICO
GRAVI CARENZE

Rif. 16

Nell'ambito Quadro di Riferimento Ambientale si dovrebbero analizzare le relazioni tra progetto e ambiente, articolato in componenti e fattori ambientali.

Tali verifiche in generale risultano eseguita in modo sommario, con elementi di ridondanza e di ripetizione senza livello di approfondimento nella descrizione delle interferenze con il progetto aeroportuale.

La valutazione di impatto rimane spesso reticente e argomentativa

In relazione alle componenti suolo e ambiente idrico, si rileva in particolare:

- manca una relazione geologica-geotecnica di dettaglio che vada oltre quanto contenuto nell'elaborato SIA-AMB-02-REL-001 che sembra manca di specificità sull'area di studio, oltre a contenere affermazioni assai discutibili come la seguente: " *La situazione potrebbe essere cambiata a causa del cambiamento climatico in atto, che comporta minore ricarica degli acquiferi, e dell'incremento dei pompaggi, specialmente quelli industriali*" chiaramente riferibile al passato.
- manca la determinazione della profondità di falda, elemento indispensabile per valutare la vulnerabilità della stessa;
- per valutare la vulnerabilità degli acquiferi si fa riferimento a studi vecchi (2000), basati sull'assenza (allora) di elementi antropici nell'area ovvero a sondaggi altrettanto vecchi (1999) o lontani dall'area d'intervento;
- manca l'effettuazione di sondaggi relativi all'intera area della nuova pista;
- si fa riferimento a una Relazione tecnica specialistica "Aspetti geologici, idrogeologici e geotecnici" che non compare tra la documentazione della VIA;
- si valuta l'impatto dovuto all'opera in esercizio limitatamente alle acque meteoriche di prima pioggia proveniente da pista e piazzali, senza tener conto delle superfici inerbite e della ricaduta al suolo degli inquinanti atmosferici;
- si prevede di immettere le acque di prima pioggia nel bacino di laminazione senza fornire alcuna informazione sui parametri di ammissibilità di scarico nel suolo delle acque;
- si definisce un rischio di inquinamento dell'acquifero classificato come "bassissimo o nullo" o "basso", senza elementi conoscitivi sufficienti (anche perché nello stesso documento si fa riferimento a una falda superficiale, variabile da - 4.0 m da piano di campagna a -1.6 m e comunque in contrasto con un gran numero di documenti, analisi e provvedimenti che indicano la falda sottostante l'area come gravemente inquinata (in particolare da tricloroetano).

Visto quanto sopra e soprattutto la mancanza di dettaglio nell'analisi della vulnerabilità della falda si richiede quanto segue:

- che venga prodotta una relazione geologica-geotecnica coerente con il livello di progetto definitivo, completa di una campagna di sondaggi che consenta di valutare la vulnerabilità di falda e di suolo e la fattibilità dell'opera;
- che si preveda un'attività di monitoraggio delle acque sotterranee per registrare la presenza di una eventuale contaminazione legata all'attività aeroportuale.
- che venga aggiunta allo studio di impatto ambientale la valutazione di uno scenario di rischio derivante dal potenziale malfunzionamento del sistema di collettamento delle acque di prima pioggia.

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- SIA-AMB-02-REL-001 Quadro di Riferimento Ambientale - Componente Suolo e Ambiente idrico

Data 20/05/2015

Salvatore GIOITTA

OGGETTO: **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**
PIANO DEL POLO SCIENTIFICO E TECNOLOGICO UNIVERSITARIO DI SESTO -
VERIFICA DI COERENZA -- MANCANZA

Rif. 17

Il Quadro di Riferimento Programmatico dello SIA deve valutare la coerenza tra la previsione progettuale e l'insieme di Piani e Programmi esistenti aventi riferimento all'area in esame.

Tale verifica di coerenza, contenuta nello SIA presentato, appare in generale molto superficiale e reticente.

In particolare si rileva quanto segue.

- Nel comune Sesto Fiorentino risulta la presenza del Polo scientifico e tecnologico universitario, una realtà importante che riguarda la ricerca scientifica e la didattica universitaria dell'intera regione.
- La realizzazione del polo universitario è normata dal Piano Particolareggiato del Polo Universitario approvato dal Comune di Sesto Fiorentino nel 2007.
- Si tratta di un progetto di lungo periodo in parte realizzato, con consistenti costi economici per la collettività, in parte in corso di realizzazione e in parte da realizzare.
- La realizzazione del Master Plan del nuovo aeroporto renderà impossibile realizzare le opere mancanti, oltre a costituire un grave impedimento alle attività presenti, con la conseguente perdita dei capitali pubblici investiti.
- Tale limitazione sarà determinata dai vincoli del Piano di rischio (SIA-PGT-01-TAV-013) che pone le aree del Polo universitario in zona di tutela C e zona di tutela D in cui sono vietati nuovi insediamenti ad elevato affollamento e scuole.

Nel Quadro di Riferimento Programmatico manca qualsiasi verifica o analisi relativa al Piano Particolareggiato del Polo Universitario e delle problematiche tecniche ed economiche sopra riportate.

Poiché invece Piano Particolareggiato del Polo Universitario verrebbe, di fatto, fortemente penalizzato dalle previsioni progettuali del Master Plan, è evidente che questo aspetto rappresenta una forte criticità del progetto aeroportuale, che incide nella valutazione della sostenibilità del medesimo sotto il profilo economico, sociale ed ambientale.

Pertanto,

- visto che su tali aspetti risulta pendente un ricorso alla giustizia amministrativa;
- vista la mancanza per il master plan del nuovo aeroporto di una efficace analisi economica di costi e benefici;
- vista la grave carenza del Quadro Programmatico;
- visti i gravi danni sopra esposti all'interesse pubblico determinati dal progetto del nuovo aeroporto;

si chiede che **il procedimento di VIA in corso non possa concludersi positivamente**, quanto meno prima che la giustizia amministrativa si sia espressa.

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- SIA-PGT-01-TAV-013- Piano di rischio
- SIA-PRM-00-REL-001 - Quadro di Riferimento Programmatico - Relazione

Data 20/05/2015

Salvatore GIOITTA

OGGETTO:

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI – INCOMPLETEZZA e INCONGRUENZA

Rif. 18

Lo Studio d'Impatto Ambientale contiene un cronoprogramma dei lavori (SIA-PGT-04-SCD-001). Tale cronoprogramma è limitato alle sole opere dell'Area Terminal e dall'Area Pista, ignorando molte opere esterne al sedime aeroportuale **la cui esecuzione è però condizione imprescindibile alla compatibilità ambientale del nuovo aeroporto**, come si desume dall'insieme dello S.I.A e degli altri elaborati progettuali.

I tempi di esecuzione di tali opere cosiddette accessorie non costituiscono dunque una questione di dettaglio, ma anzi essenziale per valutare l'impatto del progetto non solo sulle matrici ambientali ma anche sull'impatto che la lunghezza dei lavori avrà sulla percorribilità veicolare, le attività economiche, l'assetto territoriale complessivo, la vita quotidiana delle migliaia di persone che lavorano nell'area o che la percorrono quotidianamente.

In particolare si rileva che:

- per il completamento della dismissione della vecchia pista, inclusa nella fase 4, si indica il periodo 2023-2039 (!);
- la realizzazione dell'area campestre "Il Prataccio di Focognano" non viene inclusa in nessuna delle fasi del cronoprogramma e pertanto nelle opere da eseguire effettivamente;
- la realizzazione del parco periurbano di Sesto Fiorentino non viene inclusa in nessuna delle fasi del cronoprogramma e pertanto nelle opere da eseguire effettivamente;
- la realizzazione delle altre opere di compensazione ambientale non viene inclusa in nessuna delle fasi del cronoprogramma e pertanto nelle opere da eseguire effettivamente.

Pertanto ci troviamo di fronte all'apparente illogicità di opere ampiamente illustrate negli elaborati di progetto e nello Studio d'Impatto Ambientale, necessarie a rendere fattibile l'opera, ma di cui non si prevede la realizzazione (!)

Si rileva inoltre come l'allegato A5 che integra la Disciplina di piano del master plan "Il sistema aeroportuale toscano" contenga la prescrizione di eseguire a cura di ADF spa gli "interventi per la compensazione a seguito di interferenze con Siti di Importanza naturalistica Regionale;" (art. 5 ter coma 1 lettera g.3).

Rilevate le importanti contraddizioni e le strumentali manchevolezze relativamente alle modalità e ai tempi di esecuzione di opere la cui presenza è condizione necessaria alla realizzazione dell'aeroporto, ma che evidentemente sono rimandate all'eventuale e ipotetica azione di altri soggetti, **si chiede che il procedimento di VIA in corso, non possa concludersi positivamente ovvero che si prescriva la programmazione delle opere nella fase 1 dei lavori e l'allocazione delle relative risorse economiche da parte di ADF spa.**

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- SIA-PGT-04-SCD-001- Cronoprogramma dei lavori
- SIA-PGT-05-TAV-001 - Interventi di compensazione ambientale: quadro di insieme
- SIA-PGT-00-REL-001– Quadro di Riferimento Progettuale – Relazione
- Elaborati progettuali

Data 20/05/2015

Salvatore GIOITTA

OGGETTO: **QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**
MANCATA VALUTAZIONE DEI PERICOLI AMBIENTALI RELATIVI AL PIANO DI RISCHIO

Rif. 19

L'art. 4 del D.Lgs. 152/2006 afferma che "...la valutazione ambientale dei progetti ha la finalità di proteggere la salute umana...".

In tale finalità, essendo l'aeroporto un'infrastruttura interessata da rilevanti rischi di incidenti, sembrerebbe necessario esaminare all'interno dello Studio d'Impatto Ambientale la probabilità del rischio, gli impatti che un possibile incidente avrebbe sui fattori ambientali e sulla salute umana e le possibili misure per ridurre il rischio o comunque ridurre i danni.

Nello studio d'impatto ambientale compare per due volte il Piano di rischio riferito ai futuri vincoli che opereranno sul territorio per impedire la presenza di attività e fabbricati che in caso di incidente aereo ne aumenterebbero la gravità, o per l'elevato affollamento del luogo o per l'attività in esso svolta (stadi, ospedali, industrie chimiche, distributori o depositi di sostanze esplosive o infiammabili).

Tale piano individua, come da norma le seguenti zone di tutela: A, B, C, D .

La documentazione non comprende invece alcuna valutazione riferita alle attività oggi presenti sull'area che possono essere **fonte di pericolo per l'ambiente e la salute umana** in caso d'incidente aeronautico.

In prossimità della futura pista, limitandosi alle aree comprese nelle zone di tutela, saranno presenti, salvo se altro:

- una stazione di servizio carburanti sul raccordo autostradale (zona di tutela A e C)
- un distributore di carburanti in via dell'Osmannoro (zona di tutela C);
- un distributore di carburanti presso l'ingresso dell'aeroporto (zona di tutela D)
- l'azienda farmaceutica Baxter in zona di tutela D
- l'azienda farmaceutica Krugher Pharma in zona di tutela D
- un consorzio agrario che detiene prodotti chimici potenzialmente pericolosi, in traversa di Via dell'Osmannoro (zona di tutela C)

Manca ogni analisi di rischio relativa a tali fonti di pericolo che si aggiungono ai depositi di carburanti interni all'aeroporto. In effetti lo studio d'impatto ambientale sembra in generale sottovalutare le problematiche connesse all'inserimento della grande infrastruttura in un ambito territoriale già pesantemente urbanizzato.

Si chiede dunque che lo Studio d'Impatto Ambientale prenda in considerazione, mediante un'analisi del rischio, una così grande presenza, in zone di tutela, di edifici e attività che detengono materiali chimici e/o infiammabili in prossimità dell'aeroporto.

Lo studio d'Impatto Ambientale dovrebbe affrontare gli impatti che un possibile incidente avrebbe sui fattori ambientali e sulla salute umana e proporre le possibili misure per ridurre il rischio o comunque ridurre i danni, quantificando e allocando le risorse economiche per gli interventi di messa in sicurezza o di spostamento delle attività.

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- SIA-PGT-01-TAV-013- Piano di rischio.
- TAV-25 - PIANO DI RISCHIO RWY 12/30

Data 20/05/2015

Salvatore GIOITTA

OGGETTO: **QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**
AREE PROTETTE- SITI D'IMPORTANZA COMUNITARIA (S.I.C.)
MANCATA TUTELA.

Rif. 20

L'area interessata dal nuovo aeroporto è interessata da un complesso sistema di aree naturali, per lo più protette e istituite, e classificate quali Sito di Interesse Regionale (SIR), Sito di Importanza Comunitaria (SIC), Zona di Protezione Speciale (ZPS), Aree Naturali Protette di Interesse Locale (ANPIL) e Oasi WWF.

In particolare, si segnala la presenza del SIR 45 – SIC IT5140011 – ZPS IT 5140011: Stagni della Piana Fiorentina e Pratese, nonché delle ANPIL Podere la Querciola (Cod. APFI02, Comune di Sesto Fiorentino), Stagni di Focognano (Cod. APFI04, Comune di Campi Bisenzio) che corrisponde all'Oasi WWF omonima, Cascine di Tavola (Cod. APPO04, Comuni di Prato), e dell'oasi WWF Val di Rose (in Comune di Sesto Fiorentino).

L'Integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze prescrive la tutela di tali aree.

Tale tutela non risulta essere stata esercitata nel progetto del nuovo aeroporto di Firenze, come di seguito esposto.

- 1 Il S.I.A. in varie parti della documentazione presentata si sofferma con ridondanza sulla caratterizzazione ambientale dello stato attuale con dichiarazioni di interesse, alle quali non sembrano seguire la corretta valutazione sull'enorme l'impatto ambientale dell'infrastruttura, ai diversi livelli.
- 2 Infatti Il progetto in esame non solo ha pesanti incidenze sui siti in zone SIC e ZPS ma va ad occupare una parte di tali aree con le opere aeroportuali e con quelle connesse (in particolare l'Anpil "Podere Querciola"). L'oasi WWF "Val di Rose viene completamente cancellata.
- 3 La Relazione del Quadro Progettuale ammette che il nuovo aeroporto comporta la "frammentazione degli Ecosistemi", la "perdita di aree verdi" e la "perdita di ecosistemi" (aree umide, siepi ecc), tuttavia non trae le dovute conclusioni di incompatibilità, oltre che di contrasto con quanto previsto dall'Integrazione al PIT.
- 4 La Camera dei deputati in data 26/01/2012 ha approvato un ordine del giorno (Dozzo n. 9/4865-AR/121 e Barbaro n.9/4865-AR/123) finalizzato alla tutela degli ambiti territoriali designati come Siti d'Importanza Comunitaria (S.I.C.) impegnando il Governo a inserire nell'ambito della normativa relativa alla progettazione delle infrastrutture aeroportuali del decreto legislativo 9 maggio 2005, n.96, il divieto chiaro ed esplicito di ampliamento, ristrutturazione e manutenzione straordinaria per gli aeroporti i cui sedimi incidono su siti in zone SIC e ZPS o nelle loro immediate vicinanze. Il Governo ha espresso parere favorevole. Dunque pur non essendo in presenza di una previsione di legge e pur in assenza degli adempimenti a cui il Governo si è impegnato, risulta chiara la volontà del legislatore di tutelare le aree d'interesse naturalistico in occasione degli ampliamenti aeroportuali. Alla mancata tutela delle aree naturali.
- 5 Relativamente al piano di gestione del Piano di Gestione del SIC/ZPS/SIR "Stagni della Piana Fiorentina e Pratese", Area Pratese, la verifica di coerenza afferma: " Il piano esaminato non affronta i contenuti o gli obiettivi del presente Progetto aeroportuale, quindi l'esito è di indifferenza. Il progetto del nuovo aeroporto di Firenze rappresenta una interferenza al Piano di gestione per la pianificazione e costituzione della rete ecologica"
- 6 Dopo una valente esposizione (ripetuta in vari elaborati) relativa ai valori ambientali rappresentati dall'insieme delle aree naturali della piana, il S.I.A., fa seguire agli indirizzi un prudente silenzio sugli interventi:

Rilevate le importanti contraddizioni e le strumentali carenze dello SIA relative alla tutela delle aree naturali, **si chiede che il procedimento di VIA in corso, non possa concludersi positivamente.**

Data 20/05/2015

Salvatore GIOITTA

**OGGETTO: QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE- QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE
SISTEMA DELLA VIABILITÀ
INSUFFICIENTE VALUTAZIONE DELLE CRITICITÀ
INSUFFICIENZA DEGLI INTERVENTI PREVISTI.**

Rif. 21

Come riconosciuto all'interno dello Studio l'Impatto Ambientale, il sistema della viabilità attuale presenta un punto di evidente criticità nella confluenza dei flussi sul lato sud-est dell'aeroporto in corrispondenza del nodo di interscambio sul quale si innesta la viabilità urbana di Firenze. L'accesso all'aeroporto avviene da viale Guidoni che rappresenta il punto di convergenza di un sistema stradale costituito dal raccordo dell'A11, da via Pistoiese e via Pratese, da viale XI Agosto e da altre strade che convogliano inoltre i flussi provenienti dal viadotto del Ponte all'Indiano, collegamento con le zone a sud della città. Queste arterie svolgono la doppia funzione di vie di accesso all'aeroporto e soprattutto alla città di Firenze, con costanti problemi di smaltimento del traffico in corrispondenza delle ore di punta e non solo.

Il nuovo aeroporto, la cui realizzazione è finalizzata al raddoppio del numero di passeggeri e voli, comporterà un notevole aggravio nei flussi di traffico veicolare.

Lo S.I.A. in parte rinuncia a formulare previsioni di crescita del traffico veicolare, dall'altra sminuisce tale eventualità con ragionamenti in parte aleatori (trend discendente del traffico privato)

Di carattere del tutto congetturale i riferimenti alla realizzazione del collegamento del sistema tramviario con l'aeroporto nonché l'ipotesi del potenziamento ferroviario con una stazione, a Peretola, dedicata all'aeroporto e a questo collegata con una passerella pedonale. Tutte ipotesi senza ancora una definizione progettuale e che comunque il SIA non approfondisce per valutare interferenze ovvero sinergie.

Il progetto non propone modalità precise e interventi interni all'opera per assicurare l'obiettivo espresso nell'integrazione al PIT: "potenziamento dei sistemi di trasporto pubblico e dell'intermodalità"

Il progetto del nuovo aeroporto non propone inoltre interventi specifici per il nodo critico in corrispondenza dell'ingresso all'aeroporto, rimandando ad interventi ipotetici di Autostrade per l'Italia Spa (pag. 166 dell'elaborato SIA-PGT-00-REL-001).

Si chiede che lo Studio d'Impatto Ambientale sia integrato con uno studio delle possibili soluzioni per la fluidificazione del traffico nel nodo corrispondente all'accesso dell'aeroporto e sull'interferenza dei nuovi parcheggi con il traffico esistente.

Si chiede inoltre che siano allocate le risorse economiche per far fronte a tali interventi e che non sia assentibile alcun incremento del traffico aereo e dei movimenti senza che siano prima realizzate le opere sulla viabilità a totale carico della società ADF spa.

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- SIA-PGT-01-REL-001 - Studio Trasportistico
- SIA-PGT-00-REL-001 - Quadro di Riferimento Progettuale –Relazione
- SIA-GEN-00-REL-001 - SIA - Aspetti generali
- SIA-PRM-00-REL-001 - Quadro di Riferimento Programmatico – Relazione
- Elaborati progettuali

OGGETTO: **QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**
VALUTAZIONE DI IMPATTO ACUSTICO - "INTORNO AEROPORTUALE" (D.M. 31/10/1997)
GRAVI CARENZE

Rif. 22

Lo studio d'Impatto Ambientale assume in via provvisoria come intorno aeroportuale la porzione di territorio determinata dall'isofonica LVA = 60 dB(A) determinata con le modalità descritte nella metodologia di calcolo del modello INM.

Tale definizione provvisoria di "intorno aeroportuale" (D.M. 31/10/1997), effettuata nello S.I.A. (elaborato SIA-AMB-04-REL-001 e altri) tiene conto esclusivamente del livello di rumore aeroportuale sia per lo scenario del 2018 che lo scenario 2029.

Non tiene dunque conto del rumore di fondo e del dovuto al traffico veicolare molto intenso (autostrade e viabilità esistenti e di progetto).

La definizione provvisoria di intorno aeroportuale non tiene inoltre conto delle destinazioni d'uso del territorio; dovendo tale ambito comprendere zone urbanistiche omogenee, risulterà in effetti di maggior estensione rispetto a quanto definito nello studio.

Tali limitazioni rappresentano una inaccettabile semplificazione e sottovalutazione dell'impatto acustico e dei vincoli che l'effettiva zonizzazione porterà al territorio.

Infatti tener conto del solo rumore aeroportuale previsto permette al S.I.A. di individuare:

- una Fascia LVA superiore a 75 dB(A) (Zona C) completamente all'interno del sedime aeroportuale;
- una Fascia LVA non superiore a 75 dB(A) (Zona B) con un solo ricettore ad uso residenziale;
- una Fascia LVA compreso tra 60 e 65 dB(A) (Zona A) con solo 3 ricettori sensibili collocati in Classe II (scuole e casa di riposo) appartenenti al Comune di Campi Bisenzio.

L'intorno aeroportuale ipotizzato risulta di estensione sicuramente inferiore rispetto all'intorno aeroportuale come definito dal DM 31/10/97, che verrà approvato in via definitiva dalla Commissione Aeroportuale, come riconosciuto dallo stesso SIA (per esempio alla pag.63 dell'elaborato SIA-AMB-04-REL-001).

Da notare inoltre che tale identificazione restrittiva permette allo S.I.A. di non prevedere sostanzialmente opere di mitigazione e risanamento acustico che invece graveranno sulla collettività dopo l'effettiva realizzazione dell'aeroporto.

Al contrario risulterebbe opportuna una valutazione dell'impatto acustico su un'area molto più vasta anche alla luce della circostanza dell'indeterminatezza sulle rotte di atterraggio e decollo che saranno decise dalla Commissione aeroportuale nominata dall'ENAC.

Rilevate le importanti contraddizioni e le strumentali modalità dello SIA relative alla definizione dell' "intorno aeroportuale" (D.M. 31/10/1997), **si chiede che il procedimento di VIA in corso, non possa concludersi positivamente.**

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- SIA-GEN-00-REL-001 - SIA - Aspetti generali
- SIA-PGT-00-REL-001- Quadro di Riferimento Progettuale - Relazione
- SIA-AMB-04-REL-001 - Quadro di Riferimento Ambientale - Agenti fisici (rumore e campi elettromagnetici)

Data 20/05/2015

Salvatore GIOITTA

OGGETTO: **QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**
AGENTI FISICI : RUMORE
CARENZE

Rif. 23

La valutazione previsionale dell'impatto acustico dell'opera in progetto fatto dallo S.I.A. presenta diverse carenze tra cui:

- tutta la valutazione non tiene conto della Direttiva Europea 2002/49/CE del 25 giugno 2002 che prevede parametri di misurazione diversi oltre a quelli utilizzati;
- secondo il Decreto 3 dicembre 1999 - Procedura antirumore e zone di rispetto negli aeroporti - le curve isofoniche devono essere elaborate mediante i più avanzati modelli matematici validati dall'ANPA. La valutazione fatta con il solo modello INV, e non con programmi di modellazione tridimensionale tipo CEDNA, non può ritenersi esaustivo;
- le stime del traffico aereo relative alla fase di completamento dell'aeroporto (2029) fanno riferimento ad un valore medio e non massimo, lasciando dunque il dubbio che le valutazioni relative all'impatto da rumore siano incomplete;
- la valutazione non tiene conto e non classifica come ricettore sensibile il polo culturale del Comune di Campi Bisenzio, costituito dal Parco Urbano di Villa Montalvo, Biblioteca pubblica, Auditorium, Area destinata a spettacolo a carattere temporaneo in zona B (Fascia LVA non superiore a 75 dB(A), e per il quale non sono neppure previste opere di mitigazione e di risanamento acustico);
- le curve di isolivello Leq in dB(A) mostrano come alcune scuole, una biblioteca, un auditorium (che dovrebbero essere in classe I o almeno in classe II ai sensi del DPCM 14/11/1997) e molte zone residenziali si troveranno in aree in cui risulta superato il valore limite assoluto di immissione diurno pari a 45 o 50 dB(A), senza che lo S.I.A. proponga e preveda alcuna misura di mitigazione;
- le rilevazioni fonometriche dimostrano che numerosi ricettori sono già oggi con Leq diurno oltre i 50 (dB(A)); non risulta pertanto realistiche le previsioni future (2018/2029) quando ai fattori di fondo e veicolari si aggiungerà il rumore degli aeromobili, facendo venir meno la credibilità delle modalità utilizzate e facendo invece rilevare l'inaccettabile semplificazione di tener distinti la fonte veicolare da quella aeroportuale;
- tutte le rilevazioni fonometriche sono avvenute in assenza di vento, con una semplificazione non giustificata vista l'incidenza che tale fattore può assumere;
- le valutazioni relative al rumore fanno riferimento a residenze e ricettori sensibili e quasi mai a luoghi di lavoro (uffici, edifici produttivi, alberghi, centro benessere ecc.);
- la valutazione d'impatto sanitario prende in esame solo l'indicatore LVA e non altri parametri, come il **L_{max}** per il singolo evento che presumibilmente raggiungerà livelli molto alti in varie zone;
- l'approfondimento dell'impatto acustico in fase di decollo relativo al Polo Scientifico dovrebbe sicuramente essere esteso anche ad altre aree, estendendo in generale l'area di studio fino al Comune di Prato.

Si chiede alla Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto ambientale di tener conto le carenze e delle incompatibilità rilevate e di non dare esito positivo alla V.I.A.

Principali elaborati oggetto dell'osservazione:

- SIA-AMB-04-REL-001 - Quadro di Riferimento Ambientale - Agenti fisici (rumore e campi elettromagnetici)
- SIA-AMB-04-SCD-001 - Rumore - Report di monitoraggio fonometrico
- VIS-GEN-REL-001 - Valutazione di impatto sanitario
- SIA-AMB-04-REL-002 - Quadro di Riferimento Ambientale - Approfondimento impatto acustico in fase di decollo

OGGETTO: **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE
VALUTAZIONE DELLE EMISSIONI ATMOSFERICHE - INCOERENZE E CARENZE**

Rif. 24

Nella Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico viene affermato che il progetto in esame è sostanzialmente coerente con il PRRM in quanto *“non determina significativi impatti sulle stime delle emissioni e sulla qualità dell’aria nell’area oggetto dell’intervento”*.

Lo stesso nelle verifiche relative ai PAC dei comuni di Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Firenze.

Tale affermazione non può essere ritenuta veritiera per i seguenti motivi:

- la tab. di pag. 73 dell’elaborato SIA-AMB-01-REL-001 mostra emissioni praticamente raddoppiate rispetto al presente;
- allo stesso modo la tab. relativa ai singoli ricettori (pag. 97)
- l’argomentazione della diminuzione di emissioni “per passeggero” risulta risibile sotto ogni aspetto;
- manca ogni valutazione sulle perdite volontarie di carburante da aerei in volo in situazione di emergenza;

Inoltre:

- la valutazione delle emissioni non tiene conto del contributo del termovalorizzatore e dell’ampliamento delle autostrade che costeggiano l’area;
- la valutazione non arriva a conclusioni chiare e non segue un filo logico, riferendo dati senza rilevarne gli aspetti importanti per l’impatto ambientale;
- risulta del tutto erronea, contraddittoria e indimostrata la tesi che l’attuale aeroporto attuale a parità di voli presenterebbe emissioni maggiori rispetto al nuovo aeroporto;
- il PRRM include la zona dell’aeroporto nell’area di risanamento Firenze-Prato in cui risulta necessario ridurre le emissioni;
- l’incremento di emissioni dovuto all’aeroporto renderebbe inattuabili gli obiettivi regionali e gli sforzi dei comuni tesi a un decremento dell’inquinamento.

La sostanziale sottovalutazione dell’impatto delle emissioni sulla qualità dell’area risulta in contrasto con importanti studi internazionali; a tal proposito si rileva come la VIA non faccia riferimento a nessun autorevole pubblicazione relativa all’argomento.

La verifica su modello dell’inquinamento atmosferico e valutazione del rischio contenuta nello S.I.A. appare carente ed erronea: la verifica complessiva che mostra incrementi trascurabili della presenza di inquinanti atmosferici a seguito dell’ampliamento aeroportuale, si basa in realtà su una presunta diminuzione dell’impatto del traffico veicolare. Tale diminuzione resa possibile dal ricambio del parco veicoli con modelli meno inquinanti risulta del tutto ipotetica e teorica e non tiene conto che in realtà come chiarito nell’elaborato SIA-AMB-01-REL-001 la quantità di inquinanti prodotti dal solo aeroporto raddoppierà rispetto alla situazione attuale.

Elaborati oggetto dell’osservazione:

- SIA-PRM-00-REL-001 - Quadro di Riferimento Programmatico - Relazione
- SIA-PGT-00-REL-001 - Quadro di Riferimento Progettuale - Relazione
- SIA-AMB-01-REL-001 - Quadro di Riferimento Ambientale - Componente Atmosfera
- VIS-GEN-REL-002 - Verifica su modello dell’inquinamento atmosferico e valutazione del rischio

Data 20/05/2015

Salvatore GIOITTA

OGGETTO: **QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE
VALUTAZIONE D'IMPATTO SUGLI ECOSISTEMI - VALUTAZIONE D'INCIDENZA
CARENZE**

Rif. 25

La valutazione di incidenza che accompagna il progetto definitivo di completamento dell'aeroporto di Firenze è totalmente difforme, nei principi e nelle finalità, da quanto richiesto dalla normativa vigente sia nazionale (DPR 357/97 e smi) che comunitaria (Direttiva 92/43/CEE).

Infatti, la richiamata analisi:

- dopo un'approfondita analisi dei valori ambientali, nell'elaborato SIA-AMB-03-REL-001, e del regime vincolistico, lo studio d'impatto del nuovo aeroporto su tali aree naturali risulta assai limitato nei contenuti, tanto più che si dilunga sulla fase di cantiere;
- nei documenti si riconosce una diminuzione della connettività ecologica, una sottrazione di habitat, una diminuzione di vegetazione, salvo poi rivendicare in modo ingiustificato una "interferenza prevista con la componente biotica bassa" affermazione risibile di fronte alla sottrazione di 53,76 ha di suolo destinato ad aree di naturalità;
- si rivendicano valori di disturbo da rumore non significativi rispetto ai rilievi fonometrici attuali in modo assolutamente non giustificato, viste le proiezioni acustiche contenute nello SIA che fanno sostanzialmente riferimento all'apporto assai significativo di rumore del nuovo aeroporto, tralasciando di sommarlo al rumore di fondo esistente;
- non affronta, con l'approfondimento dovuto, un particolare impatto prevedibile sulla base del progetto, relativo a incidenti tra aeromobili e avifauna (bird strike);
- gli interventi di mitigazione sono descritti facendo riferimento a tipologie d'intervento di origine bibliografico, senza alcuna definizione progettuale riferita alle opere effettivamente previste;
- l'equivalenza di superfici sottratte e localizzate in "compensazione" non può essere considerato un criterio valido per valutare l'incidenza dell'aeroporto sulle aree naturali, visto che il ripristino artificiale, in altra area, delle condizioni naturali oggi presenti non può essere considerato un elemento di equivalenza, stante il periodo necessario per rinaturalizzare e ricreare habitat, senza tener conto dell'assenza di corridoi di connessione e di difficoltà di ogni tipo che potranno vanificare tali interventi,
- a pag. 80 della relazione d'incidenza si legge che "l'area di progetto si presenta di scarso valore sia ecologico che paesaggistico", in contrasto con altri documenti all'interno del SIT e con gli allegati all'integrazione al PIT.

Pertanto, viste anche le contraddizioni del progetto del nuovo aeroporto con il Rapporto Ambientale allegato all'integrazione al PIT, si chiede alla Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto ambientale di tener conto di tale aspetto insieme alle altre carenze e incompatibilità rilevate e di **non dare esito positivo alla V.I.A.**

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- SIA-AMB-03-REL-001 - Quadro di Riferimento Ambientale - Componenti Biotiche ed Ecosistemi
- INC-GEN-01-REL-001 - Relazione di Incidenza

Data 20/05/2015

Salvatore GIOITTA

OGGETTO: **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE
CARENZE**

Rif. 26

Il progetto definitivo allegato allo studio di impatto ambientale non corrisponde ai requisiti e agli standard tecnici descritti rispettivamente dall'art. 93, comma 4 e nella Parte II dell'Allegato XXI del Dlgs n. 163/2006 e dagli artt. 4 e 5 del DPCM 27 dicembre 1988.

Molti contenuti appaiono troppo generici per essere considerati parte del quadro progettuale dell'intervento. Questo rappresenta un rilevante ostacolo alla comprensione globale dell'intervento e priva la valutazione di molti elementi necessari,

Risulta quindi impedito il regolare svolgimento della procedura di VIA di cui al Titolo III della Parte II del Dlgs n. 152/2006.

Dall'esame della documentazione predisposta da ADF spa si riscontrano infatti notevoli carenze rispetto ai contenuti del progetto definitivo descritti nella Parte II dell'Allegato XXI del Dlgs n. 163/2006 con particolare riguardo a:

- relazione geologica e geotecnica,
- progetto di monitoraggio ambientale
- piano particellare di esproprio;
- quadro economico;
- caratterizzazione delle terre di scavo;
- profili longitudinali e sezioni trasversali con riferimento al piano di campagna

Manca la valutazione degli effetti economici dovuti alle previsioni aeroportuali su interventi pubblici e privati già realizzati nel territorio, azzerando, di fatto, ingenti quantità di denaro pubblico investito. In particolare si fa riferimento alle aree naturali che saranno cancellate dal nuovo aeroporto (ANPIL "Podere della Querciola" e altre) e sulle quali il Comune di Sesto Fiorentino hanno investito ingenti risorse e il Polo Scientifico dell'università di Firenze, anch'esso realizzato con investimenti pubblici rilevanti per i quali si deve prevedere quanto meno una ingente svalutazione.

Più in generale manca ogni valutazione economica del progetto e in particolare una valutazione dei costi/benefici che vada oltre all'affermazione che " i vantaggi attesi dalla realizzazione di una pista di lunghezza 2.400 metri sono ampiamente remunerativi dei maggiori costi sostenuti.",

Si chiede alla Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto ambientale di tener conto di tale aspetto insieme alle altre carenze e incompatibilità rilevate e di non dare esito positivo alla V.I.A.

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- Elaborati progettuali

Data 20/05/2015

Salvatore GIOITTA