



piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.it



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

E. prot DVA - 2015 - 0014563 del 03/06/2015

Spett. Ministero dell'Ambiente e
della Tutela del Territorio e del Mare
pec: desalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it

E p.c.
Al Ministero dei LL.PP
Direzione Generale dell'Edilizia
Statale e degli Interventi Speciali

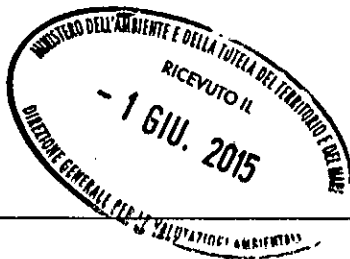
Oggetto: procedura di Valutazione di Impatto Ambientale relativa al progetto denominato "Aeroporto di Firenze - Master Plan aeroportuale .2014-2029",

Richiamata la nota ENAC del 24/03/2015, prot. 0031842 pervenuta alla scrivente Amministrazione il 24/03/2015, richiamate le note della Regione Toscana prot. A00GRT/82450/P140.030 del 01/04/2015 nonché la successiva nota prot. A00GRT_0103774, si trasmette, per quanto di competenza, ai sensi della normativa nazionale e regionale, in materia di VIA il parere già inoltrato alla Regione Toscana in data 15/05/2015.

Distinti saluti.

Sesto Fiorentino 1 giugno 2015

Il Dirigente del Settore Sviluppo del Territorio
Arch. Luca Gentili



Settore Tecnico
Arch. Luca Gentili - Dirigente
Via Dante Alighieri n° 8
Tel. 055 055 4496763 - fax 055 4496777
e-mail: l.gentili@comune.sesto-fiorentino.fi.it

PEC DVA

Da: Per conto di: protocollo@pec.sesto-fiorentino.net <posta-certificata@pec.aruba.it>
Inviato: lunedì 1 giugno 2015 13:25
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it; dg.vis@pec.mit.gov.it
Oggetto: POSTA CERTIFICATA: Prot. N.26582 del 01-06-2015 - procedura di VIA relativa al progetto denominato "Aeroporto di Firenze - Master Plan aeroportuale 2014-2029"
Allegati: daticert.xml; postacert.eml (335 KB)

--Questo è un Messaggio di Posta Certificata--

Il giorno 01/06/2015 alle ore 13:24:30 (+0200) il messaggio con Oggetto "Prot. N.26582 del 01-06-2015 - procedura di VIA relativa al progetto denominato "Aeroporto di Firenze - Master Plan aeroportuale 2014-2029" è stato inviato dal mittente "protocollo@pec.sesto-fiorentino.net" e indirizzato a:
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
dg.vis@pec.mit.gov.it
Il messaggio originale è incluso in allegato, per aprirlo cliccare sul file "postacert.eml" (nella webmail o in alcuni client di posta l'allegato potrebbe avere come nome l'oggetto del messaggio originale).
L'allegato daticert.xml contiene informazioni di servizio sulla trasmissione
L'identificativo univoco di questo messaggio è: opec275.20150601132430.09343.06.1.49@pec.aruba.it



COMUNE DI
SESTO FIORENTINO

piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055 www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

Spett.le Regione Toscana
Direzione Generale della Presidenza
Settore Via – Vas – Opere pubbliche di
interesse strategico regionale
Piazza dell'Unità Italiana, 1
50123 FIRENZE

c.a. Ing. Aldo Ianniello

e p.c. Sindaco Sesto Fiorentino

Oggetto: Procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. relativa al progetto "Aeroporto di Firenze – Master Plan aeroportuale 2014/2029", nei Comuni di Sesto Fiorentino e Firenze.

Proponente: ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, Viale Castro Pretorio, 118 - 00185 Roma

Con riferimento alla procedura in oggetto, si esprime il parere di seguito riportato del quale la Giunta Comunale ha preso atto in data 14 maggio 2015 con deliberazione n. 149.

PREMESSA

In data 24/03/2015 l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha presentato istanza per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. relativa al progetto "Aeroporto di Firenze – Master Plan aeroportuale 2014-2029".

Il progetto rientra nelle tipologie elencate nell'allegato II alla parte seconda del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., punto 10 "opere relative a [...] aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza".

Ai sensi del comma 3 dell'art. 10 del D. Lgs. 152/2006 la procedura di VIA comprende la procedura di Valutazione di Incidenza di cui all'art. 5 del D.P.R. 357/1997.

L'avviso per l'istanza di avvio del procedimento di valutazione di impatto ambientale è stato pubblicato sui quotidiani "La Nazione" ed il "Corriere della Sera" in data 24/03/2015.

ENAC ha trasmesso la seguente documentazione:

- o Master Plan aeroportuale;
- o Studio di impatto ambientale, comprensivo della valutazione di incidenza, della relazione paesaggistica e della valutazione di impatto sanitario;



COMUNE DI
SESTO FIORENTINO

piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055 www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

- sintesi non tecnica dello studio di impatto ambientale;
- copia della pagina dei quotidiani sui quali è stato pubblicato l'avviso;
- dichiarazione sostitutiva di atto notorio attestante il valore delle opere e l'importo del contributo dello 0,5 per mille del valore delle opere da realizzare;
- originale della quietanza del pagamento del contributo di cui sopra;
- dichiarazione sostitutiva di atto notorio attestante la veridicità delle informazioni contenute nello studio di impatto ambientale;
- elenco delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale, già acquisiti o da acquisire necessari per la realizzazione e l'esercizio dell'opera o dell'ampliamento; copia conforme dei relativi atti ufficiali.

ISTRUTTORIA E VALUTAZIONI SPECIFICHE

Il progetto è stato valutato dal Settore Sviluppo del Territorio del Comune di Sesto Fiorentino, in particolare dai Servizi Ambiente, Lavori Pubblici, Mobilità e Viabilità, Pianificazione Territoriale e Pratiche Edilizie, con riferimento alla normativa vigente nazionale, regionale e comunale.

Si riportano di seguito le considerazioni emerse in fase istruttoria, suddivise per ambiti tematici.

Valutazione di Impatto Sanitario

La prima osservazione riguarda la popolazione considerata ai fini dello studio. Il proponente dichiara di aver utilizzato i dati riportati nel sito web www.comuni-italiani.it. Sarebbe stato preferibile utilizzare dati ufficiali, reperibili anche nel sito web del Comune. A titolo esemplificativo il proponente considera per Sesto Fiorentino 48.195 abitanti (che sono relativi all'anno 2012 e non al 2014 come scritto nel documento), mentre al 31/12/2013 (dato disponibile al momento della redazione dei documenti) risultano 49.122 abitanti. Un errore di circa 1.000 abitanti appare significativo rispetto al dato iniziale di popolazione, sulla base del quale si misurano gli impatti dell'inquinamento atmosferico e acustico dell'opera in progetto.

I dati statistici sulle malattie e decessi nell'area appaiono completi, sebbene non siano pienamente confrontabili tra loro in quanto risulta piuttosto variabile l'ultimo anno di riferimento, oscillando dal 2003 al 2012. E' probabile che alcuni dati non siano disponibili, ma sarebbe utile averli tutti più aggiornati, almeno al 2012, per poter confrontare ed analizzare le correlazioni ed i trend dei decessi e malattie della popolazione locale.

Sono stati correttamente riportati i dati di qualità dell'aria, aggiornati al 2013.

Si rimanda agli enti competenti per le opportune considerazioni la valutazione ed la validazione della modellistica diffusionale utilizzata nello studio. Si evidenziano alcune perplessità sui dati meteorologici utilizzati, con particolare riferimento ai venti; il proponente infatti utilizza i dati della velocità del vento riferiti all'anno 2010. Non si sono rilevate le motivazioni di tale scelta nei documenti presentati. Si ritiene maggiormente corretto utilizzare dati di velocità del vento medi e caratteristici dell'area, calcolandoli statisticamente sulla base di un database sufficientemente rappresentativo. A titolo esemplificativo, senza alcuna velleità di rilevanza statistica, analizzando i dati riportati da LAMMA per



COMUNE DI
SESTO FIORENTINO

piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

Sesto Fiorentino, si evince che la velocità del vento nell'anno 2010 si discosta significativamente dalla media nel periodo 2010-2014.

Inoltre nel modello diffusionale sono state eliminate le emissioni degli impianti termici nell'area aeroportuale, dichiarando che nell'anno 2029 sarà utilizzato il teleriscaldamento. Da altra relazione si evince che la sorgente del teleriscaldamento è il termovalorizzatore di Case Passerini. Considerando che l'opera deve essere ancora realizzata e sulla base di principi cautelativi, si ritiene che il proponente non possa ipotizzare di utilizzare il teleriscaldamento e si ritiene opportuno includere i contributi emissivi delle centrali termiche nel modello diffusionale, opportunamente dimensionate per i fabbisogni nella configurazione di progetto all'anno 2029.

Prendendo atto del modello utilizzato dal proponente, in merito al particolato atmosferico PM10, nello studio si riporta: *“Nello scenario attuale (2014), le concentrazioni medie annuali di PM10 collegate all'aeroporto sono modeste, non superando mai 0,2 µg/m³, anche nel recettore maggiormente interessato (Osmannoro, R47). [...] Dalle stime diffusionali, il contributo incrementale di PM10 dell'aeroporto risulta dell'ordine di 1,8 µg/m³, valore che ragionevolmente inciderebbe poco sullo standard fissato per la protezione della salute umana e sul numero di superamenti del limite giornaliero di PM10 (35 nell'arco di un anno).”* Inoltre si legge *“Si calcola che l'inquinamento da polveri sottili incida per l'1,4% sulla mortalità della popolazione (WHO, 2002). Ad ogni aumento di 10 µg/m³ del PM10 crescerebbe dello 0,6% il tasso di mortalità per tutte le cause, dell'1% il tasso di ospedalizzazione per asma e bronchite cronica e di circa 0,5% il numero di ricoveri ospedalieri per patologie cardiovascolari.”*

Analizzando i dati riportati, si stima un incremento di concentrazione di PM10 di 1,6 µg/m³, attribuibile all'aeroporto nella configurazione di progetto al 2029, a cui corrisponde un incremento dello 0,096% del tasso di mortalità e dello 0,16% del tasso di ospedalizzazione. Considerando che il dato è relativo al comparto maggiormente impattato, l'Osmannoro, e che gli altri comparti maggiormente interessati sono il polo scientifico e l'abitato di Sesto Fiorentino, le considerazioni riportate appaiono gravi ed allarmanti, assolutamente incidenti sulla salute dei cittadini e lavoratori sestesi. Tutto questo nonostante le valutazioni dei rischi risultino sostenibili, (con ordine di incidenza inferiori a 10⁻⁶). Si ritiene infatti che, al di là dei risultati dei calcoli sul rischio cancerogeno, l'Amministrazione comunale debba perseguire le finalità che sono alla base della normativa vigente in materia, a tutela e salvaguardia della salute pubblica e dell'ambiente. E proprio sulla base del citato contesto normativo, l'opera in progetto pone evidenti criticità nei confronti dell'ambiente e della salute umana, per cui risulta non sostenibile così come proposta da ENAC. Oltretutto si consideri che è in corso la procedura di infrazione 2014_2147 in fase di messa in mora Art. 258 TFUE per violazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente – superamento dei valori limite di PM10 in Italia. Anche l'Agglomerato di Firenze, di cui il Comune di Sesto Fiorentino fa parte, è interessato dal superamento dei limiti giornalieri di PM10.

Si consideri il progetto del termovalorizzatore, il cui procedimento di VIA si è recentemente concluso. Nel 2004 fu condotto uno Studio di Impatto Sanitario che evidenziò come le emissioni in atmosfera si potessero “mitigare” con la vicina realizzazione di un'area boscata di circa 20 ettari. Si ritiene che tale indicazione potesse maggiormente allinearsi ai principi di sviluppo sostenibile, indicati dalla normativa, rispetto alle conclusioni qualitative, non condivisibili, espresse dal proponente: *“Si può escludere che il nuovo aeroporto costituisca un hot spot di contaminazione atmosferica ed è improbabile che l'assetto futuro possa causare variazioni della qualità dell'aria tali da incidere sulla salute della*



COMUNE DI
SESTO FIORENTINO

piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

popolazione residente." A prescindere dal fatto che l'area prevista per i "Boschi della Piana" (individuata a seguito di un protocollo di intesa tra enti, sottoscritto anche dal Comune di Sesto Fiorentino) è interessata dal progetto in esame, compromettendone la realizzazione, l'apporto di PM10 nel 2029 è stato stimato dal proponente:

Anno	Contributo termovalorizzatore	Contributo Aeroporto
2014	0	0,1736
2029	0,0026	0,1975
	Differenza	0,0239

I dati sono espressi come concentrazione in $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Il contributo aggiuntivo dell'aeroporto, tra lo stato attuale e quello di progetto al 2029, risulta pari a $0,0239 \mu\text{g}/\text{m}^3$, un ordine di grandezza superiore rispetto all'impatto del termovalorizzatore. Appare evidente che tali dati contrastino con i principi di sviluppo sostenibile, **quantomeno senza l'implementazione di idonee misure mitigative**. Analoghe considerazioni, sebbene meno critiche, valgono per gli altri inquinanti considerati.

Su area vasta, considerando l'intero territorio preso in esame, la totalità della popolazione impattata, il miglioramento tecnologico (e quindi emissivo) del parco veicolare, nonché prendendo atto che la concentrazione di PM10 nell'Agglomerato di Firenze è già mediamente alta, sebbene in lento miglioramento, appare plausibile che l'impatto "relativo" dell'opera in progetto, rappresentata come concentrazioni medie annuali, possa addirittura sembrare trascurabile, in accordo alle mappe riportate dal proponente.

Ma si ribadisce che le considerazioni di impatto sanitario (ed eventuali mitigazioni) devono essere valutate in modo assoluto, considerando che l'opera nel 2029 immetterà in atmosfera ulteriori 0,7 tonnellate/anno di particolato atmosferico (non è possibile determinare se di PM10 o PM2,5 in quanto i dati sono riportati dal proponente erroneamente uguali), 44,4 t/anno di NOx e 96,1 t/anno di CO rispetto allo stato attuale, impattando la qualità dell'aria, in particolar modo a Sesto Fiorentino.

In merito all'impatto acustico del progetto in esame, si rimanda agli enti competenti per le opportune considerazioni sul modello previsionale.

Il proponente sostiene che la soluzione di progetto risulta migliorativa. Tali conclusioni possono essere tratte come risultato accademico, confrontando le varie combinazioni tra orientamento della pista e numero di voli annui, che poco rispecchiano i reali scenari di riferimento. Confrontando infatti l'orientamento e la lunghezza della pista attuale nonché il numero attuale di voli annui con l'orientamento e la lunghezza della pista nonché il numero di voli previsti per il 2029, risultano impattati i seguenti residenti:

Anno	Residenti
2014	16.850
2029	20.385



COMUNE DI
SESTO FIORENTINO

piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

Pertanto l'intervento in progetto avrà un impatto acustico negativo su un numero di residenti stimato in 3.535 rispetto allo stato attuale. L'intervento non risulta ambientalmente sostenibile. Dovranno essere valutate eventuali azioni di mitigazione e risanamento acustico.

Il proponente riporta alcune raccomandazioni nel paragrafo 14 del documento VIS-GEN-REL-001: *“La VIS qui condotta potrebbe essere approfondita per meglio verificare l'impatto sanitario legato all'insieme delle sorgenti di inquinamento che interessano il territorio in prossimità dell'aeroporto fiorentino. Una valutazione integrata, fatta con il supporto di competenze tecniche multidisciplinari, sarebbe utile anche per definire, in termini di bilancio, le ricadute socio-economiche (positive e negative) dell'opera in progetto, la distribuzione/equità degli impatti, i costi dovuti agli impatti sanitari e dell'inquinamento e la natura degli interventi correttivi e mitigativi più appropriati da mettere in atto.”* Tali contenuti sono condivisibili e, considerato che l'Amministrazione Comunale deve esprimersi in merito ad un'opera che segna significativamente il proprio territorio, si ritiene indispensabile che il proponente esegua gli approfondimenti suggeriti nell'ambito della Valutazione di Impatto Sanitario.

Valutazione di Incidenza ed area naturalistica S. Croce

Il progetto in esame interessa le seguenti aree naturalistiche:

- SIR-SIC-ZPS “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese” (n. 45 – IT5140011);
- ANPIL “Podere la Querciola”, “Stagni di Focognano” e “Cascine di Tavola”;
- Oasi WWF “Stagni di Focognano” e “Valdirose”;
- Corridoi est ed ovest;
- Lago di Peretola;
- Lago del Capitano;

Il progetto prevede la distruzione di 53,76 ettari del SIR-SIC-ZPS “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese”.

Più in generale prevede la distruzione del:

- 34,9% dei laghi;
- 44,3 dei prati umidi;
- 34% delle siepi campestri;

Inoltre riduce le possibilità di permanenza di alcune importanti specie faunistiche:

- 38,6% per gli anatidi;
- 29,2% per lo svasso maggiore;
- 48,4% per i limicoli;
- 44,3% per gli anfibi;
- 34% per le averle;

La valutazione di incidenza non può che avere esito negativo, come sostenuto anche dal proponente.

Il proponente progetta la realizzazione di aree naturalistiche a compensazione di quelle perse. Prima di valutare le “compensazioni”, al progetto in esame deve essere applicato il comma 10 dell'art. 5 del



COMUNE DI
SESTO FIORENTINO

piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

D.P.R. 357/1997. In particolare: Qualora nei siti ricadano tipi di habitat naturali e specie prioritari (come nel caso in esame), il piano o l'intervento di cui sia stata valutata l'incidenza negativa (come nel caso in esame) sul sito di importanza comunitaria (Stagni della Piana Fiorentina e Pratese, IT5140011), può essere realizzato soltanto con riferimento ad esigenze connesse alla salute dell'uomo (non è il caso in esame) e alla sicurezza pubblica (non è il caso in esame) o ad esigenze di primaria importanza per l'ambiente (non è il caso in esame), ovvero, previo parere della Commissione europea, per altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico.

Si ritiene quindi che il progetto debba essere sottoposto alla Commissione europea perché valuti se sussistano "altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico", ai sensi del D.P.R. 357/1997.

Dai dati di monitoraggio agli archivi del Servizio Ambiente del Comune di Sesto Fiorentino, nel SIC "Stagni della Piana Fiorentina e Pratese" IT5140011 sono state censite 76 specie particolarmente protette. Di queste, 50 risultano essere di interesse comunitario, 57 di interesse regionale e 31 in entrambe le categorie. In particolare il tritone crestato italiano (*Triturus cristatus*) è inserito nell'allegato II della direttiva Habitat, ovvero tra le specie di interesse comunitario la cui conservazione richiede la designazione di zone speciali di conservazione. Sono state inoltre rilevate specie non ufficialmente protette, ma tutt'altro che comuni nelle zone umide residuali del territorio toscano. I dati di monitoraggio hanno dimostrato che altre specie prediligono altre zone della piana fiorentina. Questo conferma le evidenze scientifiche secondo le quali una singola zona protetta, essendo fisicamente limitata, non potrà mai fungere da ancora di salvataggio per tutte le specie presenti in un dato territorio. Un intervento di compensazione localizzato non sarà quindi in grado di sopperire realmente alla perdita ambientale delle zone distrutte dall'opera in progetto. Si consideri che il Lago di Peretola rappresenta un habitat in equilibrio ecologico dopo una storia di oltre 60 anni. Soltanto la salvaguardia dell'habitat "maturo" già esistente, o comunque vaste porzioni di matrice ambientale relativamente intatta, potranno essere utili allo scopo. La creazione di habitat ex novo, per quanto meritevole, non porterebbe probabilmente ai risultati attesi e desiderati. Si consideri inoltre che la porzione di territorio in esame risulta popolata da specie opportuniste ed alloctone (ad esempio il gambero della Louisiana e la nutria). Tali specie riuscirebbero sicuramente a colonizzare le eventuali porzioni di habitat ricreato, se queste non saranno davvero progettate secondo precisi criteri scientifici; habitat "giovani" sono infatti particolarmente vulnerabili a questo tipo di invasione biologica. Le specie autoctone più esigenti e meritevoli di tutela sarebbero quindi immediatamente escluse dalla competizione ecologica per le risorse, andando verso la definitiva estinzione locale.

Il verificarsi delle condizioni sopra descritte potrebbe comportare il concreto rischio di una procedura di infrazione a livello europeo per inadempienze nei confronti della Direttiva Habitat (distruzione di siti riproduttivi di specie inserite negli allegati II e IV) e della Direttiva Uccelli (distruzione di siti riproduttivi di specie di interesse e disturbo diretto agli individui in migrazione). Parallelamente, si commetterebbe un illecito nei confronti della L.R. 56/2000, che tutela con la medesima formula le specie inserite nelle precedenti direttive, aggiungendone altre di importanza regionale.

Occorre inoltre evidenziare che attualmente la porzione dell'Anpil Podere La Querciola di proprietà del Comune, risulta inserita in un contesto agricolo, isolata dal traffico del centro abitato ed efficacemente riparata da quello autostradale grazie alle "dune". Tale contesto ha sicuramente contribuito a rendere l'Anpil una zona fruibile dal pubblico, nel tempo sempre più frequentata, fino a raggiungere, a livello internazionale, un punto di riferimento naturalistico per gli appassionati di birdwatching, oltre che



COMUNE DI
SESTO FIORENTINO

piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

rappresentare un'area facilmente raggiungibile per le famiglie sestesi in cerca di un contatto con la natura. L'opera in progetto, pur lasciando intatta una porzione dell'Anpil Podere la Querciola, comprometterà la fruibilità della zona, sia per l'impossibilità di stazionamento indisturbato dell'avifauna, che per l'impatto acustico e di inquinamento atmosferico cui sarebbero sottoposti i visitatori. Quindi si ritiene che le aree naturalistiche perse siano ben maggiori rispetto alle superfici che risultano dal mero esame del progetto, sopra riportate.

In merito alla fruibilità per il pubblico, si ritiene che la nuova area progettata, denominata dal proponente S. Croce, risulti in una porzione di territorio raggiungibile solo dalle principali arterie viarie, quali la via Lucchese, perdendosi così la possibilità di accesso diretto per pedoni e ciclisti dal centro abitato di Sesto Fiorentino.

Un'ultima considerazione riguarda l'oasi WWF "Stagni di Focognano". Sebbene il progetto non interessi il territorio dell'oasi, appare evidente che la traiettoria dei velivoli passa nelle immediate vicinanze degli specchi d'acqua, che sono attualmente frequentati da una nutrita popolazione di uccelli. E' plausibile ipotizzare che l'avifauna possa interferire coi velivoli in movimento. Una simile circostanza si è già presentata in passato. Sebbene non risultino documenti all'archivio del Comune, risulta che la stessa Enac presentò qualche anno fa una relazione per documentare l'interferenza dell'avifauna del Lago di Peretola, con evidenti rischi per la sicurezza causati dall'ingresso degli uccelli nelle turbine dei velivoli. Considerando che il lago di Peretola risulta attualmente posizionato a lato della pista aeroportuale, fuori dalla traiettoria dei velivoli, appare evidente che l'interferenza sia maggiore con gli Stagni di Focognano, incrementando la possibilità di esemplari di uccelli deceduti a causa delle turbine dei velivoli, ma soprattutto incrementando il rischio per la pubblica incolumità dovuto ad eventuali danni subiti dai motori degli aeromobili. Analoghe considerazioni possono essere fatte per i gabbiani che gravitano attorno alla discarica di Case Passerini.

Per quanto sopra si ritiene che "l'incidenza" dell'opera in progetto sia maggiore rispetto a quella rappresentata dal proponente, seppur già negativa, il quale ha considerato solo le cause dirette e non quelle indirette ma correlate all'intervento a causa del traffico aereo. Il progetto risulta ambientalmente non compatibile.

La localizzazione dell'intervento riportata tra l'altro nella Relazione Paesaggistica, allegato PAE-GEN-REL-01, è giustificata da considerazioni di natura ambientale e paesaggistica senza considerare l'attuale destinazione urbanistica dell'area di "Aree urbane non consolidate da mantenere, art. 25 Norme Generali".

Si ritiene che considerate le caratteristiche dell'area: localizzazione sulla via Lucchese ed in prossimità dello svincolo dell'A11 e consistenza della stessa (18 ettari), necessitano di approfondimenti anche di natura urbanistica prima di rinunciare ad una previsione urbanistica senza prevederne alternative, benché non attivata dal vigente RU ma suscettibile di attuazione differita.

Parco ecologico-ricreativo

Si ritiene debole e non fondata la scelta di demolire, cancellare un paesaggio, negando la sua evoluzione, per costruirne uno ex-novo, con il solo fine di ripristinare forzatamente e senza alcuna relazione socioeconomica, un ipotetico paesaggio archetipo campestre della Piana, di potenziale pregio ecologico, ma debole per motivazione e per collocazione, in corrispondenza cioè di fasce territoriali



piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055 www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

indirettamente impattate dalle attività produttive e infrastrutturali e nelle quali tale valore sarebbe depauperato e non avrebbe la forza di una reale valorizzazione del territorio.

Altresì la scelta di mantenere la pista è affermazione di un processo ben più interessante di trasformazione dell'attuale paesaggio, attraverso una partecipazione attiva dei fruitori. L'asfalto rimane, sia come testimonianza e continuum dell'evoluzione dell'uso di un territorio, sia per ospitare una serie di attività, con ruolo di centralità nella fruizione dell'area, che necessitano di un fondo o piano di campagna rigido e impermeabile. Attività che governeranno il graduale mutamento della percezione che si ha della pista, per una reale e attiva trasformazione del paesaggio.

Sostenere che il mantenimento dell'asfalto dell'attuale pista aeroportuale persegua l'obiettivo di recuperare gli elementi testimoniali del paesaggio agrario e rurale della piana sembra essere non surrogato da elementi analitici oggettivi che dimostrano la rispondenza con tale finalità.

Inoltre preme evidenziare che l'area "recuperata" subirebbe un cambio di destinazione d'uso ambientale, passando da un uso assimilabile alla colonna B della tabella 1 dell'allegato 5 alla parte IV del D. Lgs. 152/2006 ad un uso assimilabile alla colonna A. Per tale motivo, vista la normativa vigente in materia, si ritiene indispensabile che il proponente rimuova completamente l'asfalto ed i riporti, esegua un Piano di Investigazione Ambientale e gli eventuali interventi di bonifica che dovessero rendersi necessari.

Più in generale si ritiene che ogni area che dovesse essere ceduta al Comune, derivando da una zona aeroportuale, debba essere soggetta ad un Piano di Investigazione Ambientale ed eventuale bonifica nel caso di accertata contaminazione delle matrici ambientali.

Partecipazione pubblica

Nella sintesi non tecnica sono riportati i dati relativi alla "percezione della popolazione". Sebbene lo studio possa essere stato condotto secondo criteri scientifici, non si è in grado di valutarlo in quanto non sono riportate le domande formulate agli intervistati. Vista l'importanza dell'opera in progetto, si ritiene che possa essere valutata l'opportunità di sviluppare un percorso partecipativo, ai sensi della L.R. 46/2013.

Si ritiene inoltre che l'Autorità competente adotti ulteriori misure di consultazione del pubblico in merito alla valutazione di incidenza, così come indicato dall'art. 5, comma 8, del D.P.R. 357/1997 secondo il quale "L'autorità preposta al rilascio dell'approvazione definitiva del piano o dell'intervento acquisisce preventivamente la valutazione di incidenza, eventualmente individuando modalità di consultazione del pubblico interessato dalla realizzazione degli stessi".

Aspetti idraulici

La realizzazione della nuova pista parallela comporterebbe la modifica dell'assetto idraulico presente nella Piana Fiorentina, interessando sia il delicato reticolo minore, costituito da canali di bonifica a bassissima o nulla pendenza, sia il sistema delle acque alte, rappresentato dal Fosso Reale che costituisce una delle principali direttrici di deflusso del sistema di drenaggio della fascia settentrionale del bacino interessato.



COMUNE DI
SESTO FIORENTINO

piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

In particolare, la deviazione del tracciato del Fosso Reale ad evitare l'infrastruttura aeroportuale, con pesante modificazione oltretutto del sistema di deflusso del reticolo minore, si ritiene debba essere maggiormente approfondita in merito agli aspetti progettuali soprattutto per quel che riguarda gli aspetti idrologici ed idraulici.

L'individuazione dell'area di laminazione posta a nord dell'aeroporto, funzionale alla dinamica idraulica della bocca tarata posta all'intersezione del nuovo tracciato del Fosso Reale con l'Autostrada, determina una pesante modificazione sulla struttura del reticolo minore i cui effetti non sembrano attualmente debitamente sviscerati.

A questo proposito, la modifica del Fosso Reale comporta, all'innesto del vecchio tracciato, il totale riassetto della dinamica idraulica del sistema minore rappresentato dal Colatore Sinistro e dal Colatore Destro: si osserva infatti, immediatamente ad est dell'intersezione del nuovo Fosso Reale, la forzata connessione del Colatore Destro con il Colatore Sinistro, il quale, stanti così le cose, si troverà a ricevere gli apporti del Canale Gavine e della Gora di Sesto, che originariamente afferivano al Colatore Destro. A loro volta, il Canale Gavine e la Gora di Sesto vengono radicalmente modificati dalla scelta progettuale di non realizzare strutture di sottoattraversamento, forse anche per impedimenti di natura tecnico - normativa, che ne mantenessero il tracciato originale al di sotto della pista di atterraggio/decollo, con la più che probabile eventualità che, di fatto, entrino poi a far parte del sistema di smaltimento delle acque di piattaforma.

La pesante modificazione delle portate a carico del reticolo idraulico, maggiore e minore, non appare sufficientemente supportato da studi idraulici di dettaglio.

Sempre relativamente allo spostamento del Fosso Reale, desta una certa preoccupazione, la scelta di far passare il tracciato del fosso all'interno dell'area della Discarica di case Passerini, interferendo con la parte basale della zona di accumulo della discarica, di recente portata ad esaurimento e rinaturalizzata: tralasciando ogni considerazione sull'aggravio dei costi di progetto in termini di aree da bonificare necessarie alla realizzazione del nuovo tracciato (che dagli elaborati di progetto non sembrano essere stati computati), sembra sussistere la reale possibilità che acque di percolato possano finire in una delle principali direttrici del reticolo di drenaggio superficiale (il Fosso Reale), e da qui nel fiume Arno.

Nella Relazione idrologica vengono descritte le opere di mitigazione del rischio idraulico necessarie. Si ritiene utile una cartografia che evidenzi la pericolosità idraulica a seguito degli interventi di progetto in tutto il territorio ;

E' richiesto di verificare che vengano garantite le attuali condizioni di drenaggio nella residua porzione di territorio agricolo posta fra l'infrastruttura e l'area urbanizzata.

Per quanto riguarda il regime delle acque alte, solo una ridotta area dell'infrastruttura è soggetta a esondazione dall' Arno con Tr 200 anni; l'intervento sembrerebbe non modificare le condizioni di rischio nella zona dell'Osmannoro. Si richiedo approfondimenti in merito. Si ritiene necessario un maggiore approfondimento in merito anche alle tempistiche di realizzazione, in particolare si richiama l'attenzione sulla già progettata cassa di espansione necessaria alla messa in sicurezza del Polo scientifico universitario e dalla cui realizzazione e mantenimento in esercizio dipende l'agibilità dei relativi edifici e opere.

Si sottolinea l'importanza di avere garanzie sul periodo transitorio di cantiere sul funzionamento delle opere che già fossero realizzate.



COMUNE DI
SESTO FIORENTINO

piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

Si Evidenziano possibili interferenze del sistema di raccordo delle acque provenienti dalla Caserma dei Marescialli in corso di realizzazione con il futuro prolungamento in uscita verso Sesto Fiorentino

Parco periurbano

In merito al parco periurbano di Sesto Fiorentino, occorre precisare che la superficie boscata dovrà essere non inferiore a 20 ettari, sostitutiva dell'intervento Boschi della Piana approvato dalla Provincia di Firenze con deliberazione di Giunta n. 36/2008. Tale opera non potrà avere funzioni mitigative dell'impatto sulla qualità dell'aria dovute all'opera in esame, in quanto già previste come mitigazione per il termovalorizzatore di Case Passerini. Si ritiene indispensabile che, prima di procedere ad una valutazione del parco, il proponente esegua uno studio specifico per valutare i fabbisogni idrici del "verde" realizzato e, soprattutto, per valutare la disponibilità della risorsa idrica necessaria, sia essa superficiale che sotterranea. Inoltre non sono state rappresentate le strategie del gestione del parco periurbano, né quali aree potrebbero divenire di proprietà del Comune né quali gestite da proprietari privati, ancorché manchino indicazioni sul soggetto che dovrà progettare l'area.

Si chiede di chiarire meglio come si può considerare opera di mitigazione la realizzazione di un parco che è già di previsione che a seguito dell'intervento aeroportuale viene ridotto nella sua estensione.

La rete ciclabile, prevede un sistema di mobilità ciclabile anche con tratti di collegamento esterno, in particolare:

- o tratto L, in direzione SUD (Campi);
- o tratto M, in direzione sud (pista - aeroporto);
- o tratto N, in direzione est (Polo scientifico - aeroporto).

Non è previsto/rappresentato alcun tratto di collegamento ciclabile con il centro urbano di Sesto Fiorentino, importante per consentire la fruizione dello stesso da parte dei cittadini residenti nel centro urbano.

Risultano particolarmente costosi gli interventi sul Parco Periurbano, visto che per i Parchi della Piana si realizzano opere similari per un importo significativamente inferiore.

Occorre inoltre evidenziare che manca una integrazioni con alcune opere di compensazione previste (Piste Ciclabili, Centro Visita...etc) già oggetto di finanziamento Regionale senza invece nulla prevedere come integrazione al sistema delle piste ciclabile di collegamento con i comuni limitrofi e con il centro abitato di Sesto Fiorentino

Impatti al polo scientifico

Si condivide l'importanza di valutare l'impatto acustico in fase di decollo e l'impatto delle vibrazioni presso il Polo Scientifico, demandando agli enti competenti le considerazioni di dettaglio a riguardo.

In riferimento al piano di rischio e alle problematiche connesse alla presenza di parte del Polo universitario si fa riferimento solo alle criticità e non alle possibili soluzioni o opere di mitigazione.

Aspetti urbanistici e paesaggistici



piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

Gli elaborati relativi allo studio di impatto ambientale fanno riferimento ai vincoli sovraordinati come individuati nel PIT con valenza di Piano Paesaggistico adottato con DCR n. 58 del 2/7/2014. Tali individuazioni contengono imprecisioni ed errori come rilevato nell'osservazione presentata in data 29-09-2014 Prot. N.45426.

In particolare le discrepanze che possono avere interferenze con le valutazioni circa la sostenibilità e le criticità dell'intervento riguardano l'individuazione di:

- Fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal R.D. 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna. (art.142, c.1, lett. c, Codice)
- Territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227. (art.142, c.1, lett. g, Codice)

La valutazione di coerenza con il 2° RU contenuta nella relazione allegato SIA-PRM-00-REL-001, si limita a considerazioni generiche senza entrare nel merito delle limitazioni e/o dei condizionamenti che deriveranno dalla realizzazione della nuova pista, dal nuovo piano di rischio e dal nuovo vincolo aeroportuale.

8.2.4.3 Analisi di coerenza

Come nel Piano Strutturale, anche il Regolamento Urbanistico del Comune di Sesto Fiorentino identifica nel Parco della Piana uno degli elementi cardine della pianificazione territoriale, pur già tenendo in considerazione il progetto di Masterplan. E' infatti lo stesso Regolamento Urbanistico a prendere in considerazione questa difformità pianificatoria scrivendo che: *"È del tutto evidente che questa prospettiva sarà sovvertita nel caso in cui la pianificazione regionale dovesse confermare la scelta di procedere all'ampliamento del polo aeroportuale con la realizzazione di una nuova pista parallela all'autostrada A11, come prospettato nella variante al PIT adottata con DCR 74/2013. La pista occuperà fisicamente una parte considerevole dell'area del parco e comporterà modificazioni profonde al sistema ambientale, paesaggistico, infrastrutturale e urbanistico del contesto circostante."*

Per il Comune di Sesto Fiorentino non si tratta di una novità assoluta. Già nel documento di avvio del piano strutturale, approvato nel 2001, era stata rilevata l'esigenza di concepire la pianificazione come un'attività costante e sistematica, nella quale si susseguono ciclicamente le fasi dell'analisi e della valutazione, della formulazione e traduzione delle scelte in atti amministrativi, dell'attuazione e del monitoraggio degli effetti delle decisioni.

A questo aspetto possiamo inoltre aggiungere gli effetti positivi che possono derivare al progetto di integrazione della rete delle tramvie fiorentine fino ai territori di Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio, già citata nel PRIIT come oggetto di approfondimento con i comuni interessati al tavolo della riqualificazione dell'aeroporto Vespucci ed elemento chiave nella riqualificazione urbana ed ambientale del territorio, ed alla riqualificazione, ampliamento e potenziamento della rete ciclopedonale.

Come già detto nell'analisi di coerenza del Piano Strutturale bisogna poi considerare che se l'intervento previsto dal Masterplan non può garantire la coerenza con quanto previsto dal



COMUNE DI
SESTO FIORENTINO

piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055 www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

Regolamento Urbanistico, tuttavia prevede interventi compensativi e di mitigazione che possono assorbire gli effetti di tali non conformità.

Le aree interessate dal piano di rischio, come evidenti dall'elaborato SIA-PGT-01-TAV. 13 – Piano di rischio, interferiscono principalmente con l'area del Polo Scientifico e tecnologico, con la zona dell'Osmannoro, con ambiti interessati da previsioni urbanistiche in fase di realizzazione o con nuove previsioni del 2° RU contenute nell'Appendice I delle Norme generali, che potrebbero risultare compromesse o non realizzabili con la realizzazione della nuova pista.

Le varie zone di tutela previste dal piano di rischio (zona A, B, C e D) potrebbero inoltre comportare limitazioni alle stesse destinazioni d'uso previste dal Regolamento Urbanistico e quindi anche alle possibilità di trasformazione degli edifici esistenti.

E' necessario pertanto una puntuale valutazione degli effetti derivanti dal nuovo vincolo aeroportuale e dal piano di rischio sia con riferimento alle previsioni urbanistiche da realizzare o in fase di realizzazione, che con riferimento alla disciplina degli edifici esistenti qualora lo strumento urbanistico ne consenta la sopraelevazione e/o il cambio di destinazione d'uso.

Inoltre negli elaborati viene individuata la Mappa di vincolo per gli ostacoli **ma non si specifica come si coordinano le prescrizioni che questi comportano con le previsioni in essere che possono risultare in contrasto.** Per quanto riguarda le interferenze costituite dagli ostacoli esistenti non è presente uno studio di dettaglio che affronta la questione e che specifichi come tali incoerenze intendano essere risolte.

La carta della struttura del paesaggio e della carta della struttura dell'evoluzione del paesaggio agrario fanno riferimento ad una situazione che non risponde allo stato dei luoghi e non sembrano tenere conto delle previsioni del RU. Il consumo di suolo deve essere considerato non solo rispetto allo scenario attuale ma anche rispetto alla possibilità in cui tutte le nuove previsioni previste dal RU vengano attuate.

Nella Relazione paesaggistica si dice "Considerata la futura presenza del nuovo Termovalorizzatore nelle immediate vicinanze della struttura aeroportuale e la disponibilità a fornire teleriscaldamento e teleraffrescamento, da parte della Società di Gestione del termovalorizzatore, si è adottata una soluzione tecnica che prevede l'utilizzo di un impianto di questo tipo, a servizio di tutta l'infrastruttura aeroportuale, che consente di ottimizzare sia le emissioni in atmosfera sia i costi di gestione degli impianti".

Si ritiene che tali considerazioni tengano conto di uno scenario zero, nel caso il termovalorizzatore non debba essere costruito o comunque con tempi più lunghi rispetto all'aeroporto, e di uno scenario in cui sia possibile tener conto della sua realizzazione.

"L'impatto del percorso autostradale che inquadra l'area di riferimento, risulta decisamente l'elemento più rilevante anche rispetto alla costruzione della pista aeroportuale a diversi livelli. Intanto l'interferenza con la lettura del paesaggio è elevata sia nella percezione a scala locale, sia in quella a scala territoriale, sia nella media che ampia visuale. Tale situazione si determina per la caratteristica di rilevato del percorso autostradale che interrompe definitivamente i rapporti percettivi fra le aree rurali poste ai due lati del tracciato, e per quella di nastro continuo che si sviluppa al di sopra del suolo senza soluzione di continuità fra un tessuto fortemente urbanizzato e l'altro avulso dalle tessiture e dalle linee caratteristiche del paesaggio, andando a creare delle aree marginalizzate e spesso intercluse. La costruzione del tracciato dell'autostrada A11 per il casello di Sesto Fiorentino ha comportato



COMUNE DI
SESTO FIORENTINO

piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

l'interruzione degli assi trasversali con orientamento SW-NE, che derivano dai "cardini" della centuriazione romana.

Al contrario l'impatto del nastro continuo della pista è limitato al livello del suolo, è territorialmente circoscritto con un inizio e una fine, e l'estensione dell'area interessata dall'intervento, seppur importante nella zona confinata da autostrada-pedemontana-tessuto urbano, risulta decisamente contenuta rispetto l'ampiezza dell'intera piana fiorentina. Pertanto la pista aeroportuale non costituisce barriera percettiva a nessun livello di visuale e non altera la percezione dell'andamento prevalente delle linee caratteristiche del paesaggio rurale.(...) L'ampliamento dello scalo comporta, inevitabilmente, la sottrazione di suolo agricolo e la cancellazione dei segni del paesaggio rurale, limitatamente alla porzione di territorio oggetto dell'intervento. In tale porzione gli elementi presenti avevano già denunciato una situazione di criticità, determinata dall'abbandono delle colture e in parte dalla trasformazione delle stesse in estensive, con conseguenze sensibili sulla percezione paesaggistica, dall'abbandono delle rete idrica e dallo sviluppo incontrollato delle aree umide generate dalle escavazioni, da un edificato sparso residenziale, terziario, specialistico e produttivo privo di caratteri di identità tipologica e formale.

Inoltre la parte terminale verso nord della pista attuale viene abbandonata dal nuovo disegno, lasciata fuori dai limiti dello scalo e restituita ad un uso pubblico con una riqualificazione volta a ricostruire caratteri naturalistici e funzionalità per la fruizione pubblica, riducendo l'impatto della presenza dello scalo adiacente.

La progettazione dello scalo si presenta come un'occasione per ricucire, fuori dai confini, gli equilibri alterati e spesso degradati di una zona molto più vasta attraverso la realizzazione, l'ampliamento o la riorganizzazione di aree destinate a parco pubblico e comprensori naturalistici."

Si ritiene che tali affermazioni dovrebbero essere supportate da un quadro conoscitivo di dettaglio. A tal proposito si può fare riferimento all'elaborato del Secondo RU " La piana fiorentina – strategie ed interventi per mitigare il processo di alterazione e frammentazione degli habitat"

Nel paragrafo 5.3.1.3 della Sintesi non Tecnica vengono analizzate nel dettaglio le differenze degli effetti tra la pista 2000 e 2400. Sarebbe stato auspicabile un dettaglio maggiore anche tra scenario 0 e pista 2400m.

Mobilità e viabilità

Da un'analisi della documentazione presentata risulta poco approfondito l'aspetto del traffico veicolare nelle immediate vicinanze dell'accesso all'area aeroportuale, sia nella fase di cantierizzazione sia nella fase a regime.

Le criticità riguardo alle viabilità di accesso rilevate nella premessa della Relazione Tecnica Generale cap. 9.3.1, devono essere approfondite con un accurato studio trasportistico veicolare che non tenga solo in conto della situazione attuale o di quella ad oggi in progetto, ma delle previsioni urbanistiche delle aree (a titolo esemplificativo il Piano di recupero della Città di Castello ed il nuovo Stadio di Firenze) che gravano sullo svincolo stradale in uscita dall'autostrada.

La soluzione proposta per collegare l'abitato di Sesto Fiorentino con l'Osmannoro appare non soddisfacente e comporta gravi disagi per gli abitanti che si verrebbero a trovare a dovrebbe transitare



COMUNE DI
SESTO FIORENTINO

piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055 www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

lungo il perimetro della pista anziché poterla sotto attraversare come per altro prescritto dal PIT. Tale scelta non pare essere supportata da riferimento tecnico-normativi.

Al contomo le opere sulla viabilità che sono ad oggi progettate o in corso di realizzazione, erano state pensate per una viabilità che non prevedeva l'intervento sull'area aeroportuale.

Sulla stessa area, oggetto dell'intervento aeroportuale si andranno a collocare in un breve periodo di tempo, anche le seguenti opere:

- La terza corsia dell'autostrada A11,
- Termovalorizzatore di Case Passerini,
- La bretella Prato-Signa,
- Completamento Mezzana-Perfetti-Ricasoli
- Nuovo svicolo A11 in ingresso/uscita da Firenze
- realizzazione della "Linea 2" della Tramvia.

Tenendo conto dello scenario complessivo si esprimono le seguenti considerazioni, valutazioni e necessità:

Perfetti Ricasoli sia lato Campi Bisenzio sia lato Firenze: Occorre completare il Lotto attualmente in fase di realizzazione e dar corso al lotto verso Firenze . Per quest'ultimo, vista la dismissione di parte della vecchia pista aeroportuale, il tracciato della Perfetti Ricasoli lato Firenze, potrebbe essere pensato a sud dell'area Universitaria con tracciato rettilineo fino al Viale IX Agosto. Questo permetterebbe una percorrenza più agevole per gli automobilisti e risolverebbe le numerose interferenze di sottoservizi che ad oggi sono presenti nel tracciato della Perfetti Ricasoli progettato dalla Provincia.

Linea 2 della Tramvia: dovrebbe essere prolungata con la Linea 2a come da studio di prefattibilità del Gruppo Tecnico Regionale fino alla Stazione di Castello e poi verso il centro di Sesto F. con i parcheggi scambiatori in testa a via Pasolini ed il Polo Universitario. In tal modo lo scambio ferro-gomma già in esercizio durante le fasi di cantiere non aggraverebbe il traffico veicolare sullo snodo in uscita dall'autostrada.

Linee Trasporto su Gomma: dovrebbe essere integrato l'attuale sistema di trasporto su gomma con la possibilità di drenare pure le necessità lato monte del Comune di Sesto Fiorentino per configurare un sistema di trasporti integrato.

Quanto rappresentato appare strategico e funzionale alla mitigazione dell'inquinamento atmosferico causato dall'opera nei parametri precedentemente descritti.

Si ritiene quindi indispensabile prevedere nello scenario finale , la realizzazione delle riassunte opere sotto riportate:

- Realizzazione di sottopasso su via dell'Osmannoro, invece delle deviazione prevista;
- Completamento strada Perfetti Ricasoli nel tratto lato Prato (via Allende, via Parri) possibilmente con tempistica contemporanea alla deviazione di via dell'Osmannoro (2016-2018);



COMUNE DI
SESTO FIORENTINO

piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

- Completamento strada Perfetti Ricasoli nel tratto lato Firenze;
- Realizzazione di nuovo svincolo Peretola e collegamento con strada Perfetti Ricasoli con definizione delle tempistiche di intervento;
- Realizzazione di un collegamento tra la strada Perfetti Ricasoli e via Lucchese, al fine di consentire un alleggerimento del transito veicolare su più direttrici;
- Realizzazione della linea 2 della tranvia fino a Sesto Fiorentino e realizzazione di parcheggi Scambiatori/terminali, collegati direttamente con l'Aeroporto, al fine di assorbire traffico lato Ovest.
- Integrazione dei trasporti sia su ferro che su gomma potenziando il trasporto pubblico

Cantierizzazione e viabilità di servizio

Nel “Quadro di riferimento progettuale - Relazione”, che accompagna lo Studio di Impatto Ambientale”, vengono relazionate le cinque fasi della cantierizzazione della nuova pista atte a soddisfare le diversificate esigenze derivanti dalla realizzazione dell’opera in concomitanza con il normale svolgimento delle attività aeroportuale. Non si relazione adeguatamente sulle problematiche collegate alla realizzazione dell’opera quali: l’ubicazione dei cantieri e delle vie di collegamento con i siti di lavorazione, l’approvvigionamento di materie ed il conferimento degli esuberanti a deposito. Viene infatti genericamente indicata la viabilità che i mezzi di cantiere dovranno seguire in ingresso ed in uscita senza descrivere gli impatti sul territorio assicurando, nel contempo, un rapido e sicuro collegamento alle due macro aree così come riportato nella Tabella 27. Itinerari di cantierizzazione in Ingresso e Tabella 28. Itinerari di cantierizzazione in Uscita di cui alla tavola allegata al Quadro di Riferimento Progettuale (SIA PGT 04 TAV 009).

Le aree di approvvigionamento e di smaltimento/recupero sono localizzate in un raggio di 20 km dall’aeroporto per cui i percorsi utilizzati come principali assi di ingresso/uscita sono l’autostrada A1 e A11 considerando quindi i caselli di “Firenze nord” e “Calenzano – Sesto Fiorentino”.

Il progetto, nel suo tracciato, interferisce con le principali viabilità locali del Comune di Sesto Fiorentino in particolare al punto “6. Le Viabilità di Cantiere” di cui alla “Relazione di cantierizzazione” (SIA-PGT-04-REL-001) con i seguenti percorsi: 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11a, 11b, 12a, 12b, 13a, 13b.

Si rileva che lo studio di impatto ambientale non ha condotto opportune analisi per la valutazione degli impatti sulle componenti dei flussi dei mezzi pesanti connessi alla viabilità di cantiere in entrata e in uscita alle due macro aree.

Per gli interventi di compensazione si rileva la mancanza di specifico studio che valuti gli effetti sul traffico connessi ai tipi di intervento previsti per le compensazioni di cui sopra prevedendo specifica relazione di cantierizzazione e relativo cronoprogramma dei “cinque interventi di compensazione” che il Master Plan aeroportuale si prefigge di realizzare.

Da quanto sopra emerge quindi che lo Studio di Impatto Ambientale dovrà contenere specifico monitoraggio sui flussi di traffico strettamente connessi alla cantierizzazione:

- delle “due macro aree” motivando i numerosi ingressi/uscite e diversificando gli accessi alle aree in cui è prevista l’ubicazione degli uffici, mensa, spogliatoi, alloggi e servizi logistici rispetto alle aree strettamente connesse alle attività per la realizzazione dell’opera;



COMUNE DI
SESTO FIORENTINO

piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055 www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

- o dei “cinque interventi di compensazione” da rappresentare in specifico elaborato che indichi i percorsi ingresso/uscita supportato da specifico crono programma sulle fasi previste per ciascuna tipologia di intervento .

Si rileva altresì che nella “Sintesi Non Tecnica” (SIA_SNT_00-REL-001) allegata allo Studio di Impatto Ambientale non è trattato lo “Studio trasportistico e analisi dell’intermodalità”

CONCLUSIONI

Per quanto sopra esposto il Comune di Sesto Fiorentino ritiene che la documentazione presentata necessiti di essere integrata per potersi esprimere in merito, con maggior dettaglio delle fasi indicate nel crono programma per valutarne meglio gli impatti.

RICHIESTA DI INTEGRAZIONI

Si riporta di seguito l’elenco delle integrazioni che si rendono necessarie per una valutazione completa del progetto in esame, rimandando al dettaglio delle considerazioni sopra riportate:

- o siano considerati dati “ufficiali” sulla popolazione residente;
- o siano utilizzati dati meteorologici medi, con particolare riferimento alla velocità del vento, risultanti da elaborazione statistica rappresentativa dell’area;
- o siano cautelativamente considerate le emissioni degli impianti termici necessari ai fabbisogni dell’opera anche nello scenario 2029, senza ipotizzare l’utilizzo del teleriscaldamento;
- o siano correttamente riportate le stime dei valori di PM10 e PM2,5;
- o siano descritte e progettate le azioni/interventi di mitigazione e risanamento acustico;
- o siano eseguite e sviluppate le raccomandazioni riportate nel paragrafo 14 del documento VIS-GEN-REL-001;
- o siano integrate e conseguentemente compensate anche le rimanenti aree del SIR-SIC-ZPS “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese” (n. 45 – IT5140011) che risultano non fruibili per la vicinanza dell’opera;
- o siano valutate le interferenze velivoli-avifauna ed il rischio per la pubblica incolumità relativamente all’oasi WWF Stagni di Focognano ed alla discarica di Case Passerini;
- o sia verificata in uno scenario di possibili alternative la localizzazione dell’area naturalistica di S. Croce;
- o sia fatte verifiche specifiche al fine di determinare gli eventuali inquinamenti del sito dell’attuale pista con destinazione prevista a parco ecologico-ricreativo;
- o siano individuate tutte le aree ricadenti nell’attuale perimetro dell’infrastruttura aeroportuale che saranno cedute al Comune, sulle quali dovrà essere prevista l’esecuzione di idonei Piani di Investigazione Ambientale;



COMUNE DI
SESTO FIORENTINO

piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

- le mancanze rilevate a livello di progetto e conseguente Studio di Impatto Ambientale siano colmate con approfondite analisi che giustifichino e, laddove necessario, modifichino le scelte progettuali in merito agli aspetti delineati, con la definizione di un quadro sinottico strategico di interventi, comprendente in esso anche le opere di mitigazione del rischio idraulico (previste e/o da modificare), che allarghi l'ottica ad una scala più ampia, in modo tale da prevedere interventi di sistemazione, adeguamento e manutenzione straordinaria di tutto il sistema di drenaggio della Piana Fiorentina, operando sulle aste del reticolo nell'interezza del loro tracciato, a monte e a valle, senza limitarsi esclusivamente alle porzioni interferite, ancorché rilevanti, dalla costruzione dell'infrastruttura aeroportuale;
- elaborazione di una cartografia che evidenzi la pericolosità idraulica a seguito degli interventi di progetto in tutto il territorio comunale;
- progetto di dettaglio del Parco periurbano, con particolare riferimento alla superficie boscata, ai fabbisogni idrici ed all'individuazione della risorsa idrica necessaria coordinandolo con gli interventi già oggetto di finanziamento regionale;
- progettazione di tratti di viabilità ciclabile con il centro abitato di Sesto Fiorentino;
- dettaglio dei costi, con eventuale computo metrico, degli interventi del Parco periurbano;
- soluzioni per la mitigazione degli impatti al Polo Scientifico per garantire quanto già realizzato ed il relativo sviluppo;
- valutazione di coerenza di dettaglio con il 2° Regolamento Urbanistico del Comune di Sesto Fiorentino;
- puntuale valutazione degli effetti derivanti dal nuovo vincolo aeroportuale, dal piano di rischio e dalle aree di sorvolo prive di ostacoli, sia con riferimento alle previsioni urbanistiche da realizzare o in fase di realizzazione, che con riferimento alla disciplina degli edifici esistenti qualora lo strumento urbanistico ne consenta la sopraelevazione e/o il cambio di destinazione d'uso;
- studio di dettaglio che affronta le interferenze costituite dagli ostacoli esistenti, che specifici come tali incoerenze intendano essere risolte;
- il consumo di suolo deve essere considerato non solo rispetto allo scenario attuale ma anche rispetto alla possibilità in cui tutte le nuove previsioni previste dal RU vengano attuate, verificando l'esatto quadro conoscitivo utilizzato per la valutazione degli effetti;
- siano analizzate nel dettaglio le differenze degli effetti tra lo scenario attuale e la pista con lunghezza 2400 m, anziché quelle tra la pista 2000 m e 2400 m;
- sia redatto un accurato studio trasportistico che non tenga solo in conto della situazione attuale o di quella ad oggi in progetto, ma delle previsioni urbanistiche delle aree (a titolo esemplificativo il Piano di recupero della Città di Castello ed il nuovo Stadio di Firenze) che gravano sullo svincolo stradale in uscita dall'autostrada; nello studio dovranno essere tenuti da conto anche gli effetti conseguenti alla realizzazione delle infrastrutture in fase di progettazione (Perfetti Ricasoli, Linea 2 tramvia –prolungamento verso Sesto Fiorentino)



COMUNE DI
SESTO FIORENTINO

piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

- eseguire un'analisi per la valutazione degli impatti sulle componenti dei flussi dei mezzi pesanti connessi alla viabilità di cantiere in entrata e in uscita alle due macro aree;
- integrare lo SIA anche con il monitoraggio sui flussi di traffico strettamente connessi alla cantierizzazione.
- Siano dettagliate le misure a garanzia del corretto funzionamento del reticolo idraulico sul periodo transitorio di cantiere sul funzionamento delle opere che già fossero realizzate.
- Siano indicate le eventuali interferenze del sistema di raccordo delle acque provenienti dalla Caserma dei Marescialli in corso di realizzazione con il futuro prolungamento in uscita verso Sesto Fiorentino

CONTRIBUTO TECNICO ISTRUTTORIO CONCLUSIVO E PRESCRIZIONI

Il Comune di Sesto Fiorentino, sulla base dell'istruttoria e delle valutazioni specifiche evidenziate in precedenza, ritiene di non potersi esprimere favorevolmente sulla valutazione di impatto ambientale presentata, restando in attesa della documentazione integrativa richiesta.

A carattere prescrittivo il proponente dovrà:

- sottoporre il progetto alla Commissione europea perché valuti se sussistano "altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico", ai sensi del D.P.R. 357/1997;
- sottoporre il progetto a procedure di partecipazione pubblica ai sensi della L.R. 46/2013;
- sottoporre la valutazione di incidenza a consultazione del pubblico, ai sensi del comma 8 dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997;
- realizzare le nuove aree naturalistiche prima della distruzione di quelle esistenti, adottando tutte le misure necessarie ad evitare rischi ecologici per le specie esistenti. In caso di mancata tutela delle specie animali interessate, Enac sarà ritenuta responsabile, anche penalmente, ai sensi del D. Lgs. 121/2011;
- proporre la realizzazione, a proprio carico, di soluzioni di mitigazione "completa" delle emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera;
- rispettare che tutte le opere sulla viabilità, sia quelle ad oggi in progetto o in corso di realizzazione, sia quelle che dovessero essere necessarie da uno studio trasportistico più approfondito, dovranno essere preordinate alla realizzazione dell'opera e dovranno essere già attuate prima dell'installazione del cantiere;
- realizzare la Linea 2a come da studio di prefattibilità del Gruppo Tecnico Regionale fino alla Stazione di Castello e poi verso il centro di Sesto F. con i parcheggi scambiatori in testa a via Pasolini ed il Polo Universitario;
- realizzare il sottopasso su via dell'Osmannoro, invece delle deviazioni previste;
- completare la strada Perfetti Ricasoli nel tratto lato Prato (via Allende, via Parri) possibilmente con tempistica contemporanea alla deviazione di via dell'Osmannoro (2016-2018);



COMUNE DI
SESTO FIORENTINO

piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

- completare la strada Perfetti Ricasoli nel tratto lato Firenze, possibilmente con tempistica contemporanea alla deviazione di via dell'Osmannoro (2016-2018);
- realizzare il nuovo svincolo Peretola e collegamento con strada Perfetti Ricasoli con definizione delle tempistiche di intervento;
- La realizzazione delle opere compensative dovrà dare indicazioni sulle modalità gestionali previste escludendo fin da subito dalle relative competenze il Comune di Sesto Fiorentino

Sesto Fiorentino, 14/05/2015

Settore Sviluppo del Territorio
Il Dirigente
Arch. Luca Gentili