

comune di
PRATO



SERVIZIO URBANISTICA

Viale Vittorio Veneto, 9 - 59100 Prato
Tel 0574.183.5922/33 Fax 0574.183.7309
e-mail: urbanistica@comune.prato.it
Posta certificata: comune.prato@postacert.toscana.it

Orario d'ufficio:
Lunedì e giovedì 9.00-13.00

www.comune.prato.it
p.iva. 00337360978 - cod.fisc. 84006890481

P.G. n. 157170

Del 30 Ottobre 2015

Invio tramite PEC



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

E.prot DVA - 2015 - 0027373 del 02/11/2015

Ministero dell'Ambiente 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
PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

**Oggetto: Art.25 D.Lgs. 152/2006, art.63 L.R.10/2010 - Procedimento di Valutazione di
Impatto Ambientale di competenza statale relativo al progetto "AEROPORTO DI FIRENZE
- MASTER PLAN AEROPORTUALE 2014-2029", nei Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino,
Campi Bisenzio e Signa. Proponente: ENAC
OSSERVAZIONE COMUNE DI PRATO**

Esaminati gli elaborati delle integrazioni, di cui all'oggetto, preso atto altresì delle osservazioni tecniche espresse dal Servizio Ambiente ed Energia della Provincia di Prato che condivise in linea tecnica si ritengono di fare proprie, ai sensi degli artt. 23-24-25-26 del D.Lgs. 152/2006, si esprime il seguente parere:

1. Dati di traffico aereo

Si ribadisce che la calibrazione degli impatti ambientali è fatta sullo scenario di dati del traffico aereo nello scenario finale 2029 che fanno riferimento ad un valore stimato medio e non massimo, ponendosi quindi in una situazione non conservativa. La vera contraddizione è che la progettazione delle strutture air e land side è fatta sul carico massimo mentre quella ambientale sul carico medio.

Si richiede una valutazione di impatto ambientale sul carico massimo, non applicabile alla documentazione presentata dal proponente.

2. Inquinamento acustico

2.1 Definizione delle rotte di atterraggio/decollo: rispetto alle richieste avanzate dal tavolo tecnico circa la necessità di scenari di decollo e di atterraggio individuati nei documenti dello Studio di Impatto Ambientale (SIA), vi sono solo delle ipotesi avanzate dal proponente, visto che la definizione delle rotte è assegnata dal Decreto del Ministro dell'ambiente 31 ottobre 1997 alla Commissione aeroportuale nominata dall'ENAC, presieduta dal competente direttore della circoscrizione aeroportuale e composta da un rappresentante della Regione, dei Comuni interessati, della Città metropolitana, dell'ARPAT, dell'ENAV oltre che da rappresentanti della società di gestione aeroportuale. Questa aleatorietà è in contrapposizione con gli approfondimenti teorici effettuati nel SIA sulle rotte ipotizzate: una



ipotetica variazione di tali rotte a cura della Commissione richiederebbe di applicare la stessa procedura, ovvero di effettuare una nuova valutazione degli effetti sulle matrici ambientali. Nelle controdeduzioni il proponente si "è limitato" a rimandare ai lavori della futura Commissione le valutazioni del caso, limitandosi di fatto a proporre una redistribuzione sulle due rotte dei decolli (Nord e Sud) che di fatto non danno risposte concrete alle richieste avanzate dai Comuni interessati. Premesso ciò, nel lavoro emerso dal tavolo tecnico del Comitato di Garanzia, ripreso da diversi Comuni nei singoli pareri e anche nel parere del Ministero dell'Ambiente, è stato richiesto al proponente di valutare la possibilità di rotte alternative a quelle proposte, al fine di ridurre l'inquinamento acustico su specifiche aree di territorio. In risposta a ciò ENAC-Toscana Aeroporti ha eseguito una serie di studi che hanno portato alla redazione di diversi elaborati cartografici (INT-AMB-04-TAV-001 -TAV019). In questi elaborati sono considerati per l'orizzonte 2018 e 2029 tre ipotesi di rotte, che riprendono fedelmente gli stessi tracciati già proposti nella prima ipotesi di SIA. I tracciati prevedono quindi una linea retta per la procedura di decollo in asse con la pista (traiettoria necessariamente vincolata) e una traiettoria di decollo che si biforca in un ramo sud ed un ramo nord in corrispondenza dell'abitato di Capalle a Campi Bisenzio. Come suddetto sono proposte tre possibilità di procedure di decollo per i due scenari temporali. La procedura che emerge come la più probabile sembra essere quella denominata "Atterraggio/decollo con nuova procedura antirumore e fasi di taxiing" (vedi doc. INT-AMB-04-TAV-002 al 2018 e INT-AMB-04-TAV-004 al 2029), la quale sostanzialmente risulta identica nei tracciati a quella già proposta e si distingue esclusivamente per una diversa ripartizione dei voli (75% verso sud e 25% verso nord, anziché 65% e 35% come nella prima versione). Questa nuova ripartizione dei decolli porterebbe rispetto alla precedente ipotesi ad una riduzione di circa 700 persone esposte a livelli di Lva=50db(A). Essendo Lva un indicatore tipico del traffico aereo che trova la sua piena applicazione nell'intorno aeroportuale (ossia per valori sino a Lva=60 db(A) vedi anche pag. 4 quarto caporigo della INT-AMB-04-REL-001), risulta opportuna la ripetizione della simulazione effettuata in termini di Leq al di fuori dell'ipotetico intorno aeroportuale. Le altre due procedure proposte sia per lo scenario 2018 che 2029, sono denominate ICAO-A (INT-AMB-04-TAV-005 al 2018 e INT-AMB-04-TAV-007) ed ICAO-B (INT-AMB-04-TAV-006 al 2018 e INT-AMB-04-TAV-008 al 2029). In questo caso il proponente fornisce una sommaria spiegazione di tali procedure di decollo riportando solamente nelle prime pagine della relazione INT-AMB-04-REL-001 che si tratta di partenze con un elevato angolo di decollo. Le tavole proposte (soprattutto per la procedura ICAO-A) mostrano un'area dell'intorno aeroportuale (Lva=60 db(A)) estremamente contenuto. Dalla documentazione viene dichiarato che queste due procedure presentano apparentemente un minor impatto sulla popolazione in termini di rumore.

Si richiede che il proponente fornisca le dovute informazioni sulla reale applicabilità di tali procedure di decollo, con la stima della popolazione interessata.

Si richiede inoltre alla Regione Toscana che in sede di conferenza dei servizi ministeriale, siano definite in modo univoco e chiaro le traiettorie di decollo degli aerei in partenza dallo scalo di Firenze con particolare riferimento alle rotte sulla Provincia di Prato.

- 2.2 Modalità di utilizzo della pista (uso monodirezionale):** nella documentazione del SIA non ci sono stime sugli atterraggi che, per motivi di emergenza, possono essere condotti nella direzione Firenze-Prato. Il proponente in fase di un incontro successivo alla presentazione del SIA ha ammesso che l'uso della pista in direzione opposta a quella prevista possa essere stimato nella misura del 2% e solo relativamente agli atterraggi. Nella documentazione integrativa invece viene riportato che l'eventuale sorvolo della città di Firenze potrebbe avvenire solo nell'ordine dello "0,1% dei movimenti di atterraggio" (ovvero



circa 24 movimenti/anno nello scenario 2029). Quello che emerge è una forte aleatorietà di tali stime che sono dinamiche nel giro di due mesi di un ordine di grandezza. Al netto di questa scarsa chiarezza resta fondamentale che il proponente individui le modalità (anche con apposite procedure) con cui tali prescrizioni siano rispettate a livello operativo nella effettiva gestione dello scalo. Al netto del numero di sorvoli lato Firenze si ritiene opportuno un approfondimento degli effetti acustici sulla Scuola dei Carabinieri in analogia a quanto fatto per il Polo scientifico. A proposito del Polo Scientifico si prende atto della realizzazione di un rilevato alto 10 metri introdotto sul fronte meridionale dell'insediamento per mitigare l'impatto acustico.

Si evidenzia alla Regione Toscana che tale intervento di mitigazione acustica deve essere dimensionato in modo da garantire l'isolamento acustico del Polo Scientifico anche nel caso di fattiva applicazione delle procedure di decollo ICAO A e B, che prevedono un maggior utilizzo dei motori in fase di spinta a terra.

2.3 Impatto acustico: nelle osservazioni presentate dai Comuni di Calenzano, Campi Bisenzio e Poggio a Caiano direttamente al Ministero dell'Ambiente è stato evidenziato come "Il SIA non prevede le mitigazioni acustiche sui ricettori residenziali ubicati in Classe III che non sono compatibili con il contributo acustico dovuto ai movimenti degli aerei". Inoltre il MATTM al p.to 4.4.12 del proprio parere invita il Proponente a "Valutare la compatibilità acustica dei Ricettori presenti all'interno e all'esterno dell'ipotizzato intorno aeroportuale; in particolare individuare all'interno dell'intorno aeroportuale tutti i ricettori non compatibili con le destinazioni urbanistiche specificate dal D.M. 31/10/1997 e all'esterno dell'intorno aeroportuale i ricettori i cui livelli sonori sono superiori ai limiti specificati dal DPCM 31/10/1997 e all'esterno dell'intorno aeroportuale i ricettori i cui livelli sonori sono superiori ai limiti specificati dal DPCM 14/11/1997, ovvero determinati dai piani di classificazione acustica dei comuni interessati". Sostanzialmente sia gli Enti territoriali che il Ministero hanno quindi richiesto al Proponente di provvedere, dove necessario, ad intervenire con azioni di mitigazione acustica o delocalizzazione dei Ricettori interessati da livelli acustici oltre i limiti previsti. Il Proponente, rispetto alle richieste avanzate dai Comuni, ha evidenziato il recepimento della necessità di mitigazione anche nelle aree esterne all'impronta acustica, anche se si è comunque riservato di (estratto da INT-GEN-00-REL-001) "eseguire specifiche misurazioni di verifica e a rimandare le previsioni di azioni di risanamento ai casi di effettivo e accertato superamento, una volta definito con l'opportuno dettaglio il limite dell'intorno aeroportuale". Non si concorda con questo approccio, poiché è opportuno che il proponente evidenzi i potenziali ricettori impattati, tra cui devono essere ricompresi gli edifici residenziali, oltre che gli uffici e le attività con presenza di persone all'interno dell'area di influenza dell'aeroporto. A tal proposito si sottolinea come la normativa in materia acustica tenda a salvaguardare tutte le aree oggetto di attività umana. Il DPR 142/2004, ad esempio, nell'art.1 individua come ricettore "qualsiasi edificio adibito ad ambiente abitativo, ma anche "aree naturalistiche vincolate, parchi pubblici e aree esterne dedicate ad attività ricreative e allo svolgimento della vita sociale della collettività". Le rotte sia di decollo che di atterraggio attraversano a quote modeste il Parco Urbano di Villa Montalvo, sede della biblioteca comunale e dove proprio recentemente è stato aperto un importante centro benessere SPA. Vista l'incertezza sull'attuazione delle mitigazioni acustiche da parte del proponente, si chiede alla Regione Toscana di avanzare al MATTM la richiesta di attivare, a spese del proponente, un deposito fidejussorio della capienza adeguata, della durata pari a quella del Materplan e finalizzato alla realizzazione delle opere di risanamento acustico dei Ricettori disturbati. Tale deposito potrà essere eventualmente una parte di un fondo di maggior entità che il Proponente dovrà attivare per l'attuazione delle compensazioni e mitigazioni ambientali.

3 Valutazione di impatto sanitario e inquinamento atmosferico

Il proponente ha adeguato i dati relativi alla popolazione residente nell'area ed ha inoltre condotto un'analisi statistica sui venti determinando valori rappresentativi da utilizzare nel



modello, così come richiesto. La valutazione di impatto sanitario non è stata approfondita come richiesto, in coerenza alle raccomandazioni del paragrafo 14 del documento. Tali raccomandazioni sono nuovamente riportate nel documento integrativo, senza che il proponente abbia svolto i suggeriti approfondimenti. Piuttosto viene giustificata la scelta di una "VIS breve"; si ritiene invece che l'importanza dell'opera proposta è tale da richiedere necessariamente una valutazione di maggior dettaglio, con una procedura più completa ed esaustiva sull'impatto sanitario complessivo.

In merito all'impatto acustico, più dettagliatamente valutato nei precedenti punti, la documentazione integrativa riporta ancora dati di varie combinazioni tra orientamento della pista e numero di voli annui che poco rispecchiano i reali scenari di esercizio. Confrontando infatti l'orientamento e la lunghezza della pista attuale ed il numero attuale di voli annui con l'orientamento e la lunghezza della pista ed il numero di voli previsti per il 2029, risulta un impatto significativo sulla popolazione, con un aumento considerevole di residenti colpiti.

La valutazione di impatto sanitario è stata ancora condotta con riferimento a situazioni non cautelative, assumendo condizioni al contorno che non consentono di valutare correttamente l'impatto sanitario coerente a principi di precauzione della salute pubblica. Il proponente conferma l'intenzione di non realizzare impianti termici, utilizzando il teleriscaldamento proveniente dal termovalorizzatore di Case Passerini. Si conferma che tale ipotesi non è accettabile, in quanto l'impianto di termovalorizzazione attualmente non dispone ancora di titolo abilitativo alla realizzazione e, in mancanza di accordi o protocolli già sottoscritti (ma che comunque non sono agli atti del Master Plan), l'ipotesi di teleriscaldamento (auspicabile ma attualmente infondata) non consente di valutare l'importante contributo emissivo degli impianti termici necessari alle opere aeroportuali. Nonostante lo scenario non sufficientemente cautelativo, gli apporti stimati alle emissioni in atmosfera appaiono assolutamente incidenti, con particolare riferimento agli ossidi di azoto e, in subordine, al particolato atmosferico. Si stimano emissioni in atmosfera tali da aumentare significativamente le concentrazioni di sostanze inquinanti, in particolare nella zona dell'Osmannoro, con ricadute per la salute pubblica non accettabili. Si ribadisce che la normativa vigente in materia ambientale obbliga i Comuni ricadenti nell'Agglomerato di Firenze (così come definito dalla DGRT 1025/2010) ad adottare azioni per migliorare la qualità dell'aria. Si conferma quindi che, anche dopo la valutazione della documentazione integrativa, il Master Plan aeroportuale contrasta con i principi di sviluppo sostenibile, conducendo ad una valutazione negativa di impatto ambientale, quantomeno senza l'implementazione di idonee misure mitigative, che però non sono sviluppate nel progetto del proponente.

Inoltre seppure il documento integrativo della VIS (VIS-GEN-REL-001) ricomprenda nella fase di analisi di contesto anche il territorio Pratese (vedi Cap.5) le simulazioni diffusionali (cap. 7 e seguenti) prendono in considerazione un dominio di calcolo che invece esclude completamente il territorio pratese.

Si richiede quindi l'estensione del dominio di calcolo ad un areale maggiore di quello utilizzato che ricomprenda anche il Comune di Prato anche in relazione al rischio rumore..

4 Valutazione di Incidenza

Si prende atto della procedura parallela della Commissione europea che stabilirà se sussistono "altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico", ai sensi del comma 10 dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997. Si prende inoltre atto della proposta di realizzare l'ulteriore area di Mollala. Si evidenzia però che il parco proposto presenta ancora le medesime caratteristiche di non fruibilità da parte del pubblico, essendo poste in adiacenza alla sede aeroportuale. Non appare verosimile la fruizione del pubblico così come rappresentata negli elaborati tecnici prodotti. Desti inoltre preoccupazione la futura gestione dei parchi progettati. Tale aspetto dovrebbe essere approfondito, valutando attentamente tutti gli oneri derivanti da una corretta gestione delle aree verdi e naturalistiche (gestione del verde pubblico, degli arredi, della viabilità, dell'illuminazione, della risorsa idrica, ecc.). Oneri che si ritiene che non siano sostenibili e non debbano essere sostenuti dalle Amministrazioni Comunali. Il proponente enuncia la problematica del bird strike ma non la sviluppa. Sarebbe stato invece necessario capire i rischi previsti per poter avere ulteriori elementi per la valutazione della fattibilità degli interventi naturalistici proposti. Si conferma in definitiva che 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.

5 Bonifica ambientale e Terre e rocce da scavo

5.1 Bonifica ambientale: ogni area di pertinenza dell'attuale aeroporto che divenga, a qualsiasi titolo, di fruizione pubblica, dovrà essere sottoposta ad idonea investigazione delle matrici ambientali e, qualora necessario, dovrà essere bonificata, con oneri a carico del proponente. Inoltre, con specifico riferimento al parco ecologico-ricreativo nella zona nord, si confermano le valutazioni già espresse, ovvero che il mantenimento dell'asfalto dell'attuale pista aeroportuale possa perseguire 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. In ogni caso, 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, si ritiene indispensabile che il proponente rinuova completamente l'asfalto ed i riporti, esegua un Piano di Investigazione Ambientale e gli eventuali interventi di bonifica che dovessero rendersi necessari. Attività che comunque dovrebbero essere valutate in sede di VIA.

5.2 Gestione delle terre e rocce da scavo: la documentazione relativa a tale aspetto risulta carente in quanto, negli elaborati depositati, la stessa non è supportata da alcuna forma di caratterizzazione ambientale. Si richiama, a tal proposito, l'art. 5 del D. M. 161/2012 quale prevede espressamente che, nel caso in cui l'opera sia oggetto di una procedura di valutazione ambientale, la caratterizzazione delle terre deve avvenire prima dell'espressione del parere di valutazione ambientale. Nello studio non appare dettagliato anche l'approvvigionamento delle terre e dei materiali edili per la costruzione. Al fine di comprendere pienamente gli impatti legati soprattutto alla realizzazione dell'opera risulta necessario e fondamentale conoscere sin da ora l'ubicazione delle cave di prestito, nonché delle discariche utilizzate per il conferimento dei rifiuti provenienti dal cantiere dell'aeroporto.

6 Assetto idraulico

6.1 Interferenze col sistema idrico: il proponente non ha chiarito le modalità previste per la risoluzione delle incongruenze rilevate con le previsioni del PIT (riferimento ID 2.1 Ministero dell'Ambiente e B.2 della Regione Toscana) e in particolare a verificare una alternativa al nuovo percorso del Fosso Reale tenendo conto della criticità legata al passaggio presso la discarica di Case Passerini, come previsto nel progetto presentato.

6.2 Assetto del reticolo idraulico: il proponente ha implementato gli aspetti di natura idraulica, presentando nuovi elaborati, oltre ad aver approfondito la modellazione idraulica dei canali in progetto. La situazione generale rappresentata è migliorativa rispetto all'assetto attuale, con riferimento al deflusso con eventi meteorici con $T_r=30$ anni e $T_r=200$ anni. Ciò nonostante era stato richiesto al proponente di produrre una "cartografia che evidenzi la pericolosità idraulica a seguito degli interventi di progetto in tutto il territorio". Nella documentazione integrativa è presente una planimetria con lo stato di progetto rappresentante la pericolosità idraulica ai sensi del D.P.G.R. 53/R/2011 estratta dal RU di Sesto Fiorentino, che è stata redatta con le previsioni di sviluppo territoriale che però non tengono in considerazione le radicali modifiche dell'assetto idraulico proposto nel Master Plan. Si ribadisce la necessità che il proponente conduca uno studio sull'intera area e produca una nuova planimetria di pericolosità idraulica di progetto.

Desto preoccupazione lo scenario con portate di magra. Infatti i canali progettati, che mediamente risultano con alvei più lunghi rispetto a quelli attuali che andranno a sostituire,



avranno pendenze minime, 0,00015 m/m fino a 0,001 m/m. Già adesso si assiste localmente a fenomeni di ristagno che rappresentano l'habitat adatto di infestanti. Si teme che il nuovo assetto idraulico possa generare, su larga scala, problematiche igienico-sanitarie pubbliche. Pertanto, rimandando agli enti competenti la valutazione di dettaglio sul rischio idraulico, non si può esprimere un giudizio positivo del nuovo assetto, a causa di un generale incremento della lunghezza degli alvei, dei canali comportante una riduzione delle pendenze. In conseguenza si temono problematiche igienico-sanitarie che sicuramente comporteranno costi aggiuntivi di gestione che non possono e non devono essere sostenuti dalle Amministrazioni Comunali.

7 Il modello trasportistico

Il modello trasportistico allegato alla relazione sottostima il carico complessivo del traffico indotto dal nuovo aeroporto, anche per le considerazioni sopra esposte. A tal fine il tavolo tecnico intercomunale aveva richiesto al proponente di fornire uno studio di relazione tra il progetto dell'aeroporto e le previsioni di mobilità previste nel territorio in esame, per evidenziare eventuali interferenze che devono essere risolte e le eventuali sinergie che possono essere rafforzate. Tutto questo deve essere finalizzato all'ottimizzazione del sistema di mobilità, puntando soprattutto a ricercare (e contribuire a realizzare) soluzioni di intermodalità tra le varie tipologie (aeroporto-ferro-gomma-mobilità sostenibile) in grado di ridurre soprattutto il traffico veicolare indotto dal nuovo aeroporto e l'inquinamento acustico e atmosferico che ne consegue. Nelle controdeduzioni a tale richiesta il proponente ha risposto che *"la programmazione e gestione della mobilità su scala locale e regionale non risulta di competenza del gestore aeroportuale, in quanto è ambito delle pubbliche amministrazioni"*. Riteniamo questa risposta assolutamente insoddisfacente perché è precipuo compito delle amministrazioni analizzare e richiedere mitigazione dagli impatti ambientali indotti da nuove previsioni infrastrutturali e che non ultima la pianificazione della mobilità che il proponente deroga alla Regione e di fatto alterata dallo stesso proponente con la proposta della pista di lunghezza di 2400 metri che modifica, e non di poco, la rete di mobilità e i collegamenti tra i tanti poli attrattori presenti nella Piana. A tale proposito si ritiene piuttosto che la nuova infrastruttura possa essere realizzata e gestita in modo efficiente ed efficace soltanto portando a regime la sostenibilità del sistema; si avanzano quindi una serie di richieste di interventi in grado di diminuire la pressione e l'impatto ambientale del traffico indotto. Si sottolinea anche che il sistema di mobilità simulato è basato su una serie di ipotesi (realizzazione di infrastrutture come il completamento della Prato-Mezzana-Perfetti Ricasoli, ampliamento dell'A11 che non dipendono dal proponente). E' indispensabile che sia simulato uno scenario conservativo in cui le opere suddette non fossero disponibili per valutare l'impatto complessivo nel caso più conservativo. Collegandosi allo studio trasportistico e al rumore stradale in sede di osservazioni gli Enti avevano richiesto al Proponente di valutare anche il contributo acustico del traffico veicolare indotto, al fine di valorizzare il contributo in capo ad ENAC/Toscana Aeroporti relativamente ai piani di risanamento comunali. Analoga richiesta era stata avanzata nel parere del MATTM (p.to 4.4.9). Le tavole dedicate presentate dal Proponente (INT-AMB-04-TAV38 e seguenti) riportano esclusivamente i contributi acustici della viabilità di contorno al nuovo assetto aeroportuale di Firenze, mentre non considerano il rumore generato da importanti vie di scorrimento con Viale Allende o Circonvallazione Nord a Campi Bisenzio o Via Pratese/via Lucchese a Sesto F.no, nonché via V. Emanuele/Via di Prato a Calenzano. Dallo studio trasportistico si evidenzia come queste arterie risultino già oggi sature o prossime alla saturazione e che soprattutto rimarranno in uno stato di criticità anche successivamente alla realizzazione della nuova infrastruttura. Risulta pacifico che il proponente non è il soggetto responsabile dell'assetto viario della Piana, ma che la realizzazione della nuova infrastruttura contribuisca e non diversamente aggravi la situazione del traffico veicolare appare quanto meno doveroso al fine di considerare l'opera *"ambientalmente sostenibile"*. Si chiede che la Regione imponga al Proponente una maggior integrazione tra il nuovo scalo aeroportuale e la viabilità locale, oltretutto con il futuro sistema tramviario, chiedendo una partecipazione diretta della società di gestione nella realizzazione di tali opere, in quanto fondamentali per lo sviluppo economico dello scalo stesso.

Dall'analisi delle integrazioni vengono rilevati i seguenti conflitti irrisolti:

- i lavori di costruzione della linea 2 della tramvia fiorentina stanno realizzando un arrivo in superficie al nuovo scalo aeroportuale che invece nello stato di progetto viene rappresentato come un arrivo sotto il piano di campagna;
- lo studio del traffico sviluppato si basa sull'ipotesi che il maggior afflusso di veicoli presso l'aeroporto sia compensato dagli utenti della tramvia che, lasciato il veicolo, usufruirebbero



del trasporto pubblico. Questa ipotesi è vera a due condizioni: 1) che venga realizzato un parcheggio scambiatore a fine autostrada (di cui non vi è traccia nello studio); 2) che la tramvia intercetti gli utenti a monte dello svincolo aeroportuale (linea 2A fino a sesto fiorentino);

- la realizzazione e messa in esercizio del nuovo svincolo di Peretola è condizione fondamentale per il disimpegno del traffico tanto che, nell'analisi infrastrutturale si dà per fatta tale infrastruttura: nella realtà invece nel cronoprogramma di progetto e nella simulazione di traffico non si tiene in considerazione la tempistica di realizzazione e la presenza contemporanea del cantiere della tramvia;

- l'interferenza con i cantieri per la realizzazione del nuovo stadio in area Mercafir non è presa in considerazione così come il traffico relativo alla nuova caserma dei marescialli e brigadieri non è preso in considerazione;

- l'allungamento e la maggior tortuosità della viabilità Sesto Fiorentino-Osmannoro è diretta conseguenza del mancato sotto attraversamento della pista come progettualmente scelto dal proponente. L'evidente peggioramento della viabilità non è posto in rilievo così come non sono presi in considerazione interventi alternativi migliorativi (es. Prato-Mezzana-Perfetti Ricasoli) che vengono lasciati in capo alle amministrazioni locali;

- la scelta progettuale di comprendere parte dell'attuale sedime aeroportuale nel parco della piana deve coerentemente essere suffragata sia dalla effettiva verifica che i terreni non siano inquinati, sia dalla effettiva fruibilità degli stessi attraverso, ad esempio, piste ciclabili di collegamento Firenze-Sesto-Osmannoro;

- tema parcheggi: si legge nella relazione trasportistica che oggi ci sono 1543 stalli; a regime gli stalli dovranno essere 3595. L'inserimento di ulteriori 2000 veicoli nella viabilità ordinaria non è da sottovalutare anche solo a livello di svincoli che però non vengono analizzati e conseguentemente sono trascurati nella simulazione del traffico.

- nel modello di macrosimulazione del traffico i progettisti ipotizzano due categorie di incremento dei flussi: 1) "quella relativa all'incremento dei flussi originati dall'area della nuova infrastruttura e destinati nella stessa dovuti alla maggiore capacità dell'aeroporto" 2) quelli dovuti al "maggiore numero di addetti". Un serio studio del traffico deve tenere in considerazione il traffico GENERATO (che non è riconducibile al solo maggior numero di dipendenti), ATTRATTO (che non è riconducibile al solo maggior numero di passeggeri) e di SVILUPPO (di cui non c'è traccia). Se queste sono le premesse le conclusioni non possono che essere scarsamente approssimative, anche perché nel corso dello studio vengono introdotte ipotesi semplificative discutibili del tipo: solo il 60% dei parcheggi è utilizzato; solo il 40% dei passeggeri raggiunge l'aeroporto con veicolo privato; le fasce orarie di punta sono esclusivamente 7,30-8,30 e 17,30-18,30; in tale orario sono stimati da 45 a 90 (nel 2029) veicoli leggeri in ingresso e da 55 a 120 (nel 2029) in uscita dall'aeroporto; assorbimento da parte della tramvia e terza corsia autostradale del traffico in eccesso.

8 Piani di rischio e aree di sorvolo prive di ostacolo

Alla richiesta di valutare gli impatti ambientali connessi agli scenari incidentali dovuti al nuovo assetto della pista ed in particolare alle possibili interazioni con la nuova viabilità Sesto Fiorentino-Osmannoro e con i ricettori prossimi al sedime (Polo Universitario, Scuola dei Carabinieri, Chiesa, Uffici del Tronco Autostradale ecc) il proponente si limita a ricordare, nelle controdeduzioni fornite, che "tali aspetti sono di competenza di ENAC e ENAV che hanno già verificato il Master Plan e lo hanno ritenuto approvabile in linea tecnica". Visto che la nuova viabilità, il nuovo percorso del Fosso Reale, il nuovo rilevato di 10 metri sul fronte settentrionale della pista sono stati inseriti solo in questa versione del progetto, sembra opportuno ed indispensabile che tali valutazioni debbano essere rielaborate coerentemente al mutato scenario di riferimento. Si fa inoltre presente che nell'elaborato INT-PGT-01-REL-001 si afferma che le "prescrizioni contenute nel piano si applicano in generale alle nuove opere ma ENAC può richiedere, all'atto della presentazione del piano, di rimuovere impianti o attività che possono costituire un pericolo per la navigazione aerea." Rimandare pertanto l'analisi dei Piani di rischio e delle aree di sorvolo prive di ostacoli ad una fase successiva appare opinabile visto che le valutazioni sulle effettive condizioni di sicurezza, nonché delle interazioni con il territorio antropizzato esistente e pianificato dovrebbero essere una premessa anche per inserire eventualmente mitigazioni, anche di carattere ambientale, all'interno del progetto oggetto di valutazione.

9 Pianificazione Urbanistica

Si prende atto che il proponente nell'elaborato INT-GEN-00-REL-001 afferma in linea generale che gli aspetti di incoerenza con la pianificazione comunale e sovraordinata sono



rimandati alla successiva fase di conformità urbanistica. Si ritiene comunque che in questa fase, al fine di esprimere il giudizio di compatibilità ambientale, debbano essere esplicitati i profili di incidenza in funzione delle ricadute ambientali, al di là della non conformità, specificando i relativi effetti generati e gli interventi compensativi. Si ritiene che l'analisi delle previsioni infrastrutturali e insediative debbano essere valutate, nella fase di costruzione dell'aeroporto e nella fase in esercizio, sia nel caso vengano interamente realizzate nel periodo di vigenza degli strumenti urbanistici, sia nel caso di mancata attuazione. Ad esempio la previsione del termovalorizzatore, di infrastrutture viarie o di altre previsioni anche non ricadenti o adiacenti al perimetro aeroportuale possono avere ricadute ambientali generando interferenze sulla cantierizzazione, produrre effetti sui flussi di traffico o sulle emissioni.

Inoltre preso atto che il Piano di Sviluppo aeroportuale denominato Masterplan è assunto al pari del progetto preliminare/definitivo e che la sua approvazione comporta la dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e urgenza, e la variante agli strumenti urbanistici esistenti, si ritiene che la proposta progettuale sulla quale si è chiamati a valutare la compatibilità ambientale dovrebbe già aver espletato le valutazioni di maggior dettaglio di carattere urbanistico. Alcune valutazioni e approfondimenti, pur non risultando di diretto riferimento alle tematiche ambientali e non esauribili all'interno della procedura di VIA, possono comunque presupporre scelte progettuali alternative sia per il progetto sul quale si è tenuti ad esprimersi sia per le ricadute indirette sull'attuazione delle strategie pianificatorie comunali.

Si richiede che nell'ambito di una successiva procedura di approvazione del Masterplan dell'aeroporto ai sensi dell'art.81 del DPR 616/1977, per definirne la conformità urbanistica sia necessaria la preventiva espressione di pareri da parte degli enti istituzionalmente competenti e coinvolti, dietro verifica della compatibilità con i propri strumenti urbanistici e degli standard di sostenibilità ambientale specifici per ogni singolo territorio.

10 Quadro economico

In merito al quadro economico dell'opera, si evidenzia una carenza nella stima dei costi, con incongruenze e mancanze che sottostimano e forniscono un quadro troppo approssimativo ed aleatorio di tutti gli interventi progettati. A titolo esemplificati, nella stima dei costi (paragrafo 7.2 del documento 1.02 relazione generale dell'integrazione) l'aumento da 70 a 86 ml. È ricondotto alla progettazione del sistema AVL e alle prescrizioni idrauliche per rispettare il Tr di 200 anni. Questo significa che le opere connesse alle altre richieste di integrazione non sono state recepite, quantificate ed inserite economicamente fra le spese da sostenere.

Si richiede che il proponente fornisca un quadro economico analitico dei costi per la realizzazione del MasterPlan comprensivo delle opere di compensazione e di sostenibilità.

INTERVENTI MINIMI DI SOSTENIBILITÀ DEL SISTEMA

Le integrazioni allo studio trasportistico (elaborato INT_PGT_01_REL_001) continuano a prendere in considerazione esclusivamente il carico di traffico veicolare indotto dal nuovo insediamento aeroportuale, in uno scenario infrastrutturale in cui sono presenti e già realizzati:

- La terza corsia dell'Autostrada per la tratta dell'A11 Firenze-Pistoia;
- Lo svincolo autostradale terminale in uscita dall'A11;
- La strada Prato-Mezzana-Perfetti Ricasoli;
- La linea 2 della rete tramviaria.

Tali interventi programmati, propedeutici alla realizzazione e alla cantierizzazione del nuovo assetto aeroportuale, influenzeranno il funzionamento del nodo all'interno del quale si inserisce anche lo scalo aeroportuale; i risultati della macro analisi effettuata contenuta nello studio trasportistico, potranno risultare più o meno efficaci in relazione al tempo in cui verrà realizzata l'opera.

Per i suddetti interventi, che erano stati pensati e progettati senza considerare l'aumento dei flussi di traffico dovuti al raddoppio o al triplicamento dei passeggeri aeroportuali, esistono già protocolli d'intesa o accordi sottoscritti dal 1998 che a tutt'oggi, però, non sono stati completamente ottemperati. Dalla relazione integrativa si evince che, al 2029 si



prevedono da un minimo di 4,5 milioni di passeggeri annui ad un massimo di 6,4 milioni di passeggeri annui al posto degli attuali 2.100.000 passeggeri annui. Il proponente sostiene che ad oggi la percentuale di utilizzo del mezzo privato, sia come passeggero che come utente, si aggira intorno al 40 %, il pullman intorno al 10 % mentre il mezzo più utilizzato risulta essere il taxi, pertanto si presuppone che per l'anno 2029, se non viene sviluppato un sistema di trasporto pubblico integrato gomma-ferro-tramviario, avremo un incremento del traffico privato almeno raddoppiato rispetto all'attuale.

Nonostante le ipotesi adottate ed i vari scenari studiati siano estremamente ottimistici, dallo studio integrativo risultano a regime congestionate e completamente saturate, considerando il solo traffico privato nelle ore di punta del mattino e del pomeriggio, sia il viale XI Agosto che via dell'Osmannoro in entrambe le direzioni, insieme allo svincolo autostradale di Sesto Fiorentino.

Pertanto gli interventi già previsti sulla viabilità, a tutt'oggi non completati, non risultano sufficienti ad evitare fenomeni di congestionamento del traffico dovuto anche localizzazione della nuova infrastruttura aeroportuale. Per tale motivo saranno necessari ulteriori interventi sia di ricucitura che di adeguamento della viabilità interferita, tali da garantire viabilità ad alto scorrimento perimetrale, che ripristinino il concetto, introdotto dal proponente, di "rettangolo viario" che circoscrive l'area aeroportuale.

Il collegamento diretto per Sesto Fiorentino, per esempio, dovrà essere garantito attraverso il sottoattraversamento degli spazi aeroportuali, a carico e onere del proponente come prescritto dal PIT. Le motivazioni riportate da ENAC per non effettuarlo, ad oggi risultano deboli e non chiare. Se tali motivazioni fossero esplicitate e confermate, è necessario comunque pensare a soluzioni alternative, che non possono essere quelle proposte con l'allungamento del tratto stradale deviato in adiacenza all'area aeroportuale. Occorre invece garantire un efficace e fluido scorrimento del flusso di traffico nella direzione est-ovest e nella direzione nord-sud. In particolare dovrà essere garantito un collegamento tra il centro abitato di Sesto Fiorentino e l'Osmannoro che garantisca l'assorbimento delle previsioni di traffico, non raggiungibile con allungamenti significativi dei tratti stradali.

Dovrà inoltre essere pensata una divisione di flussi di traffico proveniente dall'autostrada, suddividendo i veicoli in entrata a Firenze da quelli diretti a Sesto o ai parcheggi a nord dell'aeroporto, al fine di snellire il nodo autostradale, ad oggi completamente congestionato nelle ore di punta.

Inoltre, per permettere una viabilità ad alto scorrimento verso il Viale XI Agosto, do
devrà essere completata la Prato-Mezzana-Perfetti Ricasoli, e previsto il suo ampliamento,
col raddoppio delle corsie.

Infine è necessario sviluppare un sistema di trasporto pubblico coerente ed efficiente che possa offrire una valida alternativa all'uso del mezzo privato.

La LINEA 2 tramviaria in arrivo dal viale Guidoni all'Aeroporto, dovrà essere estesa fino a capolinea periferici che intercetteranno i grandi flussi giornalieri individuando luoghi dove sia possibile attestare linee extraurbane e localizzare parcheggi scambiatori per le auto private. In questo ambito si inserisce la linea LINEA 2a tramviaria che, partendo dall'aeroporto, sale verso la Stazione di Castello in adiacenza alla nuova caserma Marescialli, entra in via Pasolini nelle vicinanze del Polo scientifico e termina in corrispondenza dell'incrocio di via dell'Osmannoro. Al termine della linea devono essere previsti parcheggi scambiatori funzionali sia ai residenti di Sesto Fiorentino che a coloro che arrivano dall'autostrada o dai comuni limitrofi. Inoltre tale linea risulta in posizione strategica anche come punto di scambio intermodale con le ferrovie, che hanno un bacino di utenza che si estende fino a Prato, Pistoia, Lucca, Viareggio, Pisa e Livorno. Come anche il prolungamento della Linea 4 che collegando Campi B. con le Piagge, permetterebbe un alleggerimento significativo della viabilità perimetrale dell'aeroporto. In tal senso si ritiene necessario incrementare il sistema ferroviario metropolitano, come già richiesto nell'ambito del presente procedimento.

Prato il 30.10.2015



Il Dirigente del Servizio Urbanistica
Arch. Francesco Caporaso

Pec Direzione

Da: PROTOCOLLO GENERALE COMUNE DI PRATO - Comune di Prato
<comune.prato@postacert.toscana.it>
Inviato: venerdì 30 ottobre 2015 14:06
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: (Prot.N. GE 2015/0157170) "AEROPORTO DI FIRENZE - MASTER PLAN
AEROPORTUALE 2014-2029" - Osservazione Comune di Prato
Allegati: Segnatura.xml; GENERIC258W120151030140301.pdf

Invio Prot.N. GE 2015/0157170

"AEROPORTO DI FIRENZE - MASTER PLAN AEROPORTUALE 2014-2029" - Osservazione Comune di Prato