

Pec Direzione



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

E, prot DVA - 2015 - 0027541 del 03/11/2015

Da: comune.poggioaiaiano@postacert.toscana.it
Inviato: martedì 3 novembre 2015 10:17
A: DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it;
regionetoscana@postacert.toscana.it
Oggetto: ESPRESSIONE DELLE OSSERVAZIONI NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO DI
VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (VIA) DI COMPETENZA STATALE
RELATIVO AL PROGETTO "AEROPORTO DI FIRENZE - MASTER PLAN
AEROPORTUALE 2014 - 2029" IN SEGUITO ALLE INTEGRAZIONI PRESENTATE DAL
PR
Allegati: 072gm15.pdf; 072gm15 Allegato A Parere Gruppo Tecnico.pdf; 072gm15 Allegato B
Relazione Tecnica.pdf

Protocollo n. 12691 del 03/11/2015 Oggetto: ESPRESSIONE DELLE OSSERVAZIONI NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO
DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (VIA) DI COMPETENZA STATALE RELATIVO AL PROGETTO "AEROPORTO
DI FIRENZE - MASTER PLAN AEROPORTUALE 2014 - 2029" IN SEGUITO ALLE INTEGRAZIONI PRESENTATE DAL
PROPONENTE IN DATA 04 SETTEMBRE 2015 Origine: PARTENZA Destinatari, MINISTERO DELL'AMBIENTE TUTELA
TERRITORIO E DEL MARE, REGIONE TOSCANA GIUNTA PER INTEROPERABILITA' DI PROTOCOLLO





Comune di Poggio a Caiano
(Provincia di Prato)

Oggetto n. 72 del 3 novembre 2015 - Espressione delle osservazioni nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) di competenza statale relativo al progetto "Aeroporto di Firenze - Master Plan Aeroportuale 2014 - 2029" in seguito alle integrazioni presentate dal proponente in data 04 settembre 2015

LA GIUNTA

PREMESSO che:

- In data 24 marzo 2015 ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) ha trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare la richiesta di avvio della procedura di Valutazione Impatto Ambientale (VIA) per il progetto "Aeroporto di Firenze - Master Plan aeroportuale 2014 - 2019";
- in data 01 aprile 2015 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha avviato, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale relativo al succitato progetto "Aeroporto di Firenze - Master Plan aeroportuale 2014 - 2019".

VISTA:

- La deliberazione prot. 51 del 20 maggio 2015 del Comune di Poggio a Caiano trasmessa al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare contenente "l'espressione delle osservazioni nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) di competenza statale relativo al progetto "Aeroporto di Firenze - Master Plan Aeroportuale 2014-2029" proposto da ENAC";
- La comunicazione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. DVA-2015-0019141 del 21 luglio 2015 relativa alla richiesta di integrazioni relative alla documentazione di VIA già prodotta da ENAC per il Master Plan 2014 - 2019 dell'Aeroporto di Firenze [ID_VIP: 2980].
- La documentazione prodotta da ENAC e Toscana Aeroporti in qualità di committente principale, contenente i chiarimenti e le integrazioni relative alla documentazione di VIA richiesta dal Ministero come indicato al punto precedente, presentata in data 04 settembre 2015.

CONSIDERATO che la documentazione delle integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale (SIA) dell'opera proposta è stata esaminata dalla competente Autorità del Comune di Poggio a Caiano.

VISTO che il Comune di Poggio a Caiano, con deliberazione della Giunta Comunale n. 28 del 20 marzo 2015 ha sottoscritto un protocollo di intesa per l'istituzione del "Comitato di Garanzia per l'impatto ambientale del nuovo aeroporto di Peretola" insieme ai Comuni di Firenze, Prato, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Calenzano, Lastra a Signa e Carmignano.

VISTO che il succitato protocollo prevede, tra gli strumenti di coordinamento, l'istituzione di un tavolo permanente interistituzionale di analisi e vigilanza sullo svolgimento delle procedure inerenti la valutazione, la progettazione e l'approvazione delle ipotesi progettuali relative al nuovo aeroporto di Firenze ed un "Gruppo di studio intercomunale" incaricato di valutare la documentazione delle integrazioni presentata dal proponente;

PRESO ATTO che il Gruppo di studio tecnico intercomunale ha redatto in data 13 ottobre 2015 uno specifico documento tecnico che è stato approvato dal succitato tavolo interistituzionale e pervenuto a questa

Amministrazione Comunale in data 14 ottobre 2015 (vedi documento in Allegato A che costituisce parte integrante di questa deliberazione);

PRESO ATTO del parere documentato dall'Autorità comunale competente, anche sulla base degli elementi emersi nel succitato documento redatto dal Gruppo di Studio Tecnico intercomunale, dal quale sono stati ricavati i punti e gli indirizzi oggetto delle nostre ulteriori osservazioni alle integrazioni (vedi documento in Allegato B che costituisce parte integrante di questa deliberazione);

VISTI:

- Il D.Lgs. 152 del 03/04/2006 "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;
- La Legge Regionale n. 10 del 12/02/2010 "Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), valutazione di impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza (VI) e s.m.i.;

TENUTO CONTO che:

- Il comma 2 parte 3 dell'articolo 5 ter dell'allegato 5 al PIT della Regione Toscana, prevede, tra le finalità generali dell'integrazione al PIT per la definizione del Parco agricolo della Piana e la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze, che il progetto apportasse espressamente un "*miglioramento della qualità della vita delle popolazioni insediate nell'ambito di influenza degli effetti aeroportuali, rispetto allo stato di fatto per quanto riguarda in particolare l'esposizione al rumore, l'inquinamento dell'aria, le condizioni di salute in generale*";
- Nello scenario a medio termine (2018) dello Studio SIA, viene invece evidenziato un peggioramento della qualità dell'aria, a parità di movimenti rispetto alla configurazione attuale, con un aumento degli impatti su tutte le altre matrici ambientali;

TENUTO CONTO che nei succitati documenti redatti dal Gruppo di Studio Tecnico intercomunale e dall'Autorità Comunale competente, dopo una premessa relativa all'attuale collocazione dell'aeroporto di Firenze, sono presenti i seguenti punti ed aspetti progettuali contenuti nelle integrazioni presentate dal proponente e che riguardano anche la città di Poggio a Caiano:

- Dati sul traffico aereo che fanno riferimento ad un valore stimato medio e non massimo;
- Definizione troppo sommaria delle rotte di atterraggio / decollo in quanto nelle controdeduzioni il proponente si è limitato a rimandare ai lavori della Commissione le valutazioni del caso;
- Mancanza di documentazione del SIA sulla modalità di utilizzo della pista (uso monodirezionale) in quanto non ci sono stime sugli atterraggi che, per motivi di emergenza, possono essere condotti nella direzione Firenze - Prato;
- Problemi di "Impatto acustico" per i quali è stato seguito un approccio a nostro parere non corretto;
- La Valutazione di Impatto Sanitario (VIA) non è stata approfondita come richiesto e quindi si conferma 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.
- Il progetto presentato, anche con le integrazioni, risulta "ambientalmente non compatibile" ed inoltre desta preoccupazione la futura gestione dei parchi progettati che lascia ai Comuni l'onere delle varie attività di gestione;
- La bonifica ambientale dovrà essere prevista su ogni area di pertinenza dell'attuale aeroporto che divenga, a qualsiasi titolo, di fruizione pubblica, con oneri a carico del proponente;
- La documentazione relativa alla gestione delle terre e delle rocce da scavo risulta carente in quanto, negli elaborati depositati, la stessa non è supportata da alcuna forma di caratterizzazione ambientale;
- In tema di assetto idraulico ed in particolare di "Interferenze col sistema idrico", il proponente non ha chiarito le modalità previste per la risoluzione delle incongruenze rilevate con le previsioni del PIT;
- Per quanto riguarda l'assetto del "reticolo idraulico" pur in presenza di nuovi elaborati nelle integrazioni, è necessario che il proponente conduca uno studio sull'intera area e produca una nuova planimetria di pericolosità idraulica di progetto;
- Il modello trasportistico allegato alla relazione tecnica del proponente nelle integrazioni, sottostima il carico complessivo del traffico indotto dal nuovo aeroporto ed inoltre il sistema di mobilità simulato è

basato su una serie di ipotesi (realizzazione della Prato – Mezzana – Perfetti Ricasoli, ampliamento della A11, etc..) che non dipendono dal proponente;

- L'analisi dei "Piani di rischio e aree di sorvolo prive di ostacolo" è stata rimandata ad una fase successiva e tale comportamento è opinabile considerato che le valutazioni sulle effettive condizioni di sicurezza dovrebbero costituire una premessa per inserire eventuali mitigazioni, anche di carattere ambientale;
- In tema di "Pianificazione Urbanistica" si prende atto che il proponente afferma in linea generale che gli aspetti di incoerenza con la pianificazione comunale e sovraordinata sono rimandati alla successiva fase di conformità urbanistica;
- La procedura di "Partecipazione pubblica" non si è svolta prima dell'inizio delle procedura di VIA, contrariamente quindi a quanto previsto dalla Legge della Regione Toscana;
- Le nuove specifiche tecniche, introdotte con la documentazione integrativa, risultano più gravose dal punto di vista ambientale per l'area del Comune di Poggio a Caiano ed i sorvoli previsti con tali rotte non tengono assolutamente conto della recente direttiva Unesco che pone sotto tutela tutta l'area vasta delle Ville Medicee toscane fra le quali Villa Ambra ubicata al centro del Comune di Poggio a Caiano;
- In merito al "Quadro economico" dell'opera si evidenzia una carenza sostanziale nella stima dei costi con incongruenze e mancanze che sottostimano e forniscono un quadro troppo approssimativo ed aleatorio di tutti gli interventi progettati.

CONSIDERATO che i succitati punti costituiscono elementi per formulare ulteriori osservazioni alle integrazioni al procedimento di VIA come previsto dal D.Lgs. 152 del 03/04/2006 "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

DATO ATTO che il presente atto non ha rilevanza contabile,

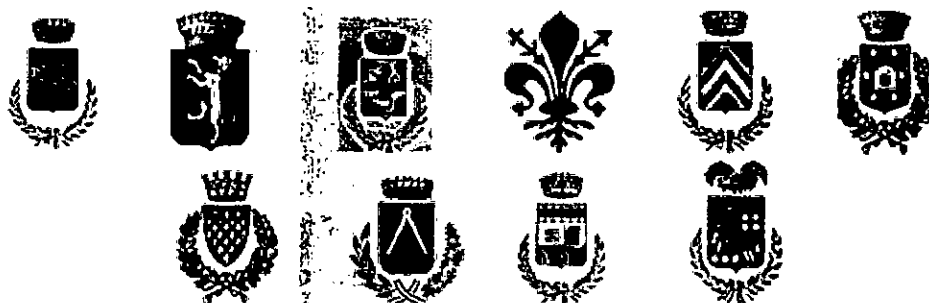
VISTO l'allegato parere favorevole reso in ordine alla regolarità tecnica del provvedimento ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 267/2000;

Con voti unanimi espressi in forma palese:

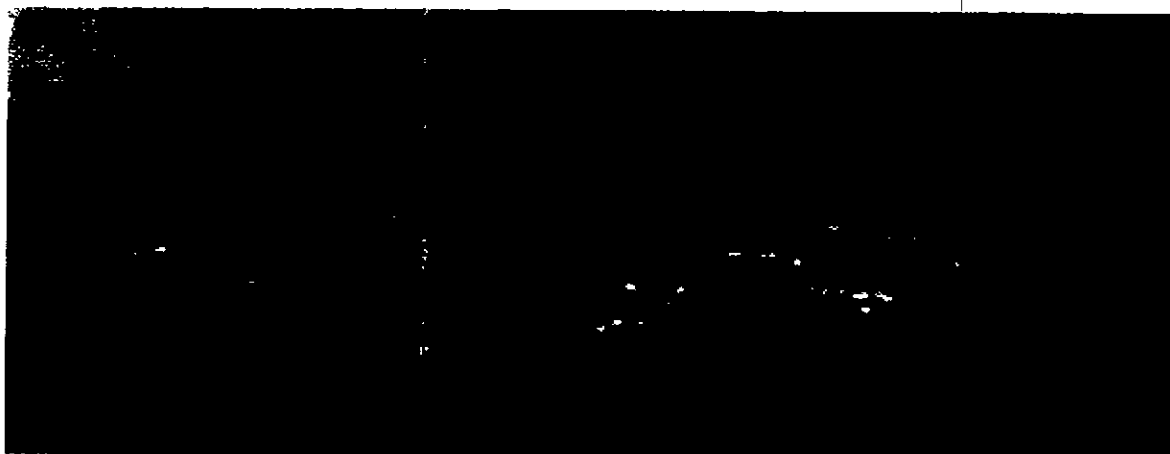
DELIBERA

1. Di prendere atto del documento predisposto dall'Autorità comunale competente come da "Allegato B" che risulta parte sostanziale ed integrante della presente deliberazione, anche in considerazione degli elementi emersi nel parere del Gruppo di Studio Tecnico intercomunale, che si allega anch'esso alla presente come "Allegato A", quale parte sostanziale ed integrante del presente atto;
2. Di procedere alla presentazione delle osservazioni alle integrazioni della VIA, contenute in dettaglio nei succitati documenti (vedi Allegato A ed Allegato B) trasmettendo copia della presente deliberazione e degli Allegati al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi del D.Lgs. 152 del 03/04/2006 "Norme in materia ambientale" e s.m.i., in forma elettronica, utilizzando la casella di posta elettronica certificata (PEC) seguente: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
3. Di confermare, sulla base degli elementi di criticità ambientale evidenziati, delle carenze documentali rilevate, delle non conformità individuate e delle mancate ottemperanze alle prescrizioni contenute nel PIT, già evidenziate nei succitati documenti, il parere contrario al progetto presentato da ENAC relativo all'Aeroporto di Firenze – Masterplan aeroportuale 2014-2019, anche in seguito alle integrazioni che sono state presentate da parte del proponente e quindi di riformulare il parere negativo di competenza in merito.
4. Di trasmettere per conoscenza, copia del presente atto e dei relativi Allegati tecnici, alla Regione Toscana ai sensi della Legge Regionale n. 46 del 2013.

----- La Giunta, ravvisati i motivi d'urgenza, delibera altresì a voti unanimi l'immediata eseguibilità del presente atto ai sensi dell'art. 134, comma 4 della Legge 267/00.



Gruppo di Studio tecnico Intercomunale del Comitato di Garanzia per l'impatto ambientale del nuovo aeroporto di Peretola, costituito ai sensi dell'art. 2 del protocollo d'intesa sottoscritto il 23/03/2015 dai Sindaci dei comuni di Firenze, Prato, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Galenzano, Lastra a Signa, Signa, Poggio a Caiano, Carmignano e Provincia di Prato.



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". VALUTAZIONI SULLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE IN SEGUITO ALLE INTEGRAZIONI PRESENTATE DAL PROPONENTE IN DATA 04/09/2015

Allegato A alla Deliberazione di Giunta Comunale n. 72 del 03/11/2015

PREMESSA

Il presente documento è finalizzato alla valutazione della documentazione presentata dal proponente relativamente alle richieste di integrazioni avanzate dal Ministero dell'Ambiente nello scorso Luglio 2015, nell'ambito del procedimento in oggetto. All'interno delle richieste della Commissione Ministeriale sono ricomprese anche le richieste della Regione Toscana (il cui parere conteneva in allegato anche il parere espresso dai singoli comuni che costituiscono il tavolo tecnico). Il documento è suddiviso in due parti oltre le conclusioni finali:

- 1) Analisi delle integrazioni presentate dal proponente;
- 2) Interventi di sostenibilità del sistema.

ANALISI DELLE INTEGRAZIONI PRESENTATE DAL PROPONENTE

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

Riferimenti controdeduzioni/integrazioni:

- Ministero dell'Ambiente ID 4.1.3;
- Regione Toscana C.1.b.1.

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 taxing" (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 $L_{va} \geq 50 \text{ db(A)}$. Essendo L_{va} un indicatore tipico del traffico aereo che trova la sua piena applicazione nell'intorno aeroportuale (ossia per valori sino a $L_{va} = 60 \text{ db(A)}$ vedi anche pag. 4 quarto caporigo della INT-AMB-04-REL-001), risulta opportuna la ripetizione della simulazione effettuata in termini di L_{eq} 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 areale dell'intorno aeroportuale ($L_{va} = 60 \text{ db(A)}$) estremamente contenuto. Visto che queste due procedure presentano apparentemente un minor impatto sulla popolazione in termini di rumore, si rende necessario che il proponente fornisca le dovute informazioni sulla reale applicabilità di tali procedure di decollo, con la stima della popolazione interessata. Si chiede 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, richiedendo prioritariamente il passaggio degli aeromobili a monte dell'autostrada A11 nella zona a forte caratterizzazione produttiva compresa tra la A11 e la Prato-Mezzana-Perfetti Ricasoli. In alternativa si chiede alla Regione di sostenere l'applicazione di procedure di decollo secondo il protocollo ICAO A e l'inserimento di una zona di divieto di volo a quote inferiori a 900 metri s.l.m sul territorio

comunale di Campi Bisenzio ad eccezione della porzione limitata dal confine comunale con Sesto Fiorentino sino al Viale Allende ed alla circonvallazione di Campi Bisenzio stesso.

Riferimenti controdeduzioni/integrazioni:

- Regione Toscana C.5.b;
- Comune di Calenzano (pag.160-163 doc.integrativa-relazione generale)
- Comune Poggio a Caiano (pag.86 doc.integrativa-relazione generale)
- Comune di Campi Bisenzio (pag. 95 doc.integrativa-relazione generale)

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 diminuite 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.

Riferimenti controdeduzioni/integrazioni:

- Ministero dell'Ambiente ID 4.4.2;
- Regione Toscana C.5.b.9;
- Università degli Studi (pag. 134 doc.integrativa-relazione generale)
- Comune di Calenzano (pag. 160 Riferimenti controdeduzioni/integrazioni)
- Comune di Campi Bisenzio (pag. 95 doc.integrativa-relazione generale)
- Comune Poggio a Caiano (pag.86 doc.integrativa-relazione generale)

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 la 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.

Riferimenti controdeduzioni/integrazioni:

- Comune di Calenzano (pag. 161 Riferimenti controdeduzioni/integrazioni);
- Comune di Campi Bisenzio (pag. 96 doc.integrativa-relazione generale);
- Comune Poggio a Caiano (pag. 87 doc.integrativa-relazione generale)

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'Osmanoro, 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.

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 Mollaia. 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 rimuova 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.

Riferimenti controdeduzioni/integrazioni:

- Università degli Studi (pag. 135 doc.integrativa-relazione generale)
- Comune di Calenzano (pag. 159 doc.integrativa-relazione generale);
- Comune di Campi Bisenzio (pag. 99 doc.integrativa-relazione generale);
- Comune Poggio a Caiano (pag.90 doc.integrativa-relazione generale).

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 è 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, oltreché 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.

Riferimenti controdeduzioni/integrazioni:

- Ministero dell'Ambiente ID: 4.1.5 – 4.1.11- 4.4.9;
- Comune di Calenzano (pag. 161-162 doc.integrativa-relazione generale);
- Comune di Campi Bisenzio (pag. 93 doc.integrativa-relazione generale);
- Comune Poggio a Caiano (pag.87 doc.integrativa-relazione generale)
- Comune Lastra a Signa (pag.105 doc.integrativa-relazione generale)

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 la 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.

Riferimenti controdeduzioni/integrazioni:

- Università degli Studi (pag. 135 doc.integrativa-relazione generale)
- Comune di Calenzano (pag. 164 doc.integrativa-relazione generale);
- Comune di Campi Bisenzio (pag. 99 doc.integrativa-relazione generale);
- Comune Poggio a Caiano (pag.90 doc.integrativa-relazione generale).

9 Pianificazione Urbanistica

Si prende atto che il proponente nell'elaborato INT-GEN-00-REL-01 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 incoerenza 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 ai strumenti urbanistici esistenti, si ritiene che la proposta progettuale sulla quale si è chiamato 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 presume 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 Partecipazione pubblica

Le leggi comunitarie, nazionali e regionali garantiscono la partecipazione dei cittadini ai processi decisionali che riguardano aspetti di pianificazione e progettazione del territorio che incidano sulla salute pubblica e sull'ambiente, in particolar modo sulle opere di maggior rilevanza. In particolare dalla Convenzione Aarhus del 25 giugno 1998 alla L.R.02 agosto 2013 n.46 "Norme sul dibattito pubblico regionale della partecipazione alle elaborazioni delle politiche regionali e locali", fissano che le grandi opere debbano essere sottoposte a processi partecipativi pubblici; in particolare l'art.8 comma 5 lettera d) della Legge regionale toscana, stabilisce che gli aeroporti di tipologia nazionale debbano essere sottoposti a "dibattito pubblico". Tale procedura deve svolgersi prima dell'inizio della procedura di VIA, su iniziativa del proponente, in quanto questa fase deve tener conto di quanto emerso dal dibattito pubblico.

Riferimenti controdeduzioni/integrazioni:

- Comune di Calenzano (pag. 159 doc.integrativa-relazione generale);
- Comune di Campi Bisenzio (pag. 98-100 doc.integrativa-relazione generale);
- Comune Poggio a Caiano (pag.89-91 doc.integrativa-relazione generale).
- Comune di Carmignano (pag. 166 doc.integrativa-relazione generale).

11 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.

INTERVENTI DI SOSTENIBILITA' 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'A1 Firenze-Pistoia;
- Lo svincolo autostradale terminale in uscita dall'A1;
- 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 sature, 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, dovrà essere non solo completata la Prato-Mezzana-Perfetti Ricasoli, ma 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.

CONCLUSIONI

In conclusione, valutate le integrazioni al Master Plan aeroportuale ed al SIA, il gruppo tecnico ritiene che la documentazione fornita contenga ancora lacune e criticità non risolte. In merito alla sostenibilità del sistema, preme evidenziare che gli interventi sopra descritti non devono essere intesi come opere mitigative e compensative, bensì divengono parte integrante e sostanziale dell'opera aeroportuale, contribuendo nel loro insieme a garantire la sostenibilità del sistema territoriale della Piana Fiorentina e dei Comuni limitrofi, oltre che garantire l'efficace ed efficiente gestione del nuovo sistema aeroportuale. Per esplicitare meglio tale concetto, si consideri, a titolo esemplificativo, il Fosso Reale. Appare evidente che tale canale interferisce nel suo percorso con la nuova pista; pertanto risulta indispensabile prevederne lo spostamento. In modo del tutto analogo devono essere considerati tutti gli interventi infrastrutturali proposti e la loro gestione, che sono finalizzati alla mitigazione dell'impatto atmosferico, tramite la fluidificazione del traffico veicolare e l'implementazione dei mezzi pubblici. Appare altresì fondamentale e strategico realizzare le infrastrutture al fine di mitigare l'impatto della fase di cantierizzazione in tutti gli aspetti di natura ambientale.

In definitiva il gruppo tecnico ritiene che la mancanza delle opere sopra descritte vanifichi i presupposti del progetto presentato da Enac-Toscana Aeroporti.



COMUNE DI POGGIO A CAIANO
PROVINCIA DI PRATO
UFFICIO SERVIZI TECNICI COMUNALI - VIA CANCELLIERI, 4 - 59016 - POGGIO A CAIANO

**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".**

OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE.

Allegato B alla Deliberazione di Giunta Comunale n. 72 del 03/11/2015



OSSERVAZIONI allo Studio di Impatto Ambientale del MasterPlan aeroportuale 2014-2029 dell'aeroporto di Firenze Peretola "Amerigo Vespucci" - nella procedura di VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE ai sensi dell'art.23 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.. - INTEGRAZIONI presentate.

1 PREMESSA

Il presente documento è finalizzato alla valutazione della documentazione presentata dal proponente relativamente alle richieste di integrazioni avanzate dal Ministero dell'Ambiente con specifica richiesta prot. DVA-2015 0019141 del 21 Luglio 2015, nell'ambito del procedimento di VIA. All'interno delle richieste della Commissione Ministeriale sono comprese anche le richieste della Regione Toscana, la cui relazione conteneva in allegato anche il parere espresso dai singoli comuni che costituiscono tuttora il tavolo tecnico di supporto al Comitato di garanzia dell'Aeroporto di Firenze ed il Parere n. 106 del Nucleo di Valutazione di Impatto Ambientale (NURV) della Regione Toscana, nella seduta del 23/06/2015 che ha fornito gli elementi per l'espressione del parere della Giunta Regionale al Ministero dell'Ambiente ai sensi dell'Art. 25 del D.Lgs. 152/2006 e dell'Art. 63 della L.R. 10/2010.

1.1 Introduzione sull'aeroporto di Firenze

L'aeroporto di Firenze era, fino dal **1984** gestito dalla SAF, progenitrice della società AdF, che fino a poco tempo fa era titolare della gestione totale dell'aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze in concessione dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con durata fino al 2042, e che rimodernò l'infrastruttura e portando la pista da 1.000 a 1.400 metri. Nel **2005/2006** a seguito di un intervento di consolidamento del piano d'atterraggio la pista fu allungata portandola agli attuali 1.750 metri.

Il 1° giugno 2015 dalla fusione di AdF – Aeroporto di Firenze S.p.A. (società di gestione dello scalo A. Vespucci di Firenze) e SAT – Società Aeroporto Toscano S.p.A. (società di gestione dello scalo G. Galilei di Pisa), si è costituita la Toscana Aeroporti S.p.A, che è la attuale società di gestione degli scali aeroportuali di Firenze e di Pisa.

La fusione tra le due società è di certo il passaggio fondamentale per la realizzazione di un unico sistema aeroportuale Toscano, in linea con quanto previsto dal Piano Nazionale Aeroportuale approvato dal Ministero dei Trasporti Italiano.



1.2 L'aeroporto strategico Pisa - Firenze

Gli aeroporti dell'area del Centro Nord hanno registrato nel 2011 un traffico di circa 13 milioni di passeggeri, concentrati prevalentemente nei tre scali di Bologna, Pisa e Firenze. In particolare Bologna e Firenze hanno registrato crescite più modeste mentre lo scalo di Pisa, con 4,5 milioni di passeggeri, ha avuto una crescita nel periodo tra le più rilevanti a livello nazionale.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria, l'apertura della linea AV/AC Bologna-Firenze, che ha completato la linea Milano-Roma permettendo di coprire in sole tre ore la distanza fra il capoluogo lombardo e la capitale, sta contribuendo a modificare le dinamiche degli spostamenti fra Nord e Sud.

La connessione con l'Alta Velocità ed i relativi tempi ridotti di collegamento dalla stazione ferroviaria di Bologna con il centro di Milano (1 ora) e di Firenze (37 min), hanno reso competitivo, soprattutto per il traffico europeo ed internazionale, lo scalo di Bologna rispetto all'aeroporto di Malpensa, di Bergamo e di Firenze Peretola, aggiornando con maggiore rilievo il ruolo dell'aeroporto nelle reti aeroportuale europea.

Analogamente, ci si auspica che anche l'Aeroporto di Pisa, facendo parte dell'Aeroporto strategico, possa essere collegato alla connessione con l'Alta Velocità.

Valutando il complesso dei due aeroporti, quale aeroporto strategico, si ritiene quindi che gli adeguamenti delle rispettive infrastrutture da sole possano non essere sufficienti, senza un adeguato sistema logistico di collegamento tra gli stessi due aeroporti.

Inoltre rimane fondamentale che l'enorme afflusso di potenziali fruitori previsto in conseguenza dell'ampliamento della struttura fiorentina, sia supportato dai necessari adeguamenti delle infrastrutture logistiche di tutta l'area della piana, da Prato / Poggio a Caiano / Pistoia, fino a Firenze.

Fondamentale rimane la contestualità della loro realizzazione all'ampliamento aeroportuale.

Condizione questa, necessaria per supportare le significative prospettive di crescita della nuova struttura aeroportuale.



COMUNE DI POGGIO A CAIANO

PROVINCIA DI PRATO

UFFICIO SERVIZI TECNICI COMUNALI - VIA CANCELLIERI, 4 - 59016 - POGGIO A CAIANO

2 LE OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI FORMULATE DAL PROPONENTE IN RISPOSTA ALLE PRECEDENTI RICHIESTE TRASMESSE DAL COMUNE DI POGGIO A CAIANO.

Con riferimento alle precedenti osservazioni del Comune di Poggio a Caiano di cui alla Delibera di Giunta Comunale dello stesso comune, n.51/2015, si prende atto che le stesse sono state valutate nelle controdeduzioni, tuttavia queste non risultano esaustive delle questioni sollevate.

A tal proposito si elenca brevemente quanto già precedentemente sottolineato solo per alcune di esse :

- L'opportunità di valutare se dal punto di vista meteorologico / ambientale (vento e recenti eventi meteo) sia opportuno "girare" la pista; (Osservazione 1 – Poggio a Caiano);
- La valutazione se le opere proposte sono considerate dal proponente, ma anche dai valutatori, come "realizzazione di nuovo aeroporto" o se l'intervento nel suo insieme è considerato "ampliamento di quello esistente" e se sono previste nuove opere di collegamento tra i due aeroporti (Osservazione 2).
- Valutazione di tutte le alternative al progetto proposto, ivi compresa l'opzione zero, il potenziamento delle infrastrutture di collegamento viario, anche verso Prato/Poggio/Carmignano ed eventuali previsioni di caratterizzazioni e successive bonifiche per le aree di intervento e/o dismissione, comunque valutazioni sul disinquinamento della falda (Osservazione 3).
- La compatibilità della presentazione della proposta di VIA da parte di ENAC (Osservazione 4).
- Considerato che la pista è di 2400 e non 2000 ml., rinnovazione e riformulazione del giudizio di compatibilità ambientale in sede di V.A.S. per l'incidenza sul PIT e sul nuovo piano Paesaggistico (Osservazione 5).
- La valutazione sulle prescrizioni del documento DVA-Dec-2003-676, relativamente all'attuale VIA e la motivazione di eventuali scelte che possano disattendere le stesse prescrizioni. (Osservazione 6).
- Gli aspetti connessi alla gestione e manutenzione delle opere realizzate in attuazione del Parco della Piana. (che non possono essere inserite come ulteriori compensazioni all'opera aeroportuale) e la presa in considerazione della fascia di rispetto Unesco relativa alla villa Medicea di Poggio a Caiano. (Osservazione 7).
- Gli approfondimenti sullo studio idraulico dell'area vasta di intervento, ad una scala più ampia, in modo tale da prevedere interventi di sistemazione adeguamento e manutenzione di tutto il sistema di drenaggio della Piana Fiorentina, tenendo conto



COMUNE DI POGGIO A CAIANO
PROVINCIA DI PRATO
UFFICIO SERVIZI TECNICI COMUNALI - VIA CANCELLIERI, 4 - 59016 - POGGIO A CAIANO

- anche del nuovo PGRA adottato e in fase di approvazione a dicembre 2015.
- Lo sviluppo di un approfondimento dello studio trasportistico al fine di determinare nuove soluzioni che integrino la viabilità e superino le interferenze che si verrebbero a creare con la saturazione della viabilità intorno all'aeroporto (Osservazione 13 – 14 e 15).
 - Tenere in considerazione massima gli effetti cumulativi delle cantierizzazioni sovrapposte, considerando che tutte le infrastrutture dovrebbero essere realizzate contestualmente, se non prima dell'ampliamento aeroportuale (Osservazione 16).
 - Esaminare ulteriori possibili scenari relativi alle rotte, acquisendo, preferibilmente già in questa fase, le decisioni della Commissione aeroportuale per individuare con certezza le rotte antirumore, (considerando che se non è un nuovo aeroporto, la commissione dovrebbe essere già insediata in questa fase) per definire la zonizzazione acustica e valutare il reale impatto sulle matrici ambientali. Valutare fra gli scenari, anche previsioni di utilizzo (Osservazione 20-21).

Gli ulteriori elementi di osservazione alle integrazioni formulate dal proponente, sono contenute nel documento "Allegato A" predisposto dal Gruppo di Studio tecnico Intercomunale del Comitato di Garanzia per l'impatto ambientale del nuovo Aeroporto di Firenze - Peretola, costituito ai sensi dell'art. 2 del protocollo d'intesa sottoscritto il 23/03/2015 dai Sindaci de Comuni di Firenze, Prato, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Calenzano, Lastra a Signa, Signa, Poggio a Caiano, Carmignano e Provincia di Prato.



3 CONSIDERAZIONI GENERALI.

In questo capitolo sono illustrate alcune considerazioni generali in riferimento alle situazioni critiche che si evidenziano anche dopo la presentazione delle integrazioni predisposte dal proponente:

3.1 Le Ville Medicee, patrimonio mondiale UNESCO dell'umanità

Dalla presa visione della documentazione prodotta a seguito della richiesta di integrazioni da parte del Ministero (ridondante solo nella quantità), si rileva in particolare che la situazione per l'area di Poggio a Caiano, a seguito delle nuove specifiche tecniche, introdotte con la documentazione integrativa, risulterebbe ancora più gravosa dal punto di vista ambientale, poiché la dichiarazione espressa, non presente nella documentazione precedente, relativa alle rotte dei sorvoli, che interessano l'area di Poggio a Caiano, passerebbero a gravare per più del 65% sull'area comunale.

Si sottolinea che tali sorvoli non terrebbero assolutamente conto della recente direttiva Unesco che pone sotto tutela tutta l'area vasta delle Ville Medicee toscane. Nel nostro specifico caso si tratta dell'area della Villa Medicea Ambra di Poggio a Caiano, quale area soggetta alla tutela massima del patrimonio mondiale dell'umanità, da parte dell'Unesco.

A tal proposito si richiama anche lo specifico esposto denunciato all'Unesco nel gennaio 2015, reperibile nel documento DVA-00_2015-0024704.

Va considerato che la stessa Unesco individua un'area specifica e delimitata in apposita cartografia, a tutela del patrimonio individuato, caratterizzata da una fascia tampone (Buffer zone - vedi Figura 1), che nel nostro caso individua un'ampia porzione di territorio del Comune di Poggio a Caiano. Sulla cartografia l'area rappresentata bidimensionalmente, comporta una tutela massima, che va valutata, indubbiamente anche sull'asse verticale e pertanto ad una certa distanza in altezza dal suolo sottostante.

Pertanto si ritiene opportuno, nell'individuare le rotte, che queste evitino di sorvolare tale area. Per analogia, le stesse considerazioni andrebbero considerate per tutte le aree Unesco presenti nell'ambito più ampio dell'intervento di ampliamento dell'aeroporto.

Si ritiene che tali valutazioni non siano state prese nella giusta considerazione nella documentazione prodotta con le integrazioni.

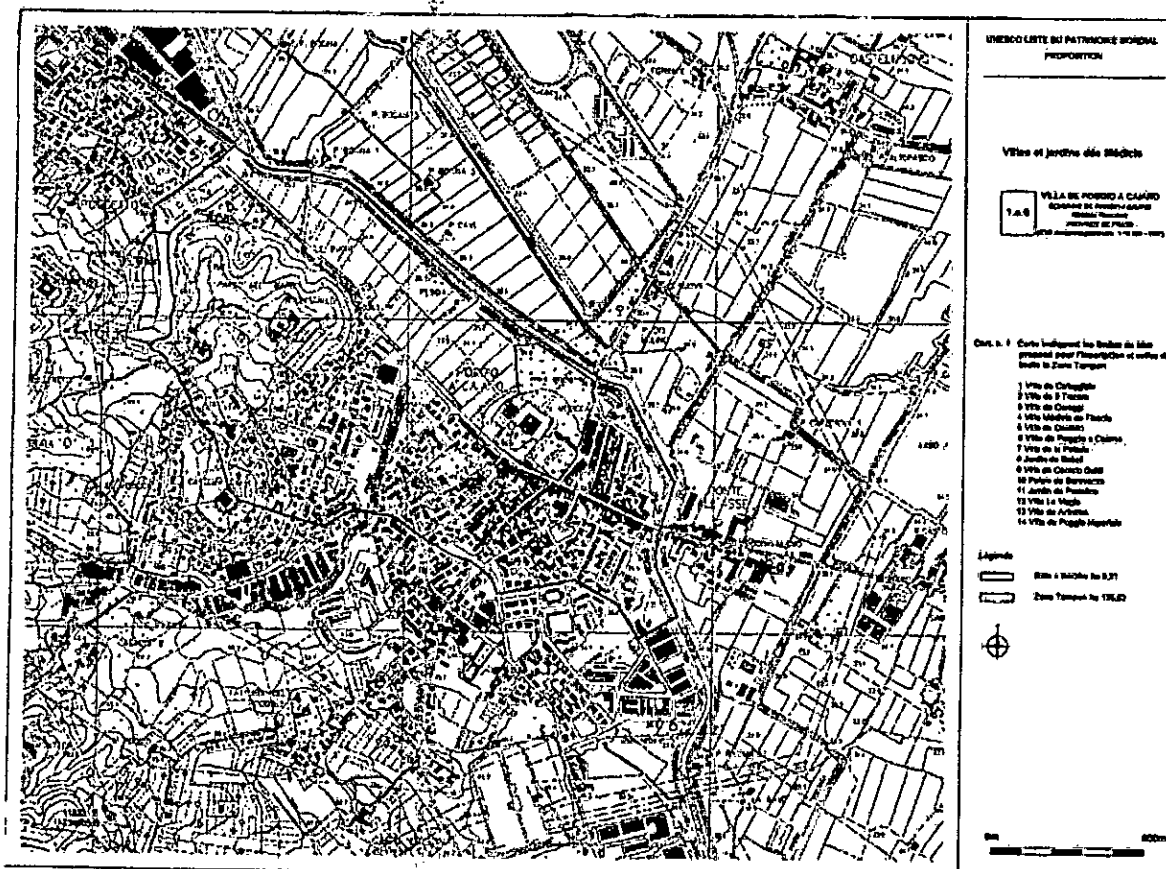


Figura 1 - L'area della "buffer-zone" intorno alla Villa Medicea di Poggio a Caiano, patrimonio UNESCO dell'Umanità



4 ASPETTI IDRAULICI E NUOVO PGRA

In attesa della prossima approvazione (22 dicembre 2015) del nuovo Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA) dei bacini dell'Arno, Toscana Nord, toscana Costa e Ombrone, si ritiene necessario verificare l'impatto delle opere dirette ed indirette da realizzarsi per la nuova struttura aeroportuale, in coerenza con tale importante strumento di pianificazione e gestione. Ricordando che lo stesso deriva dall'applicazione di norme comunitarie, in particolare la Direttiva Alluvioni 2007/60.

Si richiama quanto già illustrato nelle nostre precedenti osservazioni alla VIA in merito agli aspetti idraulici.

5 IL SISTEMA DELLA MOBILITA'

Il quadro conoscitivo legato allo Studio di Impatto Ambientale risulta essere focalizzato sullo sviluppo delle strutture aeroportuali, ma è privo di una analisi più ampia del sistema della mobilità in cui lo stesso progetto viene a inserirsi.

Per l'area della piana pratese, verso Pistoia, che ricomprende le aree di Poggio a Caiano e Carmignano, si ritiene indispensabile che venga potenziata e integrata la previsione di sviluppo della tramvia per quanto riguarda la nuova linea di collegamento da Firenze a Campi Bisenzio che deve essere prolungata verso la zona di "Indicatore - Sant'Angelo a Lecore" in modo da poter raccogliere tutte le utenze dei Comuni Medicei (Poggio a Caiano e Carmignano).

Altro aspetto da valutare è l'utilizzo della attuale linea ferroviaria Firenze - Signa - Pisa, anche verso tali aree, anche per consentire la connessione con la stazione di Carmignano, prossima all'abitato di Poggio a Caiano, in località Comeana.

Si ritiene infatti che il nuovo sistema aeroportuale potrà essere efficiente solo se affiancato da un sistema di trasporto pubblico coerente ed efficiente, che possa offrire una valida alternativa all'uso del mezzo privato.



RIEPILOGO

1	PREMESSA.....	2
1.1	Introduzione sull'aeroporto di Firenze.....	2
1.2	L'aeroporto strategico Pisa - Firenze.....	3
2	LE OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI FORMULATE DAL PROPONENTE IN RISPOSTA ALLE PRECEDENTI RICHIESTE TRASMESSE DAL COMUNE DI POGGIO A CAIANO.....	4
3	CONSIDERAZIONI GENERALI.....	6
3.1	Le Ville Medicee, patrimonio mondiale UNESCO dell'umanità	6
4	ASPETTI IDRAULICI E NUOVO PGRA.....	8
5	IL SISTEMA DELLA MOBILITA'	8