



GIOVANNELLI & ASSOCIATI

AVV. MAURO GIOVANNELLI  
AVV. GUIDO GIOVANNELLI  
AVV. ILARIA CASTELLANI  
AVV. LEONARDO MASI  
AVV. MATTEO CECCONI  
AVV. FRANCESCA BEVILACQUA  
AVV. DANIELE BRACCINI  
PROF. AVV. JUNYI BAI  
Professore a contratto di Diritto Commerciale Cinese  
Università degli Studi Internazionali di Roma

AVV. NICCOLO' PECCHIOLI  
AVV. FRANCESCO FARRI  
AVV. VIERI GAMBASSI  
AVV. CECILIA LORENZONI  
AVV. MARTINA GENTILE  
AVV. ALESSANDRO PAOLACCI  
AVV. GIOVANNI LIBERATI

DOTT. ARIANNA CANGI  
DOTT. LUCA GIAGNONI  
DOTT. ANTONIO LONETTI

59100 PRATO  
Viale della Repubblica, 245  
tel. +39 0574 575878 - fax +39 0574 575869

50123 FIRENZE  
Corso Italia, 2  
tel. +39 055 2741031 - fax +39 055 292303

20121 MILANO  
Foro Buonaparte, 20  
tel. +39 02 89950208 - fax +39 02 89950210



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

E.prol DVA - 2015 - 0027635 del 04/11/2015

avvocati@studiogiovannelli.it

www.studiogiovannelli.it



Prato, 3 novembre 2015

Spett.le

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO  
E DEL MARE  
DIREZIONE GENERALE PER  
LE VALUTAZIONI AMBIENTALI  
DIVISIONE SISTEMI DI  
VALUTAZIONE AMBIENTALE  
00147 - ROMA



Lettera via pec all'indirizzo: [DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)

OGGETTO: PROGETTO "AEROPORTO DI FIRENZE - MASTER PLAN AEROPORTUALE  
2014-2029". OSSERVAZIONI EX ART. 24 COMMA 9 BIS DEL D.LGS.  
152/2006 A SEGUITO DELLA PRESENTAZIONE DELLA DOCUMENTAZIONE  
INTEGRATIVA DEL 4.9.2015.



Formuliamo la presente in nome e per conto della società **SLOW LIFE REAL ESTATE S.R.L.** (P.IVA: 00444670483), con sede in Firenze, Via P. Toselli n. 73, in persona dell'Amministratore Unico, Sig. Florentin Döring, il quale unitamente a noi la sottoscrive per farne propri i contenuti e presentare al Ministero dell'Ambiente e per la Tutela del Territorio e del Mare le seguenti

### OSSERVAZIONI

ai sensi dell'articolo 24, comma 9 bis, del D.Lgs. n. 152/2006 in merito alla procedura di valutazione di impatto ambientale sul progetto "Aeroporto di Firenze – Master Plan aeroportuale 2014-2029" in riferimento all'integrazione documentale presentata in data 3.9.2015 sul medesimo progetto.

In data 24.3.2015 è stato avviato il procedimento integrativo per la Valutazione di Impatto Ambientale del progetto "Aeroporto di Firenze – Master Plan aeroportuale 2014-2029".

A fronte di tale istanza, ai sensi dell'articolo 24, comma 4, del D.Lgs. n. 152/2006, gli scriventi hanno presentato le proprie osservazioni protocollate, in data 25.5.2015, al codice DVA-2015-0013878.

Riepilogando brevemente quanto già esposto in sede di presentazione delle osservazioni predette, si rammenta che la società Slow Life Real Estate S.r.l. ha realizzato, nel Comune di Campi Bisenzio, nelle vicinanze di Villa Montalvo, del relativo parco, nonché dello svincolo autostradale "Prato Est" della A1/A11, il grande centro ricreativo "Asmana Wellness World" (centro benessere e spa), progetto che ha comportato un investimento di circa 26 milioni di euro e che ha dato vita ad uno dei più importanti centri benessere dell'Europa, con previsto sviluppo (espansione centro benessere e realizzazione di una struttura alberghiera) già contemplato nel Piano Attuativo approvato dal Comune di Campi Bisenzio con investimenti per ulteriori 50 milioni di euro.

Tale previsione di sviluppo risulterebbe preclusa dalla realizzazione dell'aeroporto in quanto ricadrebbe in fascia di rispetto aeroportuale.



L'attività aperta al pubblico durante lo scorso mese di giugno, sta già riscuotendo un notevole successo, ha creato un centinaio di nuovi posti di lavoro e, secondo le stime effettuate sui risultati conseguiti nei primi mesi di operatività, si prevede che accoglierà circa trecentomila ospiti l'anno.

Tuttavia, la società realizzatrice si trova, oggi, a dover fronteggiare le gravissime ripercussioni che l'eventuale realizzazione delle opere di riqualificazione dell'aeroporto Vespucci di Firenze, comporterà sulla propria attività; problematiche che, all'epoca del rilascio dei provvedimenti autorizzativi da parte del Comune di Campi Bisenzio (avvenuto con l'approvazione del "Piano di Massima Unitario" di cui alla delibera del Consiglio comunale n. 121 del 24.7.2010), ovviamente non erano state neppure ipotizzate.

**Il centro benessere in questione, infatti, ricade in una delle zone del territorio del Comune di Campi Bisenzio che sarà maggiormente interessata dal passaggio degli aeromobili, sia in fase di decollo che di atterraggio, che transiteranno dal nuovo scalo di Firenze, ad esercizio unidirezionale, sulla direttrice di linea che passerà in corrispondenza del territorio del Comune di Prato.**

Al fine di comprendere il fortissimo impatto (in termini esclusivamente negativi) che l'esercizio del nuovo scalo di Firenze avrà sul centro benessere "Asmana Wellness World", di proprietà della società scrivente, è opportuno sottolineare che l'elemento strutturale caratteristico e di maggior pregio della "spa" in questione è costituito dalla vasta area esterna, non coperta, organizzata in un'ampia piscina, centinaia di postazioni per lettini solari che, secondo le simulazioni di volo effettuate, saranno sorvolate dagli aeromobili ad una quota ricompresa tra soli 210 - 140 metri di altezza (!).

In considerazione di ciò, con le osservazioni sopra richiamate, la società Slow Life Real Estate S.r.l. ha rappresentato al Ministero dell'Ambiente, chiamato a valutare la sostenibilità ambientale della nuova infrastruttura, i numerosi profili d'incompatibilità della medesima con il territorio e con tutte le opere già esistenti in questa zona - densamente urbanizzata e antropizzata - tra le quali, appunto, anche il predetto grande centro benessere.



In particolare, la Società ha evidenziato la non corrispondenza tra l'oggetto della VAS, effettuata dalla Regione Toscana in sede di approvazione della variante al Piano di Indirizzo Territoriale, e lo Studio di Impatto Ambientale oggetto della VIA.

Tale difformità non deve essere sottovalutata, dal momento che, mentre la Regione Toscana ha valutato e accertato la compatibilità dell'opera in questione con il territorio della Piana Fiorentina, sulla base di un progetto di sviluppo, che prevede una lunghezza della nuova pista di atterraggio non superiore a 2.000 metri lineari (cfr. allegato A5 della predetta variante al PIT), tutto lo Studio di Impatto Ambientale presentato da ENAC si fonda su una pista di lunghezza pari, invece, a 2.400 metri lineari.

Con le precedenti osservazioni, la scrivente ha altresì messo in luce l'illegittimità del procedimento di VIA, in quanto avviato da ENAC, anziché da Toscana Aeroporti, effettivo proponente dell'opera, nonché l'impatto ambientale, in termini di inquinamento acustico e atmosferico, che deriverebbe dalla realizzazione del nuovo aeroporto.

**I notevoli profili di criticità, nonché le gravissime carenze istruttorie che caratterizzano lo Studio di Impatto Ambientale e tutti i documenti elaborati a corredo del progetto presentato da Toscana Aeroporti (ex A.d.F. S.p.a.), peraltro, non convincevano neppure lo stesso Ministero dell'Ambiente, il quale si vedeva costretto a richiedere al Proponente tutta una serie di chiarimenti circa l'impatto che il nuovo aeroporto avrebbe prodotto sull'ambiente circostante.**

In particolare, come si evince dal provvedimento della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto Ambientale VIA/VAS recepito dal Ministero, **l'insufficienza, l'inadeguatezza e l'inattendibilità del S.I.A.**, presentato unitamente all'istanza di avvio del procedimento di VIA, **ha investito tutti i fondamentali profili di realizzazione dell'opera:**

- a) il "Quadro di riferimento", nel quale il proponente ha ommesso di includere e considerare tutte le infrastrutture e opere già realizzate, nonché quelle in fase di



realizzazione, che interessano l'area del territorio e la popolazione coinvolta nella costruzione del nuovo scalo aeroportuale;

- b) la componente atmosferica;
- c) la componente idrica;
- d) la componente "vegetazione, flora e fauna";
- e) la componente "rumore e vibrazioni".

Il Ministero, dunque, con comunicazione prot. DVA-2015-19141 del 21.7.2015, in recepimento dell'istanza a sua volta formulata dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto Ambientale VIA/VAS, sollecitava il Proponente a depositare, agli atti, documentazione integrativa di approfondimento dello Studio di Impatto Ambientale.

In risposta alla predetta richiesta, la società Toscana Aeroporti S.p.a. (ex A.d.F.), in data 3.9.2015, presentava ulteriori elaborati a sostegno della fattibilità della nuova infrastruttura.

Dalla data di pubblicazione del relativo avviso, ai sensi dell'art. 24, comma 9 bis, D.Lgs. 152/2006, è iniziato a decorrere il termine di 60 giorni per la presentazione delle osservazioni.

Pertanto, analogamente a quanto effettuato in sede di presentazione delle osservazioni al progetto originario, la società Slow Life Real Estate S.r.l., nella sua qualità di soggetto direttamente interessato e coinvolto dagli effetti territoriali e ambientali che saranno prodotti dalla costruzione e dall'esercizio della nuova infrastruttura, *ut supra* rappresentata, formula le seguenti osservazioni:

#### **1. INQUINAMENTO ATMOSFERICO.**

**L'inadeguatezza delle indagini** effettuate dalla società Toscana Aeroporti S.p.a. in riferimento **all'impatto che la riqualificazione dell'aeroporto di Firenze avrà sulla qualità dell'aria e sul livello di inquinamento atmosferico** della Piana Fiorentina costituisce **uno dei punti più critici (e allarmanti) del progetto.**



In questi termini si è espressa la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS nel provvedimento prot. IVA-2015-2444 del 17.7.2015 di richiesta di integrazione documentale, nella quale sono emerse tutte le gravissime carenze istruttorie sotto i profili peraltro già evidenziati dalla Slow Life Real Estate S.r.l. nelle precedenti osservazioni:

- 1) il mancato esame dell'interazione e correlazione della nuova opera con quella di progettazione della terza corsia del tratto Firenze – Pistoia dell'autostrada A11;
- 2) l'omessa valutazione delle interazioni delle emissioni prodotte dall'esercizio del nuovo aeroporto con il realizzando Termovalorizzatore della Località "Case Passerini" (cfr. pag. 2 provvedimento di richiesta integrazione documentale prot. 2444/2015).

Non solo.

La richiesta d'integrazione della Commissione Tecnica del Ministero ha evidenziato **altre significative carenze delle indagini ambientali svolte dal Proponente, che si sono dimostrate palesemente insufficienti, inadeguate ed inattendibili.**

Il primo significativo dato emerge dalla constatazione che, incomprensibilmente, il Proponente ha effettuato uno studio delle componenti dell'aria limitate al solo anno 2010, anziché provvedere a compiere (come da prassi per queste tipologie di indagini) un'analisi corrispondente ad un arco temporale di almeno 30 anni.

In secondo luogo, il Ministero ha constatato che il Proponente ha omesso di considerare anche gli agenti inquinanti che non hanno un limite prestabilito da norme di legge ma che comunque, come è ovvio anche per i non esperti della materia, concorrono a determinare la qualità dell'aria.

In terzo luogo, è emerso che il progetto sulle emissioni in atmosfera è stato redatto sulla base dello "scenario di utilizzazione media" previsto dal Masterplan e non già - come era dovuto - dello scenario di traffico aeroportuale "a pieno regime", l'unico che consente di valutare il reale impatto che la nuova opera avrà sul territorio, sull'ambiente e soprattutto sulla salute dei cittadini.



A seguito di queste preoccupanti considerazioni, il Proponente ha presentato ulteriori elaborati, depositati in data 3.9.2015, dalla cui analisi emerge la **persistente inadeguatezza dello studio**, nonché delle misure che si intendono adottare per far fronte all'inevitabile peggioramento della qualità dell'aria che si produrrà per effetto dell'esercizio del nuovo aeroporto.

Il territorio del Comune di Campi Bisenzio, come evidenziato nelle precedenti osservazioni, è una zona che già versa in una situazione d'inquinamento atmosferico più che critica, definita testualmente come "zona di risanamento in cui deve trovare applicazione un piano di riduzione delle emissioni" nei documenti relativi alla VAS della variante al PIT, di localizzazione del nuovo aeroporto, approvata dalla Regione Toscana (Delibera Consiglio regionale n. 61/2014).

Contrariamente all'espressa esigenza di contenere i livelli di inquinamento, le emissioni che deriveranno dall'attività della nuova infrastruttura, negli scenari previsti al 2018 e al 2029, saranno **notevolmente superiori rispetto a quelle attuali**.

Nonostante la richiesta di chiarimenti avanzata da parte del Ministero dell'Ambiente, il Proponente **non ha affatto risolto il problema dell'incoerenza del progetto** presentato rispetto alle norme statali (d.lgs. n. 155/2010) e del Piano Regionale di Risanamento e Mantenimento della qualità dell'aria (PRRM), derivante dalla **mancata indicazione di opere di compensazione adeguate a fronteggiare l'incremento delle emissioni che conseguirà all'ampliamento dell'aeroporto di Firenze**.

All'uopo si sarebbero dovute predisporre delle soluzioni idonee se non a migliorare, quantomeno a preservare la qualità dell'aria, trattandosi, come ricordato, di zona classificata "di risanamento".

Le predette misure, peraltro, avrebbero dovuto riguardare non solo gli inquinanti PM10, NO2 e O3, ma anche quegli inquinanti che non hanno un obiettivo ambientale di legge.

Il Proponente, invece, si è limitato a prospettare opere di compensazione, o meglio a riproporre quelle già prospettate nel progetto originario, che **non risultano assolutamente adeguate allo scopo**.



Anzitutto, la previsione della piantumazione di essenze vegetali nelle zone limitrofe all'aeroporto, che il Proponente pone come soluzione principale al problema dell'aumento delle emissioni inquinanti, è inficiata dai seguenti aspetti critici:

- a) **inadeguatezza**: la misura di compensazione progettata potrebbe, nella più ottimistica delle previsioni, compensare solo e soltanto l'impatto delle emissioni di CO<sub>2</sub>, senza tuttavia produrre alcun effetto sulle emissioni inquinanti, dal momento che le piante hanno capacità di assorbire la sola anidride carbonica;
- b) **indeterminatezza**: riguardo la capacità di assorbimento degli elementi vegetali, il Proponente ha totalmente ommesso di quantificarla, con conseguente impossibilità per il Ministero di valutare la reale efficacia della principale misura di compensazione;
- c) **incompatibilità**: la piantumazione di alberi nelle zone limitrofe alle aree aeroportuali costituisce un elemento di rischio per la sicurezza dei voli [(cfr. Anex n. 14 ICAO, Capitolo 9.4 e Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, Cap. 5 ("*Rischio da impatto con volatili*"), Cap. 4, par. 12 ("*Pericoli per la navigazione aerea*"), e relativo materiale interpretativo contenuto nella Circolare Enac APT-01B)] ed anche una soluzione difficilmente attuabile e conservabile, come dimostrano le funeste sorti che ha subito il parco realizzato in prossimità dello scalo di Malpensa 2000.

Anche il riferimento all'accennata possibilità di utilizzare una linea di teleriscaldamento che sfrutti il calore prodotto dal progettato Termovalorizzatore, rappresenta soltanto una soluzione incerta, oltre che sotto il profilo dell'efficacia, ancor prima di quello della sua fattibilità, dal momento che la realizzazione di detto sistema di teleriscaldamento viene evocato, ma non risulta che sia previsto nel relativo progetto.

Le misure di compensazione delle emissioni nocive sono state dunque pensate e valutate come **mere ipotesi su altre ipotesi** la cui realizzazione è assolutamente incerta.



**Ne consegue che tali misure di compensazione non possono essere assunte, per la loro indeterminatezza, come elementi a dimostrazione della compatibilità ambientale del nuovo aeroporto.**

Nella propria richiesta di integrazione istruttoria, inoltre, il Ministero dell'Ambiente ha espressamente sottolineato che dalle simulazioni delle attività da cantiere effettuate dal Proponente sono emersi livelli di concentrazione di inquinanti non trascurabili.

Tuttavia, anche nell'ulteriore campagna di misure, eseguita durante l'agosto 2015, si è riscontrato, in riferimento ai livelli di PM10 e di PM2.5, il superamento degli *standard* di qualità dell'aria.

A ciò si aggiunga poi che in ogni caso, la campagna di monitoraggio effettuata dal Proponente - e riportata nel documento INT-AMB-01-SCD-001 - ha riguardato un **periodo di tempo troppo ristretto per poter essere considerata rappresentativa della condizioni ante operam.**

La zona di interesse del progetto, come già ribadito in più occasioni, è **zona di risanamento per la qualità dell'aria.** Ogni rilevazione, come sostenuto proprio dallo stesso Ministero dell'Ambiente, dovrebbe, pertanto, essere fatta garantendo che la durata dei monitoraggi consenta la raccolta di dati rappresentativi dell'intero anno, e non solo di periodi di tempo circoscritti, nella specie un mese.

Inoltre, il punto di misurazione dovrebbe essere scelto come rappresentativo dell'area e per quanto tecnicamente possibile, andrebbe mantenuto anche per il monitoraggio del corso dell'opera e del *post operam.*

Non solo, dunque, il livello di approfondimento del SIA sulla componente di inquinamento atmosferico manifestava gravi carenze, ma quest'ultime neppure sono state colmate per mezzo delle integrazioni presentate da Toscana Aeroporti (ex A.d.F. S.p.a.) in data 3.9.2015.

## **2. INQUINAMENTO ACUSTICO.**



Pure la fondamentale valutazione sull'inquinamento acustico derivante dalla nuova pista è risultato essere stato superficialmente e inadeguatamente affrontato nello Studio di Impatto Ambientale.

Nel provvedimento di richiesta di integrazione della Commissione Tecnica, infatti, si legge che il Proponente ha omesso di esaminare tutti i seguenti profili:

- lo scenario di entrata in esercizio del nuovo scalo (cd. "scenario 2018");
- lo scenario di massimo sviluppo (cd. "scenario 2029");
- la diversa quantità di popolazione esposta nei due scenari 2018 e 2029 in considerazione dell'aumento demografico;
- la valutazione delle procedure antirumore;
- le metodologie dei calcoli effettuati per la verifica dell'inquinamento acustico;
- l'inquinamento acustico prodotto dal traffico veicolare indotto dall'aeroporto stesso;
- la valutazione dell'ipotesi di utilizzo bidirezionale della pista.

Sotto quest'ultimo profilo si riscontra come **anche la documentazione integrativa non risponda affatto alle richieste avanzate dalla Commissione Tecnica del Ministero.**

Nonostante l'espressa indicazione di quest'ultima, di "*valutare altri possibili utilizzi della pista (ipotesi sull'uso bidirezionale della pista / diversa distribuzione dei decolli)*" cfr. pag. 10-11 paragrafo 4.4.2. provvedimento 2444/2015 – nell'allegato "*Rumore: relazione integrativa*" (INT-AMB-04-REL-001), pag. 3, paragrafo 2, il Proponente insiste nel riconfermare di aver effettuato l'istruttoria sulla base dell'"*utilizzo della pista [...] esclusivamente monodirezionale in quanto non si prevedono diversi impieghi della stessa, in particolare non si prevede il sorvolo della città di Firenze se non in casi di emergenza aventi incidenza percentuale assolutamente trascurabile*".

**In realtà, la pista non potrà mai essere utilizzata in modo esclusivamente monodirezionale per un duplice ordine di ragioni.**

In primo luogo, perché dalla soluzione progettuale del nuovo aeroporto, non risulta la **previsione di una pista di rullaggio.**

Gli aerei non possono sempre decollare e atterrare tutti nella stessa direzione e ciò non potrà accadere, *a fortiori* in una scalo come quello che Toscana Aeroporti si propone di



edificare, nel quale si auspica di veder aumentare il numero di voli, con proporzionale aumento dei velivoli in transito. L'impossibilità di garantire, nella approvata soluzione progettuale, l'utilizzo monodirezionale dell'aerodromo è evidente anche ai soggetti non esperti della materia specifica.

Per poter permettere agli aeromobili di atterrare e decollare tutti nella medesima direzione, infatti, occorrerebbe necessariamente **dirigere il traffico aereo a fasi alternate**, per mezzo di manovre che presuppongono l'esistenza di una pista parallela a quella di decollo e atterraggio, cioè appunto della cosiddetta **pista di rullaggio**, adibita alle manovre e alla sosta dei velivoli in attesa di decollo.

L'impossibilità dell'utilizzo monodirezionale della pista deriva, poi e soprattutto, dalla **mancata considerazione dell'azione dei venti** sulle modalità di atterraggio dei velivoli.

Sul punto si rammenta che, **in aeronautica, il concetto di "pista monodirezionale" è sconosciuto**, poiché appunto gli agenti atmosferici che dettano le condizioni di volo non sono soggetti al controllo dell'uomo.

In particolare, è notorio come **l'atterraggio dei velivoli debba avvenire controvento**, per beneficiare così di un'azione frenante naturale e soprattutto per non subire pericolose alterazioni di traiettoria in questa delicata fase.

Non solo, dunque, sarebbe stato indispensabile condurre uno studio analitico dei venti incidenti sull'aeroporto di Peretola prima di validare la soluzione progettuale della pista parallela convergente al fine di assumerne, con effettiva cognizione di causa, il (preteso) carattere monodirezionale della pista, ma neppure risulta che il Proponente abbia provveduto a colmare tale lacuna a seguito delle richieste di integrazioni provenienti dal Ministero.

Se tale studio fosse stato condotto, esaminando i dati della piana dell'aeroporto di Peretola negli ultimi 25 anni (estratti dal data-base storico dei rilievi della Stazione Meteorologica dell'Aeronautica Militare), si sarebbe rilevato che:

- in relazione ai venti di coda superiori a 10 nodi nella supposta direttrice monodirezionale della nuova pista parallela convergente, **si avranno difficoltà serie**



nel 21,2% dei giorni, condizioni praticamente proibitive nel 14,7% e sicuramente impraticabili nel 6,8% dei casi; e che

- combinando tali venti con quelli trasversali superiori ai 16 ed ai 21 nodi, le frequenze di queste circostanze saranno rispettivamente del 26,8% e del 16,88% nel complesso dei dati disponibili relativi agli ultimi 25 anni.

Tale analisi induce a concludere, senza possibilità di smentita, che la nuova pista dell'aeroporto non potrebbe giammai avere, in virtù dei venti riscontrati nella zona negli ultimi 25 anni, un carattere unicamente monodirezionale, perché, in percentuali rilevanti dei casi (come visto intorno al 20%), per consentire comunque l'atterraggio a Peretola, occorrerebbe far assumere agli aeromobili una traiettoria di discesa nella direzione opposta, cioè impostando l'avvicinamento in sorvolo sulla città di Firenze.

Tutto ciò premesso la soluzione dell'utilizzo monodirezionale della pista, che la società Toscana Aeroporti S.p.a. continua a prospettare come realizzabile, e sulla quale ha fondato lo studio dell'impatto acustico dell'opera è, in realtà, assolutamente impraticabile.

Ne consegue che anche sotto questo profilo il progetto, così come integrato in data 3.9.2015 non è idoneo a fondare un provvedimento di valutazione di impatto ambientale positivo.

A tali considerazioni si aggiunge anche che, al paragrafo 4.4.12. del provvedimento prot. 2444 del 17.7.2015 della Commissione Tecnica si legge: "in merito ai ricettori il proponente dovrà valutare la compatibilità acustica dei ricettori presenti all'interno e all'esterno dell'ipotizzato intorno aeroportuale [...] 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".

Per quel che interessa direttamente la società Slow Life Real Estate S.r.l., il Ministero ha evidenziato al Proponente l'esigenza di "specificare per tutti i ricettori critici, non solo quelli sensibili, adeguati interventi di mitigazione, in particolare per il ricettore abitativo individuato in zona B, per le porzioni di aree residenziali nel Comune di Campi Bisenzio".



Anche i predetti punti non sono stati, in sede di elaborazione dei documenti integrativi allo Studio di Impatto Ambientale, approfonditi come espressamente prescritto dal Ministero.

Nella relazione generale sulla componente dell'inquinamento acustico ("*Rumore: relazione integrativa*" INT-AMB-04-REL 001) infatti, è riportato, in via generale, soltanto un vago riferimento ai piani acustici comunali (cfr. pagina 5 della predetta relazione).

Esaminando l'intero contenuto della relazione, inoltre, si rinviene **unicamente uno stringato riferimento al Piano di classificazione acustica del Comune di Sesto Fiorentino e non anche di quello elaborato dal Comune di Campi Bisenzio e dal Comune di Prato.**

Risulta pertanto evidente che anche negli elaborati documentali integrativi presentati in data 3.9.2015, il Proponente abbia **completamente omesso** di analizzare e, soprattutto, di illustrare alla collettività, quali sono le interazioni fra l'esercizio del nuovo aeroporto e i Piani comunali di zonizzazione acustica degli altri enti locali direttamente interessati dal progetto, fra i quali quello del Comune di Campi Bisenzio, in cui si trova situato il centro benessere di proprietà della società scrivente.

In ragione di tutto quanto esposto la società Slow Life Real Estate S.r.l., *ut supra* rappresentata,

**FA ISTANZA**

affinché Codesto Spettabile Ministero per l'Ambiente e la Tutela del Territorio e del Mare voglia concludere il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto denominato "*Aeroporto di Firenze - Masterplan 2014-2029*" con **PROVVEDIMENTO NEGATIVO**, attesa la palese inidoneità dello Studio di Impatto Ambientale, nonché della documentazione integrativa presentata in data 3.9.2015, a comprovare la compatibilità e sostenibilità del progetto sia sotto il profilo ambientale che sotto il profilo dell'interazione con le strutture presenti sul territorio ed in particolare con la già avviata attività del centro benessere "*Asmana Wellness World*".



GIOVANNELLI & ASSOCIATI

Con osservanza.

Sig. Florentin Döring n.n.

Avv. Mauro Giovannelli

Avv. Guido Giovannelli

The image shows three handwritten signatures in black ink. The top signature is the most legible, appearing to read 'Mauro Giovannelli'. Below it is a second signature, and at the bottom is a third signature, likely 'Guido Giovannelli'. The signatures are written in a cursive, flowing style.

## PEC DVA

---

**Da:** Per conto di: guido.giovanelli@pec.studiogiovanelli.it <posta-certificata@telecompost.it>  
**Inviato:** martedì 3 novembre 2015 17:03  
**A:** DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it  
**Oggetto:** POSTA CERTIFICATA: Slow Life Real Estate s.r.l. / Ministero dell'Ambiente (ns. rif. 104/2014). Nuove osservazioni VIA Aeroporto Firenze Masterplan 2014-2029, a seguito della presentazione, da parte del proponente, della documentazione integrativa del 3.9.  
**Allegati:** postacert.eml (3,05 MB); daticert.xml

### Messaggio di posta certificata

Il giorno 03/11/2015 alle ore 17:02:33 (+0100) il messaggio

"Slow Life Real Estate s.r.l. / Ministero dell'Ambiente (ns. rif. 104/2014). Nuove osservazioni VIA Aeroporto Firenze Masterplan 2014-2029, a seguito della presentazione, da parte del proponente, della documentazione integrativa del 3.9.2015" è stato inviato da "guido.giovanelli@pec.studiogiovanelli.it"

indirizzato a:

DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Il messaggio originale è incluso in allegato.

Identificativo messaggio: B8C23D08-AD48-7D41-0324-60B83DE18793@telecompost.it