



Comune di Campi Bisenzio
CITTÀ METROPOLITANA DI FIRENZE
SETTORE GESTIONE DEL TERRITORIO
PIANIFICAZIONE URBANISTICA



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

E.prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015

Campi Bisenzio, 04/11/2015

Al Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e
del Mare

DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Oggetto: Procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. relativa al progetto "Aeroporto di Firenze – master plan aeroportuale 2014/2029". Osservazioni alle integrazioni dello studio di impatto ambientale.

In allegato alla presente si trasmette il parere del Comune di Campi Bisenzio al fine di essere acquisito da parte Vs. come osservazione sulle integrazioni dello Studio di Impatto Ambientale del nuovo scalo aeroportuale di Firenze.

Si comunica, inoltre, che il suddetto parere è già stato inviato alla Regione Toscana, così come si evince dall'intestazione del documento stesso.

Inoltre l'allegato alla presente è stato sottoposto all'esame della Giunta Comunale la quale con propria deliberazione n. 144 del 3/11/2015 ne ha condiviso il contenuto. Il testo della delibera sarà disponibile nei prossimi giorni sul sito istituzionale di quest'Amministrazione.

Distinti saluti.



Il Direttore del V Settore
Arch. Letizia Nieri

"Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del T.U. 445/2000 e D.Lgs. 82/2005 e rispettive norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa"

V Settore "Pianificazione del territorio" – Servizio Urbanistica

Comune di Campi Bisenzio
Piazza Dante n. 36 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959432 fax 055 8959502
e-mail: urb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it

Pec Direzione

Da: comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it
Inviato: mercoledì 4 novembre 2015 13:33
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Oggetto: PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART. 23 DEL D.LGS.152/2006 E SMI RELATIVA AL PROGETTO AEROPORTO DI FIRENZE MASTER PLAN AEROPORTUALE 2014/2029 - OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE [E1_Protocollo_C
Allegati: Segnatura.xml; BILENCI 4 NOV.PDF.P7M; ALLEGATO_A.PDF



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

Alla c/a di
Arch. Carla Chiodini
Regione Toscana

Direzione Ambiente ed Energia

Settore V.I.A., V.A.S., Opere pubbliche
di interesse strategico regionale

Oggetto: Rilascio parere tecnico ai sensi dell'Art. 25 del D.lgs 152/2006 e s.m.i. e art. 63 L.R. 10/2010, in merito alle integrazioni presentate nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale del Masterplan 2014-2029 dello scalo aeroportuale di Firenze, dal proponente ENAC.

Di seguito si riepilogano i passaggi che hanno sinora accompagnato la valutazione dello Studio di Impatto Ambientale del Master plan aeroportuale e 2014-29 dello scalo di Firenze.

In data 01/04/2015 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 progetto "Aeroporto di Firenze Mater Plan 2014-2029", proponente ENAC;

Con comunicazione del 02.04.2015, la Giunta Regionale della Toscana ha richiesto l'espressione di un parere tecnico in merito al Master Plan aeroportuale 2014-29, di cui all'art. 63 della L.R. n. 10/2010, a vari Enti locali, tra cui il Comune di Campi Bisenzio.

Con deliberazione n.34 del 20/03/2015 della Giunta Municipale di Campi Bisenzio è stato approvato un protocollo d'intesa tra le Amministrazioni comunali di Firenze, Prato, Sesto F.no, Campi Bisenzio, Calenzano, Signa, Lastra a Signa, Poggio a Caiano e Carmignano per la costituzione di un Comitato di Garanzia per la verifica della compatibilità ambientale del nuovo assetto dello scalo aeroportuale di Peretola.

Con lettera del 10/04/2015 il Dott. Emiliano Bilenchi dell'Ufficio Ambiente è stato incaricato dal Sindaco *pro-tempore* di Campi Bisenzio Dott. Emiliano Fossi di partecipare e contribuire alle sedute del tavolo tecnico del Comitato di Garanzia di cui sopra.

5° Settore "Pianificazione del Territorio"

Comune di Campi Bisenzio
Via P. Pasolini , 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228
e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

In data 15/05/2015 con prot. 27372 è stato trasmesso alla Regione Toscana il parere tecnico sullo Studio di Impatto Ambientale del Masterplan aeroportuale 2014-2029, reso ai sensi dell'art. 23 del D.lgs. 152/2006 e dell'art. 63 della L.R. n. 10/2010.

Tale parere è stato poi acquisito in data 25/05/2015 prot. DVA-2015-0013926 direttamente al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare come osservazioni presentate dal pubblico.

Nel richiamato parere del Comune di Campi Bisenzio, inviato alla Regione Toscana e nel documento inviato al Ministero dell'Ambiente, emergono numerose criticità collegate allo Studio di Impatto Ambientale del Masterplan 2014-2029, per le quali è stato quindi formulata una richiesta di integrazioni.

In data 01/07/2015 prot. DVA-00-2015-0016977 il NURV della Regione Toscana ha inviato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare, il proprio parere, che collettando tutti i pareri tecnici pervenuti dagli Enti locali –tra cui anche quello del Comune di Campi Bisenzio- richiedeva integrazioni e chiarimenti documentali al proponente in merito a numerose carenze riscontrate sullo Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) del Masterplan aeroportuale 2014-29.

In data 21/07/2015 prot. DVA-2015-0019141 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare, in qualità di autorità competente sul procedimento ha inviato al Proponente le proprie considerazioni in merito al SIA del richiamato masterplan, richiedendo entro 90 giorni la presentazioni di documentazioni integrative.

In data 03/09/2015 prot. n.47461 il Proponente ha fatto pervenire propria comunicazione con la quale preannunciava l'invio della documentazione tecnica integrativa del S.I.A. in data 04/09/2015 su specifico supporto magnetico.

In data 07/09/2015 prot. 47930 la Regione Toscana richiedeva l'invio entro 30 giorni del parere tecnico sulle integrazioni progettuali presentate da ENAC e relative allo S.I.A. del Masterplan 2014-29.

Nell'ambito dei lavori del Comitato di Garanzia di cui ai punti precedenti è stata richiesta ed ottenuta una proroga al 14/10/2015 per la presentazione dei pareri tecnici alla Regione Toscana.

Con comunicazione interna del 13/10/2015 il Dott. Emiliano Bilenchi dell'Ufficio Ambiente ha presentato l'esito della valutazione tecnica condotta sulla documentazione integrativa in oggetto dalla quale emergono le seguenti considerazioni:

5° Settore "Pianificazione del Territorio"

Comune di Campi Bisenzio
Via P. Pasolini , 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228
e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it



“Considerati ... i tempi estremamente ristretti per il completamento delle valutazioni e vista la notevole consistenza delle integrazioni presentate, è stata eseguita un’analisi puntuale delle risposte fornite dal proponente e ben organizzate nel documento INT-GEN-00-REL-001.

L’attenzione è ricaduta principalmente sugli aspetti ambientali sui quali è stato maggiore il contributo del sottoscritto anche nell’ambito del tavolo tecnico del Comitato di Garanzia. Per gli altri aspetti si è fatto riferimento, dove condivisi, ai pareri espressi dal gruppo intercomunale del Comitato di Garanzia.

Nella tabella 1 (vedi allegato) sono state analizzate le criticità presentate al Ministero dell’Ambiente e Regione Toscana in prima istanza. Ad ogni criticità è stata fornita una risposta dal proponente, la quale è stata oggetto di approfondimento e valutazione sintetizzata nella colonna D. Ogni controdeduzione è stata collegata ad un giudizio (colonna E).

Dalle valutazioni organizzate nella suddetta tabella emerge una prevalenza di valutazioni negative. Il principale aspetto critico che caratterizza in modo generalizzato l’intero S.I.A. è la mancanza di certezza su alcuni aspetti fondamentali come ad esempio la traiettoria delle rotte e l’entità delle opere di mitigazione acustica. Queste incertezze derivano effettivamente da una serie di normative e vincolistiche specialistiche che insistono sull’aeroporto stesso e che complicano ulteriormente le valutazioni.

L’analisi tecnica della documentazione restituisce quindi una valutazione negativa, non essendo state risolte, in fase di integrazione, le incertezze che caratterizzano il masterplan 2014-29”.

Inoltre in data 13/10/2015 il gruppo tecnico intercomunale del Comitato di Garanzia ha presentato il proprio documento in merito alle integrazioni del Master Plan 2014/29 di cui sopra. Anche da tale documento, di cui di seguito si riporta un breve estratto, si riscontrano ancora criticità non risolte a livello di S.I.A., *“In conclusione, valutate le integrazioni al Master Plan aeroportuale ed al SIA, il gruppo tecnico (del Comitato di Garanzia) ritiene che la documentazione fornita contenga ancora lacune e criticità non risolte.”*

Sempre lo stesso documento elenca comunque una serie di misure la cui completa attuazione appare necessaria in caso di realizzazione dell’intervento, al fine di garantire un contenimento degli impatti negativi sul sistema della Piana Fiorentina.

Dalla analisi tecnica dei documenti integrativi si giunge, quindi, ad un parere contrario, in quanto non appaiono risolte le principali criticità riscontrate anche in sede di prima osservazione.



Stabilito ciò, in caso la Conferenza dei Servizi (C.d.S.) Ministeriale riscontrasse i termini per il rilascio di un parere positivo di compatibilità ambientale, di seguito si evidenziano una serie di condizioni la cui attuazione, insieme a quelle riportate nel documento del 13/10/2015 redatto dal gruppo tecnico intercomunale del Comitato di garanzia, porterebbe ad una riduzione degli impatti su Campi Bisenzio e più in generale sulla Piana Fiorentina. Si chiede pertanto al vs Spett.le Ente, in quanto rappresentante degli interessi delle Comunità locali, di sostenere in sede di C.d.S. l'inserimento delle richiamate condizioni, in termini prescrittivi, nel caso venga rilasciato un parere favorevole.

Di seguito si elencano le condizioni atte a contenere l'impatto del nuovo aeroporto sul territorio Comunale di Campi Bisenzio o comunque a permetterne il controllo:

- **Costituzione di un osservatorio ambientale permanente** a carico del proponente che vigili autonomamente sull'andamento dei lavori e sulle opere di mitigazione/miglioramento. Nell'osservatorio devono essere rappresentati tutti gli Enti Locali interessati (per infrastrutture o per impatti) dalla nuova pista aeroportuale.
- **Attivazione di un fondo di garanzia** per l'attuazione delle misure di mitigazione/miglioramento ambientali, sociali ed infrastrutturali a carico del soggetto proponente per un periodo di tempo non inferiore alla durata della validità del Master Plan in oggetto. La capienza finanziaria del fondo dovrà essere stabilita mediante specifico atto tra Stato, Regione, Enti Locali e Proponente. Tale fondo garantirà la realizzazione di quelle opere di mitigazione/miglioramento che l'osservatorio ambientale reputerà necessarie per il contenimento dell'impatto ambientale/sociale/infrastrutturale, conseguentemente il fondo non dovrà essere impiegato per la realizzazione di interventi quali lo spostamento del fosso Reale, la ricollocazione di aree naturalistiche e la viabilità perimetrale della pista, in quanto tali opere, come quelle elencate nel documento del gruppo tecnico intercomunale del 13/10/2015, sono da considerarsi parte integrante e sostanziale del master plan e non costituiscono interventi di mitigazione. In alternativa a ciò il fondo potrà essere ridotto alla condizione che il Proponente, unitamente alla Regione Toscana e agli Enti pubblici preposti, si impegni a sottoscrivere, prima del rilascio dell'autorizzazione di valutazione di impatto ambientale, accordi di programma mediante i quali tutte le parti si impegnano a contribuire fattivamente al completamento di:
 - **Opere viarie**, ossia completare la Mezzana-Perfetti-Ricasoli, oltreché realizzare una nuova viabilità con orientamento nord-sud (ossia dalla Mezzana-Perfetti-Ricasoli, sino alla testa della pista) ed est-ovest (ossia dalla bretella di San Donnino, sino a Firenze), in modo da risolvere l'allungamento e la maggior tortuosità del tragitto Sesto F.no – Osmannoro – Campi Bisenzio;
 - **Opere tramviarie**, ossia contribuire quota parte al completamento del sistema tramviario della Piana Fiorentina considerando le line 2 e 4 di prioritario interesse per la comunità della Piana;



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

- **Opere ambientali**, ossia risanamento acustico degli edifici scolastici e pubblici (tra cui biblioteca comunale di Villa Montalvo) interessati dal sorvolo aereo.
- Definizione già in sede di rilascio del parere di V.I.A., in modo univoco e chiaro delle 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 stessa A11 e la Mezzana-Perfetti-Ricasoli. In alternativa si chiede alla Regione di sostenere l'applicazione di procedure di decollo secondo il protocollo ICAO-A (vedi INT-AMB-04-TAV-005 al 2018 e INT-AMB-04-TAV-007) e l'**inserimento di una zona di divieto di volo a quote inferiori a 900 m slm sul territorio comunale di Campi Bisenzio**, ad eccezione della porzione delimitata dal Confine Comunale con Sesto F.no sino al Viale Allende e la Circonvallazione Nord.
 - Considerato che il S.I.A. è stato condotto antecedentemente dall'ottenimento del parere della Commissione Europea in relazione allo spostamento di una parte del SIC "Stagni della Piana Fiorentina", in caso di mancato assenso da parte di quest'ultimo Ente il SIA deve essere respinto e se il Proponente lo ritiene opportuno ripresentato con relativa integrazione.

Completano il presente parere i seguenti documenti sopra citati:

- Relazione tecnica di valutazione
- Documento del Gruppo Tecnico del Comitato di Garanzia del 13/10/2015

Campi Bisenzio, 13/10/2015

Il Direttore del V Settore
Arch. Letizia Nieri*

Il rappresentante del gruppo tecnico
intercomunale
Dott. Emiliano Bilenchi

* Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.Lgs 82/2005. Nella copia analogica la sottoscrizione con firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del soggetto responsabile secondo le disposizioni di cui all'art. 3 del D.lgs. 39/1993.

5° Settore "Pianificazione del Territorio"

Comune di Campi Bisenzio
Via P. Pasolini , 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228
e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

Alla c/a di

Dott Emiliano Fossi
Sindaco Comune di Campi
Bisenzio

Dott.ssa Eleonora Ciambellotti
Ass. Ambiente Comune di Campi
Bisenzio

Dott. Giovanni di Fede
Gabinetto del Sindaco

Arch. Letizia Nieri
Direttore V Settore Pianificazione
del Territorio
Comune di Campi Bisenzio

Oggetto: Relazione tecnica di valutazione della documentazione integrativa presentata da ENAC-Toscana Aeroporti nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del nuovo assetto dell'aeroporto di Firenze

Il presente documento riepiloga le valutazioni tecniche eseguite dal sottoscritto nell'ambito dell'incarico conferito dal Sindaco di Campi Bisenzio di membro del gruppo di studio tecnico intercomunale per l'impatto ambientale del nuovo aeroporto di Peretola, in attuazione del Protocollo d'intesa di cui alla deliberazione di Di G.M. n.34 del 20/03/2015.

5° Settore "Pianificazione del Territorio"

Comune di Campi Bisenzio
Via P. Pasolini , 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228
e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

In data 04/09/2015 ENAC-Toscana Aeroporti in qualità di soggetto proponente dello S.I.A. (Studio di Impatto Ambientale) del Masterplan 2014-29 dello scalo aeroportuale di Firenze ha presentato le integrazioni allo studio in attuazione del parere del Ministero dell'ambiente del 21/07/2015.

Tale documentazione è stata prodotta dal Proponente al fine di rispondere e quindi risolvere le criticità riscontrate dall'Ente responsabile del procedimento (Ministero Ambiente) e da tutti gli altri soggetti pubblici e privati (tra cui il Comune di Campi Bisenzio) che hanno presentato osservazioni in merito al progetto.

Di seguito è stata riportata una tabella (Tab.1) nella quale sono elencate tutte le criticità/osservazioni riscontrate dal Comune di Campi Bisenzio e presentate nel proprio parere sia alla Regione Toscana, che al Ministero dell'Ambiente.

Il procedimento Amministrativo prevede un tempo di 30 gg (scadenza 7/10/2015, prorogata dalla Regione sino al 14/10 p.v.) a disposizione dei Comuni per presentare le proprie considerazioni alla Regione Toscana, la quale tramite il proprio organo di valutazione "N.U.R.V." provvederà a presentare parere all'autorità competente entro un tempo complessivo di 60 gg.

Considerati quindi i tempi estremamente ristretti per il completamento delle valutazioni e vista la notevole consistenza delle integrazioni presentate, è stata eseguita un'analisi puntuale delle risposte fornite dal proponente e ben organizzate nel documento INT-GEN-00-REL-001.

L'attenzione è ricaduta principalmente sugli aspetti ambientali sui quali è stato maggiore il contributo del sottoscritto anche nell'ambito del tavolo tecnico del Comitato di Garanzia. Per gli altri aspetti si è fatto riferimento ai pareri espressi dal gruppo intercomunale del Comitato di Garanzia.

Nella tabella 1 sono state analizzate le criticità presentate a Ministero Ambiente e Regione Toscana in prima istanza. Ad ogni criticità è stata fornita una risposta dal proponente, che è stata oggetto di approfondimento e valutazione sintetizzata nella colonna D. Ogni controdeduzione è stata collegata ad un giudizio (colonna E).

Dalle valutazioni quindi organizzate nella suddetta tabella emerge una prevalenza di valutazioni negative. Il principale aspetto critico che caratterizza in modo generalizzato l'intero S.I.A. è la mancanza di certezza su alcuni aspetti fondamentali come ad esempio la traiettoria delle rotte e delle opere di mitigazione acustica. Queste incertezze derivano effettivamente da

5° Settore "Pianificazione del Territorio"

Comune di Campi Bisenzio
Via P. Pasolini, 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228
e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

una serie di normative e vincolistiche specialistiche che insistono sull'aeroporto stesso e che complicano ulteriormente le valutazioni.

L'analisi tecnica della documentazione restituisce quindi una valutazione negativa, non essendo state risolte, in fase di integrazione, le incertezze anche che caratterizzano il masterplan 2014-29.

Il parere di compatibilità ambientale spetta comunque alla Conferenza dei Servizi (CdS) di competenza Ministeriale, alla quale il Comune di Campi Bisenzio non è ammesso – nonostante sia stato espressamente richiesto nelle osservazioni inviate al Ministero dell'Ambiente in data 25/05/2015-. A tale conferenza partecipa, invece, in rappresentanza del territorio locale, la Regione Toscana, alla quale le Amministrazioni locali devono far pervenire i propri pareri.

Al fine di tutelare quindi il territorio di Campi Bisenzio si elencano una serie di condizioni la cui attuazione, insieme a quelle riportate nel documento redatto dal gruppo tecnico intercomunale del Comitato di garanzia, porterebbe conseguentemente ad una notevole riduzione dell'impatto sul territorio locale. Tali indicazioni potranno quindi essere inviate alla Regione Toscana, con la richiesta che la stessa, in sede di CdS ministeriale, ne sostenga l'introduzione, sottoforma di prescrizioni, in caso di valutazione ambientale positiva.

Di seguito si elencano le condizioni atte a contenere l'impatto del nuovo aeroporto sul territorio Comunale di Campi Bisenzio o comunque a permetterne il controllo:

- **Costituzione di un osservatorio ambientale permanente** a carico del proponente che vigili autonomamente sull'andamento dei lavori e possa disporre delle risorse finanziarie di cui al punto successivo per la realizzazione delle opere di mitigazione. Nell'osservatorio devono essere rappresentati tutti gli Enti Locali interessati (per infrastrutture o per impatti) dalla nuova pista aeroportuale.
- **Attivazione di un fondo di garanzia** per l'attuazione delle misure di mitigazione ambientali, sociali ed infrastrutturali a carico del soggetto proponente per un periodo di tempo non inferiore alla durata della validità del Master Plan in oggetto. La capienza finanziaria del fondo deve essere pari almeno al 25% del costo complessivo del MasterPlan. Mediante tale fondo deve così essere garantita la realizzazione di quelle opere aggiuntive che l'osservatorio ambientale reputa necessarie per il contenimento dell'impatto ambientale/sociale/infrastrutturale, conseguentemente tale risorsa non deve essere impiegata per la realizzazione di interventi quali lo spostamento del fosso Reale, la ricollocazione di aree naturalistiche e la viabilità perimetrale della pista, in quanto tali opere sono parte integrale e sostanziale del master plan e non

5° Settore "Pianificazione del Territorio"

Comune di Campi Bisenzio
Via P. Pasolini , 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228
e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

costituiscono interventi di mitigazione, ma solo di compensazione. In alternativa a ciò il fondo potrà essere ridotto e vincolato solamente alle opere di mitigazione acustica, alla condizione che il Proponente, unitamente alla Regione Toscana e agli Enti pubblici preposti, si impegni a sottoscrivere, prima del rilascio dell'autorizzazione di valutazione di impatto ambientale, accordi di programma mediante i quali le parti si impegnano a contribuire fattivamente al completamento di:

- **Opere viarie**, ossia completare la Mezzana-Perfetti-Ricasoli, oltreché realizzare una nuova viabilità con orientamento nord-sud (ossia dalla Mezzana-Perfetti-Ricasoli, sino alla testa della pista) ed est-ovest (ossia dalla bretella di San Donnino, sino a Firenze), in modo da risolvere l'allungamento e la maggior tortuosità del tragitto Sesto F.no – Osmannoro – Campi Bisenzio;
 - **Opere tramviarie**, ossia contribuire quota parte al completamento del sistema tramviario della Piana Fiorentina considerando le linee 2 e 4 di prioritario interesse per la comunità della Piana;
 - **Opere ambientali**, ossia risanamento acustico degli edifici scolastici e pubblici (tra cui biblioteca comunale di Villa Montalvo) interessati dal sorvolo aereo.
- Definizione già in sede di rilascio del parere di V.I.A., in modo univoco e chiaro delle 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 stessa A11 e la Mezzana-Perfetti-Ricasoli. In alternativa si chiede alla Regione di sostenere l'applicazione di procedure di decollo secondo il protocollo ICAO-A (vedi INT-AMB-04-TAV-005 al 2018 e INT-AMB-04-TAV-007) e l'**inserimento di una zona di divieto di volo a quote inferiori a 900 m slm sul territorio comunale di Campi Bisenzio**, ad eccezione della porzione delimitata dal Confine Comunale con Sesto F.no sino al Viale Allende e la Circonvallazione Nord.
 - Ottenimento di evidenze sulla caratterizzazione dei suoli entro 60 gg dal rilascio dell'eventuale parere di compatibilità ambientale, il quale dovrà essere vincolato all'esito delle analisi di caratterizzazione stesse. In caso di esito negativo della caratterizzazione (presenza di inquinanti nel suolo e/o nella falda) il parere dovrà essere sospeso a tempo indeterminato, sino alla nuova riformulazione del S.I.A..
 - Considerato che il S.I.A. è stato condotto precedentemente dall'ottenimento del parere della Commissione Europea in relazione allo spostamento di una parte del SIC "Stagni della Piana Fiorentina", in caso di mancato assenso da parte di quest'ultimo Ente il SIA deve essere respinto e se il Proponente lo ritiene opportuno ripresentato con relativa integrazione.

5° Settore "Pianificazione del Territorio"

Comune di Campi Bisenzio
Via P. Pasolini, 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228
e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

Si rimanda al documento del Gruppo Tecnico del Comitato di Garanzia intercomunale per tutte le altre criticità.

Campi Bisenzio, 13/10/2015

Dott. Emiliano Bilenchi

5° Settore "Pianificazione del Territorio"

Comune di Campi Bisenzio
Via P. Pasolini , 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228
e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

Legenda della tabella 1:

Colonna A: progressivo numerico della criticità/osservazione

Colonna B: descrizione della criticità/osservazione

Colonna C: risposta fornita nella documentazione integrativa da parte del Proponente (documento di riferimento INT-GEN-00-REL-001)

Colonna D: controdeduzioni dell'ufficio tecnico

Colonna E: giudizio su risposta fornita (- non soddisfacente, = neutra, + soddisfacente).

Tab.1

A	B	C	D	E
1	LE PREVISIONI DI CRESCITA DELL'AEROPORTO / Nello Studio di impatto ambientale manca un'introduzione "storica" che possa consentire di collocare lo sviluppo dell'aeroporto dalla sua origine nel tempo, fino ad oggi, al fine di comprendere meglio la scelta originaria dell'orientamento attuale. Integrare le indicazioni storiche e le motivazioni che hanno indotto a collocare l'aeroporto nell'attuale posizione.	Risposta proponente Non si ritiene che un'introduzione storica sull'aeroporto possa apportare ulteriori elementi valutativi nell'ambito della presente procedura	Controdeduzione Accolta, anche se sarebbe stato un elemento conoscitivo aggiuntivo	+
2	LE PREVISIONI DI CRESCITA DELL'AEROPORTO / Dichiarazione della definizione tipologica dell'intervento proposto: nuovo scalo aeroportuale o ampliamento dell'esistente.	Gli interventi previsti nel Master Plan prevedono la riqualificazione dello scalo aeroportuale e pertanto costituiscono un ampliamento dello scalo esistente	Si prende atto che si tratta dello stesso aeroporto	-
3	Estratto dal Piano nazionale Aeroporti 2012 / Integrare lo SIA con le valutazioni mancanti, riferite	Il Piano Nazionale degli Aeroporti, nel quadro delineato dalla normativa nazionale ed	Nello studio di impatto ambientale non viene menzionato nessun tipo di collegamento infrastruttura e/o di flussi di utenti tra i 2	=

5° Settore "Pianificazione del Territorio"

Comune di Campi Bisenzio
Via P. Pasolini , 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228
e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

	ai rapporti tra i due aeroporti.		europaea di riferimento, definisce uno sviluppo organico del settore aeroportuale e in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa, individuando gli aeroporti di interesse nazionale strategico quale è l'Aeroporto di Firenze. Il Master Plan si sviluppa in accordo con le previsioni contenute nel Piano Nazionale degli Aeroporti	aeroporti di Firenze e Pisa. Dovendo funzionare come un unicum ci si aspetterebbe almeno delle indicazioni della fattiva collaborazione tra i due scali
4	Estretto dal Piano nazionale Aeroporti 2012 / Si chiede di sviluppare un approfondimento dello studio trasportistico con le informazioni in possesso degli Enti che sono preposti alla realizzazione e al controllo della mobilità, al fine di studiare nuove soluzioni che non portino alla saturazione della viabilità intorno all'aeroporto. Tale studio dovrà tener conto anche dell'incremento dei parcheggi dell'aeroporto stesso rispetto agli attuali ed al loro inserimento nella viabilità ordinaria	Si veda l'elaborato di integrazione INT-PGT-01-REL-001		Si riscontra una sostanziale insufficienza di collegamenti stradali e collegamenti con le ferrovie per controbilanciare i disagi alla viabilità locale generati dal nuovo assetto stradale della Piana.
5	Sviluppo e ottimizzazione del sistema di mobilità e gli impatti sulle matrici ambientali / Sviluppare (anche con l'ausilio di cartografie di varia scala) 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. Questo dovrebbe avvenire su due scale diverse: una a livello di macroarea evidenziando le infrastrutture in previsione e una di dettaglio sulle interferenze e le sinergie con le singole opere. Tutto questo deve essere finalizzato all'ottimizzazione del sistema di mobilità, puntando soprattutto a ricercare (e contribuire a realizzare)	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		Resta pacifico che la programmazione delle infrastrutture viarie è di competenza pubblica e non del gestore dell'aeroporto, ma è altrettanto logico che intorno allo scalo di Firenze devono essere garantite infrastrutture atte a favorire il pieno sfruttamento dell'Aeroporto. Per tale motivo risulta necessario un contributo fattivo da parte del gestore al fine di contribuire quota parte alla realizzazione delle opere al contorno. Proposta: Necessità di definire un fondo di garanzia a spese del proponente per la realizzazione delle opere di compensazione ambientale, sociale ed infrastrutturale

5° Settore "Pianificazione del Territorio"

Comune di Campi Bisenzio
Via P. Pasolini, 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228
e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Planificazione del Territorio

	<p>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.</p>		
6	<p>Si chiede di verificare la compatibilità della proposta di VIA/SIA da parte di ENAC. In caso di incompatibilità, l'istanza andrebbe ripresentata da ADF.</p>	<p>Toscana Aeroporti è un concessionario di ENAC per la gestione dello scalo aeroportuale di Firenze. Il Masterplan è richiesto da ENAC, preparato e proposto da Aeroporti di Firenze (ora Toscana Aeroporti) ad ENAC e da ENAC approvato. A seguito della approvazione tecnica di ENAC il Master Plan deve essere sottoposto alle procedure autorizzative ambientali previste dalla legge (D.Lvo 152/06). Poiché è l'ENAC l'autorità italiana di regolamentazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile sottoposta al controllo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, proprietario dell'area destinata ad esercizio aeroportuale, è coerente e corretto che sia l'ENAC quale ente responsabile dell'attività a sottoporsi alle procedure autorizzative richieste e non il concessionario.</p>	<p>Si prende atto della risposta</p>
7	<p>Si chiede, quindi, la rinnovazione e la riformulazione del giudizio di compatibilità ambientale in sede di V.A.S. per il progetto Master Plan Aeroporto di Firenze 2014 – 2029. Valutare le eventuali presenze archeologiche nell'area oggetto d'intervento.</p>	<p>L'aspetto è già stato precedentemente trattato all'interno del presente documento</p>	<p>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.</p>
8	<p>Visto il documento DVA-Dec-2003-676 Parere 5° Settore "Planificazione del Territorio"</p>	<p>Si veda l'elaborato di integrazione INT-GEN-</p>	<p>Vedi riga precedente</p>

Comune di Campi Bisenzio
Via P. Pasolini , 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228
e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

	favorevole con prescrizioni, si richiede di valutare, relativamente all'attuale VIA, le prescrizioni riportate e motivare eventuali scelte che possano disattendere le stesse prescrizioni.	00-REL-001	
9	Salvaguardie del PIT / Occorre dettagliare meglio la fase di transizione con indicato il periodo eventuale di chiusura dello scalo ed indicare chiaramente che al momento di entrata in funzione della nuova pista la vecchia resta interdetta all'uso	Si veda l'elaborato di integrazione INT-PGT-04-SCD-001	ii
10	Riscontro delle attuali prescrizioni del P.I.T. / Si richiedono precisazioni circa gli aspetti connessi alla gestione e manutenzione delle opere realizzate in attuazione del Parco della Piana	La realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione è prevista all'esterno del sedime aeroportuale e verranno realizzate attraverso accordi di programma tra Toscana Aeroporti e le amministrazioni enti competenti sui territori e gli ambiti interessati	+
11	Riscontro delle attuali prescrizioni del P.I.T. / Si richiede indicare i riferimenti normativi da un punto di vista strettamente tecnico che impediscono il sotto-attraffersamento della pista da parte di via dell'Osmannoro	L'eventuale sottoattraffersamento comporterebbe dimensionamenti e pendenze della viabilità in oggetto non coerenti con la specifica normativa tecnica di riferimento. A ciò si aggiungono criticità in tema di security aeroportuale.	+
12	Coerenza con i Piani Strutturali ed i Regolamenti urbanistici dei Comuni interessati. / Si richiede la produzione di tavole con una previsione corretta dei vincoli	Le richieste non risultano di diretto riferimento alle tematiche ambientali e non esauribili all'interno della procedura di VIA. Trattasi per lo più di aspetti urbanistici che saranno oggetto di successiva procedura di Conformità Urbanistica.	-

5° Settore "Pianificazione del Territorio"

Comune di Campi Bisenzio
Via P. Pasolini, 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228
e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio (Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

1 3	<p>Coerenza con i Piani Strutturali ed i Regolamenti urbanistici dei Comuni interessati. / Si richiede di attivare tavoli tecnici per valutare le conseguenze dirette ed indirette sulla pianificazione urbanistica in particolare sulle zone in fascia "B" e "C" sia sulle previsioni vigenti che su quelle da adottare e la compatibilità di funzioni e strutture già presenti nelle zone di rischio. Si richiede inoltre di valutare possibili scenari di decollo ed atterraggio alternativi che permettano la tutela delle aree e delle strutture esistenti</p>	<p>Le richieste non risultano di diretto riferimento alle tematiche ambientali e non esauribili all'interno della procedura di VIA. Trattasi per lo più di aspetti urbanistici che saranno oggetto di successiva procedura di Conformità Urbanistica.</p>	<p>La risposta non risulta accettabile. L'approvazione del Masterplan comporta variante urbanistica, quindi è necessario affrontare le problematiche collegate al rischio da sorvolo e le conseguenti implicazioni sugli sviluppi urbani di Sesto f.no, Campi Bisenzio e Firenze.</p>
1 4	<p>Aspetti urbanistici inerenti il Comune di Campi Bisenzio / Per quanto sopra esposto gli scriventi chiedono che le mancanze rilevate a livello di progetto e conseguente Studio di Impatto Ambientale siano colmate con approfondite analisi che giustificano e, laddove necessario, modifichino le scelte progettuali in merito agli aspetti delineati, con la definizione di un quadro sinottico strategico di interventi, comprendente in esso anche le opere di mitigazione del rischio idraulico (previste e/o da modificare), che allarghi l'ottica ad una scala più ampia, in modo tale da prevedere interventi di sistemazione adeguamento e manutenzione straordinaria di tutto il sistema di drenaggio della Piana Fiorentina, operando sulle aste del reticolo nell'interezza del loro tracciato, a monte e a valle, senza limitarsi esclusivamente alle porzioni interferenti, ancorché rilevanti, dalla costruzione dell'infrastruttura aeroportuale</p>	<p>Il Master Plan aeroportuale approfondisce, tra le altre tematiche di rilievo, gli aspetti di compatibilità ed integrazione del sistema aeroportuale con il contesto territoriale di inserimento. Le condizioni di inserimento del progetto sono definite all'interno di molteplici elaborati afferenti allo Studio di Impatto Ambientale, allo Studio di Incidenza e alla Relazione Paesaggistica. L'attenzione rivolta al perseguimento del miglior inserimento ambientale degli interventi di Master Plan è, tra l'altro, supportata e coadiuvata dalla progettazione di importanti e significativi interventi di compensazione ecologica, paesaggistica e ambientale, descritti in dettaglio all'interno del Quadro Progettuale del SIA.</p>	<p>Si prende atto della risposta fornita</p>
1 5	<p>ASPETTI IDRAULICI / Si richiede una cartografia che evidenzii la pericolosità idraulica a seguito degli interventi di progetto in tutta il territorio comunale per 5° Settore "Pianificazione del Territorio"</p>	<p>Si vedano gli elaborati di integrazione inerenti gli approfondimenti progettuali di natura idraulica</p>	<p>Le problematiche idrauliche sono state oggetto di richieste anche da parte del Ministero dell'Ambiente e della Regione Toscana</p>

Comune di Campi Bisenzio

Via P. Pasolini, 18 50013 Campi Bisenzio (FI)

P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228

e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it

PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Planificazione del Territorio

	comprendere se le modifiche all'assetto idraulico comportano delle conseguenze anche nell'area Osmannoro		(riferimento ID 2.1 Ministero dell'Ambiente e B.2 della Regione Toscana), in particolare il Proponente era chiamato a verificare un'alternativa al nuovo percorso del Fosso Reale analizzando la soluzione di transito in corrispondenza del canale dell'Acqualunga. Questa soluzione alternativa avrebbe consentito di allontanare il nuovo Fosso Reale dall'impianto di Case Passerini risolvendo una ulteriore criticità. Nella sua controdeduzione a tale richiesta il proponente conferma la scelta iniziale giudicando l'alternativa proposta come troppo impattante sulla porzione SIC-ZPS Stagni di Focognano. <u>La controdeduzione del proponente, seppur sostenuta con una serie di integrazioni, rimane a nostro avviso priva di fondamento viste le ben più ampie trasformazioni apportate alle principali zone umide presenti nel territorio interessato dal progetto.</u> Si sottolinea anche che l'eventuale passaggio del Fosso Reale sul percorso dell'Acqualunga potrebbe liberare un corridoio per il passaggio della viabilità nord-sud da individuare come alternativa al percorso di periplo della pista aeroportuale.
1 6	VIABILITA E CANTIERIZZAZIONE / Si chiede di avere un cronoprogramma con maggior dettaglio nel quale gli interventi previsti nella tavola 37 MP "Programma temporale interventi" vengono esplicitati separatamente con cadenza mensile	Si veda l'elaborato di integrazione INT-PGT-04-SCD-001	Si prende atto
1 7	VIABILITA E CANTIERIZZAZIONE / Si chiede di approfondire la compatibilità dell'insieme degli interventi sopra elencati, rapportandosi con i vari soggetti interessati, per realizzare una progettazione integrata di tutte le esigenze che verranno a gravare sulla medesima area.	La progettazione della cantierizzazione ha tenuto in considerazione le ipotesi al momento definite relative agli altri interventi in corso di autorizzazione. E' stata evidenziata un'unica interferenza con un'area di cantiere relativa alla realizzazione della	Vista la forte criticità della zona in termini di traffico veicolare descritta anche nello studio trasportistico del SIA si richiede di attivare i cantieri dell'aeroporto solamente dopo la completa realizzazione e messa in funzione della Mezzana/Perfetti/Ricasoli Proposta: accordo di programma per impegno alla realizzazione

5° Settore "Planificazione del Territorio"

Comune di Campi Bisenzio
Via P. Pasolini , 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228
e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

1 8	Interferenze con cantieri in corso di esecuzione e cantieri futuri -Interferenze con Opere rilevanti// Si richiede la valutazione di previsione che tenga conto di uno scenario zero, nel caso il termovalorizzatore non debba essere costruito o comunque con tempi più lunghi rispetto all'aeroporto, e di uno scenario in cui sia possibile tener conto della sua realizzazione	terza corsia dell'A11, per la quale gli elaborati integrativi definiscono una ipotesi di risoluzione La conferenza dei servizi ha espresso parere favorevole all'autorizzazione integrata ambientale (AIA) per la realizzazione del termovalorizzatore di Case Passerini. In considerazione dello stato delle autorizzazioni e del tempo stimato per la realizzazione dei lavori si ritiene che i tempi di realizzazione del termovalorizzatore saranno i medesimi dell'aeroporto	delle opere viarie preliminari alla realizzazione delle pista e al rafforzamento dei collegamenti est-ovest e nord-sud nell'intorno dell'aeroporto Per questa risposta valgono le prescrizioni del punto precedente
1 9	Termovalorizzatore / Ricalibrare tutti gli studi sul valore massimo del traffico aereo per stimare l'impatto massimo sulle varie matrici ambientali.	Tutte le analisi e valutazioni di carattere ambientale si riferiscono allo scenario di sviluppo dell'aeroporto (in termini di movimenti e passeggeri) individuato dal Master Plan per l'anno "2029 – scenario medio". Esso deve intendersi l'unico rappresentativo delle reali previsioni di crescita dello scalo aeroportuale di Firenze, tra l'altro in pieno accordo con le previsioni formulate nell'ambito del Piano Nazionale degli Aeroporti. Quanto riportato all'interno del Master Plan in relazione allo scenario denominato "trend di crescita –ALTO" rappresenta, infatti, esclusivamente uno strumento operativo richiesto dalle specifiche linee guida di riferimento per la stesura del Master Plan aeroportuali ai fini del corretto dimensionamento delle strutture, dei flussi e dell'operatività dello scalo, e non già reali o ipotetiche stime di traffico futuro di progetto. In tal senso, si conferma che il	Si ribadisce che la calibrazione degli impatti ambientali è fatta sullo scenario di dati del traffico aereo nello scenario finale 2029 che fanno riferimento ad un valore stimato medio e non massimo, ponendosi quindi in una situazione non conservativa. La vera contraddizione è che la progettazione delle strutture air e land side è fatta sul carico massimo, mentre quella ambientale sul carico medio. Si richiede dunque una valutazione di impatto ambientale sul carico massimo.

5° Settore "Pianificazione del Territorio"

Comune di Campi Bisenzio
Via P. Pasolini , 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228
e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

20	<p>Condizioni al contorno: necessità di definire le condizioni di input e in particolare le condizioni di utilizzo della nuova pista. / Esaminare secondo le indicazioni sopra esplicitate ulteriori possibili scenari relativi alle rotte, acquisendo, preferibilmente già in questa fase, le decisioni della Commissione aeroportuale per individuare con certezza le rotte antirumore, per definire la zonizzazione acustica e valutare il reale impatto sulle matrici ambientali. I tracciati riportati nella fig. 3 a.b hanno un valore puramente indicativo, finalizzato a evidenziare un possibile passaggio degli aerei sopra aree a forte carattere produttivo. Nel caso tali rotte non risultassero fattibili per motivazioni tecniche/sicurezza, si chiede comunque al proponente di valutare e proporre scenari alternativi a quelli forniti nel SIA che privilegino il sorvolo di aree scarsamente abitate.</p>	<p>dimensionamento di Master Plan oggetto del presente procedimento di VIA deve intendersi quello già analizzato e verificato nel SIA e che l'espressione del giudizio di compatibilità ambientale viene richiesta in relazione alla tipologia ed entità di impatti ambientali definiti nel SIA e nella relativa documentazione integrativa</p> <p>Si vedano gli elaborati di integrazione inerenti gli approfondimenti sul tema rumore. La Commissione Aeroportuale analizzerà e valuterà i contributi secondo tempi e modi che la stessa riterrà opportuni.</p>	<p>-</p> <p>Definizione delle rotte di atterraggio/decollo: rispetto alle richieste avanzate dal tavolo circa la necessità di scenari di decollo e di atterraggio individuati nei documenti dello Studio di Impatto Ambientale (SIA), 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 tale 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 i lavori della futura Commissione le valutazioni del caso, limitandosi di fatto a proporre una ridistribuzione 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</p>
----	--	---	--

5° Settore "Pianificazione del Territorio"

Comune di Campi Bisenzio
Via P. Pasolini, 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228
e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

		<p>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 il proponente propone 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 2019), 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_{ya}≥50db(A). Essendo L_{ya} un indicatore tipico del traffico aereo che trova la sua piena applicazione nell'intorno aeroportuale (ossia per valori sino a</p>
--	--	---

5° Settore "Pianificazione del Territorio"

Comune di Campi Bisenzio
Via P. Pasolini , 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228
e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

		<p>Lva=60 db(A), vedi anche pag. 4 quarto caponigo della INT-AMB-04-REL-001), risulta opportuna la ripetizione della simulazione effettuata in termini di Leq al di fuori dell'ipotetico intorno aeroportuale. Le altre due procedure proposte sia per lo scenario 2018, che 2029 sono denominate ICAO-A (INT-AMB-04-TAV-005 al 2018 e INT-AMB-04-TAV-007) ed ICAO-B (INT-AMB-04-TAV-006 al 2018 e INT-AMB-04-TAV-008 al 2019). 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 (Lva=60 db(A)) estremamente contenuto. Visto che queste due procedure presentano apparentemente un minor impatto sulla popolazione in termini di rumore, si chiede di fornire le dovute informazioni sulla reale applicabilità di tali procedure di decollo, con la stima della popolazione interessata. Si chiede inoltre alla Regione Toscana di inserire tali profili di decollo come prescrizioni vincolanti da inoltrare all'autorità competente o in alternativa rotte di partenza che privilegino il passaggio delle aeromobili sulla porzione di territorio compresa tra la autostrada A11, la Mezzana-Perfetti-Ricasoli ed casello autostradale di Prato Est, in quanto tale zona risulta a spiccata vocazione produttiva, diversamente che dall'abitato di Capalle che presenta quasi esclusivamente una connotazione residenziale/scolastica. Si chiede pertanto alla Regione Toscana di salvaguardare il territorio comunale di Campi Bisenzio ponendo un vincolo di quota minima di sorvolo dell'abitato di Capalle da parte degli aerei in decollo dal nuovo</p>
--	--	---

5° Settore "Pianificazione del Territorio"

Comune di Campi Bisenzio
Via P. Pasolini, 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228
e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

2 1	Condizioni al contorno: necessità di definire le condizioni di input e in particolare le condizioni di utilizzo della nuova pista. / Acquisire integrazioni sulle previsioni di utilizzo bidirezionale e valutarne gli impatti ambientali connessi.	L'utilizzo della pista è previsto "esclusivamente monodirezionale" e, pertanto, il Master Plan oggetto di VIA non contempla le manovre di atterraggio per pista 30, in direzione Firenze-Prato, e di decollo per pista 12, in direzione Prato-Firenze, che avrebbero inevitabilmente comportato il sorvolo della città di Firenze	scalo di Firenze così come previsto dal Masterplan 2014/29, favorendo così lo sfruttamento di quelle porzioni di territorio della Piana fiorentina a preponderante vocazione produttiva.
			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 una unità 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 delle numero di sorvoli lato Firenze riteniamo opportuno un approfondimento sugli effetti acustici sulla Scuola dei Carabinieri in maniera a quanto fatto per il Polo scientifico. A proposito del Polo Scientifico prendiamo nota della realizzazione di un rilevato alto 10 metri introdotto sul fronte meridionale dell'insediamento per mitigare l'impatto acustico, risulterebbe opportuno verificare se tale struttura sia in grado di schermare efficacemente gli edifici anche in caso di applicazione delle

5° Settore "Pianificazione del Territorio"

Comune di Campi Bisenzio
Via P. Pasolini , 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228
e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

			procedure di decollo ICAO A e B che prevedono un maggior impegno dei motori in fase di stacco da terra.	
2 2	Condizioni al contorno: necessità di definire le condizioni di input e in particolare le condizioni di utilizzo della nuova pista. / Chiarimenti relativi all'efficienza dello scalo anche su valutazioni condotte sui dati climatici.	L'operatività della nuova pista di volo è stata verificata a partire dai dati meteo forniti da ENAV, con rilevazione dei venti ogni 5 minuti.	Aspetto trattato nell'ambito del documento del gruppo tecnico intercomunale	
2 3	Condizioni al contorno: necessità di definire le condizioni di input e in particolare le condizioni di utilizzo della nuova pista. / Chiarire la localizzazione dei disturbati per ogni fascia di rumore e integrare il dato con le persone che lavorano negli uffici delle attività rientranti nell'area di influenza dell'aeroporto. Valutare anche la rispondenza alla prescrizione al PIT che richiede tra le finalità il "miglioramento della qualità della vita delle popolazioni insediate nell'ambito di influenza degli effetti aeroportuali".	L'esposizione dei lavoratori al rumore è disciplinata da altra specifica normativa sulla sicurezza. La metodologia adottata nel SIA e nella VIS risulta perfettamente coerente con metodologie richieste nell'ambito della predisposizione degli studi di impatto ambientale e di impatto sanitario.	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 di almeno 20 anni 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	-
2 4	Impatto Acustico / Stante la carenza sopra segnalata, si chiede l'estensione della valutazione dell'impatto acustico al territorio di Prato (fase di esercizio). Contestualmente si chiede l'attivazione di un adeguato piano di monitoraggio che tenga conto delle località critiche pratesi.	Lo Studio di Impatto Ambientale contiene già detta trattazione	Proposta: Necessità di definire un fondo di garanzia a spese del proponente per la realizzazione delle opere di compensazione ambientale, sociale ed infrastrutturale Si prende atto della risposta	=
2 5	Impatto Acustico / Rappresentazione esplicita su tutto il territorio interessato dell'impronta acustica legata ai singoli passaggi delle varie tipologie di aereo previste in entrambe le direzioni di volo (per pista 12 e per pista 30).	L'indicatore richiesto non risulta previsto nella normativa applicabile	Il DM 31/10/97 prevede la definizione dell'intorno aeroportuale mediante l'indicatore Lva. Al di fuori di tale areale (la cui estensione deve essere approvata dalla Commissione aeroportuale), mutuando dalla normativa sul rumore gli indicatori di riferimento sono Lmax e Leq espressi in termini di dB(A) in grado	-

5° Settore "Pianificazione del Territorio"

Comune di Campi Bisenzio
Via P. Pasolini, 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228
e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

2 6	<p>Impatto Acustico / Allargare gli studi del disturbo provocato dal passaggio (anche singolo) degli aerei già proposto per il Polo Scientifico anche presso gli altri ricettori presenti nell' intorno aeroportuale come ad esempio la Scuola dei Carabinieri e in generale le aree residenziali e i ricettori sensibili (comprese le aree di verde pubblico/parchi) interessati da valori di L_{max} maggiore di 75 dBA. Si segnala a tale proposito, che seppur non riportati nei Piani di zonizzazione Comunali, sia il Polo Scientifico che la Scuola dei Carabinieri per la loro preminente funzione di polo educativo devono essere considerati come ricettori sensibili.</p>	<p>I fabbricati indicati sono stati considerati come ricettori sensibili. Per il Polo Scientifico è stato previsto apposito intervento di mitigazione passiva e che lo stesso non è risultato necessario per la Scuola Marascialli</p>	<p>di descrivere correttamente il disturbo reale generato dal sorvolo delle aeromobili. Fuori dall' intorno aeroportuale il rumore generato dagli aerei contribuisce quota parte ai livelli di rumore ambientale e nel caso di superamento dei limiti della zonizzazione acustica (DM14/1/1997) il gestore dovrà intervenire proporzionalmente nei piani di risanamento.</p>
2 7	<p>Impatto Acustico / Estensione delle mitigazioni acustiche sui ricettori residenziali ubicati in Classe III e non compatibili con il contributo acustico dovuto ai movimenti degli aerei.</p>	<p>Gli interventi di risanamento acustico proposti nell' ambito del SIA rispondono a criteri di oggettiva necessità. Il solo formale inserimento di un ricettore nella classe acustica III non costituisce elemento sufficiente e necessario per la previsione di interventi di risanamento. Il fatto che i superamenti dei valori di Leq stabiliti dal PCCA risultano di lieve entità e collocati quasi esclusivamente nello scenario 2029, ha indotto al momento a ritenere necessaria l' esecuzione di specifiche misurazioni di verifica, e a rimandare la previsione di azioni di risanamento ai casi di effettivo e accertato</p>	<p>L' indicazione di assimilare tutti i ricettori sensibili alla classe I emerge anche dal parere del ministero dell' ambiente (pto 4), si prende atto della mitigazione prevista per il Polo scientifico, che non era stata presentata nella prima versione della documentazione. Sulla scuola Carabinieri rimangono valide le considerazioni soprattutto legate a un residuale impiego bidirezionale della pista.</p> <p>Vedi controdeduzione p.to 23, valgono parimenti le stesse considerazioni sulla necessità di attivare un fondo di garanzia per le opere di mitigazione</p>

5° Settore "Pianificazione del Territorio"

Comune di Campi Bisenzio
Via P. Pasolini , 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228
e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

		superamento, una volta definito con l'opportuno dettaglio il limite del cosiddetto "intorno aeroportuale".		
28	Impatto Acustico / Poiché il risanamento acustico è a carico del gestore dell'infrastruttura (Comune per le strade comunali) si richiede di individuare le misure di mitigazione che il proponente intende individuare nei confronti delle emissioni acustiche incrementali legate al traffico indotto dall'aeroporto.	All'interno della documentazione presentata è contenuta l'indicazione di tutti i singoli ricettori potenzialmente esposti a livelli acustici tali da richiedere interventi di risanamento già previsti in progetto.	Vedi controdeduzione p.to 23 , valgono parimenti le stesse considerazioni sulla necessità di attivare un fondo di garanzia per le opere di mitigazione	-
29	Impatto Acustico / Inserire il contributo emissivo dell'Autostrada A1.	Lo Studio di Impatto Ambientale contiene già detta trattazione	Si prende atto di tale risposta	+
30	Impatto Acustico / Valutare gli effetti cumulativi tra cantierizzazione e utilizzo ordinario delle autostrade e delle viabilità comunali.	Nelle successive fasi di progettazione esecutiva si provvederà alle valutazioni richieste nell'ambito del Piano Ambientale di cantierizzazione	Vedi controdeduzione p.to 23 , valgono parimenti le stesse considerazioni sulla necessità di attivare un fondo di garanzia per le opere di mitigazione	-
31	Impatto Acustico / Chiarimenti e integrazioni sulla valutazione cumulativa degli effetti inserita nella VIS e in particolare dei contributi delle autostrade e del termovalorizzatore.	Si veda l'elaborato di integrazione INT-VIS-00-REL-001	Aspetto trattato nell'ambito del documento del gruppo tecnico intercomunale	
32	Emissioni Atmosferiche / Inserire il contributo emissivo dell'A1 che nella relazione non viene considerata.	Il documento "Verifica su modello numerico dell'inquinamento atmosferico e valutazione del rischio" considera già il contributo emissivo dell'autostrada A1	Aspetto trattato nell'ambito del documento del gruppo tecnico intercomunale	
33	Emissioni Atmosferiche / Integrare gli scenari A e B proposti nello studio trasportistico con lo scenario di traffico attuale e l'estensione della linea 3 verso il polo scientifico ed il centro di Sesto F.no.	Si veda l'elaborato di integrazione INT-PGT-01-REL-001, che ha tenuto in considerazione i progetti relativi alla mobilità ed ai trasporti in corso di realizzazione o approvati. Il SIA contiene l'analisi degli impatti ambientali, diretti e indiretti, generati dal Master Plan che, nel caso in esame, interferisce con una viabilità locale (via dell'Osmannoro) che	Vedi controdeduzione p.to 5 , valgono parimenti le stesse considerazioni sulla necessità di attivare un fondo di garanzia.	-

5° Settore "Pianificazione del Territorio"

Comune di Campi Bisenzio
Via P. Pasolini, 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228
e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

3 4	Emissioni Atmosferiche / Inserire negli scenari la previsione della nuova linea tramviaria 4 tra Campi Bisenzio e Firenze e l'integrazione delle future linee tramviarie con la linea ferroviaria Firenze- Lucca.	funge da attrattore di traffico per i futuri utenti. Il SIA ha, pertanto, analizzato gli effetti ambientali conseguenti a detti aspetti. Non possono, invece, ritenersi di competenza del SIA relativo al Master Plan la definizione, la stima e l'analisi del sistema della mobilità e dei trasporti dell'intera area vasta della Piana Fiorentina.	Vedi controdeduzione p.to 5 , valgono parimenti le stesse considerazioni sulla necessità di attivare un fondo di garanzia.
3 5	Emissioni Atmosferiche / Alla luce dei dati già attualmente a disposizione si richiede l'individuazione di nuove direttrici viarie sia nord-sud che est-ovest in grado di ricucire e minimizzare i percorsi di collegamento tra i principali poli della Piana con l'obiettivo di ridurre conseguentemente l'inquinamento acustico e atmosferico associato al traffico indotto dalla nuova configurazione della mobilità dovuta al nuovo assetto dell'aeroporto.	Il SIA ha analizzato gli effetti ambientali conseguenti alla realizzazione degli interventi previsti dal Master Plan aeroportuale. Non possono, invece, ritenersi di competenza del SIA relativo al Master Plan la definizione, la stima, e l'analisi del sistema della mobilità e dei trasporti dell'intera area vasta della Piana Fiorentina.	Vedi controdeduzione p.to 5 , valgono parimenti le stesse considerazioni sulla necessità di attivare un fondo di garanzia.
3 6	Emissioni Atmosferiche / Valutare gli effetti cumulativi tra cantierizzazione esistenti.	L'impatto risulta facilmente desumibile dai dati presenti nel SIA che, infatti, riportano anche lo stato attuale della qualità dell'aria	Aspetto trattato nell'ambito del documento del gruppo tecnico intercomunale
3 7	Emissioni Atmosferiche / Alla luce di quanto emerso nell'analisi delle emissioni atmosferiche ovvero dell'incremento del quadro emissivo associato alla nuova configurazione dell'aeroporto nello scenario 5° Settore "Pianificazione del Territorio"	Il SIA contiene già detta trattazione. Laddove le mappe di ricaduta degli inquinanti atmosferici non rappresentano areali di isoconcentrazione esterni al dominio di	Aspetto trattato nell'ambito del documento del gruppo tecnico intercomunale

Comune di Campi Bisenzio
Via P. Pasolini , 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 0042110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228
e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

	<p>2018 rispetto alla situazione attuale, delle differenze in molti casi evidenti dei contributi emissivi delle singole fonti (vedi termovalorizzatore) rispetto a quelle stimate nella VAS del PIT e della nuova ipotesi di allungamento della pista a 2400 metri introdotta per la prima volta nel SIA, appare opportuno che la comparazione tra i vari scenari sia rivista da studi specifici del proponente pur con tutti i limiti associati all'indeterminatezza sulle rotte di atterraggio e decollo che saranno decise dalla Commissione aeroportuale nominata dall'ENAC.</p>	<p>calcolo, ciò dipende unicamente dalla totale trascuratezza dei valori previsionali di inquinamento e non già da lacune ed omissioni di studio. L'estensione del dominio di calcolo è stata definita in modo tale da tenere in opportuna considerazione tutti i potenziali contributi di impatto non trascurabili e tecnicamente e statisticamente rappresentativi.</p>	
3 8	<p>Valutazione degli scenari alternativi alla luce del quadro ambientale / Sulla scorta delle conclusioni della VIS è necessario individuare fin da subito dove un approfondimento di tale strumento dovrebbe trovare luogo e se tale approfondimento sia legato alla sola volontà del proponente o se, in maniera più aderente alle prerogative di difesa della salute dei cittadini da parte delle Amministrazioni locali, possa essere avanzata da queste ultime. In tal caso è necessario un ulteriore approfondimento da svolgere insieme alla Regione Toscana.</p>	<p>Le risultante dello studio di VIS evidenziano come l'aeroporto avrà effetti sanitari del tutto e oggettivamente trascurabili. Si veda l'elaborato di integrazione INT-VIS-00-REL-001</p>	<p>Aspetto trattato nell'ambito del documento del gruppo tecnico intercomunale</p>
3 9	<p>Valutazione di Impatto sulla Salute (VIS) -Si chiede, pertanto, che la valutazione di impatto sanitario sia preceduta da un processo partecipativo ai sensi della L.R. 46/2013 (Dibattito pubblico regionale e promozione della partecipazione alla elaborazione delle politiche regionali e locali), con il quale: valutare lo stato di salute attuale della popolazione interessata; identificare i fattori che influenzano lo stato sanitario della popolazione; descrivere e quantificare la natura, l'intensità, la portata e la</p>	<p>Le risultante dello studio di VIS evidenziano come l'aeroporto avrà effetti sanitari del tutto e oggettivamente trascurabili. Si veda l'elaborato di integrazione INT-VIS-00-REL-001. L'analisi di risk-assessment non evidenzia la necessità di ulteriori approfondimenti di carattere sanitario in quanto la situazione riscontrata appare priva di criticità</p>	<p>La risposta del Proponente è parziale, in quanto non si riporta nessuna considerazione in merito alla necessità di confronto pubblico previsto da 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 particolare 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 elaborazione delle politiche regionali e locali",</p>

5° Settore "Pianificazione del Territorio"

Comune di Campi Bisenzio
Via P. Pasolini, 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228
e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postfacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

	<p>distribuzione dei diversi determinanti sanitari coinvolti (comportamenti personali e stili di vita; fattori sociali che possono rivelarsi un vantaggio o uno svantaggio; condizioni di vita e di lavoro; accesso ai servizi sanitari; condizioni generali socio-economiche, culturali e ambientali; fattori genetici); indicare le conseguenze che l'intervento avrà sullo stato di salute della popolazione; valutare la fattibilità dell'intervento sulla base dei risultati dall'indagine sanitaria.</p>		<p>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, fissa 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</p>
40	<p>Valutazione di Impatto sulla Salute (VIS) / Valutare oltre alle misure compensative previste anche l'incremento del Parco agricolo della Piana con il recupero dell'attuale sedime aeroportuale non utilizzato nella nuova configurazione.</p>	<p>L'intervento di recupero della porzione di sedime da dismettere risponde a criteri di ottimizzazione di tipo paesaggistico, ambientale, naturalistico e sociale</p>	<p>Si ritiene opportuno che il recupero del vecchio sedime (o mediante smantellamento della vecchia pista o recupero della stessa) non possa prescindere da valutazioni ambientali di dettaglio. Visto l'impiego per lungo periodo (da qui anche la necessità di un inquadramento storico richiesto al punto 1 e che il proponente non ha risposto) dell'area per il decollo/atterraggio aerei è presumibile aspettare livelli di inquinanti come solo a titolo di esempio idrocarburi o amianto, collegati alla gestione dei veicoli aerei soprattutto nei primi tratti del suolo e nella falda superficiale. Il recupero della vecchia pista deve essere oggetto di piano di investigazione, che in base ai risultati potrà portare o meno verso scenari di bonifica ambientale. Tali aspetti non appaiono approfonditi nel SIA, che risulta in tale contesto superficiale. CONFRONTO CON PAMPALONI</p>
41	<p>Effetti sul suolo, sottosuolo e falda / Definire una modellistica per la determinazione degli impatti sul suolo, sul sottosuolo ed anche sulle acque sotterranee. In assenza di una stima dei flussi di deposizione al suolo degli inquinanti atmosferici determinati dal traffico aereo non è possibile effettuare una corretta analisi di rischio per ambiente e popolazione.</p>	<p>L'entità delle ricadute al suolo degli inquinanti atmosferici emessi dall'esercizio aeroportuale risulta assolutamente trascurabile e tale da non giustificare la richiesta che, così formulata, non appare supportata da adeguate motivazioni e giustificazioni tecniche</p>	<p>Si prende atto della risposta CONFRONTO CON PAMPALONI</p>
4	<p>Effetti sul suolo, sottosuolo e falda / approfondimenti 5° Settore "Pianificazione del Territorio"</p>	<p>Si vedano gli elaborati di integrazione sul</p>	<p>Risposta vaga</p>

Comune di Campi Bisenzio

Via P. Pasolini, 18 50013 Campi Bisenzio (FI)

P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228

e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it

PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

2	sulla gestione degli scarichi idrici, oltreché proposta per recapito delle acque meteoriche in pubblica fognatura	temi idraulici Comune Campi Bisenzio	-
3	Effetti sul suolo, sottosuolo e falda / Approfondire gli effetti ambientali legati agli scenari incidentali dovuti al nuovo assetto della pista e in particolare alle possibili interferenze 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). Effettuare una valutazione su possibili incidenti con l'avifauna tipica delle aree umide della Piana.	La competenza relativa alla sicurezza aeronautica, alle rotte, alle procedure di volo, agli ostacoli ed agli aspetti di bird-striking risulta attribuita ad ENAC ed ENAV, che hanno già verificato il Master Plan e ritenuto lo stesso approvabile in linea tecnica. Ulteriori verifiche di maggior dettaglio potranno, comunque, essere effettuate nell'ambito del successivo procedimento di conformità urbanistica	Vedi riga n.7 e documento gruppo di lavoro intercomunale
4	Piani di Rischio e aree di sorvolo prive di ostacoli / Effettuare una sovrapposizione tra fasce di rischio aeroportuale e Regolamenti Urbanistici comunali al fine di evidenziare in modo chiaro gli elementi di compatibilità o meno sia con gli assetti attuali del territorio, che con quelli previsti negli strumenti programmatici.	I piani di rischio sono i documenti contenenti le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni; il loro scopo è quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti. La competenza relativa alla approvazione dei Piani di Rischio risulta attribuita ad ENAC, che ha già verificato il Master Plan e ritenuto lo stesso approvabile in linea tecnica. Ulteriori verifiche di maggior dettaglio potranno, comunque, essere effettuate nell'ambito del successivo procedimento di conformità urbanistica	Vedi riga n.7 e documento gruppo di lavoro intercomunale
4	Piani di Rischio e aree di sorvolo prive di ostacoli / Effettuare una sovrapposizione tra superfici di sorvolo prive d'ostacoli e situazione attuale di previsione degli strumenti urbanistici e territoriali	Le richieste non risultano di diretto riferimento alle tematiche ambientali e non esauribili all'interno della procedura di V/A. Trattasi per lo più di aspetti urbanistici che	Vedi riga n.7 e documento gruppo di lavoro intercomunale
5	5° Settore "Pianificazione del Territorio"		-

Comune di Campi Bisenzio

Via P. Pasolini , 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 0042110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228

e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it

PEC comune.campi-bisenzio@postfacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio (Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

	graficizzata su tavole rappresentative dei comuni interessati in cui siano chiaramente indicate eventuali criticità in termini di destinazioni d'uso e altezze.	saranno oggetto di successiva procedura di Conformità Urbanistica.	
4 6	Valutazione di incidenza, / Si richiede di valutare anche soluzioni che non comportino la delocalizzazione delle aree d'importanza comunitaria.	Non sono state prese in esame soluzioni alternative di progetto che non prevedessero l'interramento dei laghi presenti in quanto dette alternative risultano palesemente in contrasto con l'orientamento di progetto della nuova pista che, come noto, rappresenta la risultanza di un lungo percorso caratterizzato anche da un articolato processo partecipativo di VAS di livello regionale.	- Si prende atto della necessità di effettuare tali interventi di delocalizzazione di parte del SIC Stagni della Piana Fiorentina. Ad oggi non risulta pervenuta comunicazione in merito da parte della Commissione Europea che deve autorizzare l'intervento. In caso quindi di mancata approvazione da parte di tale ente, non essendo prevista nessuna alternativa si deduce che il progetto non potrà essere realizzato.
4 7	Valutazione di incidenza, / Si chiede al proponente di integrare la relazione di incidenza con un documento inerente i costi di gestione delle aree di compensazione per un periodo almeno pari alla valenza del Master Plan (2014-2029). Le stesse integrazioni dovranno riportare il piano di monitoraggio ante e post operam relativo alle aree di compensazione naturalistica della Rete Natura 2000.	La documentazione integrativa contiene il piano di monitoraggio delle componenti biotiche. Gli aspetti relativi ai costi di gestione non risultano pertinenti nell'ambito della procedura di VIA	- Valgono le stesse considerazioni fatte per il punto 5, nonostante il proponente non sia il soggetto preposto alla gestione delle aree naturalistiche risulta necessario un contributo fattivo alla realizzazione e manutenzione delle nuove aree naturalistiche. Proposta: Necessità di definire un fondo di garanzia a spese del proponente per la realizzazione delle opere di compensazione ambientale, sociale ed infrastrutturale
4 8	Effetti sulle componenti degli ecosistemi / Si chiede di compensare ulteriormente le aree a valore naturalistico al fine di raggiungere un saldo positivo tra superficie sottratta e nuove aree. Le ulteriori compensazioni dovranno essere individuate lungo il corridoio ecologico est. Vista la posizione baricentrica un'area idonea alla riqualificazione ambientale, già ricadente nel confine dell'area SIC e recentemente entrata nelle disponibilità dell'amministrazione Comunale di Campi Bisenzio è	La documentazione integrativa contiene la giustificazione sulle scelte di localizzazione degli interventi di compensazione previsti, aventi estensione complessiva superiore a quella direttamente interferita.	- Si prende atto ma si rimanda alle osservazioni già sostenute in prima istanza. In termini di estensione delle aree il saldo è negativo.

Comune di Campi Bisenzio

Via P. Pasolini, 18 50013 Campi Bisenzio (FI)

P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228

e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it

PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio (Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

	rappresentata l'area ex campo di volo dirigibili denominata Hangar, posta in Loc. Indicatore nel Comune di Campi Bisenzio e prossima al confine di Signa			
4 9	Effetti sulle componenti degli ecosistemi / Sulla misura compensativa ricadente nel Comune di Signa, vista la duplice funzione di cassa di contenimento idraulico, oltre che di zona naturalistica, inerentemente alla realizzazione del nuovo aeroporto e alla nuova viabilità locale, si subordina il parere all'ottenimento del relativo parere dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno.	La progettazione dell'intervento di compensazione tiene già in considerazione l'ipotesi di futuro utilizzo ai fini idraulici dell'area in esame.	II	
5 0	Effetti sulle componenti degli ecosistemi / Si chiede maggior chiarimento in merito alla compatibilità per l'area Il Piano tra funzione ecologica e funzione idraulica.	La progettazione dell'intervento di compensazione tiene già in considerazione l'ipotesi di futuro utilizzo ai fini idraulici dell'area in esame.	II	
5 1	Infrastrutture tecnologiche a rete interferenti / Si richiede di valutare anche la possibilità di interramento delle linee.	L'ambito territoriale in corrispondenza del quale è previsto l'adeguamento di dette linee elettriche risulta fortemente urbanizzato e antropizzato tale da non richiedere necessariamente detto intervento. Lo stesso potrà comunque essere valutato in sede di Conformità Urbanistica	-	Vedi riga n.7 e documento gruppo di lavoro intercomunale
5 2	Infrastrutture tecnologiche a rete interferenti / Vista la grave carenza sopra evidenziata e la palese violazione di legge, si chiede che la gestione delle terre da scavo sia prevista e inserita nel Piano di Utilizzo di cui al D.M. 161/2012 da allegare nell'ambito e a corredo della procedura di V.I.A.	Ai sensi del DM 161/2012 gli aspetti di movimentazione delle terre relativi alla cantierizzazione saranno predisposti nel piano di utilizzo delle terre, quando sarà possibile eseguire le necessarie indagini accedendo ai lotti di interesse.	-	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 dello stesso D.M. sopra citato il 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.

5° Settore "Pianificazione del Territorio"

Comune di Campi Bisenzio
Via P. Pasolini, 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228
e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postfacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

5 3	Gestione terre, rocce e materiali da scavo / Integrare la documentazione con documento sugli approvvigionamenti dei materiali da costruzione, nonché dei siti per lo smaltimento dei rifiuti, ponendo l'attenzione anche sugli impatti, sia in termini ambientali che di mobilità, collegati al trasporto dei materiali	Ai sensi del DM 161/2012 gli aspetti di movimentazione delle terre relativi alla cantierizzazione saranno predisposti nel piano di utilizzo delle terre, quando sarà possibile eseguire le necessarie indagini accedendo ai lotti di interesse.	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.
5 4	Considerazioni in merito al processo partecipativo / Si richiede pertanto di effettuare prima dell'approvazione della VIA il dibattito pubblico quale forma partecipativa propedeutica indispensabile alla formazione della stessa	Come noto l'attivazione del dibattito pubblico costituisce possibile opzione da parte dell'Autorità competente, e non obbligo nell'ambito della procedura VIA. Il proponente ha comunque provveduto a sviluppare un adeguato piano di comunicazione già in fase di VIA, laddove detto diritto viene sancito e stabilito anche dalla normativa vigente, adeguatamente ottemperata da ciascun soggetto coinvolto. Si ricorda, inoltre, che il Master Plan aeroportuale è stato sviluppato a valle dell'approvazione dell'integrazione al PIT, a supporto della quale risulta espletata la procedura di VAS nell'ambito della quale si è registrata la massima partecipazione, per tutto il periodo di approvazione (pari a circa 4 anni), del pubblico e dei soggetti competenti	Vedi punto 52 e punto 7, oltre al documento gruppo tecnico intercomunale Vedi documento gruppo tecnico intercomunale

5° Settore "Pianificazione del Territorio"

Comune di Campi Bisenzio
Via P. Pasolini , 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 00421110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228
e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)

Pianificazione del Territorio

	in materia ambientale.	
--	------------------------	--

5° Settore "Pianificazione del Territorio"

Comune di Campi Bisenzio
Via P. Pasolini , 18 50013 Campi Bisenzio (FI)
P.I. 0042110487 C.F. 80016750483

tel. 055 8959218-209-206 fax 055 8959228
e-mail: amb@comune.campi-bisenzio.fi.it
PEC comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it

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, Calenzano, 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

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'Osmannoro, con ricadute per la salute pubblica non accettabili. Si ribadisce che la normativa vigente in materia ambientale obbliga i Comuni ricadenti nell'Agglomerato di Firenze (così come definito dalla DGRT 1025/2010) ad adottare azioni per migliorare la qualità dell'aria. Si conferma quindi che, anche dopo la valutazione della documentazione integrativa, il Master Plan aeroportuale contrasta con i principi di sviluppo sostenibile, conducendo ad una valutazione negativa di impatto ambientale, quantomeno senza l'implementazione di idonee misure mitigative, che però non sono sviluppate nel progetto del proponente.

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.

Desta 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, oltretutto con il futuro sistema tramviario, chiedendo una partecipazione diretta della società di gestione nella realizzazione di tali opere, in quanto fondamentali per lo sviluppo economico dello scalo stesso.

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

- i lavori di costruzione della linea 2 della tramvia fiorentina stanno realizzando un arrivo in superficie al nuovo scalo aeroportuale che invece nello stato di progetto viene rappresentato come un arrivo sotto il piano di campagna;
- lo studio del traffico sviluppato si basa sull'ipotesi che il maggior afflusso di veicoli presso l'aeroporto sia compensato dagli utenti della tramvia che, lasciato il veicolo, usufruirebbero del trasporto pubblico. Questa ipotesi è vera a due condizioni: 1) che venga realizzato un parcheggio scambiatore a fine autostrada (di cui non vi è traccia nello studio); 2) che la tramvia intercetti gli utenti a monte dello svincolo aeroportuale (linea 2A fino a sesto fiorentino);
- la realizzazione e messa in esercizio del nuovo svincolo di Peretola è condizione fondamentale per il disimpegno del traffico tanto che nell'analisi infrastrutturale si dà per fatta tale infrastruttura: nella realtà invece nel cronoprogramma di progetto e nella simulazione di traffico non si tiene in considerazione la tempistica di realizzazione e la presenza contemporanea del cantiere della tramvia;
- l'interferenza con i cantieri per la realizzazione del nuovo stadio in area Mercafir non è presa in considerazione così come il traffico relativo alla nuova caserma dei marescialli e brigadieri non è preso in considerazione;
- l'allungamento e la maggior tortuosità della viabilità Sesto Fiorentino-Osmannoro è diretta conseguenza del mancato sotto attraversamento della pista come progettualmente scelto dal proponente. L'evidente peggioramento della viabilità non è posto in rilievo così come non sono presi in considerazione interventi alternativi migliorativi (es. Prato-Mezzana-Perfetti Ricasoli) che vengono lasciati in capo alle amministrazioni locali;
- la scelta progettuale di comprendere parte dell'attuale sedime aeroportuale nel parco della piana deve coerentemente essere suffragata sia dalla effettiva verifica che i terreni non siano inquinati, sia dalla effettiva fruibilità degli stessi attraverso, ad esempio, piste ciclabili di collegamento Firenze-Sesto-Osmannoro;
- tema parcheggi: si legge nella relazione trasportistica che oggi ci sono 1543 stalli; a regime gli stalli dovranno essere 3595. L'inserimento di ulteriori 2000 veicoli nella viabilità ordinaria non è da sottovalutare anche solo a livello di svincoli che però non vengono analizzati e conseguentemente sono trascurati nella simulazione del traffico.
- nel modello di macrosimulazione del traffico i progettisti ipotizzano due categorie di incremento dei flussi: 1) *“quella relativa all'incremento dei flussi originati dall'area della nuova infrastruttura e destinati nella stessa dovuti alla maggiore capacità dell'aeroporto”* 2) quelli dovuti al *“maggiore numero di addetti”*. Un serio studio del traffico deve tenere in considerazione il traffico GENERATO (che non è riconducibile al solo maggior numero di dipendenti), ATTRATTO (che non è riconducibile al solo maggior numero di passeggeri) e di SVILUPPO (di cui non c'è traccia). Se queste sono le premesse le conclusioni non possono che essere scarsamente approssimative, anche perché nel corso dello studio vengono

introdotte ipotesi semplificative discutibili del tipo: solo il 60% dei parcheggi è utilizzato; solo il 40% dei passeggeri raggiunge l'aeroporto con veicolo privato; le fasce orarie di punta sono esclusivamente 7,30-8,30 e 17,30-18,30; in tale orario sono stimati da 45 a 90 (nel 2029) veicoli leggeri in ingresso e da 55 a 120 (nel 2029) in uscita dall'aeroporto; assorbimento da parte della tramvia e terza corsia autostradale del traffico in eccesso.

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-001 afferma in linea generale che gli aspetti di incoerenza con la pianificazione comunale e sovraordinata sono rimandati alla successiva fase di conformità urbanistica. Si ritiene comunque che in questa fase, al fine di esprimere il giudizio di compatibilità ambientale, debbano essere esplicitati i profili di 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 agli strumenti urbanistici esistenti, si ritiene che la proposta progettuale sulla quale si è chiamati a valutare la compatibilità ambientale dovrebbe già aver espletato le valutazioni di maggior dettaglio di carattere urbanistico. Alcune valutazioni e approfondimenti, pur non risultando di diretto riferimento alle tematiche ambientali e non esauribili all'interno della procedura di VIA, possono comunque presupporre scelte progettuali alternative sia per il progetto sul quale si è tenuti ad esprimersi sia per le ricadute indirette sull'attuazione delle strategie pianificatorie comunali.

Si 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'A11 Firenze-Pistoia;
- Lo svincolo autostradale terminale in uscita dall'A11;
- La strada Prato-Mezzana-Perfetti Ricasoli;
- La linea 2 della rete tramviaria.

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

Per i suddetti interventi, che erano stati pensati e progettati senza considerare l'aumento dei flussi di traffico dovuti al raddoppio o al triplicamento dei passeggeri aeroportuali, esistono già protocolli d'Intesa o accordi sottoscritti dal 1998 che a tutt'oggi, però, non sono stati completamente ottemperati. Dalla relazione integrativa si evince che, al 2029 si prevedono da un minimo di 4,5 milioni di passeggeri annui ad un massimo di 6,4 milioni di passeggeri annui al posto degli attuali 2.100.000 passeggeri annui. Il proponente sostiene che ad oggi la percentuale di utilizzo del mezzo privato, sia come passeggero che come utente, si aggira intorno al 40 %, il pullman intorno al 10 % mentre il mezzo più utilizzato risulta essere il taxi, pertanto si presuppone che per l'anno 2029, se non viene sviluppato un sistema di trasporto pubblico integrato gomma-ferro-tramviario, avremo un incremento del traffico privato almeno raddoppiato rispetto all'attuale.

Nonostante le ipotesi adottate ed i vari scenari studiati siano estremamente ottimistici, dallo studio integrativo risultano a regime congestionate e completamente 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 e' 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.