



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

E.prot DVA-2015-0027725 del 05/11/2015

Firenze, 4 novembre 2015

Al MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE -
DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI
Via Cristoforo Colombo 44,
00147 Roma

per PEC: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

OSSERVAZIONI AL PROGETTO "AEROPORTO DI FIRENZE - MASTER PLAN
AEROPORTUALE 2014-2029"

Codice procedura (ID_VIP): 2980

Con la presente i sottoscritti

Massimiliano Morrone, nato a _____, il _____, c.f. _____,
in qualità di legale rappresentante della NUOVE INIZIATIVE
TOSCANE S.R.L., con sede legale in Firenze, Via Lorenzo il Magnifico, 1, c.f.
06630860150

il geom. Andrea Bottinelli, nato a _____, il _____, in qualità di legale
rappresentante del "CONSORZIO PER L'ATTUAZIONE DEL PIANO URBANISTICO ESECUTIVO
DI CASTELLO IN COMUNE DI FIRENZE", o, in forma abbreviata, "Consorzio Castello" con
sede legale in Firenze, Via Lorenzo il Magnifico, 1, c.f.05009620484

in relazione alla documentazione integrativa presentata da Enac in data 4
settembre 2015 in relazione al progetto indicato in oggetto formulano le seguenti
osservazioni.

*** ** **

1 - PREMESSA

Per le premesse di fatto relative al vigente Piano Urbanistico Esecutivo di Castello
nel Comune di Firenze si rinvia al contenuto delle osservazioni già presentate in data 22
maggio 2015 (cfr. paragrafi dal 1 a 5), che si intendono qui integralmente richiamate e
che, per comodità, si allegano (all. 1).



*** ** ***

2 - IL PROGETTO "AEROPORTO DI FIRENZE - MASTER PLAN AEROPORTUALE 2014-2029"

La documentazione integrativa prodotta da Enac il 4 settembre 2015 non sembra superare le criticità già evidenziate con le osservazioni presentate dai sottoscritti il 22 maggio 2015.

2.1 - Il progetto di sviluppo aeroportuale oggi sottoposto al procedimento di v.i.a. continua a presentare - anche dopo le integrazioni e i chiarimenti forniti da Enac - incongruenze e/o interferenze che rendono sostanzialmente non praticabile la realizzazione della nuova pista 12/30 e che sono già state evidenziate nell'ambito delle osservazioni presentate a maggio del 2015.

2.2 - Né risulta che vi sia stata un'effettiva controdeduzione alle osservazioni presentate il 22 maggio 2015.

Le risposte che si leggono nel documento denominato "*Relazione Generale: chiarimenti di Integrazioni e Controdeduzioni*" (INT-GEN-00-REL-001) alle osservazioni presentate dai sottoscritti si limitano, solo formalmente, a replicare e a chiarire le criticità rilevate nell'ambito delle precedenti osservazioni.

2.2.1 - LA LUNGHEZZA DELLA NUOVA PISTA IN CONTRASTO CON LE PREVISIONI DEL PIT DELLA REGIONE TOSCANA

In particolare, si ribadisce che da un esame degli elaborati pubblicati sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare continua a risultare sostanzialmente omessa ogni valutazione in ordine al problema della discrasia che esiste tra la previsione della nuova pista di lunghezza di 2.400 metri approvata dall'Enac il 3 novembre 2014 (e confermata negli elaborati di progetto) e la diversa previsione della nuova pista di soli 2.000 metri prevista dal PIT della Regione Toscana, come integrato nel 2014.

Nelle controdeduzioni (cfr. pag. 128 del doc. INT-GEN-00-REL-001) si afferma che "*l'aspetto è già stato precedentemente trattato all'interno del presente documento*". L'aspetto è trattato a pag. 9 dello stesso documento, in cui però si limita nuovamente a rinviare al documento INT-AMB-04-REL-001 in relazione all'impatto acustico.

Dal documento INT-AMB-04-REL-001 e dal documento denominato "Approfondimenti paesaggistici" (INT-PAE-00-REL-002) risulta però che la scelta di progettare una pista con lunghezza 2.400 metri al posto di quella di 2.000 metri (prevista dal PIT della Regione Toscana) avrebbe una esclusiva giustificazione di carattere tecnico e di sicurezza che darebbe origine a *"significativi aspetti positivi e miglioramenti di carattere ambientale, tali da indurre a ritenere che la soluzione di progetto sia migliorativa rispetto a quella di cui alla citata pianificazione territoriale [PIT], tanto da consentire di valutare la previsione prescrittiva dello strumento, quale elemento assolutamente superabile e non ostativo nell'ambito del presente procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale"* (pag. 8 del doc. INT-PAE-00-REL-002).

I miglioramenti enunciati dall'Enac - nella scelta della pista di 2.400 m - sarebbero relativi ai soli aspetti delle emissioni in atmosfera e dell'inquinamento acustico, ma non sembrano in grado di superare tutte le numerose criticità evidenziate dalla Regione Toscana nell'ambito del parere del NURV n. 106 del 23 giugno 2015 (cui si rinvia).

Né risulta precisato come si intende "superare" la diversa prescrizione della pista a lunghezza di 2.000 metri prevista dal PIT.

In proposito si ribadisce che il PIT vigente prescrive espressamente che *"lo sviluppo dell'unica pista di atterraggio sia realizzato nel rispetto della sostenibilità territoriale e ambientale e della compatibilità con il progetto di territorio del parco agricolo della piana e, comunque, non abbia una lunghezza massima superiore a 2000 metri linear"* (cfr. art. 5 ter, comma 1, lett. b, inserito nella disciplina del masterplan degli aeroporti dall'art. 3 delle disposizioni per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze di cui all'allegato A5).

Non si vede, quindi, come possa l'Enac approvare un progetto che sia in aperto contrasto con le previsioni di indirizzo territoriale dettate dalla Regione Toscana al fine di rendere sostenibile, per il territorio, lo sviluppo della nuova pista aeroportuale.

Quanto detto appare rilevante anche alla luce del parere espresso dal NURV (Nucleo unificato regionale di valutazione) nell'ambito del procedimento che ha portato all'approvazione dell'Integrazione al PIT. In particolare, per la componente "ecosistemi" il NURV rileva che l'areale di fattibilità 2B (ovvero l'ipotesi di pista 12/30 degli studi Enac oggetto del presente procedimento di v.i.a.) *"presenta una situazione gravemente problematica e [d] è impossibile pertanto garantire la connettività tra aree verdi e la sopravvivenza di porzioni di habitat interessanti per la conservazione della biodiversità e per la tutela del patrimonio storico agricolo", inoltre tale ipotesi "elimina una delle rimanenti zone umide poste in continuità con quelle residue della piana, determinando*

un disturbo continuo all'avifauna in quanto intercetta un' "area di passaggio migratorio con anche possibili ripercussioni sulla sicurezza del volo".

Il NURV rileva, tra le altre criticità, anche il fatto che:

- l'ipotesi di sviluppo aeroportuale determina inevitabilmente una maggior superficie necessaria rispetto all'attuale (per tutte e tre le ipotesi: areale 2A prolungamento della pista attuale; areale 2B ipotesi di pista con orientamento 12/30 e areale 2C ipotesi di pista con orientamento 09/27) e che esiste un'interferenza con lo svincolo per Sesto Fiorentino ed è dunque necessario sviluppare l'analisi degli impatti cumulativi e indotti dell'intervento (cfr. pag. 11 del parere motivato);

- l'analisi condotta per la componente "salute" *"evidenzia comunque una carenza di quadro conoscitivo che non rende esaustive le valutazioni condotte a questo livello, richiedendo quindi approfondimenti conoscitivi e valutativi"* (pag. 11 del parere motivato);

- con riguardo al potenziamento dell'aeroporto di Firenze e ai tre ambiti localizzativi dell'infrastruttura (2A, 2B e 2C sopra richiamati), la conclusione cui giunge il rapporto ambientale (che indica l'areale di fattibilità B, ovvero la pista con orientamento 12/30, come quello che complessivamente ha impatti ambientali meno significativi ed esclude, quindi, l'areale di fattibilità C, ovvero la pista con orientamento 09/27) *"non è supportata da una metodologia comparativa volta a prendere in considerazione e a definire un sistema di pesi sia per l'intensità degli impatti che per la natura/valenza e criticità della componente ambientale impattata che consenta di verificare, attraverso una analisi tra alternative, quella più sostenibile e meno onerosa per l'ambiente"* (pag. 13 del parere motivato).

Alla luce di quanto osservato, non si può ritenere ammissibile che la pista di 2.400 metri approvata, in via tecnica, dall'Enac possa legittimamente essere inserita in un contesto ambientale rispetto al quale è stata valutata ai limiti dell'ammissibilità (contestata dai sottoscritti) la compatibilità ambientale della pista di 2.000 metri cui fa riferimento il PIT della Regione Toscana.

2.2.2 - L'INTERFERENZA CON LA SCUOLA DEI MARESCIALLI DEI CARABINIERI

In secondo luogo, dall'esame della documentazione relativa al progetto di sviluppo aeroportuale, non viene considerata, con grave illogicità della scelta progettuale, l'interferenza che esiste tra la realizzazione della nuova pista e la già realizzata Scuola dei Marescialli dei Carabinieri.

Né viene motivato, nelle controdeduzioni, l'esame di tale interferenza.

Detta Scuola è una struttura, ormai realizzata da tempo, che può ospitare più di mille persone, che usufruiranno sia della parte dedicata alla didattica, sia dei previsti alloggi residenziali.

Tale struttura ricade oggi (ovvero con l'esistente pista aeroportuale di Firenze con orientamento 05/23) in zona di tutela "D", ovvero nella zona caratterizzata dal più basso livello di tutela, tra quelle individuate dal regolamento Enac per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (cfr. tavola 24 presentata da AdF S.p.a.).

A seguito della realizzazione della nuova pista, approvata dall'Enac con il provvedimento impugnato, la Scuola dei Marescialli si troverà, invece, ad essere inserita in zona "B", ovvero in una zona dove il regolamento emanato dall'ENAC precisa che *"passano essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone"* (cfr. tavola 25 presentata da AdF S.p.a.).

La scelta di realizzare la pista con orientamento 12/30, approvata dall'Enac con il provvedimento impugnato, comporterà dunque la sostanziale violazione della normativa di tutela appena richiamata: il numero di persone che utilizzerà la struttura della Scuola dei Marescialli (considerando sia la parte dell'immobile dedicata alla didattica, sia quella degli alloggi residenziali) non sarà infatti assolutamente limitato.

Quanto detto appare ancor più grave se si considera che il regolamento Enac citato prevede espressamente che, nelle zone di tutela A, B e C, vadano evitati insediamenti ad elevato affollamento, la costruzione di scuole e, in generale, di obiettivi sensibili¹.

A fronte di tali rilievi, le controdeduzioni si limitano ad affermare che *"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 sicurezza aeronautica, alle rotte, alle procedure di volo e agli ostacoli 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"* (pag. 130 del doc. INT-GEN-00-REL-001).

¹ *"Nelle zone di tutela A, B e C vanno evitati: - insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi, a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc...; - costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili; - attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale"* (cfr. punto 6.6 del capitolo 9 del regolamento Enac per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti).

Tale sostanziale rinvio dell'esame, nel dettaglio, dell'interferenza della Scuola dei Marescialli contrasta con la richiesta del Ministero dell'Ambiente (cfr. la richiesta di integrazioni del 21 luglio 2015, prot. DVA-2015-0019/41) che, a luglio del 2015, ha chiesto ad Enac "*chiarimenti e documentazioni integrative di approfondimento ai fini di poter esprimere una valutazione sulla compatibilità e sostenibilità ambientale senza ulteriori approfondimenti*" (enfasi aggiunta), con riguardo anche agli impatti ambientali del progetto in relazione alla pianificazione dei comuni interessati dal progetto stesso (pag. 2 della richiesta di integrazioni).

Inoltre, la scelta della pista con orientamento 12/30, che porta a tale interferenza con la Scuola dei Marescialli, risulta incompatibile con il contesto ambientale di riferimento anche alla luce del fatto che detto immobile ricade parzialmente all'interno della superficie di decollo (cfr. tavola 23 presentata da AdF S.p.a.), ovvero in un'area in cui possono essere autorizzate soltanto "*opere o attività compatibili*" con gli appositi piani di rischio adottati dai comuni, nel rispetto delle eventuali direttive regionali e nel rispetto del regolamento Enac sulla costruzione e gestione degli aeroporti (cfr. art. 707 del codice della navigazione).

Nella fattispecie non risulta ancora adottato il piano di rischio da parte del Comune di Firenze.

Tuttavia, la collocazione della Scuola dei Marescialli nella direzione di atterraggio e decollo ad opera del progetto della nuova pista 12/30 rende evidente il difetto di istruttoria che sta alla base del progetto e dell'approvazione tecnica ad opera di Enac e rende, altresì, evidente la violazione del principio generale per cui gli atti amministrativi di pianificazione possono soltanto disciplinare il futuro e non avere effetti retroattivi (cfr. TAR Puglia - Bari, sez. III, 27.10.2010, n. 3885; Cons. Stato, sez. V, 6 marzo 2007, n. 1052; Cons. Stato, sez. V, 7 novembre 2005, n. 6201; id., 19 febbraio 1997, n. 176).

Alla luce di quanto osservato, appare opportuno che venga risolta l'interferenza esistente tra la nuova pista 12/30 e l'esistente Scuola dei Marescialli, per tutelare la pubblica incolumità e realizzare lo sviluppo dello scalo aeroportuale nella massima sicurezza.

*** ** ***

3 - Dall'esame della documentazione integrativa risulta comunque scarsamente considerata l'attuale situazione urbanistica dell'area in cui il progetto di sviluppo aeroportuale va ad inserirsi.

Handwritten signature and initials, possibly 'HW'.

3.1 - LO SPOSTAMENTO DELLA VASCA DI COMPENSAZIONE SUD PREVISTA NELL'INTERVENTO DEL PUE DI CASTELLO

In particolare, continuano a esser necessari chiarimenti in ordine al previsto spostamento della vasca di compensazione Sud prevista nell'intervento del PUE di Castello (cfr. pagg. 18 e ss. del doc. INT-PGT-03-REL-001 *Approfondimento progettuale - Relazione generale*); spostamento che, secondo Enac, risolverebbe "nel transitorio lo smaltimento delle acque meteoriche della Scuola Marescialli dei Carabinieri e a livello definitivo l'interferenza con il Masterplan aeroportuale" (enfasi aggiunte).

Non si precisa quindi, nelle integrazioni dell'Enac, quale sarà, a livello definitivo, la localizzazione della predetta vasca sud, che è progettata a servizio della Scuola Marescialli dei Carabinieri, ma anche a servizio dell'intero PUE di Castello.

In sostanza la soluzione avanzata da Enac elimina l'interferenza con il Masterplan, senza però verificare quale sarà la definitiva localizzazione della vasca sud.

Peraltro, la stessa soluzione presentata da Enac non garantisce la reale fattibilità delle modifiche della vasca di laminazione prevista dal PUE, in quanto si legge a pag. 57 del doc. INT-PGT-03-REL-001 *Approfondimento progettuale - Relazione generale* che "si provvederà, inoltre, a fornire il necessario supporto alle autorità competenti e al soggetto proponente nell'ambito della verifica di dettaglio inerente la fattibilità delle modifiche della vasca di laminazione prevista dal PUE di Castello, necessarie per la risoluzione tecnica dell'interferenza rilevata".

Tale rinvio dell'esame, nel dettaglio, della soluzione prospettata contrasta - ancora una volta - con la definitività dei chiarimenti e delle integrazioni richiesti del Ministero dell'Ambiente (cfr. la richiesta di integrazioni del 21 luglio 2015, prot. DVA-2015-0019141) che, come già rilevato più sopra, ha precisato che esprimerà una valutazione sulla compatibilità e sostenibilità ambientale del progetto "senza ulteriori approfondimenti".

3.1.1 - Quanto appena osservato risulta confermato dall'esame di due planimetrie rappresentative della situazione nelle fasi "intermedia" (cfr. tavola n. 6.01 Rete di smaltimento acque meteoriche planimetria inquadramento generale - fase intermedia) e "finale" (cfr. tavola n. 6.02 Rete di smaltimento acque meteoriche planimetria inquadramento generale - fase finale).

Se si considerano i tre livelli programmati (2018, 2023 e 2029) si deve ritenere che la fase intermedia sia da riferirsi al 2023.

In entrambi gli scenari rappresentati nelle suddette tavole non compare la vasca di laminazione Sud sull'area del PUE di Castello.

In entrambi gli scenari, invece, si rileva, con identica grafia, il solo tracciato del "collettore acque meteoriche Scuola Marescialli", le cui acque vanno ad immettersi nel "canale dell'aeroporto" e quindi - dopo aver costeggiato la A11 - confluiscono nel definitivo "bacino di laminazione" che il Masterplan programma in prossimità dello svincolo autostradale di Sesto Fiorentino.

Dall'esame di tale documentazione si deve dedurre che il bacino di laminazione nell'area del PUE di Castello (spostato, nel progetto dell'Enac, per evitare interferenze con il Masterplan) sia programmato per rimanere soltanto per il periodo antecedente al 2023.

Pertanto, anche la sola definizione del "collettore acque meteoriche Scuola Marescialli" appare non fare riferimento alle complessive previsioni del PUE di Castello, confermando ancora una volta la scarsa considerazione - da parte del Masterplan in esame - dell'attuale situazione urbanistica dell'area in cui il progetto di sviluppo aeroportuale andrà ad inserirsi.

3.2 - ULTERIORI CRITICITÀ

Alla luce di quanto osservato, risultano pertanto ancora attuali le richieste di chiarimenti formulate nelle osservazioni presentate a maggio 2015 in ordine ai seguenti aspetti:

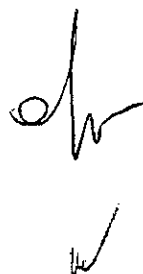
- la prevista "delocalizzazione del bacino di laminazione ... previsto a servizio dell'area sud del PUE di Castello" (cfr. pag. 54 della relazione tecnica generale R01 febbraio 2015), ovvero la realizzazione di un "nuovo invaso ai soli fini di laminazione delle acque meteoriche ricadenti sul Polo Scientifico, accorpandolo al nuovo bacino di laminazione previsto a sud-est in prossimità dello svincolo di Sesto Fiorentino, a servizio del sedime aeroportuale e dell'area sud del PUE di Castello" (cfr. pag. 56 della relazione cit.), non risolve la problematica nel periodo transitorio stante che la proposta soluzione di posizionamento alternativo nell'ambito dell'area del PUE contrasta con le previsioni urbanistiche del PUE stesso con riferimento alle quali la convenzione vigente per l'attuazione del PUE prevede la realizzazione proprio della vasca di laminazione e delle connesse opere di messa in sicurezza idraulica dell'intera area (a sud del Canale di Cinta Orientale), necessarie e funzionali anche alla Scuola Marescialli dei Carabinieri, oltre che indispensabili all'edificazione dell'intero PUE;

- l'illogica, e direttamente in contrasto con le previsioni del PUE di Castello, soluzione delle interferenze con la rete di acque basse in sinistra del Fosso Reale, tale rete risulta essere composta, tra gli altri, dal *Canale dell'Aeroporto* che è attualmente programmato per funzionare da scarico della prevista vasca di compensazione nell'ambito dell'area di Castello (oltre che da collettore di drenaggio dell'attuale aeroporto e della A11). Dalla lettura della documentazione integrativa di Enac e del parere del Consorzio non si evince, tuttavia, se il sistema idraulico complessivamente considerato abbia tenuto debitamente conto delle esigenze dell'intera area interessata dal PUE e non solamente dell'esigenza della Scuola dei Marescialli;
- il nuovo progetto di sistemazione delle opere propedeutiche agli interventi del nuovo assetto aeroportuale che si inquadra in un contesto che prescinde da qualsiasi considerazione sia delle previsioni edificatorie, sia delle previsioni infrastrutturali del PUE di Castello senza considerare, in particolare, la già realizzata Scuola dei Marescialli;
- il previsto esproprio (cfr. pag. 53 della relazione cit.) che non considera le previsioni del PUE per quel che riguarda la viabilità interna a servizio della porzione sud, le previsioni di sviluppo dei lotti J e Y2, il percorso della tramvia nella tratta verso il polo universitario di Sesto Fiorentino, e che riguarderebbe anche aree limitrofe destinate a "Parco" per una superficie complessiva di circa 27 ettari. Ciò in diretto contrasto con quanto disciplinato dal PUE di Castello e dalla relativa convenzione;
- l'incompletezza della valutazione dell'impatto acustico: nessun rilievo viene effettuato con riguardo all'area del PUE e alla Scuola dei Marescialli, entrambe direttamente interessate dalla fase di risalita successiva al decollo. Questa osservazione permane e assume particolare rilevanza, anche a seguito delle integrazioni fornite da Enac, in quanto non si è trovata, nella documentazione, una verifica puntuale sulla situazione dei venti dominanti che sia tale da confermare l'utilizzabilità unidirezionale della pista (evitando dunque sorvoli sulla Scuola dei Marescialli e sul PUE di Castello).

*** ** **

4 - CONCLUSIONI

In definitiva, appaiono sussistere ancora profili di carenza di istruttoria alla base del progetto di sviluppo dell'aeroporto di Firenze (e del provvedimento di approvazione tecnica dell'Enac del 3 novembre 2014) a causa della scarsa considerazione dell'assetto urbanistico dell'area ove andrà ad essere realizzata la nuova pista aeroportuale.

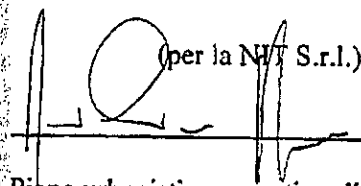


Si ribadisce quindi la richiesta che il progetto di sviluppo aeroportuale oggetto del procedimento di v.i.a. prenda atto delle interferenze evidenziate con le presenti osservazioni e con le osservazioni presentate il 22 maggio 2015 e venga, quindi, reso compatibile con l'attuazione del PUE di Castello, modificando conseguentemente il progetto con riferimento alla realizzazione della nuova pista con orientamento 12/30.

Si chiede, in particolare, che venga stralciata la previsione dello spostamento della vasca di laminazione Sud del PUE di Castello (previsto per risolvere l'attuale interferenza con il Masterplan aeroportuale) e venga, viceversa, modificato il progetto di sviluppo aeroportuale sottoposto a v.i.a., al fine di renderlo compatibile con la suddetta vasca nella posizione in cui è stata progettata nell'ambito del PUE.

I sottoscritti si riservano comunque di esperire ogni azione volta a tutelare i propri diritti sull'area di proprietà e ad ottenere il risarcimento dei danni patiti.

Si confida nell'accoglimento delle soprascritte osservazioni e nelle conseguenti precisazioni e/o modifiche in sede di approvazione del progetto di sviluppo aeroportuale.


(per la NIT S.r.l.)

(per il Consorzio Consorzio per l'attuazione del Piano urbanistico esecutivo di
Castello in Comune di Firenze)



Si allegano:

- le osservazioni presentate in data 22 maggio 2015.

Pec Direzione

Da: Mauro Mugnai <consorzio.castello@pec.unipol.it>
Inviato: mercoledì 4 novembre 2015 12:57
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Oggetto: osservazioni al progetto "Aeroporto di Firenze-master plan Aeroportuale 2014-2029" Codice procedura(ID_VIP):2980
Allegati: osserv. prog.aerop. Fi.pdf; osservazioni al progetto adf master plan Consorzio Castello maggio15.pdf

In allegato alla presente si trasmettono le osservazioni richiamate in oggetto distinti saluti

Consorzio Castello

Firenze, 22 maggio 2015

AL MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE –
DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI –
DIVISIONE II SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE
Via Cristoforo Colombo 44,
00147 Roma

per PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

**OSSERVAZIONI AL PROGETTO “AEROPORTO DI FIRENZE - MASTER PLAN
AEROPORTUALE 2014-2029”**

Codice procedura (ID_VIP): 2980

Con la presente i sottoscritti

Massimiliano Morrone, nato a _____, il _____, c.f. _____, in qualità di legale rappresentante della NUOVE INIZIATIVE TOSCANE S.R.L., con sede legale in Firenze, Via Lorenzo il Magnifico, 1, c.f. 06630860150

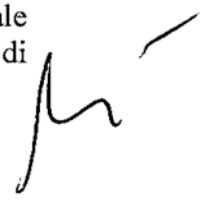
il geom. Andrea Bottinelli, nato a _____, il _____, in qualità di legale rappresentante del “CONSORZIO PER L’ATTUAZIONE DEL PIANO URBANISTICO ESECUTIVO DI CASTELLO IN COMUNE DI FIRENZE”, o, in forma abbreviata, “Consorzio Castello” con sede legale in Firenze, Via Lorenzo il Magnifico, 1, c.f.05009620484

in relazione al progetto indicato in oggetto formulano le seguenti osservazioni.

*** ** ***

1 – IL PUE DI CASTELLO NEL COMUNE DI FIRENZE

La Società NIT s.r.l. è proprietaria della quasi totalità delle aree incluse nel Piano urbanistico Esecutivo dell’area di Castello approvato dalle amministrazioni competenti in data 28 maggio 1999 (accordo di programma tra Comune di Firenze, Regione Toscana, Provincia di Firenze, Ministero dei lavori pubblici e Comando Generale dell’Arma dei Carabinieri) ed oggetto di variante approvata dal Consiglio Comunale di Firenze con deliberazione n. 9/955 del 17 gennaio 2005.



La Società NIT ha anche sottoscritto con il Comune di Firenze la convenzione 31 gennaio 2000 e la convenzione 18 aprile 2005 che contengono la disciplina degli obblighi e degli impegni della parte privata e della parte pubblica per l'attuazione del PUE di Castello.

Il "Consorzio Castello" è costituito ai sensi degli artt. 2602 e seguenti del Codice Civile e dell'art. 23 della legge 17 agosto 1942 n. 1150, tra i proprietari delle aree incluse nel perimetro del PUE di Castello con atto ai rogiti del Notaio Luigi Rogantini Picco di Firenze in data 6 ottobre 1999, repertorio n. 9298, fascicolo n. 2794, registrato a Firenze l'8 ottobre 1999 al n. 6324 e come tale ha sottoscritto le convenzioni del 2000 e del 2005 per l'attuazione del PUE.

1.2 – L'area di Castello è stata individuata, sin dal PRG approvato nel 1962, dal Comune di Firenze come destinata all'espansione e razionalizzazione degli interventi strutturali e infrastrutturali del territorio metropolitano, con una vocazione che ha visto il susseguirsi di previsioni urbanistiche che sono giunte, nel 1997, alla previsione nella variante generale del PRG del Comune di Firenze (approvata dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 385 del 2 dicembre 1997, con successiva presa d'atto del Consiglio Comunale mediante deliberazione n. 141 del 9 febbraio 1998) all'individuazione, in località Castello, di una zona C, sottozona C1.1, di trasformazione urbanistica e di nuovo impianto, soggetta a Piano urbanistico esecutivo (P.U.E.) di iniziativa pubblica (si veda l'art. 35.5 delle NTA del PRG¹).

¹ In particolare, l'art. 35.5 prevede che "Nelle sottozone C1 sono ammesse la residenza, tutte le destinazioni compatibili con la residenza, ivi comprese le attrezzature commerciali (nel rispetto del Piano del commercio), le attività direzionali ed amministrative pubbliche e private, le attività alberghiere ed i pubblici esercizi, le attività artigianali e di servizio alla produzione, le attività industriali non inquinanti e/o moleste. In particolare, nella sottozona C1.1 di Castello, si prevede l'insediamento di attività produttive ad alto contenuto di ricerca e di sviluppo che potranno essere anche funzionalmente connesse con le Facoltà scientifiche localizzate nel Comune di Sesto ed inoltre si prescrive che:

- la superficie dell'area da destinare a Parco Pubblico non risulti inferiore a 80 ettari;
- l'edificazione debba essere contenuta nei limiti di 600.000 mc. per l'edilizia pubblica e 800.000 mc. di edilizia privata per congruenza con i caratteri ambientali, paesaggistici ed urbanistici e con le caratteristiche morfologiche dell'area interessata, attestando la stessa edificazione lungo l'asse del Viale XI Agosto e distanziando gli edifici quanto più possibile rispetto all'area aeroportuale, sia per motivi di sicurezza, sia per contenere al massimo la superficie oggetto di impermeabilizzazione;
- la tipologia edilizia della futura Scuola Sottoufficiali dei Carabinieri (da Accordo di Programma già sottoscritto) sia configurata secondo i modelli quanto più possibile "aperti" nel territorio in modo da consentire la fruizione alla città ed al sistema metropolitano delle attrezzature presenti non aventi carattere strettamente militare, mediante adeguate forme di convenzionamento;
- le definitive previsioni della tramvia e del tratto della strada di collegamento cosiddetta "Perfetti Ricasoli-Mezzana" siano rimandate al Piano Guida dell'area o a specifici Accordi di Programma o Protocolli di Intesa, in quanto trattasi di indicazioni non rispondenti a quelle che saranno le definitive collocazioni in loco delle infrastrutture, pur essendo confermata in questa sede l'esigenza di realizzare il tratto di pertinenza della suddetta "Perfetti Ricasoli-Mezzana";

Tale previsione faceva seguito all'accordo di programma stipulato il 20 agosto 1996 tra la Regione, il Comune, la Provincia di Firenze e il Ministero dei Lavori Pubblici e il Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri in base al quale, tra l'altro, il Comune di Firenze si impegnava a redigere un programma direttore per il coordinamento degli interventi per l'urbanizzazione e l'attrezzatura della Piana di Castello. Nel successivo accordo di programma del 28 maggio 1999 e nelle successive deliberazioni di ratifica adottate dalle Amministrazioni competenti, si individuavano le attività direzionali pubbliche da localizzare nell'area e si giungeva all'approvazione del Piano Urbanistico Esecutivo (PUE) e le Amministrazioni competenti adottavano le relative delibere di ratifica.

Per dare attuazione al PUE è stata stipulata in data 31 gennaio 2000 una prima convenzione tra il Comune di Firenze e il Consorzio per l'attuazione del piano urbanistico esecutivo di Castello in Comune di Firenze (di cui faceva parte ampiamente maggioritaria la Società NIT, firmataria anch'essa della convenzione). In attuazione di tale convenzione sono state prestate garanzie fideiussorie per oneri di urbanizzazione primaria e secondaria e sono state cedute le aree per la scuola Marescialli dei Carabinieri (per una superficie di oltre 220.000 mq).

Successivamente il Consiglio Comunale, con deliberazione n. 29/47 del 22.3.2004, adottava una variante al PUE Castello (poi definitivamente approvata con deliberazione n. 9/955 del 17.1.2005), dando atto che la variante stessa non comportava alcuna modifica sostanziale all'Accordo di programma sottoscritto in data 28.5.1999.

In conseguenza della variante appena richiamata, si rendeva necessaria una nuova regolamentazione dei rapporti tra il Comune di Firenze e i privati operatori che pertanto, in data 18 aprile 2005, stipulavano una nuova convenzione urbanistica – il cui schema era stato in precedenza approvato con la sopra richiamata deliberazione n. 9/995/2005 – in sostituzione della convenzione rep. 69.792 del 31.1.2000.

1.3 – Il comparto è di circa 168 ettari complessivi e dalla data di costituzione del Consorzio per l'attuazione del piano urbanistico esecutivo di Castello (più brevemente, Consorzio Castello) ad oggi la NIT ha acquistato la quasi totalità delle aree comprese nel perimetro del PUE (detenendo oggi una quota di partecipazione pari al 99,57%).

Il PUE attualmente in vigore prevede la costruzione di 181.000 mq di superficie utile lorda per funzioni pubbliche e di 259.000 mq per funzioni private (suddivise in

- siano realizzate adeguate casse di espansione per il Sistema della Bonifica della Piana di Sesto, tali da compensare gli effetti della impermeabilizzazione derivanti dagli insediamenti previsti, secondo quanto riportato anche dal parere della CRTA/Sezioni Riunite sull'adeguamento del Piano della Bonifica per detto territorio, predisposto dal Comune stesso".



125.000 mq direzionali; 70.000 mq residenziali; 42.000 mq commerciali; 22.000 ricettivi). Gli impegni stabiliti a carico dei privati nella convenzione attualmente vigente riguardano:

- la cessione gratuita di tutte le aree destinate all'urbanizzazione primaria e secondaria (cessione già avvenuta in attuazione della prima convenzione del 2000 per le aree destinate alla Scuola Marescialli e al c.d. Corridoio infrastrutturale a nord) per un totale complessivo di 1.238.987 mq;
- la cessione delle aree destinate alla realizzazione del Parco Urbano di 80 ettari è sottoposta alla condizione risolutiva che non ne sia variata la destinazione;
- la realizzazione delle urbanizzazioni primarie di impianto generale (stimate in € 29.240.000 c.a.);
- la realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria di standard interne a ciascun comparto;
- la realizzazione del Parco Urbano (fino al concorso di 10 ml di Euro);
- la realizzazione delle opere di urbanizzazione secondaria che saranno definite successivamente nell'ambito delle opere previste dal PUE stesso, per l'importo derivante dalla detrazione del costo sostenuto per la realizzazione del parco dagli importi tabellari dovuti;
- l'impegno (garantito mediante fideiussione) ad acquistare tutte le aree inserite nel perimetro di proprietà di terzi non aderenti al Consorzio, ovvero ad individuare l'area in cui concentrare la quota di edificabilità ad esse corrispondente, da cedere gratuitamente al Comune allo scadere del decennio di validità della Convenzione del 18.4.2005.

Il Consorzio per l'attuazione del PUE avviava le operazioni per l'esecuzione dei lavori relativi ad opere di urbanizzazione, provvedeva ad ulteriore cessione di aree da destinare alle opere di urbanizzazione e alla realizzazione del corridoio infrastrutturale previsto dal piano.

Le Amministrazioni avviavano il procedimento diretto all'individuazione degli edifici direzionali da localizzare nell'area (in particolare veniva siglato un protocollo di intesa in data 27 gennaio 2006 per la localizzazione nell'area delle sedi dei centri direzionale della Regione Toscana e della Provincia di Firenze).

1.4 – Nel corso del 2008 sono intervenuti eventi che hanno ritardato l'attuazione del PUE: da un lato la proposta della Fiorentina Calcio per il progetto del nuovo stadio, che il Sindaco e la Giunta avevano dichiarato di voler inserire a Castello; dall'altra l'indagine della magistratura che ha portato al sequestro dell'intero comparto in data 26.11.2008 (l'area è stata dissequestrata in data 14 marzo 2013 a seguito della conclusione del giudizio di primo grado; in proposito la sentenza del Tribunale di



Firenze ha constatato l'insussistenza di profili di illegittimità dei provvedimenti adottati dal Comune di Firenze sull'area).

2 – IL PIANO STRUTTURALE E IL REGOLAMENTO URBANISTICO DEL COMUNE DI FIRENZE

Nel frattempo il Comune di Firenze, indipendentemente dalle previsioni aventi ad oggetto la localizzazione degli interventi e delle opere pubbliche ipotizzate dalle Amministrazioni, ha **confermato integralmente le previsioni e i diritti volumetrici del PUE di Castello** nel nuovo Piano Strutturale².

In particolare, nel Piano Strutturale approvato, l'area ricade nell'UTOE 10, la cui scheda espressamente richiama il PUE Castello e conferma i diritti volumetrici esistenti. Si legge nella scheda dell'UTOE 10 della relazione al Piano Strutturale che *“Le nuove dotazioni infrastrutturali previste conferiscono a quest'area la migliore accessibilità della città e per questo motivo l'area di Castello, per la quale è stato già approvato nel 2005 un Piano Urbanistico Esecutivo e stipulata la relativa convenzione, si presta ad ospitare la nuova localizzazione dello stadio corredato delle strutture necessarie alla realizzazione di un parco a tema incentrato sullo sport”*. Nelle misure di salvaguardia di cui all'art. 7 delle NTA del Piano Strutturale si precisa, al comma 3, che tali misure non si applichino ad una serie di casi, tra i quali *“piani attuativi convenzionati alla data di adozione del Piano Strutturale e relative eventuali proposte di variante nel rispetto dei parametri già stabiliti e in conformità agli indirizzi, direttive e prescrizioni del Piano Strutturale”*. Anche sotto questo profilo il PUE di Castello e le relative convenzioni risultano confermate nella loro attuale vigenza.

In particolare, in accoglimento delle osservazioni presentate dalla società NIT il Comune ha precisato, in sede di approvazione del Piano Strutturale, che *“Il piano prevede la realizzazione di un parco di oltre 80 ettari e di circa 260.000 mq di superficie utile lorda (esclusa la quota di superficie destinata a servizi pubblici) a destinazione residenziale, commerciale, turistico ricettivo e direzionale”*, confermando esplicitamente i diritti edificatori della parte privata derivanti dagli obblighi convenzionali.

Il Comune di Firenze ha confermato integralmente le previsioni e i diritti volumetrici del PUE di Castello anche nel regolamento urbanistico adottato con deliberazione del Consiglio Comunale 25 marzo 2014, n. 13³ e approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 25 del 2 aprile 2015.

² Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 57 del 13 dicembre 2010 e approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 36 del 22 giugno 2011.

³ L'area oggetto del PUE ricade infatti, come risulta dall'esame della tavola n. 10 della disciplina del suolo, tra le aree di *“piani attuativi vigenti/in corso di realizzazione”*. Ciò è confermato anche dalle

In proposito è sufficiente richiamare le controdeduzioni dell'Amministrazione alle osservazioni presentate dalla società NIT e dal Consorzio per l'attuazione del PUE di Castello, nelle quali si conferma, ancora una volta, che *"l'Amministrazione comunale ha chiaramente riconosciuto la vigenza del PUE di Castello individuandolo fra i piani urbanistici attuativi in itinere regolati dall'art. 5 delle NTA"*.

3 – I TITOLI EDILIZI RILASCIATI PER L'ATTUAZIONE DEL PUE DI CASTELLO E LA PROROGA DELLA CONVENZIONE DEL 2005

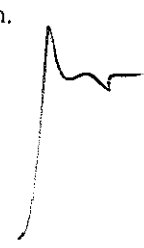
Per l'attuazione del PUE di Castello sono stati rilasciati una serie di permessi di costruire per la realizzazione di opere di urbanizzazione primaria e delle unità di intervento "O" (direzionale/commerciale) e "R-S", lotti I, II e III (direzionale, commerciale, ricettivo, residenziale).

3.1 – In data 4 ottobre 2013 è stata chiesta al Comune la proroga dei termini di inizio e di ultimazione dei lavori dei permessi di costruire relativi alle unità di intervento "O", e "R-S" (permessi di costruire n. 114 del 28/07/2008, n. 118 del 06/08/2008, n. 119 del 06/08/2008 e n. 120 del 06/08/2008) e analoga richiesta è stata avanzata a marzo del 2014 con riguardo ai permessi di costruire rilasciati per la realizzazione delle opere di urbanizzazione nell'ambito del PUE (permessi di costruire n. 214/2007, n. 24/2009, n. 25/2009 e n. 26/2009).

Tutti i permessi di costruire sono stati oggetto di proroga dei termini di inizio e fine lavori da parte dell'Amministrazione comunale, ai sensi e per gli effetti dell'art. 30, comma 3bis, della Legge n. 98/2013, di conversione del D.L. n. 69/2013⁴.

previsioni di cui agli articoli 5 e 8 delle NTA del regolamento urbanistico nei quali si ribadisce che *"ai piani attuativi vigenti/in corso di realizzazione individuati con apposita grafia nella tavola Disciplina del suolo e degli insediamenti del Regolamento Urbanistico in scala 1:2000 si applica la propria disciplina fino ad avvenuta realizzazione"* (art. 5, comma 1, cit.) e che *"la disciplina di salvaguardia non si applica: ...: - ai piani attuativi vigenti/in corso di realizzazione individuati con apposita grafia nella tavola Disciplina del suolo e degli insediamenti del Regolamento Urbanistico in scala 1:2000 e a quelli almeno adottati"* (art. 8, comma 1, cit.).

⁴ In particolare, con nota del 1° settembre 2014, prot. 207603/14, il Comune di Firenze ha comunicato ai sottoscritti di ritenere applicabile la proroga prevista dall'art. 30, comma 3 bis, cit. ai permessi di costruire n. 24/2009, n. 25/2009, n. 26/2009 e n. 214/2007 relativi ad opere di urbanizzazione primaria, fissando i nuovi termini per l'inizio dei lavori al 13 marzo 2017 (per i permessi di costruire nn. 24/2009, 25/2009 e 26/2009) e al 24 febbraio 2019 (per il permesso di costruire n. 214/2007). Analogamente, con nota dell'11 novembre 2014, prot. GP 275518/2014, il Comune di Firenze ha concesso, ai sensi dell'art. 30, comma 3 bis, cit., la proroga dei termini di inizio e fine dei lavori relativi ai permessi di costruire n. 114/2008, n. 118/2008, n. 119/2008 e n. 120/2008 relativi ad interventi privati (unità di intervento "O" e "R-S" I, II e III lotto), fissando i nuovi termini di inizio dei lavori al 13 novembre 2016 (per il permesso di costruire n. 114/2008) e al 22 novembre 2016 (per i permessi di costruire nn. 118/2008, 119/2008 e 120/2008).



3.2 – In data 7 aprile 2014 è stata, altresì, presentata istanza di proroga del termine di validità della convenzione sottoscritta il 18 aprile 2005.

Con nota 12 maggio 2015, prot. GP 126705/2015, l'Amministrazione comunale ha informato i sottoscritti che il termine di validità della Convenzione del 18 aprile 2005 è aggiornato alla data del 3 agosto 2019, in quanto *“in ragione del sequestro preventivo di cantiere, i termini per la decorrenza della convenzione possono considerarsi sospesi”*.

4 – L'INTEGRAZIONE AL PIT PER LA DEFINIZIONE DEL PARCO AGRICOLO DELLA PIANA E PER LA QUALIFICAZIONE DELL'AEROPORTO DI FIRENZE

In data 24 luglio 2013 con deliberazione del Consiglio Regionale della Toscana n. 74 è stata adottata l'Integrazione al PIT per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze.

In relazione a tale delibera i sottoscritti hanno presentato osservazioni per chiedere conferma del fatto che le previsioni di cui all'integrazione del PIT non interferiscono con le destinazioni e le previsioni individuate dal PUE di Castello. Ciò, in particolare, con riguardo alle due ipotesi di pista (quella con orientamento 9/27 e quella con orientamento 12/30) e alle previsioni legate alla realizzazione del Parco agricolo della Piana.

4.1 – In sede di esame delle osservazioni e formulazione delle controdeduzioni, la Giunta Regionale, con delibera 10 giugno 2014, n. 484 ha approvato l'istruttoria tecnica delle osservazioni presentate e le conseguenti proposte di modifica agli elaborati dell'Integrazione al PIT di cui all'Allegato 1). In particolare, la Giunta Regionale ha proposto di ritenere:

- **non accoglibile** l'osservazione relativa all'ipotesi di pista 9/27 in quanto le richieste riguardano aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT (l'ipotesi 9/27, a seguito delle risultanze emerse nel Rapporto ambientale, è stata esclusa negli elaborati di PIT dalle possibili soluzioni funzionali alla qualificazione dell'aeroporto);

- **accoglibile** l'osservazione relativa all'ipotesi di pista 12/30 con inserimento di uno specifico punto f3) all'art. 5 ter comma 1 della Disciplina del Masterplan. La Giunta Regionale – pur precisando che con riferimento alle zone di tutela e alle eventuali riduzioni della potenzialità edificatoria di cui al PUE di Castello, l'esatta individuazione delle zone di tutela è subordinata alla presentazione del progetto di qualificazione aeroportuale da parte della Soggetto proponente, in quanto l'esposizione

al rischio aeronautico è connessa alla tipologia delle operazioni di volo nonché alla tipologia degli aeromobili utilizzati e, pertanto, è riferibile alle caratteristiche tecnico-operative della pista di volo – ha comunque ritenuto opportuno proporre l’inserimento, nelle prescrizioni per il progetto di qualificazione dell’infrastruttura aeroportuale, dell’obbligo di individuare soluzioni compatibili con le previsioni urbanistiche vigenti, inserendo nella Disciplina del Masterplan, uno specifico punto f3) all’art. 5 ter comma 1: *“Ai fini della valutazione di sua competenza nel procedimento di approvazione del piano di sviluppo aeroportuale, la Regione verifica, in riferimento alle possibili soluzioni di pista all’interno dell’ambito di salvaguardia S2, corrispondenti al prolungamento della “pista attuale” e alla “pista parallela convergente con orientamento 12/30”, da ora in poi chiamata pista parallela convergente, ai sensi dell’articolo 9, comma 12 quater, che: [...] f) la progettazione della qualificazione dell’infrastruttura aeroportuale assuma come elementi prioritari: [...] f3) i livelli di sicurezza per la gestione dell’aeroporto e degli aeromobili dovranno essere compatibili anche con le previsioni urbanistiche vigenti all’esterno dell’ambito di salvaguardia B e C di cui all’art. 9 commi 12 bis e 12 sexies della Disciplina generale del PIT”;*

- **accoglibile** l’osservazione relativa al Parco agricolo della Piana⁵.

4.2 – Il Consiglio Regionale ha successivamente approvato tali controdeduzioni e l’Integrazione al PIT con deliberazione del Consiglio Regionale 16 luglio 2014, n. 61.

⁵ La Regione, in particolare, ha precisato che tale parco interessa il PUE di Castello mediante la sua caratterizzazione come area complementare e che l’integrazione al PIT tratta le aree complementari al Parco agricolo della Piana in modo diverso rispetto alle aree di salvaguardia, prevedendo per esse l’efficacia delle discipline contenute nei rispettivi strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, così come previsto dall’art. 38 quater comma 6 della Disciplina del PIT. *“Pertanto”* – prosegue la Regione – *“fino alla scadenza del PUE di castello, i contenuti dello stesso, non interessati dall’ambito di salvaguardia B, sono fatti salvi e impregiudicati”*. La Regione ha, altresì, ritenuto opportuno effettuare le correzioni necessarie a garantire che per le aree destinate a parco/verde pubblico del PUE di Castello, che risulteranno non interessate dal progetto approvato di qualificazione aeroportuale, potrà essere prevista una diversa distribuzione della destinazione urbanistica a parco/verde pubblico, condizionata al mantenimento di una superficie di tale destinazione non inferiore a quella vigente e al mantenimento della continuità tra il Parco agricolo della Piana e le aree a verde del Comune di Firenze che confinano con il Parco stesso. La Giunta Regionale ha pertanto proposto di modificare la norma al comma 5 dell’art. 38 quater della disciplina generale del PIT nel senso seguente: *“Fermo restando quanto già disposto al comma 3 per l’ambito di salvaguardia B, a far data dalla pubblicazione sul BURT dell’avviso di adozione della presente disposizione del PIT, le destinazioni urbanistiche a parco e a verde pubblico del vigente Piano Urbanistico Esecutivo di Castello in Comune di Firenze, non possono essere modificate, in quanto rappresentano l’unica potenzialità di raccordo tra il Parco agricolo della Piana e le aree urbanizzate del Comune di Firenze che confinano con il Parco stesso che risulteranno non interessate dal progetto approvato di qualificazione aeroportuale, potranno avere una diversa distribuzione condizionata al mantenimento di una superficie a parco e a verde pubblico non inferiore a quella vigente e al mantenimento della continuità tra il Parco agricolo della Piana e le aree destinate a parco e verde pubblico all’interno del PUE”*.

Tale deliberazione è stata impugnata innanzi al TAR Toscana dalla Società NIT e dal Consorzio per l'attuazione del PUE di Castello (ricorso r.g. n. 1951/2014), in quanto il Consiglio Regionale non ha accolto totalmente le osservazioni presentate, non superando quindi tutti gli ostacoli che la previsione della nuova pista pone alla possibilità di attuare il PUE di Castello.

Ciò senza contestare la volontà dell'Amministrazione regionale di rendere compatibile la previsione della pista (limitata alla lunghezza di 2.000 metri) con la possibilità di attuare il PUE (ed infatti nei confronti del parziale accoglimento delle osservazioni di NIT e del Consorzio, Enac ha proposto, a sua volta, ricorso al TAR Toscana, opponendosi all'indicazione di una pista di 2.000 metri anziché di 2.400 metri).

5 – L'APPROVAZIONE TECNICA DELL'ENAC DEL 3 NOVEMBRE 2014

Senza tener conto della volontà manifestata dalla Regione Toscana e in diretto contrasto con la delibera del Consiglio Regionale n. 61/2014, in data 3 novembre 2014 l'Enac ha approvato, in via tecnica, il Master Plan dell'aeroporto di Firenze presentato dalla Aeroporto di Firenze S.p.a., con alcune prescrizioni (cfr. prot. 0115557/ENAC/CIA).

L'approvazione tecnica dell'Enac, a chiusura della fase istruttoria, precisa che *“la determinazione della giacitura e della lunghezza della pista di volo è avvenuta attraverso un articolato percorso di valutazione che ha fissato l'orientamento in RWY 12/30 ed in 2.400 metri la sua dimensione ottimale”*.

Il PIT, come integrato con la deliberazione della Regione Toscana n. 61/2014, prevede invece una lunghezza massima della pista di 2.000 metri (cfr. art. 5 ter, comma 1, lett. b, inserito nella disciplina del masterplan degli aeroporti dall'art. 3 delle disposizioni per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze di cui all'allegato A5⁶) e la Regione Toscana, in sede di controdeduzioni all'osservazione dell'Enac, ha confermato la necessità di non variare tale lunghezza.

⁶ Secondo tale norma *“Ai fini della valutazione di sua competenza nel procedimento di approvazione del piano di sviluppo aeroportuale, la Regione verifica, in riferimento alle possibili soluzioni di pista all'interno dell'ambito di salvaguardia S2, corrispondenti al prolungamento della “pista attuale” e alla “pista parallela convergente con orientamento 12/30”, da ora in poi chiamata pista parallela convergente, ai sensi dell'articolo 9, comma 12 quater, che: a) ...; b) lo sviluppo dell'unica pista di atterraggio sia realizzato nel rispetto della sostenibilità territoriale e ambientale e della compatibilità con il progetto di territorio del parco agricolo della piana e, comunque, non abbia una lunghezza massima superiore a 2000 metri lineari. ...”*.

L'approvazione tecnica della nuova pista con orientamento 12/30 da parte dell'Enac è stata impugnata dai sottoscritti innanzi al TAR Toscana (ricorso r.g. n. 104/2015).

Tale approvazione dell'Enac, in contrasto con la disposizione del PIT che prevede una pista più corta, rende infatti ancor più manifesta la contraddizione che esiste tra la realizzazione dell'opera oggi sotto procedimento di v.i.a. e l'assetto del territorio in cui il progetto di sviluppo aeroportuale andrà ad inserirsi.

5.1 – Tale contrasto e la realizzazione della nuova pista con orientamento 12/30 rendono improbabile l'effettiva attuazione del PUE progettato per Castello e potrebbero comportare, conseguentemente, ingenti danni economici per i proprietari dell'area.

La soluzione della nuova pista con orientamento 12/30 è in grado di interessare le previsioni del PUE di Castello e, per meglio illustrare tale impatto, si formulano delle ipotesi di fasce di rispetto delle piste aeroportuali, evidenziando il loro possibile rapporto con i lotti edificabili previsti dal PUE di Castello.

Allo stato attuale (considerando la pista attuale 05/23 e il PUE vigente) la maggior parte dell'area Castello non ricade nelle fasce di rispetto A e B. Una striscia parallela alla pista (coincidente in gran parte con il parco e con parte delle residenze) ricade nella zona C; mentre la Scuola Marescialli dei Carabinieri ricade nella zona D.

Con la rotazione della pista, assumendo come plausibile la tavola 12 del piano di rischio (documento ENAC del PIT), le fasce di rispetto possono interessare diversi lotti del PUE e si possono formulare le seguenti ipotesi di impatto rispetto alla SUL sui vari lotti di intervento prima e dopo la rotazione della pista:

lotti di intervento PUE vigente	Pista attuale	Ipotesi di pista 12/30
J=59.000 mq	Zona C=16.000 mq zona D=43.000 mq	Zona D=59.000 mq
I=22.000 mq	Zona C=4.000 mq Zona D=18.000 mq	zona B=22.000 mq
T=48.000 mq	Zona C=26.000 mq Zona D=22.000 mq	zona B=48.000 mq
S-R (con permesso di costruire in essere)=95.000 mq	Zona C=91.000 mq Zona D=4.000 mq	Zona B=41.000 mq Zona C=18.000 mq Zona D=36.000 mq
N=68.770 mq	Zona C=64.000 mq Zona D=4.770 mq	Zona D=66.000 mq Libera=2.770 mq
O (con permesso di	zona D=19.700 mq	zona D=19.700 mq

costruire essere)=19.700 mq	in		
E=8.000 mq		zona D=8.000 mq	zona D=7.500 mq zona C=500 mq
B e C (Marescialli)=88.000 mq		zona D=88.000 mq	Zona B: lotto B=69.500 mq; lotto C=16.700 mq zona C: lotto C=1.800 mq
F1=2.500 mq		Zona C=2.500 mq	Zona D=2.500 mq
K=9.000 mq		Zona C=9.000 mq	Libera=9.000 mq
L=11.000 mq		Zona C=11.000 mq	Zona D=800 mq Libera=10.200 mq
M=12.000 mq		Zona D=12.000 mq	Zona D=11.400 mq Libera=600 mq
P=10.230 mq		Zona D=10.230 mq	Zona D=10.230 mq
Q=5.000 mq		Zona D=5.000 mq	Zona C=600 mq Zona D=4.400 mq
D=1.000 mq		Zona D=1.000 mq	Zona B=1.000 mq

Le ipotesi sopra indicate sono elaborate sulla base del regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti che definisce cosa è possibile edificare nelle diverse fasce (v. piano di rischio Enac⁷). In particolare:

⁷ Al paragrafo 6.6 del regolamento Enac vengono indicate le prescrizioni per la redazione del piano di rischio comunale e si prevede che "Fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, per i nuovi insediamenti sono applicabili i seguenti indirizzi, in termini di contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili, che i Comuni articolano e dettagliano nei piani di rischio in coerenza con la propria regolamentazione urbanistico - edilizia.

- Zona di tutela A: è da limitare al massimo il carico antropico. In tale zona non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali. Possono essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone.

- Zona di tutela B: possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone.

- Zona di tutela C: possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali.

- Zona di tutela D: in tale zona, caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l'operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc...

Nelle zone di tutela A, B e C vanno evitati:

- insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc... ;
- costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili;
- attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.

- nella **zona di tutela A**: è da limitare al massimo il carico antropico. In tale zona non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali. Possono essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone;

- nella **zona di tutela B**: possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone;

- nella **zona di tutela C**: possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi e nuove attività non residenziali;

- nella **zona di tutela D**: in tale zona, caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l'operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc. ...

Nelle zone di tutela A, B e C vanno evitati:

- insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc.;
- costruzioni di scuole, ospedali e, in genere, obiettivi sensibili;
- attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.


Tali indicazioni dovranno poi essere recepite e meglio dettagliate nel piano di rischio che verrà redatto dal Comune di Firenze.

5.1.2 – Oltre alle interferenze fisiche sopra riportate vanno considerate le inevitabili modifiche alle condizioni acustiche che la realizzazione della nuova pista comporterà.

Nello specifico la soluzione 12/30 implicherebbe delle isofoniche LVA<60dB per le fasce laterali e LVA comprese tra i 60 e i 65 dB per le fasce centrali (lotti in cui il PUE vigente prevede destinazioni prevalentemente residenziali).

Da ciò si deduce che con riferimento alla configurazione della nuova pista con orientamento 12/30 si potrebbe verificare che la quasi totalità delle superfici edificabili previste dal PUE ricadano nelle zone di tutela, con indici che vanno dal basso (non

*I piani di rischio sono redatti sulla base dei piani di sviluppo aeroportuali; in mancanza di tali piani, il piano di rischio è redatto sulla base della situazione attuale.
Nella redazione dei piani di rischio i Comuni possono adattare il perimetro e l'estensione delle zone di tutela sulla base della configurazione del territorio".*



meglio definito) per le attività residenziali fino nuovamente alla non edificabilità di “*interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc. ...*”, per le funzioni previste nelle aree J, N, T, U.

In sintesi, la realizzazione della nuova pista secondo l'orientamento 12/30 potrebbe ridurre la capacità edificatoria dell'intero comparto alle sole superfici attualmente oggetto di permesso di costruire (aree S-R e O), circa 95.000+20.000 mq su un totale autorizzato (escluse le aree della Scuola Marescialli) di 370.000 mq.

*** ** ***

6 – IL PROGETTO “AEROPORTO DI FIRENZE - MASTER PLAN AEROPORTUALE 2014-2029”

Il progetto di sviluppo aeroportuale oggi sottoposto al procedimento di v.i.a. presenta incongruenze e/o interferenze che rendono sostanzialmente non praticabile la realizzazione della nuova pista 12/30.

6.1 – Da un esame degli elaborati pubblicati sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare risulta, infatti, omessa ogni valutazione in ordine al problema della discrasia che esiste tra la previsione della nuova pista di lunghezza di 2.400 metri approvata dall'Enac il 3 novembre 2014 e la previsione della nuova pista di soli 2.000 metri nel PIT integrato nel 2014.

Né, del resto, appare sufficiente – al fine di superare detta discrasia – il rilievo che viene fatto a pag. 7 della relazione tecnica generale dell'AdF S.p.a. secondo cui “*Con riferimento al materiale prodotto con il Quadro Conoscitivo aggiornato nelle tavole del presente Master Plan, riportiamo gli estratti degli elaborati di progetto della variante al PIT che riguardano: ... c. La proposta di qualificazione dell'aeroporto con la ipotesi 2B che prevede la pista parallela convergente 12/30 di ENAC. (La proposta progettuale della Regione Toscana cita una lunghezza di pista di 2.000m)*”.

Il PIT vigente prescrive espressamente che “*lo sviluppo dell'unica pista di atterraggio sia realizzato nel rispetto della sostenibilità territoriale e ambientale e della compatibilità con il progetto di territorio del parco agricolo della piana e, comunque, non abbia una lunghezza massima superiore a 2000 metri lineari*” (cfr. art. 5 ter, comma 1, lett. b, inserito nella disciplina del masterplan degli aeroporti dall'art. 3 delle disposizioni per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze di cui all'allegato A5).

Non si vede, quindi, come possa l'Enac approvare un progetto che sia in aperto contrasto con le previsioni di indirizzo territoriale dettate dalla Regione Toscana al fine di rendere sostenibile, per il territorio, lo sviluppo della nuova pista aeroportuale.

Quanto detto appare rilevante anche alla luce del parere espresso dal NURV (Nucleo unificato regionale di valutazione) nell'ambito del procedimento che ha portato all'approvazione dell'Integrazione al PIT.


In particolare, per la componente "ecosistemi" il NURV rileva che l'areale di fattibilità 2B (ovvero l'ipotesi di pista 12/30 degli studi Enac oggetto del presente procedimento di v.i.a.) *"presenta una situazione "gravemente problematica e [d] è impossibile pertanto garantire la connettività tra aree verdi e la sopravvivenza di porzioni di habitat interessanti per la conservazione della biodiversità e per la tutela del patrimonio storico agricolo". inoltre tale ipotesi "elimina una delle rimanenti zone umide poste in continuità con quelle residue della piana, determinando un disturbo continuo all'avifauna in quanto intercetta un' "area di passaggio migratorio con anche possibili ripercussioni sulla sicurezza del volo".*

Il NURV rileva, tra le altre criticità, anche il fatto che:

- l'ipotesi di sviluppo aeroportuale determina inevitabilmente una maggior superficie necessaria rispetto all'attuale (per tutte e tre le ipotesi: areale 2A prolungamento della pista attuale; areale 2B ipotesi di pista con orientamento 12/30 e areale 2C ipotesi di pista con orientamento 09/27) e che esiste un'interferenza con lo svincolo per Sesto Fiorentino ed è dunque necessario sviluppare l'analisi degli impatti cumulativi e indotti dell'intervento (cfr. pag. 11 del parere motivato);

- l'analisi condotta per la componente "salute" *"evidenzia comunque una carenza di quadro conoscitivo che non rende esaustive le valutazioni condotte a questo livello, richiedendo quindi approfondimenti conoscitivi e valutativi"* (pag. 11 del parere motivato);

- con riguardo al potenziamento dell'aeroporto di Firenze e ai tre ambiti localizzativi dell'infrastruttura (2A, 2B e 2C sopra richiamati), la conclusione cui giunge il rapporto ambientale (che indica l'areale di fattibilità B, ovvero la pista con orientamento 12/30, come quello che complessivamente ha impatti ambientali meno significativi ed esclude, quindi, l'areale di fattibilità C, ovvero la pista con orientamento 09/27) *"non è supportata da una metodologia comparativa volta a prendere in considerazione e a definire un sistema di pesi sia per l'intensità degli impatti che per la natura/valenza e criticità della componente ambientale impattata che consenta di verificare, attraverso una analisi tra alternative, quella più sostenibile e meno onerosa per l'ambiente"* (pag. 13 del parere motivato).



Alla luce di quanto osservato, non si può ritenere ammissibile che la pista di 2.400 metri approvata, in via tecnica, dall'Enac possa legittimamente essere inserita in un contesto ambientale rispetto al quale è stata valutata ai limiti dell'ammissibilità (contestata dai sottoscritti) la compatibilità ambientale della pista di 2.000 metri cui fa riferimento il PIT della Regione Toscana.

6.2 – In secondo luogo, dall'esame della documentazione relativa al progetto di sviluppo aeroportuale, non viene considerata, con grave illogicità della scelta progettuale, l'interferenza che esiste tra la realizzazione della nuova pista e la già realizzata Scuola dei Marescialli dei Carabinieri.

Detta Scuola è una struttura, ormai realizzata da tempo, che può ospitare più di mille persone, che usufruiranno sia della parte dedicata alla didattica, sia dei previsti alloggi residenziali.

Tale struttura ricade oggi (ovvero con l'esistente pista aeroportuale di Firenze con orientamento 05/23) in zona di tutela "D", ovvero nella zona caratterizzata dal più basso livello di tutela, tra quelle individuate dal regolamento Enac per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (cfr. tavola 24 presentata da AdF S.p.a.).

A seguito della realizzazione della nuova pista, approvata dall'Enac con il provvedimento impugnato, la Scuola dei Marescialli si troverà, invece, ad essere inserita in zona "B", ovvero in una zona dove il regolamento emanato dall'ENAC precisa che *"possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone"* (cfr. tavola 25 presentata da AdF S.p.a.).

La scelta di realizzare la pista con orientamento 12/30, approvata dall'Enac con il provvedimento impugnato, comporterà dunque la sostanziale violazione della normativa di tutela appena richiamata: il numero di persone che utilizzerà la struttura della Scuola dei Marescialli (considerando sia la parte dell'immobile dedicata alla didattica, sia quella degli alloggi residenziali) non sarà infatti assolutamente limitato.

Quanto detto appare ancor più grave se si considera che il regolamento Enac citato prevede espressamente che, nelle zone di tutela A, B e C, vadano evitati insediamenti ad elevato affollamento, la costruzione di scuole e, in generale, di obiettivi sensibili⁸.

⁸ "Nelle zone di tutela A, B e C vanno evitati: - insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc... ; - costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili; - attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale" (cfr. punto 6.6 del capitolo 9 del regolamento Enac per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti).

6.2.1 – La scelta della pista con orientamento 12/30, che porta a tale interferenza con la Scuola dei Marescialli, risulta incompatibile con il contesto ambientale di riferimento anche alla luce del fatto che detto immobile ricade parzialmente all'interno della superficie di decollo (cfr. tavola 23 presentata da AdF S.p.a.), ovvero in un'area in cui possono essere autorizzate soltanto “*opere o attività compatibili*” con gli appositi piani di rischio adottati dai comuni, nel rispetto delle eventuali direttive regionali e nel rispetto del regolamento Enac sulla costruzione e gestione degli aeroporti (cfr. art. 707 del codice della navigazione).

Nella fattispecie non risulta ancora adottato il piano di rischio da parte del Comune di Firenze.

Tuttavia, la collocazione della Scuola dei Marescialli nella direzione di atterraggio e decollo ad opera del progetto della nuova pista 12/30 rende evidente il difetto di istruttoria che sta alla base del progetto e dell'approvazione tecnica ad opera di Enac e rende, altresì, evidente la violazione del principio generale per cui gli atti amministrativi di pianificazione possono soltanto disciplinare il futuro e non avere effetti retroattivi (cfr. TAR Puglia – Bari, sez. III, 27.10.2010, n. 3885; Cons. Stato, sez. V, 6 marzo 2007, n. 1052; Cons. Stato, sez. V, 7 novembre 2005, n. 6201; id., 19 febbraio 1997, n. 176).

Alla luce di quanto osservato, appare opportuno che venga risolta l'interferenza esistente tra la nuova pista 12/30 e l'esistente Scuola dei Marescialli, per tutelare la pubblica incolumità e realizzare lo sviluppo dello scalo aeroportuale nella massima sicurezza.

6.3 – Dall'esame della documentazione presentata da AdF S.p.a. risulta, altresì, scarsamente considerata l'attuale situazione urbanistica dell'area in cui il progetto di sviluppo aeroportuale va ad inserirsi.

Tale carenza di istruttoria spiega probabilmente come si sia potuto non tener adeguatamente conto della presenza del PUE di Castello sull'area.

Si legge, infatti, nella relazione tecnica generale che “*Rispetto alle strategie del Piano Strutturale di Firenze, nel P.R.G. non si rileva nessun collegamento con il Parco della Piana ma la sola vecchia e superata zonizzazione per zone omogenee con l'area dell'aeroporto (zona F3e – art. 53 NTA), il PUE di Castello come nuova zona di intervento (sottozona C.1.1. – art. 35 NTA) con l'adiacente area della scuola Carabinieri in fase di costruzione e a nord la previsione del prolungamento dal viale XI Agosto della strada Mezzana- Perfetti Ricasoli verso la stazione di Castello e poi proseguire sul lato sud dell'abitato di Sesto verso Campi e Prato. Risulta pertanto*

evidente come, per l'assunzione di indicazioni di strategie territoriali, per Firenze, il Master Plan dell'aeroporto deve valutare quanto contenuto nel Piano Strutturale approvato e non nel vigente P.R.G. che il Regolamento Urbanistico, in fase di redazione, andrà a modificare radicalmente [sottolineatura nostra]" (pag. 14 della relazione).

Tale "radicale" modifica, per quel che qui interessa, non riguarda però il PUE di Castello che, pur trovando origine nella zonizzazione del PRG del Comune di Firenze, è stato pienamente confermato, nella propria vigenza, sia dal Piano Strutturale, sia dal Regolamento Urbanistico recentemente approvato dal Comune di Firenze.

Il master plan di sviluppo dell'aeroporto avrebbe, quindi, dovuto tener conto dell'assetto urbanistico dell'area anche alla luce del piano urbanistico esecutivo di Castello che – lo si rammenta – è un piano ad iniziativa pubblica.

In proposito, sono da chiarire in particolare:

- la prevista *"delocalizzazione del bacino di laminazione ... previsto a servizio dell'area sud del PUE di Castello"* (cfr. pag. 54 della relazione tecnica generale), ovvero la realizzazione di un *"nuovo invaso ai soli fini di laminazione delle acque meteoriche ricadenti sul Polo Scientifico, accorpandolo al nuovo bacino di laminazione previsto a sud-est in prossimità dello svincolo di Sesto Fiorentino, a servizio del sedime aeroportuale e dell'area sud del PUE di Castello"* (cfr. pag. 56 della relazione cit.), soprattutto alla luce del fatto che – come rilevato Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno nel proprio parere del 18 maggio 2015 – non è chiara la tempistica di realizzazione dell'intervento, con inevitabile incertezza per quel che attiene al *"periodo transitorio per cui l'agibilità della scuola verrebbe, di fatto, subordinata e procrastinata alla realizzazione delle nuove opere aeroportuali"* (pag. 7 del parere cit.) e in considerazione del fatto che gli scriventi hanno già una pratica edilizia (n. 1893/2008) in corso di istruttoria presso il Comune di Firenze relativa proprio alla vasca di laminazione ed alle connesse opere di messa in sicurezza idraulica dell'intera area (a sud del Canale di Cinta Orientale), necessarie e funzionali anche alla Scuola Marescialli dei Carabinieri, oltre che indispensabili per il periodo transitorio di cantierizzazione dei lotti edificabili già oggetto di permessi di costruire in corso di validità (come sopra indicato);
- l'illogica, e direttamente in contrasto con le previsioni del PUE di Castello, soluzione delle interferenze con la rete di acque basse in sinistra del Fosso Reale, tale rete risulta essere composta, tra gli altri, dal *Canale dell'Aeroporto* che è attualmente programmato per funzionare da scarico della prevista vasca di compensazione nell'ambito dell'area di Castello (oltre che da collettore di



drenaggio dell'attuale aeroporto e della A11). Al riguardo di detto canale, la proposta progettuale prevede il suo inscatolamento per la quasi totalità del suo tracciato con sezione (4X2). Lo stesso canale non verrebbe più utilizzato per convogliare il drenaggio delle acque dell'area di Castello verso la prevista nuova vasca di compensazione di cui al master plan (funzionale anche al Polo Universitario e all'aeroporto) stante che, a tal specifico scopo, il nuovo progetto prevede una separata condotta - anch'essa scatolare - che passando quasi totalmente al di sotto dei piazzali dell'aerostazione si riverserebbe infine nel mega bacino di compensazione previsto dal nuovo progetto. Si creerebbe quindi un sistema di condotte scatoari che andrebbero tutte a convergere in un'unica nuova vasca di laminazione. Tale impostazione prefigura - come sottolineato nel citato parere del Consorzio di Bonifica - livelli di criticità sia a livello normativo (superamento del divieto di tombamento dei corsi d'acqua), sia a livello manutentivo/gestionale (vedi pag. 7/10 del parere). Alla luce del predetto parere del Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno del 18 maggio 2015 non si comprende quale potrà essere la scelta progettuale ipotizzata in sede di master plan volta all'eliminazione delle interferenze tra la rete delle acque alte e basse rispetto alla nuova aerostazione, considerato che l'Ente si è espresso in termini negativi sia per ragioni legate alla normativa tecnica di riferimento⁹, sia per ragioni legate ai costi gestionali e manutentivi che, in virtù delle scelte tecnico progettuali adottate, lieviterebbero in maniera eccessiva;

- il nuovo progetto di sistemazione delle opere propedeutiche agli interventi del nuovo assetto aeroportuale che si inquadra in un contesto che prescinde da qualsiasi considerazione sia delle previsioni edificatorie, sia delle previsioni infrastrutturali del PUE di Castello senza considerare, in particolare, la già realizzata Scuola dei Marescialli;
- il previsto esproprio (cfr. pag. 53 della relazione cit.) che non considera le previsioni del PUE per quel che riguarda la viabilità interna a servizio della porzione sud, le previsioni di sviluppo dei lotti J e Y2, il percorso della tramvia nella tratta verso il polo universitario di Sesto Fiorentino, e che riguarderebbe anche aree limitrofe destinate a "Parco" per una superficie complessiva di circa 27 ettari. Ciò in diretto contrasto con quanto disciplinato dal PUE di Castello e dalla relativa convenzione;

⁹ Cfr pagina 5 del parere "Per quanto attiene il proposto manufatto di attraversamento autostradale, in contrasto con le norme richiamate, è del tutto inusuale e non risulta avere precedenti analoghi nell'ambito del Comprensorio. Allo stato attuale questo Consorzio, fa presente che non sussistono quindi le condizioni per poter autorizzare o dare pareri positivi ad opere di attraversamento delle canalizzazioni consortili in deroga alle norme sopra citate, fatte salve le indicazioni date dalla Regione Toscana nella recente riunione del 13.05.2015 u.s. ...".

- l'incompletezza della valutazione dell'impatto acustico: l'unica simulazione di impatto acustico riguarda la fase di decollo/atterraggio con riferimento esclusivamente al Polo Universitario. Nessun rilievo viene effettuato con riguardo all'area del PUE e alla Scuola dei Marescialli, entrambe direttamente interessate dalla fase di risalita successiva al decollo.

*** ** ***

7 – CONCLUSIONI

Alla luce di quanto sopra osservato appare chiara la carenza di istruttoria che sta alla base del progetto di sviluppo dell'aeroporto di Firenze (e del provvedimento di approvazione tecnica dell'Enac del 3 novembre 2014) a causa della scarsa considerazione dell'assetto urbanistico dell'area ove andrà ad essere realizzata la nuova pista aeroportuale.

E', infatti, inammissibile – con riguardo al PUE di Castello – la totale assenza di considerazione con riguardo agli obblighi convenzionali sottoscritti dalle parti private e dalle Amministrazioni pubbliche; omissione che, di per sé, permetterebbe di prospettare un vizio di illegittimità per difetto di motivazione e di istruttoria, tanto più grave in quanto il progetto della nuova pista e, in generale, dello sviluppo aeroportuale incide su diritti acquisiti e affidamenti che le parti private hanno ricevuto a partire sin dalle previsioni della variante generale del PRG del Comune di Firenze del 1997.

Tale omissione comporta altresì l'assenza di una idonea considerazione delle conseguenze economiche e dei danni che derivano per gli operatori privati con riferimento agli impegni sinallagmatici delle convenzioni sottoscritte per l'attuazione del PUE; impegni in parte già assolti dagli operatori privati al fine di consentire la realizzazione di opere pubbliche previste dal PUE (in attuazione delle convenzioni del 2000 e del 2005 sono state prestate garanzie fideiussorie per oneri di urbanizzazione primaria e secondaria e sono state cedute gratuitamente al Comune di Firenze le aree per la scuola Marescialli dei Carabinieri per una superficie di 222.084 mq, oltre a 6.890 mq di aree espropriate per la medesima destinazione, cui si aggiungono le aree per la viabilità già realizzata per attraversare l'area).

Il progetto di realizzazione della nuova pista rende, in conclusione, non realizzabile un intervento urbanistico valutabile, sul piano economico, nell'ordine di centinaia di milioni di euro.

Si chiede, quindi, che il progetto di sviluppo aeroportuale oggetto del procedimento di v.i.a. prenda atto delle interferenze evidenziate con le presenti


osservazioni e venga, quindi, reso compatibile con l'attuazione del PUE di Castello, modificando conseguentemente il progetto con riferimento alla realizzazione della nuova pista con orientamento 12/30.

I sottoscritti si riservano comunque di esperire ogni azione volta a tutelare i propri diritti sull'area di proprietà e ad ottenere il risarcimento dei danni patiti.

Si confida nell'accoglimento delle soprascritte osservazioni e nelle conseguenti precisazioni e/o modifiche in sede di approvazione del progetto di sviluppo aeroportuale.

(per la NIT S.r.l.)

(per il Consorzio Consorzio per l'attuazione del Piano urbanistico esecutivo di
Castello in Comune di Firenze)

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Luca Bertini', written over a horizontal line.

Si allega:

- il ricorso proposto avverso il provvedimento Enac del 3.11.2014 (TAR Toscana, r.g. n. 104/2015), citato al paragrafo 5 del presente atto.

Prof. Avv. STEFANO GRASSI
 VIA G. LA PIRA, 21
 50121 FIRENZE

ORIGINALE
 COPIA

TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE PER LA TOSCANA

RICORSO

della società NUOVE INIZIATIVE TOSCANI S.R.L., con sede legale in Firenze,
 Via Lorenzo il Magnifico, 1, c.f. 06630860150, in persona del legale
 rappresentante pro tempore, dott. Massimiliano Morrone, c.f.
 MRRMSM75M20D086T, e del CONSORZIO PER L'ATTUAZIONE DEL PIANO
URBANISTICO ESECUTIVO DI CASTELLO IN COMUNE DI FIRENZE, con sede
 legale in Firenze, Via Lorenzo il Magnifico, 1, c.f. 05009620484, in persona
 del legale rappresentante pro tempore, geom. Andrea Bottinelli, c.f.
 BTINDR49R01F205P, rappresentati e difesi dall'avv. prof. Stefano Grassi
 del Foro di Firenze (C.f. GRSSFN45T05D612X - pec:
 stefanograssi@pec.ordineavvocatifirenze.it - fax: 055/2658383) ed
 elettivamente domiciliati presso il suo studio in Firenze, Via Giorgio La Pira,
 21, come da mandato a margine del presente atto,

contro

- L'ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE (ENAC), c.f. 97158180584,
 con sede in Viale Castro Pretorio, 118, 00185 - Roma, in persona del legale
 rappresentante *pro tempore*, rappresentato, difeso e domiciliato *ex lege* presso
 l'Avvocatura distrettuale dello Stato di Firenze, in Via degli Arazzieri, 4, 50129,
 Firenze;

- L'ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE (ENAC) - DIREZIONE
CENTRALE INFRASTRUTTURE AEROPORTI E SPAZIO AEREO, c.f.
 97158180584, in persona del Direttore Centrale *pro tempore*, rappresentato,
 difeso e domiciliato *ex lege* presso l'Avvocatura distrettuale dello Stato di

Io sottoscritto, dott. Massimiliano Morrone, in qualità di legale rappresentante della Società Nuove Iniziative Toscane S.r.l., delego l'avv. prof. Stefano Grassi del Foro di Firenze a rappresentare e difendere tale Società nel presente giudizio, conferendogli ogni più ampio potere e facoltà, ivi incluso quello di farsi eventualmente sostituire in udienza o camera di consiglio, proporre motivi aggiunti, istanze cautelari, domande risarcitorie ed ogni altra domanda connessa o consequenziale e a tal fine eleggo domicilio presso il suo studio in Firenze, Via Giorgio La Pira, 21.

Ai sensi del d. lgs. n. 196 del 2003, autorizzo al trattamento dei dati personali collegati e finalizzati all'espletamento dell'incarico professionale conferito.

(dott. Massimiliano Morrone)

E' autografa.

(prof. avv. Stefano Grassi)

TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE PER LA TOSCANA

RICORSO

della società NUOVE INIZIATIVE TOSCANE S.R.L., con sede legale in Firenze, V
Lorenzo il Magnifico, 1, c.f. 06630860150, in persona del legale rappresentan
pro tempore, dott. Massimiliano Morrone, c.f. MRRMSM75M20D086T, e d

CONSORZIO PER L'ATTUAZIONE DEL PIANO URBANISTICO ESECUTIVO

CASTELLO IN COMUNE DI FIRENZE, con sede legale in Firenze, Via Lorenzo
Magnifico, 1, c.f.05009620484, in persona del legale rappresentante pro tempor

geom. Andrea Bottinelli, c.f. BTTNDR49R01F205P, rappresentati e dife
dall'avv. prof. Stefano Grassi del Foro di Firenze (C.f. GRSSFN45T05D612X

pec: stefanograssi@pec.ordineavvocatifirenze.it – fax: 055/2658383) (

elettivamente domiciliati presso il suo studio in Firenze, Via Giorgio La Pira, 2
come da mandato a margine del presente atto,

contro

- l'ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE (ENAC), c.f. 97158180584, c

sede in Viale Castro Pretorio, 118, 00185 – Roma, in persona del lega

rappresentante *pro tempore*, rappresentato, difeso e domiciliato *ex lege* pres:

l'Avvocatura distrettuale dello Stato di Firenze, in Via degli Arazzieri, 4, 5012

Firenze;

- l'ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE (ENAC) – DIREZION

Io sottoscritto, dott.
Massimiliano Morrone,
in qualità di legale
rappresentante della
Società Nuove Iniziative
Toscane S.r.l., delego
l'avv. prof. Stefano
Grassi del Foro di
Firenze a rappresentare e
difendere tale Società nel
presente giudizio,
conferendogli ogni più
ampio potere e facoltà,
ivi incluso quello di farsi
eventualmente sostituire
in udienza o camera di
consiglio, proporre
motivi aggiunti, istanze
cautelari, domande
risarcitorie ed ogni altra
domanda connessa o
conseguenziale e a tal
fine eleggo domicilio
presso il suo studio in
Firenze, Via Giorgio La
Pira, 21.
Ai sensi del d. lgs. n. 196
del 2003, autorizzo al
trattamento dei dati
personali collegati e fi-
nalizzati all'espleta-
mento dell'incarico pro-
fessionale conferito.

(dott. Massimiliano
Morrone)

E' autografa.

(prof. avv. Stefano
Grassi)

CENTRALE INFRASTRUTTURE AEROPORTI E SPAZIO AEREO, c.f. 97158180584,

in persona del Direttore Centrale *pro tempore*, rappresentato, difeso e domiciliato *ex lege* presso l'Avvocatura distrettuale dello Stato di Firenze, in Via degli Arazzieri, 4, 50129, Firenze;

e nei confronti

- della società **AEROPORTO DI FIRENZE S.P.A.**, c.f. 03507510489, con sede in Firenze, Via del Termine n. 11, in persona del legale rappresentante *pro tempore*;

per l'annullamento

del provvedimento Enac del 3 novembre 2014, prot. 0115557/ENAC/CIA, avente ad oggetto "*Aeroporto di Firenze Peretola. Master Plan – Approvazione tecnica*" con cui l'Ente suddetto ha espresso la propria approvazione tecnica, con le prescrizioni, al Master Plan dell'aeroporto di Firenze presentato dalla Aeroporti di Firenze S.p.a.,

- di tutti gli altri atti presupposti, connessi e/o consequenziali, ancorché non richiamati o non conosciuti dai ricorrenti e, in particolare, per quanto occorre possa:

- dello studio dell'Enac – Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti del febbraio 2012 sull'orientamento della nuova pista di volo dell'aeroporto di Firenze Peretola denominato "*valutazione delle due ipotesi con orientamento 09/27 12/30*" (documento non conosciuto dai ricorrenti).

Io sottoscritto, geom. Andrea Bottinelli, in qualità di legale rappresentante del Consorzio per l'attuazione del Piano urbanistico esecutivo di Castello in Comune di Firenze, delego l'avv. prof. Stefano Grassi del Foro di Firenze a rappresentarmi e difendermi nel presente giudizio conferendogli ogni più ampio potere e facoltà, ivi incluso quello di farsi eventualmente sostituire in udienza o camera di consiglio, proporre motivi aggiunti, istanze cautelari, domande risarcitorie ed ogni altra domanda connessa e consequenziale e a tal fine eleggo domicilio presso il suo studio in Firenze, Via Giorgio La Pira, 21. Ai sensi del d. lgs. n. 196 del 2003, autorizzo al trattamento dei dati personali collegati e finalizzati all'espletamento dell'incarico professionale conferito.

(geom. Andrea Bottinelli)

E' autografa.

(prof. avv. Stefano Grassi)

*** ** ***

PREMESSE DI FATTO

1 – La Società NIT s.r.l. è proprietaria della quasi totalità (170 Ha circa) delle aree incluse nel Piano Urbanistico Esecutivo dell'area di Castello (d'ora in avanti, per brevità, "PUE di Castello") approvato dalle amministrazioni competenti in data 28 maggio 1999 con accordo di programma (e annesso accordo di pianificazione) sottoscritto dal Comune di Firenze, dalla Regione Toscana, dalla Provincia di Firenze, dal Ministero dei lavori pubblici e dal Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri e oggetto di successiva variante approvata dal Consiglio Comunale di Firenze con deliberazione n. 9/955 del 17 gennaio 2005.

La Società NIT s.r.l. ha anche sottoscritto con il Comune di Firenze una prima convenzione del 31 gennaio 2000 e una seconda convenzione del 18 aprile 2005 che contengono la disciplina degli obblighi e degli impegni della parte privata e della parte pubblica per l'attuazione del PUE di Castello.

1.1 – Il "Consorzio Castello" è costituito ai sensi degli artt. 2602 e seguenti del codice civile e dell'art. 23 della legge 17 agosto 1942 n. 1150, tra i proprietari delle aree incluse nel perimetro del PUE di Castello (con atto ai rogiti del Notaio Luigi Rogantini Picco di Firenze in data 6 ottobre 1999, repertorio n. 9298, fascicolo n. 2794, registrato a Firenze l'8 ottobre 1999 al n. 6324) e come tale ha

sottoscritto le convenzioni del 2000 e del 2005 per l'attuazione del PUE.

*** ** ***

L'ITER DI FORMAZIONE DEL P.U.E. DI CASTELLO

2 – Per meglio chiarire le premesse di fatto che hanno dato origine al presente giudizio occorre ripercorrere l'iter seguito dall'Amministrazione comunale e dalle altre Amministrazioni competenti per definire e sviluppare le previsioni dirette ad attuare il PUE di Castello.

2.1 – L'area di Castello è stata individuata, sin dal P.R.G. approvato nel 1962, dal Comune di Firenze come destinata all'espansione e razionalizzazione degli interventi strutturali e infrastrutturali del territorio metropolitano, con una vocazione che ha visto il susseguirsi di previsioni urbanistiche che sono giunte, nel 1997, alla previsione nella variante generale del PRG del Comune di Firenze (approvata dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 385 del 2 dicembre 1997, con successiva presa d'atto del Consiglio Comunale mediante deliberazione n. 141 del 9 febbraio 1998) all'individuazione, in località Castello, di una zona C, sottozona C1.1, di trasformazione urbanistica e di nuovo impianto, soggetta a Piano urbanistico esecutivo (P.U.E.) di iniziativa pubblica (si veda l'art. 35.5 delle NTA del PRG¹⁰).

¹⁰ In particolare, l'art. 35.5 prevede che *“Nelle sottozone C1 sono ammesse la residenza, tutte le destinazioni compatibili con la residenza, ivi comprese le attrezzature commerciali (nel rispetto del Piano del commercio), le attività direzionali ed amministrative pubbliche e private, le attività alberghiere ed i pubblici esercizi, le attività artigianali e di servizio alla produzione, le attività industriali non inquinanti e/o moleste. In particolare, nella sottozona C1.1 di Castello, si prevede l'insediamento di attività produttive ad alto contenuto di ricerca e di sviluppo che potranno essere*

2.2 – Tale previsione faceva seguito all'accordo di programma stipulato il 20 agosto 1996 tra la Regione, il Comune, la Provincia di Firenze e il Ministero dei Lavori Pubblici e il Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri in base al quale, tra l'altro, il Comune di Firenze si impegnava a redigere un programma direttore per il coordinamento degli interventi per l'urbanizzazione e l'attrezzatura della Piana di Castello.

Nel successivo accordo di programma del 28 maggio 1999 e nelle successive deliberazioni di ratifica adottate dalle Amministrazioni competenti, si individuavano le attività direzionali pubbliche da localizzare nell'area e si giungeva all'approvazione del Piano Urbanistico Esecutivo e le Amministrazioni competenti adottavano le relative delibere di ratifica.

2.3 – Per dare attuazione al PUE è stata stipulata in data 31 gennaio 2000

anche funzionalmente connesse con le Facoltà scientifiche localizzate nel Comune di Sesto ed inoltre si prescrive che: - la superficie dell'area da destinare a Parco Pubblico non risulti inferiore a 80 ettari; - l'edificazione debba essere contenuta nei limiti di 600.000 mc. per l'edilizia pubblica e 800.000 mc. di edilizia privata per congruenza con i caratteri ambientali, paesaggistici ed urbanistici e con le caratteristiche morfologiche dell'area interessata, attestando la stessa edificazione lungo l'asse del Viale XI Agosto e distanziando gli edifici quanto più possibile rispetto all'area aeroportuale, sia per motivi di sicurezza, sia per contenere al massimo la superficie oggetto di impermeabilizzazione; - la tipologia edilizia della futura Scuola Sottoufficiali dei Carabinieri (da Accordo di Programma già sottoscritto) sia configurata secondo i modelli quanto più possibile "aperti" nel territorio in modo da consentire la fruizione alla città ed al sistema metropolitano delle attrezzature presenti non aventi carattere strettamente militare, mediante adeguate forme di convenzionamento; - le definitive previsioni della tramvia e del tratto della strada di collegamento cosiddetta "Perfetti Ricasoli-Mezzana" siano rimandate al Piano Guida dell'area o a specifici Accordi di Programma o Protocolli di Intesa, in quanto trattasi di indicazioni non rispondenti a quelle che saranno le definitive collocazioni in loco delle infrastrutture, pur essendo confermata in questa sede l'esigenza di realizzare il tratto di pertinenza della suddetta "Perfetti Ricasoli-Mezzana"; - siano realizzate adeguate casse di impermeabilizzazione derivanti dagli insediamenti previsti, secondo quanto riportato anche dal parere della CRTA/Sezioni Riunite sull'adeguamento del Piano della Bonifica per detto territorio, predisposto dal Comune stesso".

una prima convenzione tra il Comune di Firenze e il Consorzio per l'attuazione del piano urbanistico esecutivo di Castello in Comune di Firenze (di cui faceva parte ampiamente maggioritaria la Società NIT, firmataria anch'essa della convenzione).

In attuazione di tale convenzione sono state prestate garanzie fideiussorie per oneri di urbanizzazione primaria e secondaria e sono state cedute gratuitamente al Comune di Firenze le aree per la scuola Marescialli dei Carabinieri (per una superficie di 222.084 mq, oltre a 6.890 mq di aree espropriate per la medesima destinazione).

2.4 – Successivamente il Consiglio Comunale, con deliberazione n. 29/47 del 22.3.2004, adottava una variante al PUE Castello (poi definitivamente approvata con deliberazione n. 9/955 del 17.1.2005), dando atto che la variante stessa non comportava alcuna modifica sostanziale all'Accordo di programma sottoscritto in data 28 maggio 1999.

In conseguenza della variante appena richiamata, si rendeva necessaria una nuova regolamentazione dei rapporti tra il Comune di Firenze e i privati operatori che pertanto, in data 18 aprile 2005, stipulavano una nuova convenzione urbanistica – il cui schema era stato in precedenza approvato con la sopra richiamata deliberazione n. 9/995/2005 – in sostituzione della convenzione rep. 69.792 del 31 gennaio 2000.

2.5 – Il comparto in esame è di circa 168 ettari complessivi e dalla data di costituzione del Consorzio per l'attuazione del piano urbanistico esecutivo di Castello ad oggi la NIT ha acquistato la quasi totalità delle aree comprese nel perimetro del PUE (detenendo oggi una quota di partecipazione pari al 99,57%).

2.5.1 – Il PUE attualmente in vigore prevede la costruzione di 181.000 mq di superficie utile lorda per funzioni pubbliche e di 259.000 mq per funzioni private (suddivise in 125.000 mq direzionali; 70.000 mq residenziali; 42.000 mq commerciali; 22.000 ricettivi).

2.5.2 – Gli impegni stabiliti a carico dei privati nella convenzione attualmente vigente riguardano: la cessione gratuita di tutte le aree destinate all'urbanizzazione primaria e secondaria (cessione già avvenuta in attuazione della prima convenzione del 2000 per le aree destinate alla Scuola Marescialli e al c.d. Corridoio infrastrutturale a nord); la cessione delle aree destinate alla realizzazione del Parco Urbano di 80 ettari; la realizzazione delle urbanizzazioni primarie di impianto generale; la realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria di standard interne a ciascun comparto; la realizzazione del Parco Urbano (fino al concorso di 10 ml di euro); la realizzazione delle opere di urbanizzazione secondaria che saranno definite successivamente nell'ambito delle opere previste dal PUE stesso, per l'importo derivante dalla detrazione del costo sostenuto per la realizzazione del parco dagli importi tabellari dovuti; l'impegno

(garantito mediante fideiussione) ad acquistare tutte le aree inserite nel perimetro di proprietà di terzi non aderenti al Consorzio, ovvero ad individuare l'area in cui concentrare la quota di edificabilità ad esse corrispondente, da cedere gratuitamente al Comune allo scadere del decennio di validità della Convenzione del 18 aprile 2005.

2.6 – Il Consorzio per l'attuazione del PUE avviava le operazioni per l'esecuzione dei lavori relativi ad opere di urbanizzazione, provvedeva ad ulteriore cessione di aree da destinare alle opere di urbanizzazione e alla realizzazione del corridoio infrastrutturale previsto dal piano.

Le Amministrazioni avviavano il procedimento diretto all'individuazione degli edifici direzionali da localizzare nell'area e veniva, in proposito, siglato un protocollo di intesa in data 27 gennaio 2006 per la localizzazione nell'area delle sedi dei centri direzionali della Regione Toscana e della Provincia di Firenze.

Nel corso del 2008 sono intervenuti eventi che hanno inciso sull'iniziativa: da un lato, le proposte (avviate con un accordo procedimentale del 14 luglio 2008) per la realizzazione degli edifici direzionali con destinazioni di interesse pubblico (sede della Regione; sede della Provincia e di un polo di istruzione superiore; nonché la proposta della Fiorentina Calcio per il progetto del nuovo stadio, che il Sindaco e la Giunta Comunale avevano dichiarato di voler inserire a Castello); dall'altra, l'indagine della magistratura che ha portato al sequestro

dell'intero comparto in data 26 novembre 2008 (l'area è stata poi dissequestrata in data 14 marzo 2013, a seguito dell'accertamento effettuato dal giudice di primo grado – ma in concreto non contestato negli atti dell'accusa – sulla piena legittimità del piano attuativo e degli atti convenzionali che lo accompagnano).

2.7 – In relazione agli interventi previsti dalla convenzione del 2005 il Comune di Firenze ha provveduto a rilasciare una serie di permessi di costruire relativi sia ad opere di urbanizzazione primaria, sia ad opere di edilizia privata: si tratta, in particolare, del permesso di costruire n. 215/2007 relativo a “viabilità assi A-B-G-Q-M-R-S Busta n. 982/2006; del permesso di costruire n. 218/2007 relativo a “Sottoservizi Busta n. 3469/2006”; del permesso di costruire n. 220/2007 relativo a “collettori principali: reti di drenaggio e raccolta reflui Busta n. 3465/2006”; del permesso di costruire n. 216/2007 relativo a “collegamento reflui ad opera 5 Busta n. 3466/2006” (opera oggi realizzata e collaudata positivamente: determina del 17.01.2011 n. 2011/dd/122); del permesso di costruire n. 214/2007 relativo a “rotonda su Mezzana Perfetti Ricasoli Busta n. 3463/2006” (opera per cui i lavori sono stati sospesi ed è stato risolto consensualmente il contratto con l'Impresa appaltatrice); del permesso di costruire n. 219/2007 relativo a “vasche di compensazione Busta n. 3468/2006”; del permesso di costruire prot. n. 21333/2008 relativo a “opere di messa in sicurezza Busta n. 1893/2008”; del permesso di costruire n. 24/2009 (busta n.

3465/2006, quale rinnovo dei permessi a costruire n. 147/2006 del 28.07.2006 e n. 220/2007 del 30.10.2007); del permesso di costruire n. 25/2009 (busta n. 3469/2006, quale rinnovo dei permessi a costruire n. 149/2006 del 28.7.2006 e n. 218/2007 del 30.10.2007); del permesso di costruire n. 26/2009 (busta n. 982/2006, quale rinnovo dei permessi a costruire n. 148/2006 del 28/7/2006 e n. 215/2007 del 30.10.2007); del permesso di costruire n. 114/2008 rilasciato il 28 luglio 2008 relativo all'unità di intervento "O"; del permesso di costruire n. 118/2008 – I lotto rilasciato il 6 agosto 2008 relativo all'unità di intervento "R-S"; del permesso di costruire n. 119/2008 – II lotto rilasciato il 6 agosto 2008 relativo all'unità di intervento "R-S"; del permesso di costruire n. 120/2008 – III lotto rilasciato il 6 agosto 2008 relativo all'unità di intervento "R-S".

2.7.1 – Tutti i permessi sono oggetto di proroga dei termini di inizio e fine lavori, ai sensi e per gli effetti dell'art. 30, comma 3bis, della Legge n. 98/2013, di conversione del D.L. n. 69/2013.

2.8 – Nel frattempo il Comune di Firenze, indipendentemente dalle previsioni aventi ad oggetto la localizzazione degli interventi e delle opere pubbliche ipotizzate, ha confermato integralmente le previsioni e i diritti volumetrici del PUE di Castello nel nuovo Piano Strutturale (adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 57 del 13 dicembre 2010 e approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 36 del 22 giugno 2011).

Nel Piano Strutturale comunale l'area ricade, infatti, nell'UTOE 10, la cui scheda espressamente richiama il PUE Castello e conferma i diritti volumetrici esistenti.

Si legge nella scheda dell'UTOE 10 della relazione al Piano Strutturale, che *“le nuove dotazioni infrastrutturali previste conferiscono a quest'area la migliore accessibilità della città e per questo motivo l'area di Castello, per la quale è stato già approvato nel 2005 un Piano Urbanistico Esecutivo e stipulata la relativa convenzione, si presta ad ospitare la nuova localizzazione dello stadio corredato delle strutture necessarie alla realizzazione di un parco a tema incentrato sullo sport”*.

In particolare, in accoglimento di un'osservazione presentata dalla società NIT, il Comune ha precisato, in sede di approvazione del Piano Strutturale, che *“Il piano prevede la realizzazione di un parco di oltre 80 ettari e di circa 260.000 mq di superficie utile lorda (esclusa la quota di superficie destinata a servizi pubblici) a destinazione residenziale, commerciale, turistico ricettivo e direzionale”*, confermando così, anche in forma esplicita i diritti edificatori della parte privata derivanti dagli obblighi convenzionali.

2.9 – Anche il regolamento urbanistico adottato dal Comune di Firenze con deliberazione del Consiglio Comunale 25 marzo 2014, n. 13 conferma la previsione del PUE di Castello. L'area oggetto del PUE ricade infatti, come

risulta dall'esame della tavola n. 10 della disciplina del suolo, tra le aree di *“piani attuativi vigenti/in corso di realizzazione”*. Ciò è confermato anche dalle previsioni di cui agli articoli 5 e 8 delle NTA del regolamento urbanistico nei quali si ribadisce che *“ai piani attuativi vigenti/in corso di realizzazione individuati con apposita grafia nella tavola Disciplina del suolo e degli insediamenti del Regolamento Urbanistico in scala 1:2000 si applica la propria disciplina fino ad avvenuta realizzazione”* (art. 5, comma 1, cit.) e che *“la disciplina di salvaguardia non si applica: ...; - ai piani attuativi vigenti/in corso di realizzazione individuati con apposita grafia nella tavola Disciplina del suolo e degli insediamenti del Regolamento Urbanistico in scala 1:2000 e a quelli almeno adottati”* (art. 8, comma 1, cit.).

*** ** ***

IL PROCEDIMENTO PER L'INTEGRAZIONE DEL PIT

3 – In questo contesto sono intervenute le previsioni della deliberazione del Consiglio Regionale del 24 luglio 2013 che ha adottato Integrazioni al Piano di Indirizzo Territoriale della Toscana con particolare riferimento alla riqualificazione del Parco della Piana e alle strutture aeroportuali.

3.1 – In relazione a tale delibera i ricorrenti hanno presentato osservazioni, chiedendo di chiarire e definire le previsioni della deliberazione di integrazione al PIT: 1) in primo luogo per contestare le conseguenze sul PUE di Castello

derivanti dalla previsione della realizzazione della nuova pista con orientamento 12/30 dell'aeroporto di Peretola; chiedendo all'Amministrazione regionale di precisare e puntualizzare che sarà garantita la realizzazione di tutti gli interventi e le edificazioni previsti e disciplinati dal PUE di Castello; 2) in secondo luogo per far verificare le previsioni dell'Integrazione al PIT riferite al Parco agricolo della Piana, per la parte in cui incidono sull'area destinata a Parco Urbano del PUE di Castello, chiedendo di precisare che sarà possibile realizzare il progetto di Parco Urbano nei tempi previsti per l'esecuzione del PUE.

3.2 – Ai sensi dell'art. 21 e seguenti della l.r. n. 10/2010 è stato avviato il procedimento di v.a.s. e sono state acquisite le osservazioni sul rapporto ambientale ai sensi dell'art. 25 della stessa legge regionale.

Ai sensi dell'art. 26 della l.r. n. 10/2010 il NURV (Nucleo Unificato Regionale di valutazione e verifica degli investimenti pubblici) della Regione Toscana – quale autorità competente per la v.a.s. – ha espresso il proprio parere motivato con determinazione n. 2 del 27 gennaio 2014.

Con particolare riferimento alle previsioni dell'integrazione del PIT riferite alla qualificazione e allo sviluppo dell'aeroporto di Firenze, il parere evidenzia una serie di criticità prodotte dagli effetti del nuovo scenario infrastrutturale che limita la valutazione ai valori e beni ambientali, senza però tener conto degli impatti sulla *“componente popolazione e degli impatti in fase di cantiere”* (cfr.

punto D alle pagg. 8/9 del parere motivato del NURV¹¹).

3.3 – Con la delibera del Consiglio Regionale 16 luglio 2014, n. 61, sono state definitivamente approvate le controdeduzioni alle osservazioni presentate dagli interessati in sede di adozione dell'Integrazione al PIT di cui alla deliberazione del Consiglio regionale 24 luglio 2013, n. 74.

Con tale provvedimento la Regione ha deliberato, in particolare, di recepire gli esiti dell'istruttoria tecnica, effettuata dagli uffici della Giunta regionale, sulle osservazioni presentate dai soggetti di cui all'articolo 17, commi 1 e 2, della l.r.

¹¹ Sempre con riferimento all'ipotesi di sviluppo aeroportuale il parere del NURV segnala la necessità di ulteriori analisi con riguardo alla componente "acque": per tale componente l'analisi condotta non ha valutato gli impatti sul mantenimento dei livelli quantitativi della risorsa¹¹ e comunque, in relazione alle criticità evidenziate, non ha sviluppato una valutazione delle ipotesi di superamento delle interferenze e degli impatti cumulativi e indotti dagli interventi che si renderanno conseguentemente necessari. "Tale analisi" – precisa il NURV nel proprio parere – "è essenziale nella valutazione della sostenibilità ambientale e deve essere effettuata propedeuticamente alla scelta della definitiva soluzione progettuale" (pag. 10 del parere motivato). Anche per la componente "ecosistemi" il NURV rileva che l'areale di fattibilità 2B (ovvero l'ipotesi di pista 12/30 degli studi Enac) "presenta una situazione gravemente problematica e impossibile pertanto garantire la connettività tra aree verdi e la sopravvivenza di porzioni di habitat interessanti per la conservazione della biodiversità e per la tutela del patrimonio storico agricolo", inoltre tale ipotesi "elimina una delle rimanenti zone umide poste in continuità con quelle residue della piana, determinando un disturbo continuo all'avifauna in quanto intercetta un' "area di passaggio migratorio con anche possibili ripercussioni sulla sicurezza del volo". Il NURV rileva, tra le altre criticità, anche il fatto che:

- l'ipotesi di sviluppo aeroportuale determina inevitabilmente una maggior superficie necessaria rispetto all'attuale (per tutte e tre le ipotesi: areale 2A prolungamento della pista attuale; areale 2B ipotesi di pista con orientamento 12/30 e areale 2C ipotesi di pista con orientamento 09/27) e che esiste un'interferenza con lo svincolo per Sesto Fiorentino ed è dunque necessario sviluppare l'analisi degli impatti cumulativi e indotti dell'intervento (cfr. pag. 11 del parere motivato);
- l'analisi condotta per la componente "salute" "evidenzia comunque una carenza di quadro conoscitivo che non rende esaustive le valutazioni condotte a questo livello, richiedendo quindi approfondimenti conoscitivi e valutativi" (pag. 11 del parere motivato);
- con riguardo al potenziamento dell'aeroporto di Firenze e ai tre ambiti localizzativi dell'infrastruttura (2A, 2B e 2C sopra richiamati), la conclusione cui giunge il rapporto ambientale (che indica l'areale di fattibilità B, ovvero la pista con orientamento 12/30, come quello che complessivamente ha impatti ambientali meno significativi ed esclude, quindi, l'areale di fattibilità C, ovvero la pista con orientamento 09/27) "non è supportata da una metodologia comparativa volta a prendere in considerazione e a definire un sistema di pesi sia per l'intensità degli impatti che per la natura/valenza e criticità della componente ambientale impattata che consenta di verificare, attraverso una analisi tra alternative, quella più sostenibile e meno onerosa per l'ambiente" (pag. 13 del parere motivato).

1/2005, con le motivazioni espresse nell'allegato 1 della deliberazione della Giunta regionale 10 giugno 2014, n. 484; di modificare conseguentemente gli elaborati ed approvare l'integrazione al PIT per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze.

In particolare, la Regione nel controdedurre alle osservazioni presentate dai ricorrenti, ha affermato, per quel che riguarda le due ipotesi di pista, che l'osservazione relativa all'ipotesi di pista 9/27 non è accoglibile in quanto le richieste riguardano aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT (che hanno portato ad escludere tale soluzione progettuale); mentre ha ritenuto accoglibile l'osservazione relativa all'ipotesi di pista 12/30, con inserimento di uno specifico punto f3) all'art. 5 ter comma 1 della Disciplina del Masterplan, secondo cui *“Ai fini della valutazione di sua competenza nel procedimento di approvazione del piano di sviluppo aeroportuale, la Regione verifica, in riferimento alle possibili soluzioni di pista all'interno dell'ambito di salvaguardia S2, corrispondenti al prolungamento della “pista attuale” e alla “pista parallela convergente con orientamento 12/30”, da ora in poi chiamata pista parallela convergente, ai sensi dell'articolo 9, comma 12 quater, che: [...] f) la progettazione della qualificazione dell'infrastruttura aeroportuale assuma come elementi prioritari: [...] f3) i livelli di sicurezza per la gestione dell'aeroporto e degli aeromobili dovranno essere compatibili anche con le previsioni*

urbanistiche vigenti all'esterno dell'ambito di salvaguardia B e C di cui all'art. 9 commi 12 bis e 12 sexies della Disciplina generale del PIT".

3.3.1 – Avverso detta delibera regionale n. 61/2014 hanno proposto ricorso al TAR gli attuali ricorrenti (si tratta del ricorso pendente innanzi a questo Ecc.mo Tribunale r.g. n. 1951/2014), in quanto con le proprie controdeduzioni e con la suddetta integrazione della Disciplina del Masterplan la Regione, pur accogliendo formalmente le osservazioni dei ricorrenti, non ha però risposto in maniera puntuale ai dubbi evidenziati in tale sede, né ha confermato in maniera chiara la compatibilità del PUE di Castello con la realizzazione della nuova ipotesi di pista aeroportuale individuata come preferibile (quella con orientamento 12/30).

3.3.2 – La necessità di proporre il ricorso r.g. n. 1951/2014 è stata dettata dal fatto che le previsioni di cui ai provvedimenti impugnati introducono elementi di grave incertezza nella definizione della progettazione esecutiva del PUE di Castello, che invece risulta pienamente confermata da parte degli strumenti urbanistici sin qui vigenti.

Sul punto la modalità di accoglimento delle osservazioni dei ricorrenti da parte della Regione – che ha inserito all'art. 5 ter, comma 1, della disciplina del masterplan il punto f3) – appare contraddittorio. Da un lato, si prevede infatti che in forza di tale norma, *“f.3) i livelli di sicurezza per la gestione dell'aeroporto e degli aeromobili dovranno essere compatibili anche con le previsioni*

urbanistiche vigenti all'esterno dell'ambito di salvaguardia B e C di cui all'art. 9 commi 12 bis e 12 sexies della Disciplina generale del PIT". La Regione, cioè, dovrà verificare che, fuori degli ambiti funzionali alla qualificazione dell'aeroporto di Firenze (B e C), i livelli di sicurezza per la gestione dell'aeroporto siano compatibili con le previsioni urbanistiche vigenti.

Dall'altro, però, l'inserimento della specifica norma non è in grado di confermare l'attuale realizzabilità del PUE di Castello, né spiega comunque come i livelli di sicurezza per la gestione dell'aeroporto possano essere compatibili con lo sviluppo urbanistico dell'area di Castello.

La previsione dell'orientamento della nuova pista (che inevitabilmente si riverbera poi nella disciplina che il Comune dovrà dettare nel proprio piano di rischio in relazione alle zone di tutela A, B, C e D individuate dall'Enac¹²), in

¹² Al paragrafo 6.6 del regolamento Enac vengono indicate le prescrizioni per la redazione del piano di rischio comunale e si prevede che *"Fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, per i nuovi insediamenti sono applicabili i seguenti indirizzi, in termini di contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili, che i Comuni articolano e dettagliano nei piani di rischio in coerenza con la propria regolamentazione urbanistico-edilizia.*

- Zona di tutela A: è da limitare al massimo il carico antropico. In tale zona non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali. Possono essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone.

- Zona di tutela B: possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone.

- Zona di tutela C: possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali.

- Zona di tutela D: in tale zona, caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l'operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc...

Nelle zone di tutela A, B e C vanno evitati:

- insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc... ;

particolare, rende non attuabili sia le previsioni del PUE di Castello sia i relativi obblighi contrattuali di cui alle convenzioni urbanistiche stipulate per la sua realizzazione.

IL PROVVEDIMENTO ENAC DEL 3.11.2014

4 – La contraddittorietà che affligge la deliberazione della Regione Toscana n. 61/2014 (e che è stata evidenziata nel ricorso r.g. n. 1951/2014) – che sostanzialmente consiste nel pretendere di realizzare sia la nuova pista aeroportuale sia il PUE di Castello senza vedere alcun contrasto tra i due progetti e senza rilevare comunque alcun impedimento alla realizzabilità della nuova pista rispetto al contesto ambientale e territoriale in cui la stessa si inserisce – si riverbera anche sul provvedimento impugnato con il presente ricorso.

Con provvedimento del 3 novembre 2014, prot. 0115557/ENAC/CIA, l'Enac ha approvato, in via tecnica, il Master Plan dell'aeroporto di Firenze presentato dalla Aeroporto di Firenze S.p.a., con alcune prescrizioni.

L'approvazione tecnica dell'Enac, a chiusura della fase istruttoria, precisa che *“la determinazione della giacitura e della lunghezza della pista di volo è avvenuta attraverso un articolato percorso di valutazione che ha fissato l'orientamento in RWY 12/30 ed in 2.400 metri la sua dimensione ottimale”*.

- costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili;
- attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.
*I piani di rischio sono redatti sulla base dei piani di sviluppo aeroportuali; in mancanza di tali piani, il piano di rischio è redatto sulla base della situazione attuale.
Nella redazione dei piani di rischio i Comuni possono adattare il perimetro e l'estensione delle zone di tutela sulla base della configurazione del territorio”*.

Tale approvazione dell'Enac rende ancor più manifesto il contrasto che esiste tra la realizzazione della nuova pista aeroportuale e lo sviluppo del PUE di Castello.

Di qui la necessità di impugnare il provvedimento Enac del 3 novembre 2014, conosciuto solo successivamente, che è illegittimo e gravemente lesivo dell'interesse dei ricorrenti per i seguenti motivi di

DIRITTO

I MOTIVO: violazione dell'art. 97 della Costituzione; violazione e/o falsa applicazione degli articoli 3, 11 e 15 della legge n. 241/1990; violazione e/o falsa applicazione degli articoli 687, 702, 707, 709 e 711 del codice della navigazione. Eccesso di potere sotto il profilo della carenza di istruttoria e di motivazione. Travisamento dei fatti. Illogicità e irrazionalità manifeste. Contraddittorietà.

5 – Il provvedimento impugnato appare illegittimo in quanto si fonda su di un'istruttoria carente e su di un travisamento dei fatti che hanno portato l'Enac ad approvare un'ipotesi di pista (quella con orientamento 12/30) che non considera in modo adeguato la presenza, nell'area dove la nuova pista andrà a collocarsi, della Scuola dei Marescialli dei Carabinieri.

Detta Scuola è una struttura, ormai realizzata da tempo, che può ospitare più di mille persone, che usufruiranno sia della parte dedicata alla didattica, sia dei previsti alloggi residenziali.

Tale struttura ricade oggi (ovvero con l'esistente pista aeroportuale di Firenze) in zona di tutela "D", ovvero nella zona caratterizzata dal più basso livello di tutela, tra quelle individuate dal regolamento Enac per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti.

A seguito della realizzazione della nuova pista, approvata dall'Enac con il provvedimento impugnato, la Scuola dei Marescialli si troverà, invece, ad essere inserita in zona "B", ovvero in una zona dove il regolamento emanato dall'ENAC precisa che *"possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone"*.

La scelta di realizzare la pista con orientamento 12/30, approvata dall'Enac con il provvedimento impugnato, comporterà dunque la sostanziale violazione della normativa di tutela appena richiamata: il numero di persone che utilizzerà la struttura della Scuola dei Marescialli (considerando sia la parte dell'immobile dedicata alla didattica, sia quella degli alloggi residenziali) non sarà infatti assolutamente limitato.

Tale carenza di istruttoria appare ancor più grave se si considera che l'Enac *"nel rispetto dei poteri di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nonché fatte salve le competenze specifiche degli altri enti aeronautici, agisce come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel*

settore dell'aviazione civile, mediante le proprie strutture centrali e periferiche, e cura la presenza e l'applicazione di sistemi di qualità aeronautica rispondenti ai regolamenti comunitari” (cfr. art. 687 del codice della navigazione) e che “Ferma restando la normativa generale applicabile alla realizzazione di opere pubbliche, l'approvazione dei progetti di costruzione, di ampliamento, di ristrutturazione, di manutenzione straordinaria e di adeguamento delle infrastrutture aeroportuali, anche al fine di eliminare le barriere architettoniche per gli utenti a ridotta mobilità, è di spettanza dell'ENAC, anche per la verifica della conformità alle norme di sicurezza, nel rispetto delle funzioni di pianificazione, programmazione e di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti” (art. 702 del codice della navigazione).

L'irrazionalità e la contraddittorietà della scelta operata dall'Enac appaiono, dunque, evidenti e viziano il provvedimento impugnato.

5.1 – Detta irrazionalità (e dunque l'illegittimità del provvedimento impugnato) appare ancor più chiara se si considera che il regolamento Enac citato prevede espressamente che, nelle zone di tutela A, B e C, vadano evitati insediamenti ad elevato affollamento, la costruzione di scuole e, in generale, di obiettivi sensibili: “Nelle zone di tutela A, B e C vanno evitati: - insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc... ; - costruzioni di scuole, ospedali e, in

generale, obiettivi sensibili; - attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale” (cfr. punto 6.6 del capitolo 9 del regolamento Enac per la costruzione e l’esercizio degli aeroporti).

Con il provvedimento impugnato, invece, l’Enac non considera lo stato di fatto dell’area in cui la suddetta scuola esiste già e che, quando dovesse essere realizzata la nuova pista, si vedrebbe esposta ad un rischio che, invece, la tutela approntata dall’Enac stesso per le zone di tutela B intende evitare (o, quantomeno, prevenire).

La contraddittorietà della scelta amministrativa operata nella fattispecie è chiara, in quanto già soltanto con la localizzazione della futura pista aeroportuale si pongono le premesse per non rispettare i vincoli che l’Enac detta in relazione alle fasce di tutela che accompagnano la realizzazione di una nuova pista aeroportuale.

II MOTIVO: violazione dell’art. 97 della Costituzione; violazione e/o falsa applicazione degli articoli 3, 11 e 15 della legge n. 241/1990; violazione e/o falsa applicazione degli articoli 687, 702, 707, 709 e 711 del codice della navigazione.

Eccesso di potere sotto il profilo della carenza di istruttoria e di motivazione.

Travisamento dei fatti. Illogicità e irrazionalità manifeste. Contraddittorietà.

6 – L’illogicità che affligge il provvedimento impugnato appare evidente anche sotto un ulteriore profilo che attiene sempre al fatto di non aver considerato adeguatamente la presenza, nell’area, della Scuola dei Marescialli.

Infatti, a norma dell'art. 707 del codice della navigazione, *“Al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, l'ENAC individua le zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti e stabilisce le limitazioni relative agli ostacoli per la navigazione aerea ed ai potenziali pericoli per la stessa, conformemente alla normativa tecnica internazionale. Gli enti locali, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine alla programmazione ed al governo del territorio, adeguano i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni dell'ENAC”* (comma 1).

Nel caso di specie, però, gli enti locali potranno adeguare i propri strumenti di pianificazione territoriale alle prescrizioni dell'Enac relative alla nuova pista aeroportuale con valenza per il futuro. Nessuna tutela potrà, invece, essere predisposta per la Scuola dei Marescialli, ovvero per una struttura già esistente e che rappresenta indubbiamente un ostacolo per la navigazione aerea ed un potenziale pericolo per la stessa.

6.1 – Quanto detto trova conferma in un documento dell'Enav S.p.a., contenuto nell'allegato A3 alla deliberazione della Regione Toscana n. 61/2014, da cui risulta evidente che la scelta che ha portato a ritenere preferibile la pista con orientamento 12/30 (confermata anche dal provvedimento Enac di approvazione qui impugnato) si fonda – in realtà – su di un travisamento dello stato di fatto dell'area.

In tale documento dell'Enav si rileva infatti, con riguardo agli *“aspetti territoriali urbanistico ambientali”* in relazione alla pista con orientamento 09/27 (nella quale la Scuola Marescialli dei Carabinieri ricade in parte in zona di tutela C e in parte in zona D: cfr. pag. 16 del documento Enav di cui all'all.to A3 alla delibera della Regione Toscana n. 61/2014), che *“un'altra grave parziale interferenza riguarda la Scuola Marescialli Carabinieri complesso di recente ultimazione e molto articolato dal punto di vista edilizio”*.

Anche da tale considerazione viene tratta la conclusione di escludere la fattibilità della pista con orientamento 09/27.

Ma è singolare che in relazione alla pista con orientamento 12/30 (nella quale la Scuola Marescialli dei Carabinieri ricade interamente in zona di tutela B: cfr. pag. 24 del documento Enav di cui all'all.to A3 alla delibera della Regione Toscana n. 61/2014) la stessa relazione precisi che *“nell'ipotesi 12/30 ... non vi sono interferenze fisiche, significative con le emergenze del territorio”* (pag. 32 del documento Enav cit.), senza effettuare alcun commento sulla circostanza che, con l'orientamento 12/30, la Scuola dei Marescialli anziché avere la *“grave interferenza”* di essere in fascia C/D segnalata per la soluzione 09/27, si trova addirittura interamente inclusa in una zona di tutela B, per la quale sono sicuramente inammissibili edifici con la presenza di un numero elevato di persone ed ancor più edifici sensibili come una scuola che ospiterà migliaia di frequentanti.

Né si può ritenere ammissibile la scelta di realizzare la pista con orientamento 12/30 solo per il fatto che la Scuola dei Marescialli è già realizzata.

E', infatti, indubbia la rilevanza dell'ostacolo esistente e della sua interferenza con le esigenze di sicurezza dei voli che debbono essere valutate nel momento in cui si progetta la realizzazione della nuova pista. Come per l'orientamento 09/27, l'Enac non poteva non considerare negativamente la presenza di tale gravissima interferenza anche per la pista con orientamento 12/30.

Di qui l'illegittimità della scelta dell'Enac di approvare un progetto che consentirà di realizzare la nuova pista con orientamento 12/30.

6.2 – La scelta di approvare il progetto di cui al provvedimento impugnato appare ancor più irrazionale se si considera che la giurisprudenza ha, sul tema, precisato che il piano di rischio aeroportuale deve improntarsi al principio di precauzione, in quanto *“è assoggettato alle prescrizioni tecniche imposte dall'Enac: prescrizioni che rappresentano il livello minimo di misure di sicurezza da osservare, il che non esclude che l'amministrazione non possa adottare misure ancor più rigorose”* (TRGA Bolzano, 5 giugno 2013, n. 208) ed *“è inteso alla salvaguardia dell'interesse pubblico della tutela del volo ed è, quindi, improntato al principio di precauzione, al fine di evitare incidenti in un'attività potenzialmente pericolosa: con la conseguenza che, al fine di valutare la legittimità delle previsioni del Piano, occorre aver riguardo al principio che l'interesse pubblico de*

quo *deve essere salvaguardato in via prioritaria*" (TRGA Bolzano, 12 settembre 2011, n. 312).

La tutela indicata dall'Enac per la zona "B" è dunque da considerarsi quella minima da osservare e il fatto che in tale zona si faccia ricadere un edificio esistente (come quello della Scuola Marescialli dei Carabinieri) che comporterà la presenza di un numero elevato di persone, appare una scelta irragionevole e dunque illegittima.

Non si può, del resto, logicamente credere che l'approvazione tecnica del progetto di una nuova pista aeroportuale da parte dell'Enac possa limitarsi a considerare aspetti soltanto tecnici senza contemporaneamente valutare anche il contesto ambientale e territoriale in cui il progetto andrà ad inserirsi.

Anche sotto questo profilo il provvedimento impugnato appare quindi affetto dai vizi indicati nella rubrica del presente motivo di ricorso.

III MOTIVO: violazione dell'art. 97 della Costituzione; violazione e/o falsa applicazione degli articoli 3, 11 e 15 della legge n. 241/1990; violazione e/o falsa applicazione degli articoli 687, 702, 707, 709 e 711 del codice della navigazione; violazione e/o falsa applicazione della deliberazione del Consiglio Regionale della Toscana 16 luglio 2014, n. 61; violazione e/o falsa applicazione dell'art. 88 della legge regionale 10 novembre 2014, n. 65; violazione e/o falsa applicazione degli articoli 5 bis, 21, 23, 24, 25, 26 e 27 della legge regionale

Toscana 12 febbraio 2010, n. 10. Eccesso di potere sotto il profilo della carenza di istruttoria e di motivazione. Travisamento dei fatti. Illogicità e irrazionalità manifeste. Contraddittorietà.

7 – Il provvedimento impugnato appare comunque illegittimo sotto un ulteriore profilo che attiene alla sua incompatibilità con l'Integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale approvato dalla Regione Toscana con deliberazione n. 61/2014.

Con tale delibera la Regione Toscana ha, infatti, ribadito in maniera chiara (in sede di controdeduzioni alle osservazioni dell'Enac) che la nuova pista aeroportuale dovrà avere lunghezza massima di 2.000, secondo quanto previsto dall'art. 5 ter, comma 1, lettera b) della disciplina del Masterplan "Il sistema aeroportuale toscano" dell'integrazione che prescrive che "*b) lo sviluppo dell'unica pista di atterraggio sia realizzato nel rispetto della sostenibilità territoriale e ambientale e della compatibilità con il progetto di territorio del parco agricolo della piana e comunque, non abbia una lunghezza massima superiore a 2000 metri lineari. Il suo utilizzo dovrà essere regolamentato in modo da garantire la massima tutela degli insediamenti dagli inquinamenti acustico e atmosferico con un utilizzo esclusivamente monodirezionale nell'opzione di cui alla pista parallela convergente, senza sorvolo di Firenze, fatte salve situazioni di emergenza.*".

A fronte della richiesta dell'Enac di stralciare le previsioni numeriche relative alla lunghezza della pista e le limitazioni alle infrastrutture di supporto alla stessa pista, la Regione Toscana ha, infatti, precisato che *“È evidente che l'eventuale accoglimento dell'osservazione risulta contrario all'impianto dell'integrazione al PIT in quanto verrebbe meno l'equilibrio perseguito tra il Parco agricolo della Piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze. L'articolo 5 bis della disciplina del Masterplan, individua, tra gli obiettivi strategici per la qualificazione Aeroporto di Firenze-Peretola, la garanzia della compatibilità della qualificazione aeroportuale con la qualità degli insediamenti, dell'ambiente, del paesaggio e della mobilità. Tale garanzia verrebbe meno se le previsioni del dato numerico relativo alla lunghezza della pista e delle limitazioni previste per le infrastrutture di supporto venissero stralciate, in quanto ciò comporterebbe maggiori impatti negativi almeno sulle seguenti componenti: - Popolazione esposta al rischio; - Ecosistemi; - Qualità dell'aria; - Inquinamento acustico; - Regimazione idraulica; - Consumo di suolo”* ed ha quindi ritenuto di non accogliere l'osservazione dell'Enac in quanto le richieste avanzate sono in contrasto con l'impianto dell'Integrazione al PIT.

Il fatto che l'Enac abbia successivamente approvato, con il provvedimento impugnato, un progetto di pista che prevede, invece, una lunghezza di 2.400 metri (come si capisce leggendo il provvedimento impugnato secondo cui *“la*

determinazione della giacitura e della lunghezza della pista di volo è avvenuta attraverso un articolato percorso di valutazione che ha fissato l'orientamento in RWY 12/30 ed in 2.400 metri la sua dimensione ottimale”), in aperto contrasto con quanto stabilito dall'Integrazione del PIT regionale, appare di per sé illegittimo.

Con il provvedimento impugnato è stato, infatti, approvato un progetto che non potrà essere concretamente realizzato (se non a seguito di uno stravolgimento complessivo dell'integrazione al PIT regionale approvato di recente), in quanto in contrasto con l'impianto stesso dell'integrazione al PIT.

7.1 – Peraltro, il provvedimento impugnato non dà neppure conto della necessità che – a fronte della maggiore lunghezza della pista aeroportuale – venga effettuata anche un'integrazione della v.a.s. di cui all'Integrazione del PIT oggetto della delibera n. 61/2014, sotto il profilo degli inevitabili maggiori impatti negativi sulle componenti della popolazione esposta al rischio, degli ecosistemi, della qualità dell'aria, dell'inquinamento acustico, della regimazione idraulica e del consumo di suolo.

Nel provvedimento Enac si precisa soltanto che *“la determinazione della giacitura e della lunghezza della pista di volo è avvenuta attraverso un articolato percorso di valutazione che ha fissato l'orientamento in FWY 12/30 ed in 2.400 metri la sua dimensione ottimale. In tali analisi sono state inoltre escluse opzioni alternative di pista con minore lunghezza; in particolare è stata respinta la*

configurazione che prevedeva una lunghezza di 2.000 metri in quanto tale opzione non risulta conveniente sia per gli aspetti strettamente legati alla safety aeroportuale che sotto il profilo di un'analisi costi/benefici” e si prescrive che “la procedura di compatibilità ambientale dovrà essere attivata attraverso l'ENAC. A tal proposito si rappresenta che in considerazione delle previsioni contenute nel Codice dell'Ambiente, in materia di procedura di V.I.A., lo Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) dovrà essere corredato di quegli approfondimenti ambientali delle opere previste, al fine di pervenire ad un'adeguata valutazione degli impatti sia in fase di costruzione che di esercizio delle infrastrutture. Inoltre particolare attenzione andrà riservata alla definizione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale” e che “in considerazione della durata e della complessità delle procedure di valutazione ambientale ed urbanistica è necessario che lo S.I.A. venga reso tempestivamente disponibile”.

Nessun cenno viene, dunque, fatto dall'Enac alla necessità di integrare la v.a.s. effettuata con riguardo all'integrazione del PIT regionale.

7.2 – L'approvazione di una pista di 2.400 metri appare anche in aperto contrasto – e perciò illegittima – con l'accoglimento dell'osservazione presentata dai ricorrenti, in sede di controdeduzioni.

A seguito di detto accoglimento, infatti, la Regione ha ritenuto opportuno introdurre, relativamente all'ipotesi di pista 12/30, uno specifico punto f3) all'art. 5

ter comma 1 della Disciplina del Masterplan, secondo cui *“Ai fini della valutazione di sua competenza nel procedimento di approvazione del piano di sviluppo aeroportuale, la Regione verifica, in riferimento alle possibili soluzioni di pista all'interno dell'ambito di salvaguardia S2, corrispondenti al prolungamento della “pista attuale” e alla “pista parallela convergente con orientamento 12/30”, da ora in poi chiamata pista parallela convergente, ai sensi dell'articolo 9, comma 12 quater, che: [...] f) la progettazione della qualificazione dell'infrastruttura aeroportuale assuma come elementi prioritari: [...] f3) i livelli di sicurezza per la gestione dell'aeroporto e degli aeromobili dovranno essere compatibili anche con le previsioni urbanistiche vigenti all'esterno dell'ambito di salvaguardia B e C di cui all'art. 9 commi 12 bis e 12 sexies della Disciplina generale del PIT”*.

L'approvazione da parte dell'Enac di una pista con 2.400 metri di lunghezza appare in contrasto anche con l'accoglimento di tale osservazione, oltre che con l'impianto generale del PIT, come integrato per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze.

La scelta operata dall'Enac appare quindi contraddittoria e il provvedimento impugnato appare meritevole di annullamento.

7.3 – Quando detto trova conferma anche nel fatto che l'approvazione dell'Enac, impugnata con il presente ricorso, non chiarisce se la nuova pista (con la

lunghezza ottimale di 2.400 metri) sia compatibile o meno con la presenza del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino.

Sul punto, la Regione Toscana ha previsto espressamente, tra le prescrizioni per il progetto di qualificazione aeroportuale, che dovranno essere realizzati a cure e spese del proponente tutti gli interventi di cui al punto g) dell'art. 5 ter della disciplina del masterplan, tra i quali, al punto g.6), *“interventi di mitigazione e compensazione per l'inquinamento atmosferico e acustico rispetto agli insediamenti esistenti, con particolare riferimento al contenimento del rumore e delle vibrazioni da realizzarsi anche tramite barriere con vegetazione lungo la fascia limitrofa, e comunque, per la pista parallela convergente, con misure atte a garantire che le strutture del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino possano continuare a svolgere le attività proprie con tutte le prestazioni previste”*.

Di tale prescrizione non si fa però menzione nel provvedimento impugnato, né comunque è presente un'apposita considerazione o comunque il rinvio ad uno studio sull'interferenza che sussiste tra una pista di 2.400 metri e la presenza di detto Polo Scientifico.

Anche sotto questo profilo il provvedimento impugnato appare quindi carente in punto di istruttoria (oltre che di motivazione) e meritevole di annullamento.

P.Q.M.

Si chiede che questo Ecc.mo Tribunale Amministrativo Regionale voglia accogliere il presente ricorso e per l'effetto annullare il provvedimento impugnato. Con ogni consequenziale pronuncia.

*** ** ***

Con riserva di ulteriori produzioni e deduzioni, anche istruttorie, si depositano i documenti come da separato elenco.

Si dichiara che per la presente controversia è dovuto il contributo unificato di € 650,00 ai sensi dell'art. 13, comma 6-*bis* del d.p.r. n. 115/2002 e s.m.i.

*** ** ***

Ai sensi dell'art. 136 c.p.a., si dichiara di voler ricevere le comunicazioni relative al presente giudizio ai seguenti recapiti:

- pec: stefanograssi@pec.ordineavvocatifirenze.it

- fax: 055 2658383

Con ossequio.

Firenze, 23 dicembre 2014.

(prof. avv. Stefano Grassi)

RELAZIONI DI NOTIFICA

Io sottoscritto, prof. avv. Stefano Grassi, autorizzato ai sensi della legge 21 gennaio 1994, n. 53 dal Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Firenze nell'adunanza del 7 aprile 2004, con provvedimento del 14 aprile 2004, previa iscrizione al mio registro cronologico, ho notificato per conto della società NIT S.r.l. e del Consorzio per l'attuazione del Piano urbanistico esecutivo di Castello in Comune di Firenze il su esteso ricorso al TAR Toscana ai seguenti destinatari:

- 1) all'ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE (ENAC) (C.F. 97158180584), in persona del legale rappresentante *pro tempore*, con sede in Viale Castro Pretorio, 118, 00185, Roma, ivi trasmettendone copia conforme all'originale per mezzo del servizio postale, in plico raccomandato A/R n. 76656512700-9 (cron. n. 3994) spedito dall'Ufficio postale di Firenze (Succ. 3) in data corrispondente a quella del timbro postale.

(prof. avv. Stefano Grassi)

- 2) all'ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE (ENAC) (C.F. 97158180584), in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato, difeso e domiciliato *ex lege* presso l'Avvocatura distrettuale dello Stato di Firenze, in Via degli Arazzieri, 4, 50129 - Firenze, ivi trasmettendone copia conforme all'originale per mezzo del servizio postale, in plico raccomandato A/R n. 76656512699-8 (cron. n. 3995) spedito dall'Ufficio postale di Firenze (Succ. 3) in data corrispondente a quella del timbro postale.

(prof. avv. Stefano Grassi)

- 3) all'ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE (ENAC) – DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE AEROPORTI E SPAZIO AEREO, c.f. 97158180584, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, con sede in Viale Castro Pretorio, 118, 00185, Roma, ivi trasmettendone copia conforme all'originale per mezzo del servizio postale, in plico raccomandato A/R n. 76656512698-7 (cron. n. 3996) spedito dall'Ufficio postale di Firenze (Succ. 3) in data corrispondente a quella del timbro postale.

(prof. avv. Stefano Grassi)

- 4) all'ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE (ENAC) – DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE AEROPORTI E SPAZIO AEREO, c.f. 97158180584, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato, difeso e domiciliato *ex lege* presso l'Avvocatura distrettuale dello Stato di Firenze, in Via degli Arazzieri, 4, 50129, Firenze, ivi trasmettendone copia conforme all'originale per mezzo del servizio postale, in plico raccomandato A/R n. 76656512697-6 (cron. n. 3997) spedito dall'Ufficio postale di Firenze (Succ. 3) in data corrispondente a quella del timbro postale.

(prof. avv. Stefano Grassi)

- 5) alla SOCIETÀ AEROPORTO DI FIRENZE S.P.A. (C.F. 03507510489), in persona del legale rappresentante *pro tempore*, con sede in Via del Termine, 11, 50127, Firenze, ivi trasmettendone copia conforme all'originale per mezzo del servizio postale, in plico raccomandato A/R n. 76656512696-4 (cron. n. 3998) spedito dall'Ufficio postale di Firenze (Succ. 3) in data corrispondente a quella del timbro postale.

(prof. avv. Stefano Grassi)

- 6) al MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (C.F. 97439910585), in persona del Ministro *pro tempore*, rappresentato, difeso e domiciliato *ex lege* presso l'Avvocatura distrettuale dello Stato di Firenze, in Via degli Arazzieri, 4, 50129, Firenze, ivi trasmettendone copia conforme all'originale per mezzo del servizio postale, in plico raccomandato A/R n. 76656512695-3 (cron. n. 3999) spedito dall'Ufficio postale di Firenze (Succ. 3) in data corrispondente a quella del timbro postale.

(prof. avv. Stefano Grassi)

- 7) alla **REGIONE TOSCANA** (P.I. 01386030488), in persona del Presidente *pro tempore* della Giunta regionale, con sede in Palazzo Strozzi Sacratini, in Piazza del Duomo 10, 50122, Firenze, ivi trasmettendone copia conforme all'originale per mezzo del servizio postale, in plico raccomandato A/R n. 76656512694-2 (cron. n. 4000) spedito dall'Ufficio postale di Firenze (Succ. 3) in data corrispondente a quella del timbro postale.

(prof. avv. Stefano Grassi)

- 8) al **COMUNE DI FIRENZE** (P.I. 01307110484), in persona del Sindaco *pro tempore*, con sede in Palazzo Vecchio, Piazza della Signoria, 50122, Firenze, ivi trasmettendone copia conforme all'originale per mezzo del servizio postale, in plico raccomandato A/R n. 76656512693-1 (cron. n. 4001) spedito dall'Ufficio postale di Firenze (Succ. 3) in data corrispondente a quella del timbro postale.

(prof. avv. Stefano Grassi)

- 9) alla **PROVINCIA DI FIRENZE** (C.F. 80016450480), in persona del Presidente *pro tempore*, con sede in Palazzo Medici Riccardi, Via Cavour, 1, 50129, Firenze, ivi trasmettendone copia conforme all'originale per mezzo del servizio postale, in plico raccomandato A/R n. 76656512692-0 (cron. n. 4002) spedito dall'Ufficio postale di Firenze (Succ. 3) in data corrispondente a quella del timbro postale.

(prof. avv. Stefano Grassi)

- 10) alla **SUN CHEMICAL GROUP S.P.A.** (C.F. 00739320158), in persona del legale rappresentante *pro tempore*, con sede legale in Via Vittor Pisani, 16, 20124, Milano, ivi trasmettendone copia conforme all'originale per mezzo del servizio postale, in plico raccomandato A/R n. 76656512691-9 (cron. n. 4003) spedito dall'Ufficio postale di Firenze (Succ. 3) in data corrispondente a quella del timbro postale.

(prof. avv. Stefano Grassi)