

Pec Direzione

Da: manuela.giorgettifaldini@epap.sicurezza postale.it
Inviato: mercoledì 4 novembre 2015 23:59
A: dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Oggetto: Osservazioni relative al Procedimento di VIA Master Plan Aeroporto di Firenze 2014-2029
Allegati: Allegato senza titolo 00287.pdf; Osservazione 2 - fosso reale.pdf; Osservazione 3 - volumi di compensazione.pdf; Osservazione 4 - regime idraulico sotterraneo.pdf; Osservazione 5 - recapito reflui.pdf; Allegato senza titolo 00290.pdf; Allegato senza titolo 00293.pdf; Osservazione 8 - parco di Castello.pdf; Osservazione 9 - dismissione pista attuale.pdf; Osservazione 10 - termovalorizzatore.pdf; Osservazione 11 - norme regolamentari.pdf; Osservazione 12 - VAS.pdf; Osservazione 13 - Polo scientifico.pdf; Osservazione 14 - bird striking.pdf

All'attenzione di Senni Francesco
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali

Si trasmettono in allegato N. 14 Osservazioni relative al Procedimento di VIA Master Plan Aeroporto di Firenze 2014-2029

Cordiali saluti

p. Rete per Sinistra Unitaria Fiorentina
Via delle Porte Nuove, 33
50144 Firenze



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

E.prot DVA - 2015 - 0027819 del 05/11/2015



Firenze, 4 novembre 2015

**Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare**
D.G. per le Valutazioni Ambientali
**Divisione II Sistemi di Valutazione
Ambientale**
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

Oggetto: Procedimento di VIA Master Plan Aeroporto di Firenze 2014-2029

**Osservazione alla documentazione integrativa pubblicata da ENAC
in data 03/09/2015 – Infrastrutture aeroportuali ed altre attrezzature**

Le integrazioni fornite da ENAC a seguito di quanto richiesto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), dopo le valutazioni della competente Commissione Tecnica di Verifica Ambientale, non consentono le necessarie verifiche di dettaglio a causa del basso livello di approfondimento progettuale offerto dallo strumento di progettazione adottato (il Master Plan).

Ne consegue pertanto l'impossibilità di ogni conclusiva valutazione di compatibilità ambientale, in generale per quanto riguarda le interferenze della nuova pista con il territorio e l'ambiente circostante e, in particolare, con le diverse infrastrutture presenti nell'area o previste sulla base della vigente pianificazione urbanistica, e con l'ambiente idraulico.

La documentazione prodotta finora dal proponente illustra infatti il progetto della nuova pista aeroportuale 12-30 limitatamente alle sole infrastrutture di volo ed alla configurazione del nuovo sedime aeroportuale mentre non risultano pervenute ipotesi progettuali definite in ordine alle opere propedeutiche ed accessorie con le quali si prevede di intervenire al fine di dare soluzione alle interferenze e alle problematiche di impatto ambientale rilevate già a Luglio 2015 in sede di Valutazione di Impatto Ambientale del MATTM.

A tale riguardo si evidenzia la seguente problematica:

La documentazione prodotta finora dal proponente contempla in pratica soltanto il progetto della nuova pista aeroportuale 12-30, qualificato peraltro come "definitivo", e risulta di fatto riferito alle sole infrastrutture di volo ed alla configurazione del nuovo sedime aeroportuale (Air Side) mentre **non risultano pervenute ipotesi progettuali sufficientemente definite e supportate da appropriata documentazione e cartografia descrittiva delle altre attrezzature, degli edifici e delle architetture fuori terra** enunciate sulle planimetrie

generali, **rendendo impossibile la valutazione di impatto ambientale ed architettonico-paesaggistica** della nuova infrastruttura aeroportuale **nella sua interezza**.

Per quanto sopra si deve ritenere quindi che **in carenza di più appropriata documentazione progettuale, comprensiva di elaborati descrittivi e grafici idonei a rappresentare in maniera esaustiva tutte le soluzioni atte a garantire il corretto inserimento infrastrutturale della nuova pista nell'area di riferimento, nonché l'adeguata salvaguardia paesaggistica anche ai fini di una effettiva ed ineccepibile compatibilità ambientale**, giuste le puntuali criticità rilevate dalla del MATTM, di cui alla nota CTVA 2015-2444 del 17.07.2015, **non sussistono, allo stato degli atti, le condizioni per la pronuncia positiva di compatibilità ambientale da parte del Ministero ATTM**.

Si fa osservare altresì che qualora il Ministero disponesse per il rilascio di certificazione favorevole di VIA con rinvio a successivi sviluppi progettuali da parte del proponente che non siano stati preventivamente verificati dal competente organo tecnico di valutazione, tale provvedimento si configurerebbe atto illegittimo per abuso di potere.

Rete per Sinistra Unitaria Fiorentina
Via delle Porte Nuove, 33
50144 Firenze



Maurizio Bruschi, Jacopo Madau, Gregorio Malavolti
Sinistra Ecologia Libertà – Firenze

Sandra Carpi Lapi, Alessandro Vessichelli
Altra Europa – Firenze

Daniela Lastri
del **Comitato promotore per una nuova Sinistra in Toscana e in Italia**

Leonardo Becheri, Monica Sgherri
Rifondazione Comunista – Firenze

Tommaso Fattori, Paolo Sarti
Consiglieri regionali del Gruppo 'Si Toscana a Sinistra'

Tommaso Grassi, Giacomo Trombi, Donella Verdi
Consiglieri Comune di Firenze del Gruppo 'Firenze riparte a sinistra SEL-PRC-Firenzeas sinistra'

Jacopo Ghelli
di **Possibile Arianuova – Firenze**

Per contatti: manuela.giorgettifaldini@epap.sicurezza postale.it

irma2007@tiscali.it

347 7433903

Firenze, 4 novembre 2015

**Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare**
D.G. per le Valutazioni Ambientali
**Divisione II Sistemi di Valutazione
Ambientale**
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

Oggetto: Procedimento di VIA Master Plan Aeroporto di Firenze 2014-2029

**Osservazione alla documentazione integrativa pubblicata da ENAC
in data 03/09/2015 – mobilità e traffico veicolare**

Le integrazioni fornite da ENAC a seguito di quanto richiesto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), dopo le valutazioni della competente Commissione Tecnica di Verifica Ambientale, non consentono le necessarie verifiche di dettaglio a causa del basso livello di approfondimento progettuale offerto dallo strumento di progettazione adottato (il Master Plan).

Ne consegue pertanto l'impossibilità di ogni conclusiva valutazione di compatibilità ambientale, in generale per quanto riguarda le interferenze della nuova pista con il territorio e l'ambiente circostante e, in particolare, con le diverse infrastrutture presenti nell'area o previste sulla base della vigente pianificazione urbanistica, e con l'ambiente idraulico.

La documentazione prodotta finora dal proponente illustra infatti il progetto della nuova pista aeroportuale 12-30 limitatamente alle sole infrastrutture di volo ed alla configurazione del nuovo sedime aeroportuale mentre non risultano pervenute ipotesi progettuali definite in ordine alle opere propedeutiche ed accessorie con le quali si prevede di intervenire al fine di dare soluzione alle interferenze e alle problematiche di impatto ambientale rilevate già a Luglio 2015 in sede di Valutazione di Impatto Ambientale del MATTM.

A tale riguardo si evidenzia la seguente problematica:

Appare non sufficientemente supportato dal nuovo Studio Trasportistico allegato alla documentazione integrativa prodotta **l'impatto dei fattori di traffico veicolare indotti dalla nuova struttura aeroportuale**, anche in relazione alle interferenze con i nuovi insediamenti previsti nell'area (Scuola dei Marescialli, nuova Mercafir, nuovo Stadio, Pue di Castello) in quanto **privo di una analisi accurata della domanda di traffico indotta da quelle stesse**

infrastrutture sulla base dell'errata convinzione che gli orari di operatività del nuovo stadio non sarebbero sovrapponibili a quelli di funzionamento dello scalo aeroportuale (le attività previste nell'ambito del nuovo Stadio oltre a quelle di carattere sportivo riguardano, come è noto, anche funzioni commerciali, direzionali e turistico-ricettive e comunque non si svolgeranno soltanto in ben delimitate fasce orarie e in alcuni periodi dell'anno) e che la mobilità indotta dalla Scuola dei Marescialli si svolgerebbe prevalentemente interna alla sua area (non si è tenuto conto cioè che oltre alle funzioni didattiche e di alloggiamento degli allievi essa prevede anche l'insediamento di un considerevole numero di famiglie residenti). Esso non consente inoltre una valutazione di dettaglio delle criticità della viabilità connesse con la realizzazione del nuovo aeroporto in quanto **privo di una microsimulazione dinamica della circolazione stradale nell'area finalizzata a verificare la compatibilità con l'attuale struttura viaria**; sarebbe funzionale in tal senso proporre i necessari adeguamenti, anche sotto il profilo della mobilità, fin dalla presente fase progettuale sottoposta al procedimento di VIA;

Per quanto sopra si deve ritenere quindi che **in carenza di più appropriata documentazione progettuale, comprensiva di elaborati descrittivi e grafici idonei a rappresentare in maniera esaustiva tutte le soluzioni atte a garantire il corretto inserimento infrastrutturale della nuova pista nell'area di riferimento, nonché l'adeguata salvaguardia paesaggistica anche ai fini di una effettiva ed ineccepibile compatibilità ambientale**, giuste le puntuali criticità rilevate dalla del MATTM, di cui alla nota CTVA 2015-2444 del 17.07.2015, **non sussistono, allo stato degli atti, le condizioni per la pronuncia positiva di compatibilità ambientale da parte del Ministero ATTM.**

Si fa osservare altresì che qualora il Ministero disponesse per il rilascio di certificazione favorevole di VIA con rinvio a successivi sviluppi progettuali da parte del proponente che non siano stati preventivamente verificati dal competente organo tecnico di valutazione, tale provvedimento si configurerebbe atto illegittimo per abuso di potere.

Rete per Sinistra Unitaria Fiorentina
Via delle Porte Nuove, 33
50144 Firenze



Maurizio Bruschi, Jacopo Madau, Gregorio Malavolti
Sinistra Ecologia Libertà – Firenze

Sandra Carpi Lapi, Alessandro Vessichelli
Altra Europa – Firenze

Daniela Lastri
del **Comitato promotore per una nuova Sinistra in Toscana e in Italia**

Leonardo Becheri, Monica Sgherri
Rifondazione Comunista – Firenze

Tommaso Fattori, Paolo Sarti
Consiglieri regionali del Gruppo ‘Si Toscana a Sinistra’

Tommaso Grassi, Giacomo Trombi, Donella Verdi
Consiglieri Comune di Firenze del Gruppo ‘Firenze riparte a sinistra SEL-PRC-Firenzeasinistra’

Jacopo Ghelli
di **Possibile Arianuova – Firenze**

Per contatti: manuela.giorgettifaldini@epap.sicurezza postale.it

irma2007@tiscali.it

347 7433903

Firenze, 4 novembre 2015

**Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare**
D.G. per le Valutazioni Ambientali
**Divisione II Sistemi di Valutazione
Ambientale**
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

Oggetto: Procedimento di VIA Master Plan Aeroporto di Firenze 2014-2029

**Osservazione alla documentazione integrativa pubblicata da ENAC
in data 03/09/2015 – qualità aria e agenti fisici**

Le integrazioni fornite da ENAC a seguito di quanto richiesto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), dopo le valutazioni della competente Commissione Tecnica di Verifica Ambientale, non consentono le necessarie verifiche di dettaglio a causa del basso livello di approfondimento progettuale offerto dallo strumento di progettazione adottato (il Master Plan).

Ne consegue pertanto l'impossibilità di ogni conclusiva valutazione di compatibilità ambientale, in generale per quanto riguarda le interferenze della nuova pista con il territorio e l'ambiente circostante e, in particolare, con le diverse infrastrutture presenti nell'area o previste sulla base della vigente pianificazione urbanistica, e con l'ambiente idraulico.

La documentazione prodotta finora dal proponente illustra infatti il progetto della nuova pista aeroportuale 12-30 limitatamente alle sole infrastrutture di volo ed alla configurazione del nuovo sedime aeroportuale mentre non risultano pervenute ipotesi progettuali definite in ordine alle opere propedeutiche ed accessorie con le quali si prevede di intervenire al fine di dare soluzione alle interferenze e alle problematiche di impatto ambientale rilevate già a Luglio 2015 in sede di Valutazione di Impatto Ambientale del MATTM.

A tale riguardo si evidenzia la seguente problematica:

In ordine alla conservazione e miglioramento della **qualità dell'aria e degli "agenti fisici" (rumore e campi elettromagnetici)** dell'intero quadrante urbano interessato dall'insediamento del nuovo scalo, **non risulta compiuta una adeguata analisi dei fattori di inquinamento atmosferico ed elettromagnetico, ai sensi della vigente normativa regionale toscana (DRT 857/2013)**, che potrebbe risultare diversa da quanto preso in

considerazione da altri procedimenti di VIA di competenza del MATTM, come risulteranno determinati allo stato finale dell'intero comparto urbano in cui ricadrebbe il nuovo Aeroporto, e di come le emissioni di quest'ultimo verrebbero a sommarsi a quelle prodotte direttamente, o per il traffico veicolare indotto, da altri insediamenti (Scuola dei Marescialli, Termovalorizzatore, nuovo Stadio, Pue di Castello), né risultano compiutamente identificati i recettori sensibili e le aree di quiete **esistenti e previste** (aree di verde pubblico e parchi) relativamente al fattore "rumore". Tutti elementi questi che non possono non essere considerati imprescindibili ai fini della valutazione positiva di impatto ambientale;

Per quanto sopra si deve ritenere quindi che **in carenza di più appropriata documentazione progettuale, comprensiva di elaborati descrittivi e grafici idonei a rappresentare in maniera esaustiva tutte le soluzioni atte a garantire il corretto inserimento infrastrutturale della nuova pista nell'area di riferimento, nonché l'adeguata salvaguardia paesaggistica anche ai fini di una effettiva ed ineccepibile compatibilità ambientale**, giuste le puntuali criticità rilevate dalla del MATTM, di cui alla nota CTVA 2015-2444 del 17.07.2015, **non sussistono, allo stato degli atti, le condizioni per la pronuncia positiva di compatibilità ambientale da parte del Ministero ATTM.**

Si fa osservare altresì che qualora il Ministero disponesse per il rilascio di certificazione favorevole di VIA con rinvio a successivi sviluppi progettuali da parte del proponente che non siano stati preventivamente verificati dal competente organo tecnico di valutazione, tale provvedimento si configurerebbe atto illegittimo per abuso di potere.

Rete per Sinistra Unitaria Fiorentina
Via delle Porte Nuove, 33
50144 Firenze



Maurizio Bruschi, Jacopo Madau, Gregorio Malavolti
Sinistra Ecologia Libertà – Firenze

Sandra Carpi Lapi, Alessandro Vessichelli
Altra Europa – Firenze

Daniela Lastri
del **Comitato promotore per una nuova Sinistra in Toscana e in Italia**

Leonardo Becheri, Monica Sgherri
Rifondazione Comunista – Firenze

Tommaso Fattori, Paolo Sarti
Consiglieri regionali del Gruppo 'Si Toscana a Sinistra'

Tommaso Grassi, Giacomo Trombi, Donella Verdi
Consiglieri Comune di Firenze del Gruppo 'Firenze riparte a sinistra SEL-PRC-Firenzeasinistra'

Jacopo Ghelli
di **Possibile Arianuova – Firenze**

Per contatti: manuela.giorgettifaldini@epap.sicurezzapostale.it

irma2007@tiscali.it

347 7433903

Firenze, 4 novembre 2015

**Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare**
D.G. per le Valutazioni Ambientali
**Divisione II Sistemi di Valutazione
Ambientale**
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

Oggetto: Procedimento di VIA Master Plan Aeroporto di Firenze 2014-2029

**Osservazione alla documentazione integrativa pubblicata da ENAC
in data 03/09/2015 – Fosso Reale**

Le integrazioni fornite da ENAC a seguito di quanto richiesto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), dopo le valutazioni della competente Commissione Tecnica di Verifica Ambientale, non consentono le necessarie verifiche di dettaglio a causa del basso livello di approfondimento progettuale offerto dallo strumento di progettazione adottato (il Master Plan).

Ne consegue pertanto l'impossibilità di ogni conclusiva valutazione di compatibilità ambientale, in generale per quanto riguarda le interferenze della nuova pista con il territorio e l'ambiente circostante e, in particolare, con le diverse infrastrutture presenti nell'area o previste sulla base della vigente pianificazione urbanistica, e con l'ambiente idraulico.

La documentazione prodotta finora dal proponente illustra infatti il progetto della nuova pista aeroportuale 12-30 limitatamente alle sole infrastrutture di volo ed alla configurazione del nuovo sedime aeroportuale mentre non risultano pervenute ipotesi progettuali definite in ordine alle opere propedeutiche ed accessorie con le quali si prevede di intervenire al fine di dare soluzione alle interferenze e alle problematiche di impatto ambientale rilevate già a Luglio 2015 in sede di Valutazione di Impatto Ambientale del MATTM.

A tale riguardo si evidenzia la seguente problematica:

In relazione alla **deviazione del Fosso Reale**, soprattutto con riferimento all'esistenza di aree di alta e/o molto alta pericolosità idraulica, rispetto alle quali nella documentazione integrativa prodotta da Enac si asserisce che le opere previste nel Master Plan saranno progettate in sicurezza idraulica, **mancano elaborati di dettaglio da cui si possa**

verificare come la assoluta sicurezza idraulica dell'intera piana verrà garantita in sede di progettazione esecutiva;

Per quanto sopra si deve ritenere quindi che **in carenza di più appropriata documentazione progettuale, comprensiva di elaborati descrittivi e grafici idonei a rappresentare in maniera esaustiva tutte le soluzioni atte a garantire il corretto inserimento infrastrutturale della nuova pista nell'area di riferimento, nonché l'adeguata salvaguardia paesaggistica anche ai fini di una effettiva ed ineccepibile compatibilità ambientale**, giuste le puntuali criticità rilevate dalla del MATTM, di cui alla nota CTVA 2015-2444 del 17.07.2015, **non sussistono, allo stato degli atti, le condizioni per la pronuncia positiva di compatibilità ambientale da parte del Ministero ATTM.**

Si fa osservare altresì che qualora il Ministero disponesse per il rilascio di certificazione favorevole di VIA con rinvio a successivi sviluppi progettuali da parte del proponente che non siano stati preventivamente verificati dal competente organo tecnico di valutazione, tale provvedimento si configurerebbe atto illegittimo per abuso di potere.

Rete per Sinistra Unitaria Fiorentina
Via delle Porte Nuove, 33
50144 Firenze



Maurizio Bruschi, Jacopo Madau, Gregorio Malavolti
Sinistra Ecologia Libertà – Firenze

Sandra Carpi Lapi, Alessandro Vessichelli
Altra Europa – Firenze

Daniela Lastri
del **Comitato promotore per una nuova Sinistra in Toscana e in Italia**

Leonardo Becheri, Monica Sgherri
Rifondazione Comunista – Firenze

Tommaso Fattori, Paolo Sarti
Consiglieri regionali del Gruppo 'Si Toscana a Sinistra'

Tommaso Grassi, Giacomo Trombi, Donella Verdi
Consiglieri Comune di Firenze del Gruppo 'Firenze riparte a sinistra SEL-PRC-Firenzeasinistra'

Jacopo Ghelli
di **Possibile Arianuova – Firenze**

Per contatti: manuela.giorgettifaldini@epap.sicurezza postale.it

irma2007@tiscali.it

347 7433903

Firenze, 4 novembre 2015

**Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare**
D.G. per le Valutazioni Ambientali
**Divisione II Sistemi di Valutazione
Ambientale**
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

Oggetto: Procedimento di VIA Master Plan Aeroporto di Firenze 2014-2029

**Osservazione alla documentazione integrativa pubblicata da ENAC
in data 03/09/2015 – volumi di compensazione**

Le integrazioni fornite da ENAC a seguito di quanto richiesto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), dopo le valutazioni della competente Commissione Tecnica di Verifica Ambientale, non consentono le necessarie verifiche di dettaglio a causa del basso livello di approfondimento progettuale offerto dallo strumento di progettazione adottato (il Master Plan).

Ne consegue pertanto l'impossibilità di ogni conclusiva valutazione di compatibilità ambientale, in generale per quanto riguarda le interferenze della nuova pista con il territorio e l'ambiente circostante e, in particolare, con le diverse infrastrutture presenti nell'area o previste sulla base della vigente pianificazione urbanistica, e con l'ambiente idraulico.

La documentazione prodotta finora dal proponente illustra infatti il progetto della nuova pista aeroportuale 12-30 limitatamente alle sole infrastrutture di volo ed alla configurazione del nuovo sedime aeroportuale mentre non risultano pervenute ipotesi progettuali definite in ordine alle opere propedeutiche ed accessorie con le quali si prevede di intervenire al fine di dare soluzione alle interferenze e alle problematiche di impatto ambientale rilevate già a Luglio 2015 in sede di Valutazione di Impatto Ambientale del MATTM.

A tale riguardo si evidenzia la seguente problematica:

Riguardo ai **volumi di compensazione idraulica in caso di esondazione** del sistema Arno-Bisenzio, calcolati peraltro in maniera approssimativa nel Master Plan, **il livello di dettaglio offerto dalla documentazione integrativa non consente di valutare l'efficacia delle misure infrastrutturali** ipotizzate per assicurare la massima capacità di compensazione. Analoghe carenze di carattere funzionale e progettuale si riscontrano nella

soluzione proposta per la **cassa di espansione già prevista nel PUE di Castello**, la cui localizzazione deve tener conto sia del contesto idrogeologico che delle previsioni urbanistiche dell'area;

Per quanto sopra si deve ritenere quindi che **in carenza di più appropriata documentazione progettuale, comprensiva di elaborati descrittivi e grafici idonei a rappresentare in maniera esaustiva tutte le soluzioni atte a garantire il corretto inserimento infrastrutturale della nuova pista nell'area di riferimento, nonché l'adeguata salvaguardia paesaggistica anche ai fini di una effettiva ed ineccepibile compatibilità ambientale**, giuste le puntuali criticità rilevate dalla del MATTM, di cui alla nota CTVA 2015-2444 del 17.07.2015, **non sussistono, allo stato degli atti, le condizioni per la pronuncia positiva di compatibilità ambientale da parte del Ministero ATTM.**

Si fa osservare altresì che qualora il Ministero disponesse per il rilascio di certificazione favorevole di VIA con rinvio a successivi sviluppi progettuali da parte del proponente che non siano stati preventivamente verificati dal competente organo tecnico di valutazione, tale provvedimento si configurerebbe atto illegittimo per abuso di potere.

Rete per Sinistra Unitaria Fiorentina
Via delle Porte Nuove, 33
50144 Firenze



Maurizio Bruschi, Jacopo Madau, Gregorio Malavolti
Sinistra Ecologia Libertà – Firenze

Sandra Carpi Lapi, Alessandro Vessichelli
Altra Europa – Firenze

Daniela Lastri
del **Comitato promotore per una nuova Sinistra in Toscana e in Italia**

Leonardo Becheri, Monica Sgherri
Rifondazione Comunista – Firenze

Tommaso Fattori, Paolo Sarti
Consiglieri regionali del Gruppo 'Si Toscana a Sinistra'

Tommaso Grassi, Giacomo Trombi, Donella Verdi
Consiglieri Comune di Firenze del Gruppo 'Firenze riparte a sinistra SEL-PRC-Firenzeas sinistra'

Jacopo Ghelli
di **Possibile Arianuova – Firenze**

Per contatti: manuela.giorgettifaldini@epap.sicurezza postale.it
irma2007@tiscali.it

347 7433903

Firenze, 4 novembre 2015

**Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare**
D.G. per le Valutazioni Ambientali
**Divisione II Sistemi di Valutazione
Ambientale**
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

Oggetto: Procedimento di VIA Master Plan Aeroporto di Firenze 2014-2029

**Osservazione alla documentazione integrativa pubblicata da ENAC
in data 03/09/2015 – regime idraulico sotterraneo**

Le integrazioni fornite da ENAC a seguito di quanto richiesto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), dopo le valutazioni della competente Commissione Tecnica di Verifica Ambientale, non consentono le necessarie verifiche di dettaglio a causa del basso livello di approfondimento progettuale offerto dallo strumento di progettazione adottato (il Master Plan).

Ne consegue pertanto l'impossibilità di ogni conclusiva valutazione di compatibilità ambientale, in generale per quanto riguarda le interferenze della nuova pista con il territorio e l'ambiente circostante e, in particolare, con le diverse infrastrutture presenti nell'area o previste sulla base della vigente pianificazione urbanistica, e con l'ambiente idraulico.

La documentazione prodotta finora dal proponente illustra infatti il progetto della nuova pista aeroportuale 12-30 limitatamente alle sole infrastrutture di volo ed alla configurazione del nuovo sedime aeroportuale mentre non risultano pervenute ipotesi progettuali definite in ordine alle opere propedeutiche ed accessorie con le quali si prevede di intervenire al fine di dare soluzione alle interferenze e alle problematiche di impatto ambientale rilevate già a Luglio 2015 in sede di Valutazione di Impatto Ambientale del MATTM.

A tale riguardo si evidenzia la seguente problematica:

In merito al **regime idraulico sotterraneo**, la valutazione di massima delle interferenze sulle acque di falda delle nuove opere previste, fornita con la documentazione integrativa, **manca di specifici elaborati descrittivi e grafici, e non risulta pertanto esaustiva né ai fini della ricostruzione del modello idrogeologico del sottosuolo né sotto il profilo della**

valutazione delle interferenze sul regime delle acque sotterranee durante le operazioni di cantiere e ad opere realizzate;

Per quanto sopra si deve ritenere quindi che **in carenza di più appropriata documentazione progettuale, comprensiva di elaborati descrittivi e grafici idonei a rappresentare in maniera esaustiva tutte le soluzioni atte a garantire il corretto inserimento infrastrutturale della nuova pista nell'area di riferimento, nonché l'adeguata salvaguardia paesaggistica anche ai fini di una effettiva ed ineccepibile compatibilità ambientale**, giuste le puntuali criticità rilevate dalla del MATTM, di cui alla nota CTVA 2015-2444 del 17.07.2015, **non sussistono, allo stato degli atti, le condizioni per la pronuncia positiva di compatibilità ambientale da parte del Ministero ATTM.**

Si fa osservare altresì che qualora il Ministero disponesse per il rilascio di certificazione favorevole di VIA con rinvio a successivi sviluppi progettuali da parte del proponente che non siano stati preventivamente verificati dal competente organo tecnico di valutazione, tale provvedimento si configurerebbe atto illegittimo per abuso di potere.

Rete per Sinistra Unitaria Fiorentina
Via delle Porte Nuove, 33
50144 Firenze



Maurizio Bruschi, Jacopo Madau, Gregorio Malavolti
Sinistra Ecologia Libertà – Firenze

Sandra Carpi Lapi, Alessandro Vessichelli
Altra Europa – Firenze

Daniela Lastri
del **Comitato promotore per una nuova Sinistra in Toscana e in Italia**

Leonardo Becheri, Monica Sgherri
Rifondazione Comunista – Firenze

Tommaso Fattori, Paolo Sarti
Consiglieri regionali del Gruppo 'Si Toscana a Sinistra'

Tommaso Grassi, Giacomo Trombi, Donella Verdi
Consiglieri Comune di Firenze del Gruppo 'Firenze riparte a sinistra SEL-PRC-Firenzeasinistra'

Jacopo Ghelli
di **Possibile Arianuova – Firenze**

Per contatti: manuela.giorgettifaldini@epap.sicurezza postale.it

irma2007@tiscali.it

347 7433903

Firenze, 4 novembre 2015

**Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare**
D.G. per le Valutazioni Ambientali
**Divisione II Sistemi di Valutazione
Ambientale**
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

Oggetto: Procedimento di VIA Master Plan Aeroporto di Firenze 2014-2029

**Osservazione alla documentazione integrativa pubblicata da ENAC
in data 03/09/2015 – recapito reflui**

Le integrazioni fornite da ENAC a seguito di quanto richiesto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), dopo le valutazioni della competente Commissione Tecnica di Verifica Ambientale, non consentono le necessarie verifiche di dettaglio a causa del basso livello di approfondimento progettuale offerto dallo strumento di progettazione adottato (il Master Plan).

Ne consegue pertanto l'impossibilità di ogni conclusiva valutazione di compatibilità ambientale, in generale per quanto riguarda le interferenze della nuova pista con il territorio e l'ambiente circostante e, in particolare, con le diverse infrastrutture presenti nell'area o previste sulla base della vigente pianificazione urbanistica, e con l'ambiente idraulico.

La documentazione prodotta finora dal proponente illustra infatti il progetto della nuova pista aeroportuale 12-30 limitatamente alle sole infrastrutture di volo ed alla configurazione del nuovo sedime aeroportuale mentre non risultano pervenute ipotesi progettuali definite in ordine alle opere propedeutiche ed accessorie con le quali si prevede di intervenire al fine di dare soluzione alle interferenze e alle problematiche di impatto ambientale rilevate già a Luglio 2015 in sede di Valutazione di Impatto Ambientale del MATTM.

A tale riguardo si evidenzia la seguente problematica:

Circa l'**adeguamento del sistema di recapito reflui**, in particolare per quanto concerne la compatibilità della attuale rete di smaltimento con i nuovi apporti derivanti dalla nuova grande infrastruttura aeroportuale, mancando le specifiche previsioni progettuali nella documentazione integrativa prodotta e stante la carenza di appropriati modelli di analisi e previsionali, **il sistema non risulta ancora compiutamente definito né è stata dimostrata**

la compatibilità dell'attuale sistema fognario con la previsione della nuova opere, né sembra siano state approntate le indispensabili correlazioni operative e funzionali con gli attuali soggetti gestori dell'esistente sistema fognario;

Per quanto sopra si deve ritenere quindi che **in carenza di più appropriata documentazione progettuale, comprensiva di elaborati descrittivi e grafici idonei a rappresentare in maniera esaustiva tutte le soluzioni atte a garantire il corretto inserimento infrastrutturale della nuova pista nell'area di riferimento, nonché l'adeguata salvaguardia paesaggistica anche ai fini di una effettiva ed ineccepibile compatibilità ambientale**, giuste le puntuali criticità rilevate dalla del MATTM, di cui alla nota CTVA 2015-2444 del 17.07.2015, **non sussistono, allo stato degli atti, le condizioni per la pronuncia positiva di compatibilità ambientale da parte del Ministero ATTM.**

Si fa osservare altresì che qualora il Ministero disponesse per il rilascio di certificazione favorevole di VIA con rinvio a successivi sviluppi progettuali da parte del proponente che non siano stati preventivamente verificati dal competente organo tecnico di valutazione, tale provvedimento si configurerebbe atto illegittimo per abuso di potere.

Rete per Sinistra Unitaria Fiorentina
Via delle Porte Nuove, 33
50144 Firenze



Maurizio Bruschi, Jacopo Madau, Gregorio Malavolti
Sinistra Ecologia Libertà – Firenze

Sandra Carpi Lapi, Alessandro Vessichelli
Altra Europa – Firenze

Daniela Lastri
del **Comitato promotore per una nuova Sinistra in Toscana e in Italia**

Leonardo Becheri, Monica Sgherri
Rifondazione Comunista – Firenze

Tommaso Fattori, Paolo Sarti
Consiglieri regionali del Gruppo 'Si Toscana a Sinistra'

Tommaso Grassi, Giacomo Trombi, Donella Verdi
Consiglieri Comune di Firenze del Gruppo 'Firenze riparte a sinistra SEL-PRC-Firenzeasinistra'

Jacopo Ghelli
di **Possibile Arianuova – Firenze**

Per contatti: manuela.giorgettifaldini@epap.sicurezza postale.it
irma2007@tiscali.it

347 7433903

Firenze, 4 novembre 2015

**Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare**
D.G. per le Valutazioni Ambientali
**Divisione II Sistemi di Valutazione
Ambientale**
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

Oggetto: Procedimento di VIA Master Plan Aeroporto di Firenze 2014-2029

**Osservazione alla documentazione integrativa pubblicata da ENAC
in data 03/09/2015 – Parco di Castello**

Le integrazioni fornite da ENAC a seguito di quanto richiesto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), dopo le valutazioni della competente Commissione Tecnica di Verifica Ambientale, non consentono le necessarie verifiche di dettaglio a causa del basso livello di approfondimento progettuale offerto dallo strumento di progettazione adottato (il Master Plan).

Ne consegue pertanto l'impossibilità di ogni conclusiva valutazione di compatibilità ambientale, in generale per quanto riguarda le interferenze della nuova pista con il territorio e l'ambiente circostante e, in particolare, con le diverse infrastrutture presenti nell'area o previste sulla base della vigente pianificazione urbanistica, e con l'ambiente idraulico.

La documentazione prodotta finora dal proponente illustra infatti il progetto della nuova pista aeroportuale 12-30 limitatamente alle sole infrastrutture di volo ed alla configurazione del nuovo sedime aeroportuale mentre non risultano pervenute ipotesi progettuali definite in ordine alle opere propedeutiche ed accessorie con le quali si prevede di intervenire al fine di dare soluzione alle interferenze e alle problematiche di impatto ambientale rilevate già a Luglio 2015 in sede di Valutazione di Impatto Ambientale del MATTM.

A tale riguardo si evidenzia la seguente problematica:

Risulta carente la previsione progettuale per quanto riguarda le misure infrastrutturali da realizzare al fine di assicurare **la piena connessione ecologica dell'area a verde pubblico prevista in adiacenza alla nuova pista e la permeabilità con il Parco di Castello.**

Per quanto sopra si deve ritenere quindi che **in carenza di più appropriata documentazione progettuale, comprensiva di elaborati descrittivi e grafici idonei a rappresentare in maniera esaustiva tutte le soluzioni atte a garantire il corretto inserimento infrastrutturale della nuova pista nell'area di riferimento, nonché l'adeguata salvaguardia paesaggistica anche ai fini di una effettiva ed ineccepibile compatibilità ambientale**, giuste le puntuali criticità rilevate dalla del MATTM, di cui alla nota CTVA 2015-2444 del 17.07.2015, **non sussistono, allo stato degli atti, le condizioni per la pronuncia positiva di compatibilità ambientale da parte del Ministero ATTM.**

Si fa osservare altresì che qualora il Ministero disponesse per il rilascio di certificazione favorevole di VIA con rinvio a successivi sviluppi progettuali da parte del proponente che non siano stati preventivamente verificati dal competente organo tecnico di valutazione, tale provvedimento si configurerebbe atto illegittimo per abuso di potere.

Rete per Sinistra Unitaria Fiorentina
Via delle Porte Nuove, 33
50144 Firenze



Maurizio Bruschi, Jacopo Madau, Gregorio Malavolti
Sinistra Ecologia Libertà – Firenze

Sandra Carpi Lapi, Alessandro Vessichelli
Altra Europa – Firenze

Daniela Lastri
del **Comitato promotore per una nuova Sinistra in Toscana e in Italia**

Leonardo Becheri, Monica Sgherri
Rifondazione Comunista – Firenze

Tommaso Fattori, Paolo Sarti
Consiglieri regionali del Gruppo 'Si Toscana a Sinistra'

Tommaso Grassi, Giacomo Trombi, Donella Verdi
Consiglieri Comune di Firenze del Gruppo 'Firenze riparte a sinistra SEL-PRC-Firenzeasinistra'

Jacopo Ghelli
di **Possibile Arianuova – Firenze**

Per contatti: manuela.giorgettifaldini@epap.sicurezza postale.it

irma2007@tiscali.it

347 7433903

Firenze, 4 novembre 2015

**Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare**
D.G. per le Valutazioni Ambientali
**Divisione II Sistemi di Valutazione
Ambientale**
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

Oggetto: Procedimento di VIA Master Plan Aeroporto di Firenze 2014-2029

**Osservazione alla documentazione integrativa pubblicata da ENAC
in data 03/09/2015 – dismissione pista attuale**

Le integrazioni fornite da ENAC a seguito di quanto richiesto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), dopo le valutazioni della competente Commissione Tecnica di Verifica Ambientale, non consentono le necessarie verifiche di dettaglio a causa del basso livello di approfondimento progettuale offerto dallo strumento di progettazione adottato (il Master Plan).

Ne consegue pertanto l'impossibilità di ogni conclusiva valutazione di compatibilità ambientale, in generale per quanto riguarda le interferenze della nuova pista con il territorio e l'ambiente circostante e, in particolare, con le diverse infrastrutture presenti nell'area o previste sulla base della vigente pianificazione urbanistica, e con l'ambiente idraulico.

La documentazione prodotta finora dal proponente illustra infatti il progetto della nuova pista aeroportuale 12-30 limitatamente alle sole infrastrutture di volo ed alla configurazione del nuovo sedime aeroportuale mentre non risultano pervenute ipotesi progettuali definite in ordine alle opere propedeutiche ed accessorie con le quali si prevede di intervenire al fine di dare soluzione alle interferenze e alle problematiche di impatto ambientale rilevate già a Luglio 2015 in sede di Valutazione di Impatto Ambientale del MATTM.

A tale riguardo si evidenzia la seguente problematica:

Si rileva assenza di indagine ambientale finalizzata a rilevare lo stato delle **contaminazioni nell'area della pista attuale** la quale, in quanto area di recupero ambientale, una volta dismessa sarà destinata a **Parco ecologico-ricreativo**; tutto ciò impedisce di verificare l'efficacia e la compatibilità economico-finanziaria degli interventi che dovranno essere

adottati a cura ed a carico del soggetto proponente per l'integrale bonifica e la effettiva rinaturalizzazione di detta area .

Per quanto sopra si deve ritenere quindi che **in carenza di più appropriata documentazione progettuale, comprensiva di elaborati descrittivi e grafici idonei a rappresentare in maniera esaustiva tutte le soluzioni atte a garantire il corretto inserimento infrastrutturale della nuova pista nell'area di riferimento, nonché l'adeguata salvaguardia paesaggistica anche ai fini di una effettiva ed ineccepibile compatibilità ambientale**, giuste le puntuali criticità rilevate dalla del MATTM, di cui alla nota CTVA 2015-2444 del 17.07.2015, **non sussistono, allo stato degli atti, le condizioni per la pronuncia positiva di compatibilità ambientale da parte del Ministero ATTM.**

Si fa osservare altresì che qualora il Ministero disponesse per il rilascio di certificazione favorevole di VIA con rinvio a successivi sviluppi progettuali da parte del proponente che non siano stati preventivamente verificati dal competente organo tecnico di valutazione, tale provvedimento si configurerebbe atto illegittimo per abuso di potere.

Rete per Sinistra Unitaria Fiorentina
Via delle Porte Nuove, 33
50144 Firenze



Maurizio Bruschi, Jacopo Madau, Gregorio Malavolti
Sinistra Ecologia Libertà – Firenze

Sandra Carpi Lapi, Alessandro Vessichelli
Altra Europa – Firenze

Daniela Lastri
del **Comitato promotore per una nuova Sinistra in Toscana e in Italia**

Leonardo Becheri, Monica Sgherri
Rifondazione Comunista – Firenze

Tommaso Fattori, Paolo Sarti
Consiglieri regionali del Gruppo 'Si Toscana a Sinistra'

Tommaso Grassi, Giacomo Trombi, Donella Verdi
Consiglieri Comune di Firenze del Gruppo 'Firenze riparte a sinistra SEL-PRC-Firenzeasinistra'

Jacopo Ghelli
di **Possibile Arianuova – Firenze**

Per contatti: manuela.giorgettifaldini@epap.sicurezza postale.it

irma2007@tiscali.it

347 7433903

Firenze, 4 novembre 2015

**Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare**
D.G. per le Valutazioni Ambientali
**Divisione II Sistemi di Valutazione
Ambientale**
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

Oggetto: Procedimento di VIA Master Plan Aeroporto di Firenze 2014-2029

**Osservazione alla documentazione integrativa pubblicata da ENAC
in data 03/09/2015 - termovalorizzatore**

Le integrazioni fornite da ENAC a seguito di quanto richiesto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), dopo le valutazioni della competente Commissione Tecnica di Verifica Ambientale, non consentono le necessarie verifiche di dettaglio a causa del basso livello di approfondimento progettuale offerto dallo strumento di progettazione adottato (il Master Plan).

Ne consegue pertanto l'impossibilità di ogni conclusiva valutazione di compatibilità ambientale, in generale per quanto riguarda le interferenze della nuova pista con il territorio e l'ambiente circostante e, in particolare, con le diverse infrastrutture presenti nell'area o previste sulla base della vigente pianificazione urbanistica, e con l'ambiente idraulico.

La documentazione prodotta finora dal proponente illustra infatti il progetto della nuova pista aeroportuale 12-30 limitatamente alle sole infrastrutture di volo ed alla configurazione del nuovo sedime aeroportuale mentre non risultano pervenute ipotesi progettuali definite in ordine alle opere propedeutiche ed accessorie con le quali si prevede di intervenire al fine di dare soluzione alle interferenze e alle problematiche di impatto ambientale rilevate già a Luglio 2015 in sede di Valutazione di Impatto Ambientale del MATTM.

A tale riguardo si evidenzia la seguente problematica:

In risposta alla richiesta del Ministero dell'Ambiente di approfondire le interferenze rilevate nello studio aeronautico fra il progetto aeroportuale e il camino del futuro **termovalorizzatore** di Case Passerini, la documentazione integrativa prodotta da ENAC precisa genericamente che la presenza del camino non risulta incompatibile con gli interventi in oggetto.

Si ritiene invece che **l'approvazione della procedura di VIA non possa prescindere da uno studio specifico e accurato sul quadro della sicurezza di volo e delle interferenze**

con il costruendo termovalorizzatore limitrofo alla pista aeroportuale, per il quale l'Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA) prevede la realizzazione di camini alti 70 metri.

Per quanto sopra si deve ritenere quindi che **in carenza di più appropriata documentazione progettuale, comprensiva di elaborati descrittivi e grafici idonei a rappresentare in maniera esaustiva tutte le soluzioni atte a garantire il corretto inserimento infrastrutturale della nuova pista nell'area di riferimento, nonché l'adeguata salvaguardia paesaggistica anche ai fini di una effettiva ed ineccepibile compatibilità ambientale**, giuste le puntuali criticità rilevate dalla del MATTM, di cui alla nota CTVA 2015-2444 del 17.07.2015, **non sussistono, allo stato degli atti, le condizioni per la pronuncia positiva di compatibilità ambientale da parte del Ministero ATTM.**

Si fa osservare altresì che qualora il Ministero disponesse per il rilascio di certificazione favorevole di VIA con rinvio a successivi sviluppi progettuali da parte del proponente che non siano stati preventivamente verificati dal competente organo tecnico di valutazione, tale provvedimento si configurerebbe atto illegittimo per abuso di potere.

Rete per Sinistra Unitaria Fiorentina
Via delle Porte Nuove, 33
50144 Firenze



Maurizio Bruschi, Jacopo Madau, Gregorio Malavolti
Sinistra Ecologia Libertà – Firenze

Sandra Carpi Lapi, Alessandro Vessichelli
Altra Europa – Firenze

Daniela Lastri
del **Comitato promotore per una nuova Sinistra in Toscana e in Italia**

Leonardo Becheri, Monica Sgherri
Rifondazione Comunista – Firenze

Tommaso Fattori, Paolo Sarti
Consiglieri regionali del Gruppo 'Si Toscana a Sinistra'

Tommaso Grassi, Giacomo Trombi, Donella Verdi
Consiglieri Comune di Firenze del Gruppo 'Firenze riparte a sinistra SEL-PRC-Firenzeasinistra'

Jacopo Ghelli
di **Possibile Arianuova – Firenze**

Per contatti: manuela.giorgettifaldini@epap.sicurezza postale.it

irma2007@tiscali.it

347 7433903

Firenze, 4 novembre 2015

**Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare**
D.G. per le Valutazioni Ambientali
**Divisione II Sistemi di Valutazione
Ambientale**
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

Oggetto: Procedimento di VIA Master Plan Aeroporto di Firenze 2014-2029

**Osservazione alla documentazione integrativa pubblicata da ENAC
in data 03/09/2015 – norme regolamentari**

Nella documentazione allegata alla Relazione Generale 1.01, utilizzata per lo studio e la redazione del progetto, si fa riferimento al REGOLAMENTO PER LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DEGLI AEROPORTI – ed. 2003 - 4 Emendamento 30 gennaio 2008.

La documentazione integrativa presentata da ENAC si basa su un Regolamento obsoleto perché l'edizione citata è stata superata da una serie di versioni successive, l'ultima delle quali è aggiornata dall' Emendamento 9 del 23 Ottobre 2014, pubblicata l'11 Novembre 2014 (dal sito ufficiale di ENAC www.enac.gov.it).

Gli aggiornamenti successivi al Regolamento del 2008 utilizzato per la redazione del progetto in essere hanno apportato modifiche alla normativa aeroportuale in materia di procedure operative, condizioni superficiali delle aree aeroportuali, pericoli per la navigazione aerea, rischio da impatto con volatili ed altra fauna, informazioni aeronautiche, azioni in caso di eventi significativi, piani di rischio, individuazione e definizione delle zone di tutela, rifornimento degli aeromobili.

Poiché nel Master Plan in oggetto si legge che le nuove infrastrutture di volo, pista e raccordi, sono state configurate nel rispetto e secondo le prescrizioni del Regolamento ENAC, si chiede di verificarne l'adeguamento all'Edizione 2 dell'11 novembre 2014.

Rete per Sinistra Unitaria Fiorentina
Via delle Porte Nuove, 33
50144 Firenze



Maurizio Bruschi, Jacopo Madau, Gregorio Malavolti
Sinistra Ecologia Libertà – Firenze

Sandra Carpi Lapi, Alessandro Vessichelli
Altra Europa – Firenze

Daniela Lastri
del **Comitato promotore per una nuova Sinistra in Toscana e in Italia**

Leonardo Becheri, Monica Sgherri
Rifondazione Comunista – Firenze

Tommaso Fattori, Paolo Sarti
Consiglieri regionali del Gruppo ‘Si Toscana a Sinistra’

Tommaso Grassi, Giacomo Trombi, Donella Verdi
Consiglieri Comune di Firenze del Gruppo ‘Firenze riparte a sinistra SEL-PRC-Firenzeasinistra’

Jacopo Ghelli
di **Possibile Arianuova – Firenze**

Per contatti: manuela.giorgettifaldini@epap.sicurezza postale.it

irma2007@tiscali.it

347 7433903

Firenze, 4 novembre 2015

**Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare**
D.G. per le Valutazioni Ambientali
**Divisione II Sistemi di Valutazione
Ambientale**
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

Oggetto: Procedimento di VIA Master Plan Aeroporto di Firenze 2014-2029

**Osservazione alla documentazione integrativa pubblicata da ENAC
in data 03/09/2015 - VAS**

Visto il contenuto dell'atto in valutazione, si ritiene vi sia obbligo di redazione preliminare della VAS (Valutazione Ambientale Strategica) comprensiva di dibattito pubblico.

Gli elaborati posti in pubblicazione nella prima fase e nella successiva elaborazione integrativa, non costituiscono un progetto definitivo.

Il Master Plan riveste invece contenuto territoriale di programmazione e pianificazione, con proposizioni di utilizzazione del suolo .

L'atto in valutazione e i relativi elaborati devono quindi essere obbligatoriamente soggetti, ai sensi della legislazione e delle normative attuative sia statali che regionali (Legge regionale n.10/ 2010, come modificata con L.R.69/2010 e 6/2012, in attuazione della Direttiva Cee 2001/42/CE , regolarmente recepita dall'Italia), prima di ogni altra valutazione alla Valutazione Ambientale Strategica di legge (VAS), parimenti a tutti gli atti di pianificazione e di programmazione, fra cui piani urbanistici generali e particolareggiati e loro variazioni.

In accoglimento della presente osservazione si richiede pertanto che l'atto in esame, e i suoi allegati ed elaborati di contenuto pianificatorio, siano preliminarmente soggetti a VAS nazionale e regionale, con opportuna sospensione della attuale procedura di VIA, allo stato attuale del tutto inappropriata.

**Rete per Sinistra Unitaria Fiorentina
Via delle Porte Nuove, 33
50144 Firenze**



Maurizio Bruschi, Jacopo Madau, Gregorio Malavolti
Sinistra Ecologia Libertà – Firenze

Sandra Carpi Lapi, Alessandro Vessichelli
Altra Europa – Firenze

Daniela Lastri
del **Comitato promotore per una nuova Sinistra in Toscana e in Italia**

Leonardo Becheri, Monica Sgherri
Rifondazione Comunista – Firenze

Tommaso Fattori, Paolo Sarti
Consiglieri regionali del Gruppo ‘Si Toscana a Sinistra’

Tommaso Grassi, Giacomo Trombi, Donella Verdi
Consiglieri Comune di Firenze del Gruppo ‘Firenze riparte a sinistra SEL-PRC-Firenzeasinistra’

Jacopo Ghelli
di **Possibile Arianuova – Firenze**

Per contatti: manuela.giorgettifaldini@epap.sicurezza postale.it

irma2007@tiscali.it

347 7433903

Firenze, 4 novembre 2015

**Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare**
D.G. per le Valutazioni Ambientali
**Divisione II Sistemi di Valutazione
Ambientale**
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

Oggetto: Procedimento di VIA Master Plan Aeroporto di Firenze 2014-2029

**Osservazione alla documentazione integrativa pubblicata da ENAC
in data 03/09/2015 – Polo scientifico**

Le integrazioni fornite da ENAC a seguito di quanto richiesto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), dopo le valutazioni della competente Commissione Tecnica di Verifica Ambientale, non consentono le necessarie verifiche di dettaglio a causa del basso livello di approfondimento progettuale offerto dallo strumento di progettazione adottato (il Master Plan).

Ne consegue pertanto l'impossibilità di ogni conclusiva valutazione di compatibilità ambientale, in generale per quanto riguarda le interferenze della nuova pista con il territorio e l'ambiente circostante e, in particolare, con le diverse infrastrutture presenti nell'area o previste sulla base della vigente pianificazione urbanistica, e con l'ambiente idraulico.

La documentazione prodotta finora dal proponente illustra infatti il progetto della nuova pista aeroportuale 12-30 limitatamente alle sole infrastrutture di volo ed alla configurazione del nuovo sedime aeroportuale mentre non risultano pervenute ipotesi progettuali definite in ordine alle opere propedeutiche ed accessorie con le quali si prevede di intervenire al fine di dare soluzione alle interferenze e alle problematiche di impatto ambientale rilevate già a Luglio 2015 in sede di Valutazione di Impatto Ambientale del MATTM.

A tale riguardo si evidenzia la seguente problematica:

Si rileva forte carenza di uno studio specifico e analitico sul quadro della sicurezza di volo, del rischio di incidenti e delle interferenze rispetto ad alcuni insediamenti limitrofi alla pista aeroportuale, in particolare per quanto riguarda presenze di eccellenza come il **Polo Scientifico di Sesto Fiorentino**, sia in relazione alle attività ed alla popolazione universitaria attualmente presenti sia in merito alle previsioni di espansione dello stesso Polo contenute nei piani di sviluppo dell'Università di Firenze.

Per quanto sopra si deve ritenere quindi che **in carenza di più appropriata documentazione progettuale, comprensiva di elaborati descrittivi e grafici idonei a rappresentare in maniera esaustiva tutte le soluzioni atte a garantire il corretto inserimento infrastrutturale della nuova pista nell'area di riferimento, nonché l'adeguata salvaguardia paesaggistica anche ai fini di una effettiva ed ineccepibile compatibilità ambientale**, giuste le puntuali criticità rilevate dalla del MATTM, di cui alla nota CTVA 2015-2444 del 17.07.2015, **non sussistono, allo stato degli atti, le condizioni per la pronuncia positiva di compatibilità ambientale da parte del Ministero ATTM.**

Si fa osservare altresì che qualora il Ministero disponesse per il rilascio di certificazione favorevole di VIA con rinvio a successivi sviluppi progettuali da parte del proponente che non siano stati preventivamente verificati dal competente organo tecnico di valutazione, tale provvedimento si configurerebbe atto illegittimo per abuso di potere.

Rete per Sinistra Unitaria Fiorentina
Via delle Porte Nuove, 33
50144 Firenze



Maurizio Bruschi, Jacopo Madau, Gregorio Malavolti
Sinistra Ecologia Libertà – Firenze

Sandra Carpi Lapi, Alessandro Vessichelli
Altra Europa – Firenze

Daniela Lastri
del **Comitato promotore per una nuova Sinistra in Toscana e in Italia**

Leonardo Becheri, Monica Sgherri
Rifondazione Comunista – Firenze

Tommaso Fattori, Paolo Sarti
Consiglieri regionali del Gruppo 'Si Toscana a Sinistra'

Tommaso Grassi, Giacomo Trombi, Donella Verdi
Consiglieri Comune di Firenze del Gruppo 'Firenze riparte a sinistra SEL-PRC-Firenzeasinistra'

Jacopo Ghelli
di **Possibile Arianuova – Firenze**

Per contatti: manuela.giorgettifaldini@epap.sicurezza postale.it

irma2007@tiscali.it

347 7433903

Firenze, 4 novembre 2015

**Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare**
D.G. per le Valutazioni Ambientali
**Divisione II Sistemi di Valutazione
Ambientale**
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

Oggetto: Procedimento di VIA Master Plan Aeroporto di Firenze 2014-2029

**Osservazione alla documentazione integrativa pubblicata da ENAC
in data 03/09/2015 – bird striking**

Le integrazioni fornite da ENAC a seguito di quanto richiesto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), dopo le valutazioni della competente Commissione Tecnica di Verifica Ambientale, non consentono le necessarie verifiche di dettaglio a causa del basso livello di approfondimento progettuale offerto dallo strumento di progettazione adottato (il Master Plan).

Ne consegue pertanto l'impossibilità di ogni conclusiva valutazione di compatibilità ambientale, in generale per quanto riguarda le interferenze della nuova pista con il territorio e l'ambiente circostante e, in particolare, con le diverse infrastrutture presenti nell'area o previste sulla base della vigente pianificazione urbanistica, e con l'ambiente idraulico.

La documentazione prodotta finora dal proponente illustra infatti il progetto della nuova pista aeroportuale 12-30 limitatamente alle sole infrastrutture di volo ed alla configurazione del nuovo sedime aeroportuale mentre non risultano pervenute ipotesi progettuali definite in ordine alle opere propedeutiche ed accessorie con le quali si prevede di intervenire al fine di dare soluzione alle interferenze e alle problematiche di impatto ambientale rilevate già a Luglio 2015 in sede di Valutazione di Impatto Ambientale del MATTM.

A tale riguardo si evidenzia la seguente problematica:

Nella documentazione integrativa presentata da ENAC non si ritrovano idonei approfondimenti sul fenomeno del **bird-striking (collisione di uccelli in volo con aeromobili)**. A tale proposito ENAC prevede specificamente la necessità di una analisi di rischio d'impatto con volatili ed altra fauna nel "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti".

Considerato il contesto territoriale in cui si colloca la nuova pista aeroportuale, si ritiene di fondamentale importanza valutare analiticamente il rischio d'impatto degli aeromobili con i volatili stanziali, e migratori, presenti nelle zone umide della piana dove esistono aree S.I.C. e Z.P.S. (Siti e Zone di Protezione Speciali di Importanza Comunitaria denominati 'Stagni della Piana Fiorentina', istituiti dalla Regione Toscana sulla base delle Direttive CEE sulla 'Conservazione degli uccelli selvatici'):

- **Lago di Peretola**, di circa 10,5 ettari, situato nel Comune di Sesto Fiorentino;
- **Zona della Querciola**, di oltre 50 ettari, situata nel Comune di Sesto Fiorentino, che è anche un ANPIL del Sistema Regionale della Toscana
- **Area Stagni di Focognano**, di oltre 90 ettari, situata nel Comune di Campi Bisenzio, che è anche un ANPIL del Sistema Regionale della Toscana nonché un'Oasi WWF del Sistema Nazionale del WWF Italia.

Per quanto sopra si deve ritenere quindi che **in carenza di più appropriata documentazione progettuale, comprensiva di elaborati descrittivi e grafici idonei a rappresentare in maniera esaustiva tutte le soluzioni atte a garantire il corretto inserimento infrastrutturale della nuova pista nell'area di riferimento, nonché l'adeguata salvaguardia paesaggistica anche ai fini di una effettiva ed ineccepibile compatibilità ambientale**, giuste le puntuali criticità rilevate dalla del MATTM, di cui alla nota CTVA 2015-2444 del 17.07.2015, **non sussistono, allo stato degli atti, le condizioni per la pronuncia positiva di compatibilità ambientale da parte del Ministero ATTM.**

Si fa osservare altresì che qualora il Ministero disponesse per il rilascio di certificazione favorevole di VIA con rinvio a successivi sviluppi progettuali da parte del proponente che non siano stati preventivamente verificati dal competente organo tecnico di valutazione, tale provvedimento si configurerebbe atto illegittimo per abuso di potere.

Rete per Sinistra Unitaria Fiorentina
Via delle Porte Nuove, 33
50144 Firenze



Maurizio Bruschi, Jacopo Madau, Gregorio Malavolti
Sinistra Ecologia Libertà – Firenze

Sandra Carpi Lapi, Alessandro Vessichelli
Altra Europa – Firenze

Daniela Lastri
del **Comitato promotore per una nuova Sinistra in Toscana e in Italia**

Leonardo Becheri, Monica Sgherri
Rifondazione Comunista – Firenze

Tommaso Fattori, Paolo Sarti

Consiglieri regionali del Gruppo 'Si Toscana a Sinistra'

Tommaso Grassi, Giacomo Trombi, Donella Verdi

Consiglieri Comune di Firenze del Gruppo 'Firenze riparte a sinistra SEL-PRC-Firenzeasinistra'

Jacopo Ghelli

di **Possibile Arianuova – Firenze**

Per contatti: manuela.giorgettifaldini@epap.sicurezza postale.it

irma2007@tiscali.it

347 7433903