



**Comune di Carmignano**  
Piazza Matteotti, 1 – 59015 Carmignano  
Provincia di Prato  
Tel. 055 875011 - Fax 055 8750301  
www.comune.carmignano.po.it

**Settore 4**  
Urbanistica  
ed Edilizia  
Tel. 055 8750256 / 219

Prot. 15776/2015



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

E.prot DVA – 2015 – 0028650 del 16/11/2015

Ministero dell'Ambiente e della tutela del  
territorio e del mare

Direzione generale per le valutazioni e le  
autorizzazioni ambientali.

Via Cristoforo Colombo n. 44  
00147 ROMA



Direzione Generale della Presidenza,  
Programmazione Settore Valutazione  
Impatto Ambientale e Valutazione  
Ambientale Strategica  
Regione Toscana,  
P.zza dell'Unità Italiana 1  
50123 FIRENZE

**Oggetto:** Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) di competenza statale relativo al progetto  
“Aeroporto di Firenze – Master Plan aeroportuale 2014 - 2029”. - **OSSERVAZIONE**

Con la presente si trasmette la determinazione n. 34 del 03/11/2015, con allegata relazione tecnica,  
relativa all'oggetto.

Carmignano 03/11/2015



Il Responsabile  
(Ing. Leonardo Mastropieri)



**COMUNE DI CARMIGNANO**  
PROVINCIA DI PRATO

**URBANISTICA, EDILIZIA**

**DETERMINAZIONE NR. 34 DEL 03/11/2015**

**OGGETTO: VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A.) DI COMPETENZA STATALE  
RELATIVO AL PROGETTO "AEROPORTO DI FIRENZE – MASTER PLAN AEROPORTUALE  
2014 - 2029". - OSSERVAZIONE**



**Comune di Carmignano**  
Piazza Matteotti, 1 – 59015 Carmignano  
Provincia di Prato  
Tel. 055 875011 - Fax 055 8750301  
www.comune.carmignano.po.it

**Settore 4**  
Urbanistica  
ed Edilizia  
Tel. 055 8750256 / 219

**OGGETTO:**

**VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A.) DI COMPETENZA STATALE  
RELATIVO AL PROGETTO "AEROPORTO DI FIRENZE – MASTER PLAN  
AEROPORTUALE 2014 - 2029". - OSSERVAZIONE**

### **IL RESPONSABILE**

**VISTA** la normativa nazionale e regionale in materia di Valutazione di Impatto Ambientale e, in particolare, la Parte Seconda Titolo III “ La valutazione di Impatto Ambientale” del D.Lgs. 152/06 e la L.R. 12 Febbraio 2010, n.10 “Norme in materia di valutazione ambientale strategica (V.A.S.), di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) e di valutazione d'incidenza” così come modificata dalla L.R. 17 Febbraio 2012 n. 6;

**RICHIAMATA** la Deliberazione della Giunta Provinciale di Prato n°88 del 21/3/2000 “Attivazione delle procedure di cui alla L.R. n.79/98” che individua il Servizio Ambiente e Energia della Provincia di Prato come struttura operativa, ai sensi dell’art. 9 della L.R. 79/98 (ora art. 47 della L.R. 10/2010), in materia di Valutazione Ambientale Strategica e di Valutazione di Impatto Ambientale;

**PRESO ATTO** che ai sensi dell’art. 23 del D. Lgs. 152/2006, il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in data 01/04/2015, ha avviato il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale relativo al progetto “Aeroporto di Firenze – Master Plan aeroportuale 2014-2029” presentato dall’ENAC, Ente Nazionale per l’Aviazione Civile;

**ESAMINATA** la documentazione amministrativa, gli elaborati di progetto, lo studio di impatto ambientale, la valutazione di incidenza, la relazione paesaggistica, la valutazione di impatto sanitaria e la Sintesi non tecnica elaborati dall’ENAC, ai sensi degli artt. 23-24-25-26 del D.Lgs. 152/2006;

**TENUTO CONTO** che dall’analisi degli elaborati tecnici predisposti da ENAC, allegati in sede di procedura di V.I.A e sopra elencati, emergono molte criticità, meglio descritte nella relazione del “Gruppo di Studio Tecnico Intercomunale del Comitato per l’impatto ambientale del nuovo aeroporto di Peretola costituito ai sensi dell’art. 2 del protocollo d’intesa sottoscritto il 23/03/2015”;

**VISTE** le osservazioni effettuate dallo stesso “Gruppo di Studio Tecnico” in seguito alle integrazioni presentate dal Proponente in data 04/09/2015 che si allega al presente atto di cui costituisce parte integrante e sostanziale (All. A);



**Comune di Carmignano**  
Piazza Matteotti, 1 – 59015 Carmignano  
Provincia di Prato  
Tel. 055 875011 - Fax 055 8750301  
www.comune.carmignano.po.it

**Settore 4**  
Urbanistica  
ed Edilizia  
Tel. 055 8750256 / 219

**CONSIDERATE** le ulteriori osservazioni del Comune di Carmignano illustrate nella relazione allegata alla presente, quale parte integrante e sostanziale (All. B);

**RITENUTO**, pertanto, in questa fase, che non sussistono i presupposti per l'espressione di un parere tecnico favorevole;

**DATO ATTO** che il presente provvedimento, per sua natura non è soggetto al parere di regolarità contabile,

### **DETERMINA**

1) di far proprio le risultanze delle analisi effettuate dal Gruppo di Studio Tecnico Intercomunale del Comitato di garanzia per l'impatto ambientale del nuovo aeroporto di Firenze (All. A);

2) di integrare il richiamato documento redatto dal Gruppo Tecnico sopracitato con le osservazioni riportate nella relazione allegata (All. B)

3) di trasmettere il presente provvedimento alla Regione Toscana, Direzione Generale della Presidenza, Programmazione Settore Valutazione Impatto Ambientale e Valutazione Ambientale Strategica e al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali.

Il Responsabile  
*Ing. Leonardo Mastropieri*

Addi, 03/11/2015

IL RESPONSABILE DEL SETTORE

F.to Leonardo MASTROPIERI

<u>Esercizio</u>	<u>Capitolo</u>	<u>Articolo</u>	<u>Anno</u>	<u>Codice</u>	<u>Sub</u>	<u>Importo</u>
------------------	-----------------	-----------------	-------------	---------------	------------	----------------

**Certificato di pubblicazione**

La presente determinazione verrà pubblicata all'Albo Pretorio del Comune per rimanerVi quindici giorni consecutivi.

Addi, \_\_\_\_\_

L' ADDETTO ALLA PUBBLICAZIONE

F.to Antonio GIARRUSSO

Copia conforme all'originale per uso amministrativo.

Addi, \_\_\_\_\_

IL RESPONSABILE DEL SETTORE

Leonardo MASTROPIERI



OGGETTO:

VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A.) DI COMPETENZA STATALE  
RELATIVO AL PROGETTO "AEROPORTO DI FIRENZE – MASTER PLAN  
AEROPORTUALE 2014 - 2029". - OSSERVAZIONE

Prot. \_\_\_\_\_

**All. B**

Ministero dell'Ambiente e della tutela del  
territorio e del mare

Direzione generale per le valutazioni e le  
autorizzazioni ambientali.

Direzione Generale della Presidenza,  
Programmazione Settore Valutazione  
Impatto Ambientale e Valutazione  
Ambientale Strategica  
Regione Toscana,  
P.zza dell'Unità Italiana 1  
50123 Firenze

**Oggetto:** Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) "Aeroporto di Firenze –  
Master Plan aeroportuale 2014 - 2029".- **OSSERVAZIONE**

In relazione al contributo dei vari Enti interessati e dei lavori svolti dal Gruppo di Studio tecnico intercomunale di Garanzia per l'impatto ambientale costituito ai sensi dell'art. 2 del protocollo d'intesa sottoscritto il 23/03/2015 dai Sindaci dei comuni di Firenze, Prato, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Calenzano, Lastra a Signa, Signa, Poggio a Caiano, Carmignano e Provincia di Prato, dal quale emerge che il 75% delle rotte sono state spostate verso Sud (cioè verso Carmignano), questo Comune osserva quanto segue:

**A) EMISSIONI IN ATMOSFERA**

Notoriamente le procedure delle rotte di atterraggio e di decollo sono fonti d'inquinamento atmosferico conseguenti alla ricaduta sulla popolazione degli ossidi di azoto, monossido di carbonio, biossido di zolfo, idrocarburi incombusti, metalli e polveri fini; si ritiene, pertanto, che, i suddetti effetti, siano compiutamente valutati con particolare riferimento al territorio comunale interessato dalle rotte sopra richiamate.

## **B) IMPATTO ACUSTICO**

Il traffico aereo derivanti dalle nuove rotte che interessa il territorio comunale provocano un inquinamento acustico di cui non sono noti (sul territorio comunale) gli effetti né l'entità; si ritiene, pertanto, siano eseguite opportune e specifiche verifiche al fine di valutare gli effetti sul territorio ed apportare opportune modifiche alle rotte previste.

## **C) TUTELA SITO UNESCO**

Poiché la Villa di Artimino è un SITO UNESCO si ritiene indispensabile, ai fine della tutela del bene e delle aree buffer, che le rotte aeree dell'eventuale nuovo aereoporto non sorvolino le zone tutelate.

## **D) POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI STRADALI**

Al fine di potenziare ed agevolare le linee di trasporto con il Comune di Carmignano, si ritiene necessario prevedere una nuova viabilità (che bay passa il centro di Seano) e che direttamente dalla strada statale 66 e dalla tangenziale si collega con la Via Pistoiese (attuale via di collegamento con il capoluogo e con le altre viabilità di collegamento comunali).

Si allega planimetria (Doc. 1).

## **E) ESTENZIONE DEL COLLEGAMENTO FERROVIARIO**

Si ritiene, inoltre, necessario sviluppare un sistema di trasporto pubblico coerente ed efficiente che possa offrire una valida alternativa all'uso del mezzo privato.

Al riguardo si chiede che la previsione della rete ferroviaria sia estesa fino al territorio comunale di Carmignano o limitrofo ad esso; si sottolinea l'importanza di un collegamento su linea ferrata, che servirebbe anche Quarrata e Poggio a Caiano, tenuto conto del futuro incremento del traffico veicolare da e per il nuovo aeroporto di Firenze.

## **F) VALUTAZIONI DEL GRUPPO TECNICO INTERCOMUNALE**

Infine, si allegano lo studio e le analisi effettuate (All. A) dal gruppo tecnico intercomunale, dei quali se ne condividono i contenuti

Carmignano, 21.10.2015

Il Responsabile del settore 4

**Doc. 1**



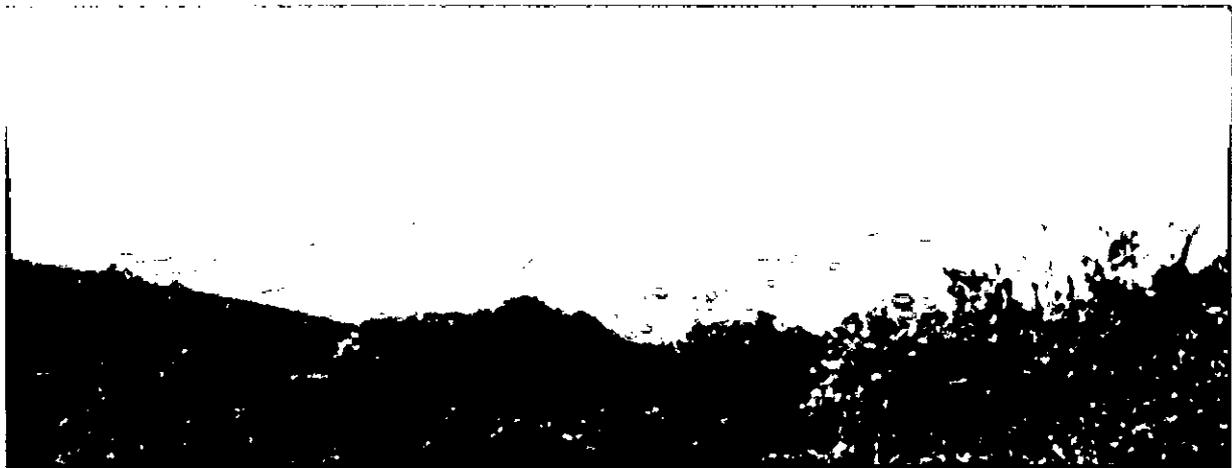
**OGGETTO:**

**VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A.) DI COMPETENZA STATALE  
RELATIVO AL PROGETTO "AEROPORTO DI FIRENZE – MASTER PLAN  
AEROPORTUALE 2014 - 2029". - OSSERVAZIONE**

**RELAZIONE TECNICA**

**AII. A**

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



**PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART. 23  
DEL D.LGS. 152/2006 E S.M.I. RELATIVA AL PROGETTO "AEROPORTO DI  
FIRENZE – MASTER PLAN AEROPORTUALE 2014/2029. OSSERVAZIONI ALLO  
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE IN SEGUITO ALLE INTEGRAZIONI  
PRESENTATE DAL PROPONENTE IN DATA 04/09/2015**



## PREMESSA

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

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

Nella parte finale gli approfondimenti specificati nella prima parte sono riassunte in due schede sintetiche che intendono riassumere gli aspetti principali dell'analisi della documentazione e l'elenco degli interventi di mitigazione necessari per attenuare l'impatto ambientale dell'opera.

## ANALISI DELLE INTEGRAZIONI PRESENTATE DAL PROPONENTE

### 1. Dati di traffico aereo

Si ribadisce che la calibrazione degli impatti ambientali è fatta sullo scenario di dati del traffico aereo nello scenario finale 2029 che fanno riferimento ad un valore stimato medio e non massimo, ponendosi quindi in una situazione non conservativa. La vera contraddizione è che la progettazione delle strutture air e land side è fatta sul carico massimo mentre quella ambientale sul carico medio. Si ritiene opportuna una valutazione di impatto ambientale sul carico massimo, non applicabile alla documentazione presentata dal proponente.

Riferimenti controdeduzioni/integrazioni:

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

### 2 Inquinamento acustico

**2.1 Definizione delle rotte di atterraggio/decollo:** rispetto alle richieste avanzate dal tavolo tecnico circa la necessità di scenari di decollo e di atterraggio individuati nei documenti dello Studio di Impatto Ambientale (SIA), vi sono solo delle ipotesi avanzate dal proponente, visto che la definizione delle rotte è assegnata dal Decreto del Ministro dell'ambiente 31 ottobre 1997 alla Commissione aeroportuale nominata dall'ENAC, presieduta dal

competente direttore della circoscrizione aeroportuale e composta da un rappresentante della Regione, dei Comuni interessati, della Città metropolitana, dell'ARPAT, dell'ENAV oltre che da rappresentanti della società di gestione aeroportuale. Questa aleatorietà è in contrapposizione con gli approfondimenti teorici effettuati nel SIA sulle rotte ipotizzate: una ipotetica variazione di tali rotte a cura della Commissione richiederebbe di applicare la stessa procedura, ovvero di effettuare una nuova valutazione degli effetti sulle matrici ambientali. Nelle controdeduzioni il proponente si "è limitato" a rimandare i lavori della futura Commissione le valutazioni del caso, limitandosi di fatto a proporre una redistribuzione sulle due rotte dei decolli (Nord e Sud) che di fatto non danno risposte concrete alle richieste avanzate dai Comuni interessati. Premesso ciò, nel lavoro emerso dal tavolo tecnico del Comitato di Garanzia, ripreso da diversi Comuni nei singoli pareri e anche nel parere del Ministero dell'Ambiente, è stato richiesto al proponente di valutare la possibilità di rotte alternative a quelle proposte al fine di ridurre l'inquinamento acustico su specifiche aree di territorio. In risposta a ciò ENAC-Toscana Aeroporti ha eseguito una serie di studi che hanno portato alla redazione di diversi elaborati cartografici (INT-AMB-04-TAV-001...TAV019). In questi elaborati sono considerati per l'orizzonte 2018 e 2029 tre ipotesi di rotte, che riprendono fedelmente gli stessi tracciati già proposti nella prima ipotesi di SIA. I tracciati prevedono quindi una linea retta per la procedura di decollo in asse con la pista (traiettoria necessariamente vincolata) e una traiettoria di decollo che si biforca in un ramo sud ed un ramo nord in corrispondenza dell'abitato di Capalle a Campi Bisenzio. Come suddetto sono proposte tre possibilità di procedure di decollo per i due scenari temporali. La procedura che emerge come la più probabile sembra essere quella denominata "Atterraggio/decollo con nuova procedura antirumore e fasi di taxiing" (vedi doc. INT-AMB-04-TAV-002 al 2018 e INT-AMB-04-TAV-004 al 2019), la quale sostanzialmente risulta identica nei tracciati a quella già proposta e si distingue esclusivamente per una diversa ripartizione dei voli (75% verso sud e 25% verso nord, anziché 65% e 35% come nella prima versione). Questa nuova ripartizione dei decolli porterebbe rispetto alla precedente ipotesi ad una riduzione di circa 700 persone esposte a livelli di  $L_{va} \geq 50 \text{db(A)}$ . Essendo  $L_{va}$  un indicatore tipico del traffico aereo che trova la sua piena applicazione nell'intorno aeroportuale (ossia per valori sino a  $L_{va} = 60 \text{db(A)}$ , vedi anche pag. 4 quarto caporigo della INT-AMB-04-REL-001), risulta opportuna la ripetizione della simulazione effettuata in termini di  $L_{eq}$  al di fuori dell'ipotetico intorno aeroportuale. Le altre due procedure proposte sia per lo scenario 2018 che 2029, sono denominate ICAO-A (INT-AMB-04-TAV-005 al 2018 e INT-AMB-04-TAV-007) ed ICAO-B (INT-AMB-04-TAV-006 al 2018 e INT-AMB-04-TAV-008 al 2019). In questo caso il proponente fornisce una sommaria spiegazione di tali procedure di decollo riportando solamente nelle prime pagine della relazione INT-AMB-04-REL-001 che si tratta di partenze con un elevato angolo di decollo. Le tavole proposte (soprattutto per la procedura ICAO-A) mostrano un areale dell'intorno aeroportuale ( $L_{va} = 60 \text{db(A)}$ ) estremamente contenuto. Visto che queste due procedure presentano apparentemente un minor impatto sulla popolazione in termini di rumore, si rende necessario che il proponente fornisca le dovute informazioni sulla reale applicabilità di tali procedure di decollo, con la stima della popolazione interessata. Si chiede inoltre alla Regione Toscana che in sede di conferenza dei servizi ministeriale, siano definite in modo univoco e chiaro le traiettorie di decollo degli aerei in partenza dallo scalo di Firenze, richiedendo prioritariamente il passaggio degli aeromobili a

monte dell'autostrada A11 nella zona a forte caratterizzazione produttiva compresa tra la A11 e la mezzana Perfetti-Ricasoli. In alternativa si chiede alla Regione di sostenere l'applicazione di procedure di decollo secondo il protocollo ICAO A e l'inserimento di una zona di divieto di volo a quote inferiori a 900 metri s.l.m sul territorio comunale di Campi Bisenzio ad eccezione della porzione limitata dal confine comunale con Sesto Fiorentino sino al Viale Allende ed alla circonvallazione di Campi Bisenzio stesso.

Riferimenti controdeduzioni/integrazioni:

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

**2.2 Modalità di utilizzo della pista (uso monodirezionale):** nella documentazione del SIA non ci sono stime sugli atterraggi che, per motivi di emergenza, possono essere condotti nella direzione Firenze-Prato. Il proponente in fase di un incontro successivo alla presentazione del SIA ha ammesso che l'uso della pista in direzione opposta a quella prevista possa essere stimato nella misura del 2% e solo relativamente agli atterraggi. Nella documentazione integrativa invece viene riportato che l'eventuale sorvolo della città di Firenze potrebbe avvenire solo nell'ordine dello "0,1% dei movimenti di atterraggio" (ovvero circa 24 movimenti/anno nello scenario 2029. Quello che emerge è una forte aleatorietà di tali stime che sono diminuite nel giro di due mesi di un ordine di grandezza. Al netto di questa scarsa chiarezza resta fondamentale che il proponente individui le modalità (anche con apposite procedure) con cui tali prescrizioni siano rispettate a livello operativo nella effettiva gestione dello scalo. Al netto del numero di sorvoli lato Firenze si ritiene opportuno un approfondimento degli effetti acustici sulla Scuola dei Carabinieri in analogia a quanto fatto per il Polo scientifico. A proposito del Polo Scientifico si prende atto della realizzazione di un rilevato alto 10 metri introdotto sul fronte meridionale dell'insediamento per mitigare l'impatto acustico.

Si evidenzia alla Regione Toscana che tale intervento di mitigazione acustica deve essere dimensionato in modo da garantire l'isolamento acustico del Polo Scientifico anche nel caso di fattiva applicazione delle procedure di decollo ICAO A e B, che prevedono un maggior utilizzo dei motori in fase di spinta a terra.

Riferimenti controdeduzioni/integrazioni:

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

**2.3 Impatto acustico:** nelle osservazioni presentate dai Comuni di Calenzano, Campi Bisenzio e Poggio a Caiano direttamente al Ministero dell'Ambiente è stato evidenziato come *"Il SIA non prevede le mitigazioni acustiche sui ricettori residenziali ubicati in Classe III che non sono compatibili con il contributo acustico dovuto ai movimenti degli aerei"*. Inoltre il MATTM al p.to 4.4.12 del proprio parere invita il Proponente a *"Valutare la compatibilità acustica dei Ricettori presenti all'interno e all'esterno dell'ipotizzato intorno aeroportuale; in particolare individuare all'interno dell'intorno aeroportuale tutti i ricettori non compatibili con le destinazioni urbanistiche specificate dal D.M. 31/10/1997 e all'esterno dell'intorno aeroportuale i ricettori i cui livelli sonori sono superiori ai limiti specificati dal DPCM 31/10/1997 e all'esterno dell'intorno aeroportuale i ricettori i cui livelli sonori sono superiori ai limiti specificati dal DPCM 14/11/1997, ovvero determinati dai piani di classificazione acustica dei comuni interessati"*. Sostanzialmente sia gli Enti territoriali che il Ministero hanno quindi richiesto al Proponente di provvedere, dove necessario, ad intervenire con azioni di mitigazione acustica o delocalizzazione dei Ricettori interessati da livelli acustici oltre i limiti previsti. Il Proponente, rispetto alle richieste avanzate dai Comuni, ha evidenziato il recepimento della necessità di mitigazione anche nelle aree esterne all'impronta acustica, anche se si è comunque riservato di (estratto da INT-GEN-00-REL-001) *"...eseguire specifiche misurazioni di verifica e a rimandare la previsioni di azioni di risanamento ai casi di effettivo e accertato superamento, una volta definito con l'opportuno dettaglio il limite dell'intorno aeroportuale"*. Non si concorda con questo approccio, poiché è opportuno che il proponente evidenzi i potenziali ricettori impattati, tra cui devono essere ricompresi gli edifici residenziali, oltre che gli uffici e le attività con presenza di persone all'interno dell'area di influenza dell'aeroporto. A tal proposito si sottolinea come la normativa in materia acustica tenda a salvaguardare tutte le aree oggetto di attività umana. Il DPR 142/2004 ad esempio, nell'art.1 individua come ricettore "qualsiasi edificio adibito ad ambiente abitativo", ma anche "aree naturalistiche vincolate, parchi pubblici e aree esterne dedicate ad attività ricreative e allo svolgimento della vita sociale della collettività". Le rotte sia di decollo che di atterraggio attraversano a quote modeste il Parco Urbano di Villa Montalvo, sede della biblioteca comunale e dove proprio recentemente è stato aperto un importante centro benessere SPA. Vista l'incertezza sull'attuazione delle mitigazioni acustiche da parte del proponente, si chiede alla Regione Toscana di avanzare al MATTM la richiesta di attivare, a spese del proponente, un deposito fidejussorio della capienza adeguata, della durata pari a quella del Materplan e finalizzato alla realizzazione delle opere di risanamento acustico dei Ricettori disturbati. Tale deposito potrà essere eventualmente una parte di un fondo di maggior entità che il Proponente dovrà attivare per l'attuazione delle compensazioni e mitigazioni ambientali.

Riferimenti controdeduzioni/integrazioni:

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

### **3 Valutazione di impatto sanitario e inquinamento atmosferico**

Il proponente ha adeguato i dati relativi alla popolazione residente nell'area ed ha inoltre condotto un'analisi statistica sui venti determinando valori rappresentativi da utilizzare nel modello, così come richiesto. La valutazione di impatto sanitario non è stata approfondita come richiesto, in coerenza alle raccomandazioni del paragrafo 14 del documento. Tali raccomandazioni sono nuovamente riportate nel documento integrativo, senza che il proponente abbia svolto i suggeriti approfondimenti. Piuttosto viene giustificata la scelta di una "VIS breve"; si ritiene invece che l'importanza dell'opera proposta è tale da richiedere necessariamente una valutazione di maggior dettaglio, con una procedura più completa ed esaustiva sull'impatto sanitario complessivo.

In merito all'impatto acustico, più dettagliatamente valutato nei precedenti punti, la documentazione integrativa riporta ancora dati di varie combinazioni tra orientamento della pista e numero di voli annui che poco rispecchiano i reali scenari di esercizio. Confrontando infatti l'orientamento e la lunghezza della pista attuale ed il numero attuale di voli annui con l'orientamento e la lunghezza della pista ed il numero di voli previsti per il 2029, risulta un impatto significativo sulla popolazione, con un aumento considerevole di residenti colpiti. La valutazione di impatto sanitario è stata ancora condotta con riferimento a situazioni non cautelative, assumendo condizioni al contorno che non consentono di valutare correttamente l'impatto sanitario coerente a principi di precauzione della salute pubblica. Il proponente conferma l'intenzione di non realizzare impianti termici, utilizzando il teleriscaldamento proveniente dal termovalorizzatore di Case Passerini. Si conferma che tale ipotesi non è accettabile, in quanto l'impianto di termovalorizzazione attualmente non dispone ancora di titolo abilitativo alla realizzazione e, in mancanza di accordi o protocolli già sottoscritti (ma che comunque non sono agli atti del Master Plan), l'ipotesi di teleriscaldamento (auspicabile ma attualmente infondata) non consente di valutare l'importante contributo emissivo degli impianti termici necessari alle opere aeroportuali. Nonostante lo scenario non sufficientemente cautelativo, gli apporti stimati alle emissioni in atmosfera appaiono assolutamente incidenti, con particolare riferimento agli ossidi di azoto e, in subordine, al particolato atmosferico. Si stimano emissioni in atmosfera tali da aumentare significativamente le concentrazioni di sostanze inquinanti, in particolare nella zona dell'Osmannoro, con ricadute per la salute pubblica non accettabili. Si ribadisce che la normativa vigente in materia ambientale obbliga i Comuni ricadenti nell'Agglomerato di Firenze (così come definito dalla DGRT 1025/2010) ad adottare azioni per migliorare la qualità dell'aria. Si conferma quindi che, anche dopo la valutazione della documentazione integrativa, il Master Plan aeroportuale contrasta con i principi di sviluppo sostenibile, conducendo ad una valutazione negativa di impatto ambientale, quantomeno senza l'implementazione di idonee misure mitigative, che però non sono sviluppate nel progetto del proponente.

### **4 Valutazione di incidenza**

Si prende atto della procedura parallela della Commissione europea che stabilirà se sussistono "altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico", ai sensi del comma 10 dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997. Si prende inoltre atto della proposta di realizzare l'ulteriore area di Mollaia. Si evidenzia però che il parco proposto presenta ancora le medesime caratteristiche di non fruibilità da parte del pubblico, essendo poste in adiacenza alla sede aeroportuale. Non appare verosimile la fruizione del pubblico così come rappresentata negli elaborati tecnici prodotti. Desti inoltre preoccupazione la futura gestione dei parchi progettati. Tale aspetto dovrebbe essere approfondito, valutando attentamente tutti gli oneri derivanti da una corretta gestione delle aree verdi e naturalistiche (gestione del verde pubblico, degli arredi, della viabilità, dell'illuminazione, della risorsa idrica, ecc.). Oneri che si ritiene che non siano sostenibili e non debbano essere sostenuti dalle Amministrazioni Comunali. Il proponente enuncia la problematica del bird strike ma non la sviluppa. Sarebbe stato invece necessario capire i rischi previsti per poter avere ulteriori elementi per la valutazione della fattibilità degli interventi naturalistici proposti. Si conferma in definitiva che si ritiene che "l'incidenza" dell'opera in progetto sia maggiore rispetto a quella rappresentata dal proponente, seppur già negativa, il quale ha considerato solo le cause dirette e non quelle indirette ma correlate all'intervento a causa del traffico aereo. Il progetto risulta ambientalmente non compatibile.

## **5 Bonifica ambientale e Terre e rocce da scavo**

**5.1 Bonifica ambientale:** ogni area di pertinenza dell'attuale aeroporto che divenga, a qualsiasi titolo, di fruizione pubblica, dovrà essere sottoposta ad idonea investigazione delle matrici ambientali e, qualora necessario, dovrà essere bonificata, con oneri a carico del proponente. Inoltre, con specifico riferimento al parco ecologico-ricreativo nella zona nord, si confermano le valutazioni già espresse, ovvero che il mantenimento dell'asfalto dell'attuale pista aeroportuale possa perseguire l'obiettivo di recuperare gli elementi testimoniali del paesaggio agrario e rurale della piana, sembra essere non surrogato da elementi analitici oggettivi che dimostrano la rispondenza con tale finalità. In ogni caso, l'area "recuperata" subirebbe un cambio di destinazione d'uso ambientale, passando da un uso assimilabile alla colonna B della tabella 1 dell'allegato 5 alla parte IV del D. Lgs. 152/2006 ad un uso assimilabile alla colonna A. Per tale motivo, si ritiene indispensabile che il proponente rimuova completamente l'asfalto ed i riporti, esegua un Piano di Investigazione Ambientale e gli eventuali interventi di bonifica che dovessero rendersi necessari. Attività che comunque dovrebbero essere valutate in sede di VIA.

**5.2 Gestione delle terre e rocce da scavo:** la documentazione relativa a tale aspetto risulta carente in quanto, negli elaborati depositati, la stessa non è supportata da alcuna forma di caratterizzazione ambientale. Si richiama, a tal proposito, l'art. 5 del D. M. 161/2012 quale prevede espressamente che, nel caso in cui l'opera sia oggetto di una procedura di valutazione ambientale, la caratterizzazione delle terre deve avvenire prima dell'espressione del parere di valutazione ambientale. Nello studio non appare dettagliato anche l'approvvigionamento delle terre e dei materiali edili per la costruzione. Al fine di

comprendere pienamente gli impatti legati soprattutto alla realizzazione dell'opera risulta necessario e fondamentale conoscere sin da ora l'ubicazione delle cave di prestito, nonché delle discariche utilizzate per il conferimento dei rifiuti provenienti dal cantiere dell'aeroporto.

## **6 Assetto idraulico**

**6.1 Interferenze col sistema idrico:** il proponente era tenuto a chiarire le modalità previste per la risoluzione delle incongruenze rilevate con le previsioni del PIT (riferimento ID 2.1 Ministero dell'Ambiente e B.2 della Regione Toscana) e in particolare a verificare una alternativa al nuovo percorso del Fosso Reale tenendo conto della criticità legata al passaggio presso la discarica di Case Passerini, come previsto nel progetto presentato.

Riferimenti controdeduzioni/integrazioni:

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

**6.2 Assetto del reticolo idraulico:** Il proponente ha implementato gli aspetti di natura idraulica, presentando nuovi elaborati, oltre ad aver approfondito la modellazione idraulica dei canali in progetto. La situazione generale rappresentata è migliorativa rispetto all'assetto attuale, con riferimento al deflusso con eventi meteorici con  $Tr=30$  anni e  $Tr=200$  anni. Ciò nonostante era stato richiesto al proponente di produrre una "cartografia che evidenzi la pericolosità idraulica a seguito degli interventi di progetto in tutto il territorio". Nella documentazione integrativa è presente una planimetria con lo stato di progetto rappresentante la pericolosità idraulica ai sensi del D.P.G.R. 53/R/2011 estratta dal RU di Sesto Fiorentino, che è stata redatta con le previsioni di sviluppo territoriale che però non tengono in considerazione le radicali modifiche dell'assetto idraulico proposto nel Master Plan. Si ribadisce la necessità che il proponente conduca uno studio sull'intera area e produca una nuova planimetria di pericolosità idraulica di progetto.

Desta preoccupazione lo scenario con portate di magra. Infatti i canali progettati, che mediamente risultano con alvei più lunghi rispetto a quelli attuali che andranno a sostituire, avranno pendenze minime,  $0,00015$  m/m fino a  $0,001$  m/m. Già adesso si assiste localmente a fenomeni di ristagno che rappresentano l'habitat adatto di infestanti. Si teme che il nuovo assetto idraulico possa generare, su larga scala, problematiche igienico-sanitarie pubbliche. Pertanto, rimandando agli enti competenti la valutazione di dettaglio sul rischio idraulico, non si può esprimere un giudizio positivo del nuovo assetto, a causa di un generale incremento della lunghezza degli alvei dei canali comportante una riduzione delle pendenze. In conseguenza si temono problematiche igienico-sanitarie che sicuramente comporteranno costi aggiuntivi di gestione che non possono e non devono essere sostenuti dalle Amministrazioni Comunali.

## 7 Il modello trasportistico

Il modello trasportistico allegato alla relazione sottostima il carico complessivo del traffico indotto dal nuovo aeroporto, anche per le considerazioni sopra esposte. A tal fine il tavolo tecnico intercomunale aveva richiesto al proponente di fornire uno studio di relazione tra il progetto dell'aeroporto e le previsioni di mobilità previste nel territorio in esame, per evidenziare eventuali interferenze che devono essere risolte e le eventuali sinergie che possono essere rafforzate. Tutto questo deve essere finalizzato all'ottimizzazione del sistema di mobilità, puntando soprattutto a ricercare (e contribuire a realizzare) soluzioni di intermodalità tra le varie tipologie (aeroporto-ferro-gomma-mobilità sostenibile) in grado di ridurre soprattutto il traffico veicolare indotto dal nuovo aeroporto e l'inquinamento acustico e atmosferico che ne consegue. Nelle controdeduzioni a tale richiesta il proponente ha risposto che *"la programmazione e gestione della mobilità su scala locale e regionale non risulta di competenza del gestore aeroportuale in quanto è ambito delle pubbliche amministrazioni"*. Riteniamo questa risposta assolutamente insoddisfacente perché è precipuo compito delle amministrazioni analizzare e richiedere mitigazione dagli impatti ambientali indotti da nuove previsioni infrastrutturali e che non ultima la pianificazione della mobilità che il proponente deroga alla Regione è di fatto alterata dallo stesso proponente con la proposta della pista di lunghezza di 2400 metri che modifica, e non di poco, la rete di mobilità e i collegamenti tra i tanti poli attrattori presenti nella Piana. A tale proposito si ritiene piuttosto che la nuova infrastruttura possa essere realizzata e gestita in modo efficiente ed efficace soltanto portando a regime la sostenibilità del sistema; si avanzano quindi una serie di richieste di interventi in grado di diminuire la pressione e l'impatto ambientale del traffico indotto (vedi scheda 2). Si sottolinea anche che il sistema di mobilità simulato è basato su una serie di ipotesi (realizzazione di infrastrutture come il completamento della Mezzana - Perfetti Ricasoli, ampliamento dell'A11 che non dipendono dal proponente). E' indispensabile che sia simulato uno scenario conservativo in cui le opere suddette non fossero disponibili per valutare l'impatto complessivo nel caso più conservativo. Collegandosi allo studio trasportistico e al rumore stradale in sede di osservazioni gli Enti avevano richiesto al Proponente di valutare anche il contributo acustico del traffico veicolare indotto, al fine di valorizzare il contributo in capo ad ENAC/Toscana Aeroporti relativamente ai piani di risanamento comunali. Analoga richiesta era stata avanzata nel parere del MATTM (p.to 4.4.9). Le tavole dedicate presentate dal Proponente (INT-AMB-04-TAV38 e seguenti) riportano esclusivamente i contributi acustici della viabilità di contorno al nuovo assetto aeroportuale di Firenze, mentre non considerano il rumore generato da importanti vie di scorrimento con Viale Allende o Circonvallazione Nord a Campi Bisenzio o Via Pratese/via Lucchese a Sesto F.no, nonché via V. Emanuele/Via di Prato a Calenzano. Dallo studio trasportistico si evidenzia come queste arterie risultino già oggi saturate o prossime alla saturazione e che soprattutto rimarranno in uno stato di criticità anche successivamente alla realizzazione della nuova infrastruttura. Risulta pacifico che il proponente non è il soggetto responsabile dell'assetto viario della Piana, ma che la realizzazione della nuova infrastruttura contribuisca e non diversamente aggravi la situazione del traffico veicolare appare quanto meno doveroso al fine di considerare l'opera "ambientalmente sostenibile". Si chiede che la Regione imponga al

Proponente una maggior integrazione tra il nuovo scalo aeroportuale e la viabilità locale, oltretutto con il futuro sistema tramviario, chiedendo una partecipazione diretta della società di gestione nella realizzazione di tali opere, in quanto fondamentali per lo sviluppo economico dello scalo stesso.

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

- i lavori di costruzione della linea 2 della tramvia fiorentina stanno realizzando un arrivo in superficie al nuovo scalo aeroportuale che invece nello stato di progetto viene rappresentato come un arrivo sotto il piano di campagna;
- lo studio del traffico sviluppato si basa sull'ipotesi che il maggior afflusso di veicoli presso l'aeroporto sia compensato dagli utenti della tramvia che, lasciato il veicolo, usufruirebbero del trasporto pubblico. Questa ipotesi è vera a due condizioni: 1) che venga realizzato un parcheggio scambiatore a fine autostrada (di cui non vi è traccia nello studio); 2) che la tramvia intercetti gli utenti a monte dello svincolo aeroportuale (linea 2A fino a sesto fiorentino);
- la realizzazione e messa in esercizio del nuovo svincolo di Peretola è condizione fondamentale per il disimpegno del traffico tanto che nell'analisi infrastrutturale si dà per fatta tale infrastruttura: nella realtà invece nel cronoprogramma di progetto e nella simulazione di traffico non si tiene in considerazione la tempistica di realizzazione e la presenza contemporanea del cantiere della tramvia;
- l'interferenza con i cantieri per la realizzazione del nuovo stadio in area mercatir non è presa in considerazione così come il traffico relativo alla nuova caserma dei marescialli e brigadieri non è preso in considerazione;
- l'allungamento e la maggior tortuosità della viabilità Sesto Fiorentino-Osmannoro è diretta conseguenza del mancato sotto attraversamento della pista progettualmente scelta dal proponente. L'evidente peggioramento della viabilità non è posto in rilievo così come non sono presi in considerazione interventi alternativi migliorativi (es. mezzana-perfetti ricasoli) che vengono lasciati in capo alle amministrazioni locali;
- la scelta progettuale di comprendere parte dell'attuale sedime aeroportuale nel parco della piana deve coerentemente essere suffragata sia dalla effettiva verifica che i terreni non siano inquinati, sia dalla effettiva fruibilità degli stessi attraverso, ad esempio, piste ciclabili di collegamento Firenze-Sesto-Osmannoro;
- tema parcheggi: si legge nella relazione trasportistica che oggi ci sono 1543 stalli; a regime gli stalli dovranno essere 3595. L'inserimento di ulteriori 2000 veicoli nella viabilità ordinaria non è da sottovalutare anche solo a livello di svincoli che però non vengono analizzati e conseguentemente sono trascurati nella simulazione del traffico.
- nel modello di macrosimulazione del traffico i progettisti ipotizzano due categorie di incremento dei flussi: 1) *"quella relativa all'incremento dei flussi originati dall'area della nuova infrastruttura e destinati nella stessa dovuti alla maggiore capacità dell'aeroporto"* 2) quelli dovuti al *"maggiore numero di addetti"*. Un serio studio del traffico deve tenere in considerazione il traffico GENERATO (che non è riconducibile al solo maggior numero di dipendenti), ATTRATTO (che non è riconducibile al solo maggior numero di passeggeri) e SVILUPPO (di cui non c'è traccia). Se queste sono le premesse le conclusioni non possono che essere scarsamente approssimative, anche perché nel corso dello studio vengono introdotte ipotesi semplificative discutibili del tipo: solo il 60% dei parcheggi è utilizzato; solo

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

Riferimenti controdeduzioni/integrazioni:

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

## **8 Piani di rischio e aree di sorvolo prive di ostacolo**

Alla richiesta di valutare gli impatti ambientali connessi agli scenari incidentali dovuti al nuovo assetto della pista ed in particolare alle possibili interazioni con la nuova viabilità Sesto Fiorentino-Osmannoro e con i ricettori prossimi al sedime (Polo Universitario, Scuola dei Carabinieri, Chiesa, Uffici del Tronco Autostradale ecc) il proponente si limita a ricordare, nelle controdeduzioni fornite, che *"tali aspetti sono di competenza di ENAC e ENAV che hanno già verificato il Master Plan e lo hanno ritenuto approvabile in linea tecnica"*. Visto che la nuova viabilità, il nuovo percorso del Fosso Reale, il nuovo rilevato di 10 metri sul fronte settentrionale della pista sono stati inseriti solo in questa versione del progetto, sembra opportuno ed indispensabile che tali valutazioni debbano essere rielaborate coerentemente al mutato scenario di riferimento. Si fa inoltre presente che nell'elaborato INT-PGT-01-REL-001 si afferma che le *"prescrizioni contenute nel piano si applicano in generale alle nuove opere ma ENAC può richiedere, all'atto della presentazione del piano, di rimuovere impianti o attività che possono costituire un pericolo per la navigazione aerea."* Rimandare pertanto l'analisi dei Piani di rischio e delle aree di sorvolo prive di ostacoli ad una fase successiva appare opinabile visto che la valutazioni sulle effettive condizioni di sicurezza, nonché delle interazioni con il territorio antropizzato esistente e pianificato dovrebbero essere una premessa anche per inserire eventualmente mitigazioni, anche di carattere ambientale, all'interno del progetto oggetto di valutazione.

Riferimenti controdeduzioni/integrazioni:

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

## **9 Pianificazione Urbanistica**

Si prende atto che il proponente nell'elaborato INT-GEN-00-REL-001 afferma in linea generale che gli aspetti di incoerenza con la pianificazione comunale e sovraordinata sono rimandati alla successiva fase di conformità urbanistica. Si ritiene comunque che in questa fase, al fine di esprimere il giudizio di compatibilità ambientale, debbano essere esplicitati i profili di incoerenza in funzione delle ricadute ambientali, al di là della non conformità, specificando i relativi effetti generati e gli interventi compensativi. Si ritiene che l'analisi delle previsioni infrastrutturali e insediative devono essere valutate, nella fase di costruzione dell'aeroporto e nella fase in esercizio, sia nel caso vengano interamente realizzate nel periodo di vigenza degli strumenti urbanistici, sia nel caso di mancata attuazione. Ad esempio la previsione del termovalorizzatore, di infrastrutture viarie o di altre previsioni anche non ricadenti o adiacenti il perimetro aeroportuale possono avere ricadute ambientali generando interferenze sulla cantierizzazione, produrre effetti sui flussi di traffico o sulle emissioni.

Inoltre preso atto che il Piano di Sviluppo aeroportuale denominato Masterplan è assunto al pari del progetto preliminare/definitivo e che la sua approvazione comporta la dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e urgenza, e la variante agli strumenti urbanistici esistenti, si ritiene che la proposta progettuale sulla quale si è chiamati a valutare la compatibilità ambientale debba già aver espletato le valutazioni di maggior dettaglio di carattere urbanistico. Alcune valutazioni e approfondimenti, pur non risultando di diretto riferimento alle tematiche ambientali e non esauribili all'interno della procedura di VIA, possono comunque presupporre scelte progettuali alternative sia per il progetto sul quale si è tenuti ad esprimersi sia per le ricadute indirette sull'attuazione delle strategie pianificatorie comunali.

Si presume che nell'ambito di una successiva procedura di approvazione del Masterplan dell'aeroporto ai sensi dell'art.81 del DPR 616/1977, per definirne la conformità urbanistica sia necessaria la preventiva espressione di pareri da parte degli enti istituzionalmente competenti e coinvolti, dietro verifica della compatibilità con i propri strumenti urbanistici e degli standard di sostenibilità ambientale specifici per ogni singolo territorio.

## **10 Partecipazione pubblica**

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

Riferimenti controdeduzioni/integrazioni:

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

## INTERVENTI DI SOSTENIBILITA' DELL'OPERA

Le integrazioni allo studio trasportistico (elaborato INT\_PGT\_01\_REL\_001) continuano a prendere in considerazione esclusivamente il carico di traffico veicolare indotto dal nuovo insediamento aeroportuale, in uno scenario infrastrutturale in cui sono presenti e già realizzati:

- La terza corsia dell'Autostrada per la tratta dell'A11 Firenze-Pistoia;
- Lo svincolo autostradale terminale in uscita dall'A11;
- La strada Prato-Mezzana- Perfetti Ricasoli;
- La linea 2 della rete tramviaria.

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

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

Nonostante le ipotesi adottate ed i vari scenari studiati siano estremamente ottimistici, dallo studio integrativo risultano a regime congestionate e completamente sature, considerando il solo traffico privato nelle ore di punta del mattino e del pomeriggio, sia il viale XI Agosto che via dell'Osmannoro in entrambe le direzioni, insieme allo svincolo autostradale di Sesto Fiorentino.

Pertanto gli interventi già previsti sulla viabilità, a tutt'oggi non completati, non risultano sufficienti ad evitare fenomeni di congestionamento del traffico dovuto anche localizzazione della nuova infrastruttura aeroportuale. Per tale motivo saranno necessari ulteriori interventi sia di ricucitura che di adeguamento della viabilità interferita, tali da garantire

viabilità ad alto scorrimento perimetrale, che ripristinino il concetto, introdotto dal proponente, di "rettangolo viario" che circonda l'area aeroportuale.

Il collegamento diretto per Sesto Fiorentino, per esempio, dovrà essere garantito attraverso il sottoattraversamento degli spazi aeroportuali, a carico e onere del proponente come prescritto dal PIT. Le motivazioni riportate da ENAC per non effettuarlo, ad oggi risultano deboli e non chiare. Se tali motivazioni fossero esplicitate e confermate, è necessario comunque pensare a soluzioni alternative, che non possono essere quelle proposte con l'allungamento del tratto stradale deviato in adiacenza all'area aeroportuale. Occorre invece garantire un efficace e fluido scorrimento del flusso di traffico nella direzione est-ovest e nella direzione nord-sud. In particolare dovrà essere garantito un collegamento tra il centro abitato di Sesto Fiorentino e l'Osmannoro che garantisca l'assorbimento delle previsioni di traffico, non raggiungibile con allungamenti significativi dei tratti stradali.

Dovrà inoltre essere pensata una divisione di flussi di traffico proveniente dall'autostrada, suddividendo i veicoli in entrata a Firenze da quelli diretti a Sesto o ai parcheggi a nord dell'aeroporto, al fine di snellire il nodo autostradale, ad oggi completamente congestionato nelle ore di punta.

Inoltre, per permettere una viabilità ad alto scorrimento verso il Viale XI Agosto, dovrà essere non solo completata la Prato Mezzana Perfetti Ricasoli, ma previsto il suo ampliamento, col raddoppio delle corsie.

Infine è necessario sviluppare un sistema di trasporto pubblico coerente ed efficiente che possa offrire una valida alternativa all'uso del mezzo privato.

La LINEA 2 tramviaria in arrivo dal viale Guidoni all'Aeroporto, dovrà essere estesa fino a capolinea periferici che intercetteranno i grandi flussi giornalieri individuando luoghi dove sia possibile attestare linee extraurbane e localizzare parcheggi scambiatori per le auto private. In questo ambito si inserisce la linea LINEA 2a tramviaria che, partendo dall'aeroporto, sale verso la Stazione di Castello in adiacenza alla nuova caserma Marescialli, entra in via Pasolini nelle vicinanze del Polo scientifico e termina in corrispondenza dell'incrocio di via dell'Osmannoro. Al termine della linea devono essere previsti parcheggi scambiatori funzionali sia ai residenti di Sesto Fiorentino che a coloro che arrivano dall'autostrada o dai comuni limitrofi. Inoltre tale linea risulta in posizione strategica anche come punto di scambio intermodale con le ferrovie, che hanno un bacino di utenza che si estende fino a Prato, Pistoia, Lucca, Viareggio, Pisa e Livorno. Come anche il prolungamento della Linea 4 che collegando Campi B. con le Piagge, permetterebbe un alleggerimento significativo della viabilità perimetrale dell'aeroporto. In tal senso si ritiene necessario incrementare il sistema ferroviario metropolitano, come già richiesto nell'ambito del presente procedimento.

## QUADRO ECONOMICO

In merito al quadro economico dell'opera, si evidenzia una carenza nella stima dei costi, con incongruenze e mancanze che sottostimano e forniscono un quadro troppo approssimativo ed aleatorio di tutti gli interventi progettati. A titolo esemplificati, nella stima dei costi (paragrafo 7.2 del documento 1.02 relazione generale dell'integrazione) l'aumento da 70 a 86 ml. È ricondotto alla progettazione del sistema AVL e alle prescrizioni idraulica per rispettare il Tr di 200 anni. Questo significa che le opere connesse alle altre richieste di i

integrazione non sono state recepite, quantificate ed inserite economicamente fra le spese da sostenere.

## CONCLUSIONI

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

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