



GIOVANNELLI & ASSOCIATI

AVV. MAURO GIOVANNELLI
AVV. GUIDO GIOVANNELLI
AVV. ILARIA CASTELLANI
AVV. LEONARDO MASI
AVV. MATTEO CECCONI
AVV. FRANCESCA BEVILACQUA
AVV. DANIELE BRACCINI

PROF. AVV. JUNYI BAI

Professore a contratto di Diritto Commerciale Cinese
Università degli Studi Internazionali di Roma

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

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

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

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

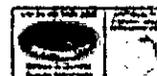
20121 MILANO
Foro Buonaparte, 20
tel. +39 02 89950208 - fax +39 02 89950210

avvocati@studiogiovannelli.it

www.studiogiovannelli.it

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

E.prot DVA - 2015 - 0030406 del 03/12/2015



Prato, 2 dicembre 2015

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



Lettera via pec all'indirizzo: DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

OGGETTO: PROGETTO "AEROPORTO DI FIRENZE - MASTER PLAN AEROPORTUALE 2014-2029". PRESENTAZIONE ISTANZA PER AVVIO DEL PROCEDIMENTO INTEGRATO DI VIA DA PARTE DELL'ENAC DEL 24.3.2015. OSSERVAZIONI EX ART. 24 COMMA 4 DEL D.LGS. 152/2006.

I sottoscritti Avv.ti Mauro Giovannelli, del Foro di Firenze, e Guido Giovannelli, del Foro di Prato, formulano la presente in nome e per conto del **CONSORZIO AGRARIO DI FIRENZE SOC. COOP.** (P.IVA: 00393820485, iscrizione al Registro delle Imprese di Firenze al n. 00393820485), con sede in Via dell'Osmannoro n. 238, Sesto Fiorentino (FI), in persona del legale rappresentante Dott. Andrea Landini, il quale unitamente a noi la sottoscrive farne propri i contenuti.

I. Premessa. Il Consorzio Agrario di Firenze: la storia e la sua attività.



Il Consorzio Agrario di Firenze, fondato nel 1889, da oltre 100 anni opera sul territorio fiorentino al servizio del settore agricolo e delle imprese di questo per offrire mezzi tecnici utili alle piccole/medie attività agricole assistenza tecnica, servizio di stoccaggio dei prodotti agricoli, di valorizzazione e commercializzazione dei prodotti agroalimentari del territorio. In particolare, il Consorzio Agrario di Firenze è una società cooperativa senza finalità di lucro e senza scopi speculativi che:

- a) occupa oltre 20 unità lavorative;
- b) associa attualmente 1.431 imprese agricole;
- c) è presente in tutto il territorio fiorentino e pratese con 15 agenzie e filiali;
- d) vanta un fatturato annuo di circa 16 milioni di € sviluppato con la collaborazione di oltre 3.000 aziende agricole fidelizzate.

Per lo svolgimento della propria attività il Consorzio conta sulla **proprietà di un ampio complesso immobiliare, che si estende per oltre 12 ettari**, costituito da fabbricati e terreni, sito nel Comune di Sesto Fiorentino, nel quale ha stabilmente insediato la propria attività **dall'anno 1962**.

Più precisamente, la proprietà sulla quale la scrivente società cooperativa svolge la propria attività è costituita da:

- a) due grandi corpi di fabbrica principali destinati ad uso uffici, magazzini, deposito carburante, officina riparazione, cabina di trasformazione;
- b) vari altri fabbricati adibiti a funzioni accessorie e di servizio;
- c) un lotto di terreno della superficie di **24.235 mq** (nel quale sono ubicati i fabbricati di cui ai punti precedenti) adibito a parcheggio e spazio di manovra per gli automezzi;
- d) numerosi altri terreni agricoli attualmente in coltivazione, contigui fra loro e con il lotto descritto al punto c), che si estendono per una superficie complessiva di **98.884 mq**.

Il compendio immobiliare in questione ha il proprio accesso, pedonale e carrabile, da Via dell'Osmannoro n. 238, ed è quindi collocato in posizione ottimale rispetto ai collegamenti del sistema infrastrutturale della zona.

II. La rilevanza del Consorzio ai fini della salvaguardia e della valorizzazione degli spazi agricoli periurbani e la coerenza dell'insediamento all'interno del progetto di realizzazione del Parco Agricolo della Piana.

La descrizione della struttura e dell'attività svolta dal Consorzio Agrario lascia emergere, in modo più che evidente, la rilevanza che questo riveste non solo per il settore agricolo della Piana Fiorentina, ma anche per il suo ambiente e per il suo territorio, in quanto società che valorizza, sviluppa e conserva il patrimonio agricolo di questa area metropolitana.



Il progetto di realizzazione del nuovo aeroporto di Firenze, tuttavia, pone in serio **pericolo la stessa sopravvivenza del Consorzio Agrario di Firenze** il quale, oggi, si trova nella prospettiva di dover fronteggiare lo stravolgimento del territorio sul quale opera.

Uno stravolgimento tale da mettere in predicato la possibilità di continuare ad esercitare la sua preziosa attività, dal momento che, come si evince dagli elaborati grafici di seguito riportati, **si troverà non solo a subire l'espropriazione di una considerevole porzione dei suoi terreni, ma anche ad essere completamente intercluso fra l'area di sedime aeroportuale e il nuovo corso del Fosso Reale.**

Qualora il Consorzio dovesse realmente cessare la propria attività, ciò comporterebbe un sicuro pregiudizio ambientale per tutto il territorio della Piana, considerate:

- a. la funzione agricola impressa ai suoi 12 ettari di terreno;
- b. la perfetta coerenza dell'insediamento del Consorzio all'interno dell'area destinata al Parco Agricolo della Piana.

E' opportuno rimarcare, infatti, la fondamentale funzione di **conservazione del territorio non urbanizzato e di valorizzazione degli spazi agricoli periurbani** che lo scrivente Consorzio Agricolo riveste nell'ambito del territorio della Piana Firenze-Prato-Pistoia.

Questa funzione, peraltro, trova piena salvaguardia nella **nuova Legge regionale Toscana sul governo del territorio n. 65 del 10.11.2014** che il legislatore toscano ha improntato sui principi cardine del divieto del consumo di nuovo suolo e di conservazione delle aree agricole.

A titolo esemplificativo si cita il punto 3 del Preambolo della Legge in commento, nel quale si legge: *"vista la necessità di rendere effettivo il principio per il quale nuovi impegni di suolo sono ammessi solo se non sussistono possibilità di riuso degli insediamenti e delle infrastrutture esistenti con l'introduzione di meccanismi codificati volti a contrastare il consumo di nuovo suolo"*.

Ancora, all'art. 1, comma 1 (Oggetto e Finalità) la legge recita: *"La presente legge detta le norme per il governo del territorio al fine di garantire lo sviluppo sostenibile delle attività rispetto alle trasformazioni territoriali da esse indotte anche evitando il nuovo consumo di suolo, la salvaguardia e la valorizzazione del patrimonio territoriale inteso come bene comune e l'uguaglianza di diritti all'uso e al godimento del bene stesso, nel rispetto delle esigenze legate alla migliore qualità della vita delle generazioni presenti e future"*.

Infine, l'art. 1, comma 2, riporta: *"Ai fini di cui al comma 1, i comuni, la città metropolitana, le province e la regione perseguono, nell'esercizio delle funzioni ad essi attribuite dalla presente legge: a) la conservazione e la gestione del patrimonio territoriale, promuovendone la valorizzazione in funzione di uno sviluppo locale sostenibile e durevole; b) la riduzione dei fattori di rischio connessi all'utilizzazione del territorio in funzione di maggiore sicurezza e qualità di vita delle persone; [...] f) una qualità insediativa ed edilizia sostenibile che garantisca: 1) la salute ed il benessere degli abitanti e dei lavoratori; [...]; 3) la salvaguardia e la valorizzazione degli spazi agricoli periurbani"*.



E' anche alla luce di questi principi dettati dal Legislatore regionale che il Ministero dell'Ambiente è tenuto a valutare la sostenibilità del nuovo aeroporto di Firenze, giungendo così ad emettere un provvedimento finale che attesti la **totale incompatibilità** della nuova infrastruttura con il territorio in cui si intende localizzarla.

Proseguendo nell'analisi della conformazione e dello stato di conservazione del territorio della Piana Firenze-Prato-Pistoia - la cui considerazione, ai fini di una legittima valutazione d'impatto ambientale è imprescindibile - è opportuno evidenziare che proprio in questa zona, nell'anno 2005 la Regione Toscana aveva progettato di realizzare il "*Parco Agricolo della Piana*".

A tale scopo la Regione, insieme alla Provincia di Firenze, al Comune di Firenze, al Comune di Sesto Fiorentino, al Comune di Campi Bisenzio e Comune di Prato, siglarono il "*Protocollo di Intesa*" del 6.12.2005, con il quale si impegnavano a conservare e valorizzare quella porzione di terra non cementificata al fine di migliorare la qualità della vita dei propri cittadini e la qualità dell'aria.

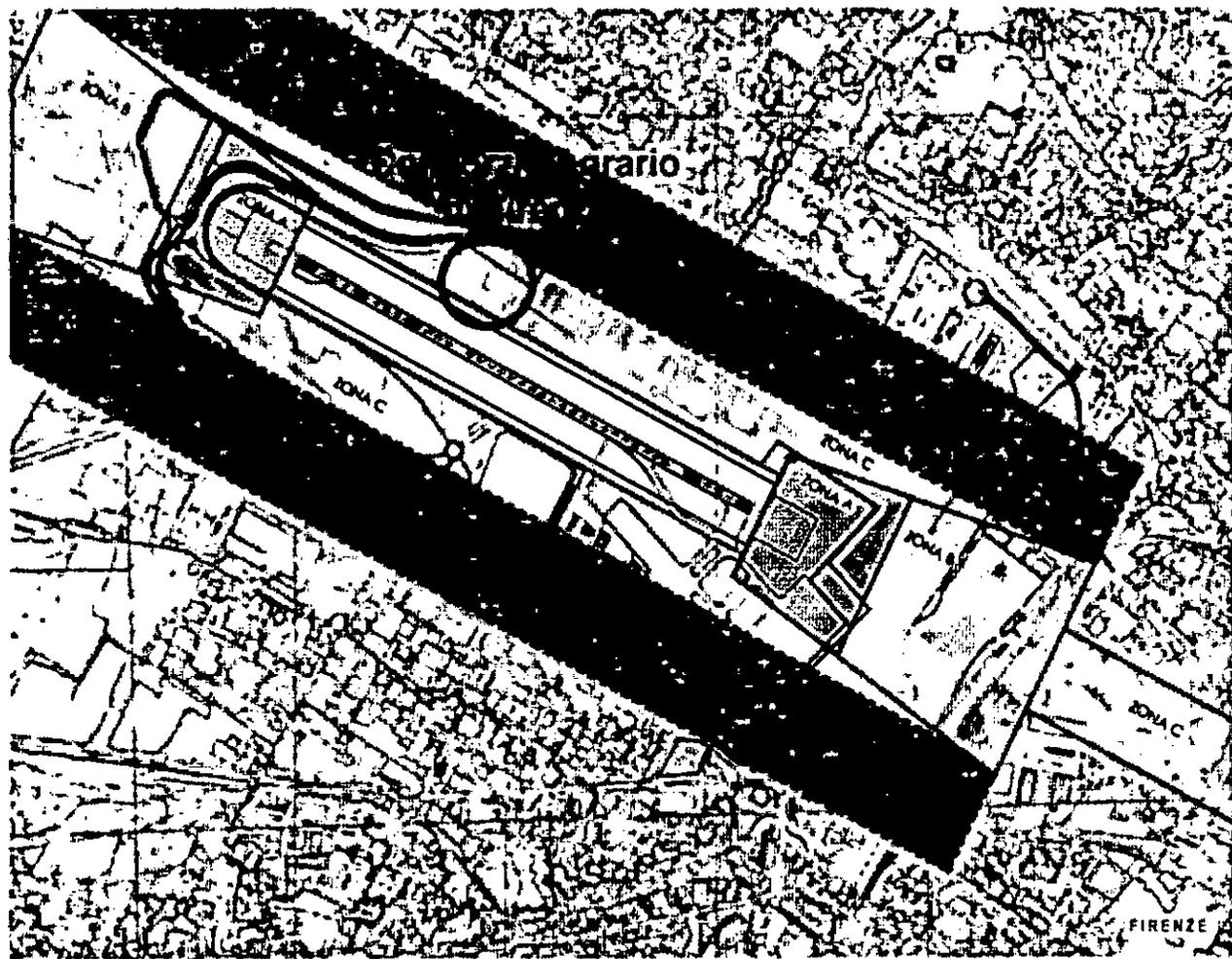
Una porzione di terra delle dimensioni di 7.000 ettari che avrebbe dovuto costituire il "*cuore verde*" di quest'area metropolitana così densamente urbanizzata, popolata e - purtroppo - già gravemente inquinata, della quale, secondo quanto previsto dagli strumenti urbanistici approvati dal Comune di Sesto Fiorentino, il Consorzio Agrario di Firenze avrebbe dovuto fare parte integrante, proprio in ragione della funzione agricola da questo svolta.

Con l'avvento del piano di "riqualificazione" dell'aeroporto Vespucci, invece, il progetto di realizzazione del Parco Agricolo della Piana è stato grandemente ridotto e dequalificato, da opera funzionale al miglioramento della qualità della vita dei cittadini, a mero elemento di mitigazione degli effetti ambientali negativi che l'esercizio dell'aeroporto produrrà.

Ebbene l'ingente consumazione dei terreni non edificati che sarà compiuta per creare lo spazio necessario alla realizzazione della nuova pista ricomprenderà anche una gran parte dei fondi agricoli di proprietà del Consorzio Agrario di Firenze.

Tale circostanza, pur non esistendo ancora un progetto tanto dettagliato, sul quale calcolare la superficie dei terreni che saranno espropriati per la costruzione della nuova pista, è facilmente desumibile da un semplice esame degli elaborati grafici allegati allo Studio di Impatto Ambientale.

In conclusione, andando ad erodere ulteriormente la realizzazione del Parco Agricolo della Piana, anche attraverso l'espropriazione e la trasformazione dei terreni agricoli di proprietà del Consorzio, il progetto di riqualificazione del nuovo aeroporto di Firenze **non potrà che ricevere da parte del Ministero dell'Ambiente, un parere negativo che attesti e dichiari l'incompatibilità e l'insostenibilità ambientale dell'opera.**



Tuttavia, e sorprendentemente, la presenza del Consorzio non è stata oggetto di valutazione né da parte di Toscana Aeroporti S.p.a., né da parte di ENAC, nella sua funzione di Autorità di regolazione dell'attività aeronautica civile in Italia.

Ai sensi del Regolamento ENAC sulla costruzione e l'esercizio degli aeroporti (Capitolo 9, paragrafo 6.6.) nelle zone C *"vanno evitati: - insediamenti ad elevato affollamento [...]; - attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale"*.

Il richiamato paragrafo 6.6. del Regolamento ENAC prosegue affermando che i piani di rischio sono redatti sulla base del piano di sviluppo aeroportuale. Ma il piano di sviluppo aeroportuale di ENAC non ha tenuto conto, in nessuno degli elaborati presentati al Ministero dell'Ambiente, dell'esistenza del Consorzio Agrario di Firenze che si trova in quella porzione del territorio della Piana da oltre cinquant'anni (!).

ENAC, dunque, non ha considerato il Consorzio Agrario di Firenze fra gli esistenti **insediamenti urbanistici incompatibili** con il piano di rischio della nuova pista.

Ciò si pone in contrasto con le finalità del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale dichiarate nel testo del D.Lgs. 152/2006 e dei principi in materia di diritto



ambientale dettati dall'Unione Europea cui il codice nazionale dell'ambiente è stato ispirato, e in adempimento agli obblighi comunitari, deve sempre conformarsi.

Si fa riferimento, in particolare, alla direttiva 2014/52/UE (che ha modificato la precedente direttiva 2011/92/UE), la quale all'art. 3, commi 1 e 2, sancisce che la Valutazione di Impatto Ambientale deve *"individuare, descrivere e valutare, per ciascun caso particolare, gli effetti significativi, diretti e indiretti, di un progetto [...] fra gli effetti di cui al paragrafo 1 su tali fattori ivi enunciati rientrano gli effetti previsti derivanti dalla vulnerabilità del progetto a rischi di gravi incidenti"*.

Ebbene, all'interno dei fabbricati di proprietà del Consorzio:

- a) lavorano e permangono ogni giorno decine di dipendenti;
- b) transitano molti mezzi pesanti per le operazioni di carico e scarico dei prodotti;
- c) staziona in modo permanente un considerevole numero di macchine agricole;
- d) è installato distributore di carburante per l'alimentazione dei predetti macchinari.

Quella svolta dallo scrivente Consorzio, dunque, è un'attività che per sua natura presenta delle incompatibilità con la realizzazione del nuovo scalo aeroportuale, anche e soprattutto in termine di sicurezza di volo, rischio di disastro aereo e pericolo di causazione di incendi ed esplosioni in caso di impatto al suolo.

Incomprensibilmente, però, il Proponente ha totalmente ommesso di considerare la presenza e la preesistenza del Consorzio Agrario di Firenze nelle immediate vicinanze, non solo dell'aeroporto, ma addirittura della stessa pista di decollo e atterraggio.

Allo stesso modo - il che dimostra la palese superficialità, inadeguatezza e inattendibilità del documento assoggettato alla V.I.A - ha ommesso di considerare che nella stessa fascia di rispetto si troverà a ricadere anche un altro importantissimo centro urbano del Comune di Sesto Fiorentino: il Polo Scientifico dell'Università degli Studi di Firenze.

Proprio per tale motivo l'Università, in data 3.10.2015, ha presentato un consistente elaborato di osservazioni che demoliscono ogni aspetto del progetto e analizzano specificamente i punti di debolezza del medesimo, di talché non potrà che essere rigettato dal Ministero dell'Ambiente.

Secondo un approssimativo calcolo basato su soli dati di progetto e sull'inclusione dell'area in questione nella fascia di rispetto "C", **i terreni ed i fabbricati di proprietà dello scrivente Consorzio si troveranno ad insistere ad una distanza dalla pista di decollo minore di 300 metri (!)**.

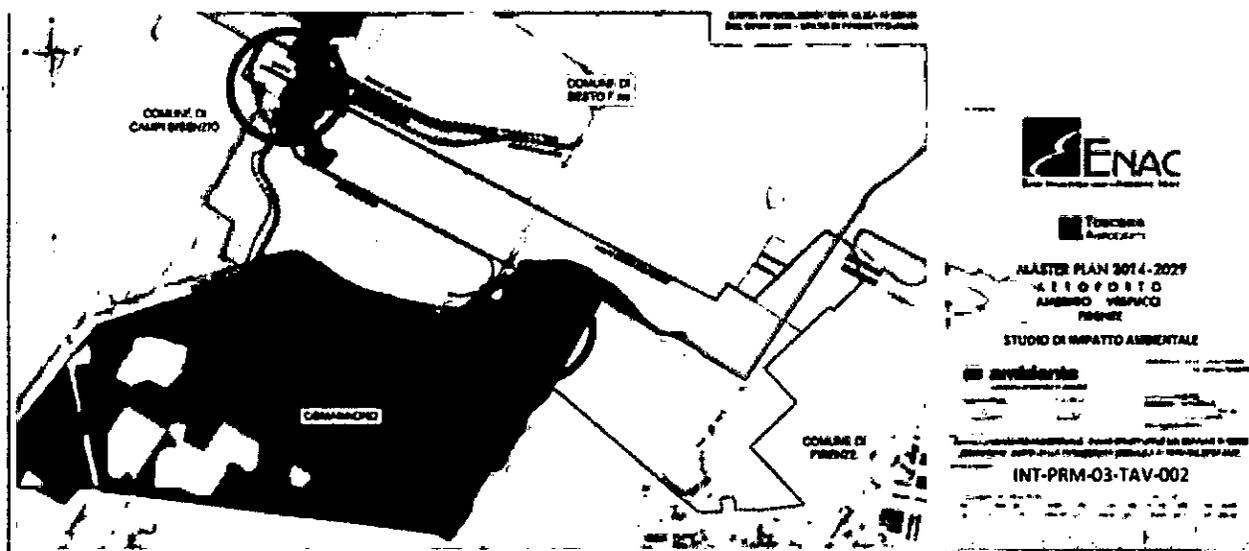
Lo Studio di Impatto Ambientale non esamina, in nessuno dei suoi elaborati, le ripercussioni sotto il profilo del rischio disastro aereo di tutti i principali insediamenti già esistenti sul territorio e che si troveranno ad insistere nella fasce di rispetto aeroportuale.

In particolare, nella fascia di rispetto "C", ENAC ha tralasciato di considerare l'esistenza dello scrivente Consorzio.



A.2. Ulteriore omessa valutazione sotto il profilo del piano di rischio: la componente pericolo "bird - strike".

Dall'analisi dei documenti SIA_PRM_00TAV_005 "Carta del rischio e della pericolosità idraulica" e INT_PRM_03_TAV_002 "Piano Strutturale del Comune di Sesto Fiorentino - Carta della Pericolosità idraulica ai sensi del DPGR 53/R", si evince che il Proponente ha previsto, nell'ambito dell'opera di deviazione del corso del Fosso Reale, e al fine di contenere la pericolosità idraulica della zona, **due casse di espansione che rappresenteranno un gravissimo pericolo per l'esercizio del nuovo scalo sotto il profilo della sicurezza del volo.**



Dai suindicati elaborati si evince che in corrispondenza della prima curvatura "ad angolo retto" del fiume, in testa alla pista, all'estremità "12", è prevista la realizzazione di una cassa di espansione, denominata "cassa di laminazione A", della capacità di circa 600.000 metri cubi. Inoltre, un ulteriore invaso, indicato nel grafico come "vasca di compenso idraulico", della capacità di circa 150.000 metri cubi, sarà creato sul lato ovest, all'estremità "30" della pista, al fine di garantire la corretta regimazione delle acque del Fosso Reale nel suo percorso artificialmente modificato.



Ebbene, è nozione che appartiene alla conoscenza anche dei non esperti della materia, che le zone umide e gli specchi d'acqua costituiscono richiamo naturale per lo stanziamento e la nidificazione di volatili.

Si ricorda, inoltre, che tra gli elementi che certamente costituiranno degli ostacoli al sicuro esercizio del nuovo scalo aeroportuale, vi è anche il fatto che il progetto della nuova pista presentato da Toscana Aeroporti S.p.a. andrà ad essere realizzato nella stessa zona del territorio nella quale la Regione Toscana, con la delibera consiliare n. 61/2014 di approvazione della variante al PIT, ha previsto anche la creazione del Parco Agricolo della Piana.

Così, come gli specchi d'acqua, anche le concentrazioni di essenze vegetali determinerà, la sicura, quanto inevitabile, concentrazione di una gran quantità di volatili.

E la presenza di volatili - è noto anche ai non esperti della materia - rappresenta uno dei maggiori fattori di rischio per la sicurezza del volo.

Non sorprende, infatti, che il "Regolamento per la Costruzione e l'esercizio degli aeroporti" approvato da ENAC (cfr. Capito 4, par. 1.2 e Capitolo 5) e l'Annex XIV adottato dall'ICAO (cfr. Capitolo 9.4.) - documenti che costituiscono il riferimento normativo fondamentale per la corretta progettazione ed esercizio delle infrastrutture aeroportuali - dedichino un'apposita sezione della normativa ad indicare gli elementi naturali o artificiali che determinano il rischio di impatto con i volatili (*bird strike*) e alle modalità per evitare che questi impatti si verifichino.

In particolare, il Capitolo 9.4. dell'Annex XIV ICAO, che impone di evitare qualsiasi attività che possa avvicinare avifauna all'aeroporto o alle sue pertinenze è stato anche recepito dal Regolamento CE/1108/2009 che impone agli aeroporti un monitoraggio continuo del rischio potenziale dovuto alla presenza di fauna selvatica e, soprattutto di porre in atto interventi di mitigazione del rischio.

A livello nazionale, il succitato Regolamento ENAC, recepisce tutte le prescrizioni dettate dall'ICAO e, ai Capitoli 4. Par. 1.2. ed al Capitolo 5, prevede l'obbligo di attuare misure di prevenzione di collisioni con i volatili e individua nella "capacità di controllo sul rischio di impatto con la fauna" il presupposto necessario al rilascio dell'autorizzazione dello scalo da parte dello stesso ENAC.

Quello che sorprende, invero, è che lo stesso Ente Nazionale per l'Aviazione Civile non abbia rilevato questi aspetti critici del progetto elaborato da Toscana Aeroporti S.p.a. che, invece di evitare e mitigare il rischio di *bird strike*, al contrario, prevede opere che lo aumentano esponenzialmente.



B. Insufficienza dello Studio di Impatto Ambientale circa il profilo dell'inquinamento atmosferico prodotto dalla nuova opera.

Il territorio del Comune di Sesto Fiorentino, e più in generale quello della Piana Fiorentina è una zona che già oggi presenta delle notevoli criticità riguardo alla qualità dell'aria, tanto è vero che il NURV (Nucleo Unificato di Valutazione Regionale) a pagina 14 del parere motivato (determina n. 2 del 27.1.2014), allegato alla delibera consiliare di approvazione della variante al Piano di Indirizzo Territoriale regionale (DCC 61/2014), ha definito espressamente come area che versa in ***“condizioni di criticità [...] in ordine alla componente della qualità dell'aria”***.

Sulla base di tale considerazione il NURV ha affermato che ***“considerando che lo sviluppo dell'aeroporto determinerà comunque una criticità per tale componente, si ritiene necessario che venga eseguito con maggior forza l'obiettivo di miglioramento della qualità dell'aria attraverso la definizione di ulteriori e più incisive misure di risanamento”***.

Queste considerazioni, effettuate dall'organo tecnico regionale in sede di approvazione dello strumento urbanistico per la localizzazione dell'opera, sono rimaste completamente inascoltate anche da Toscana Aeroporti S.p.a. nella redazione dello Studio di Impatto Ambientale presentato da ENAC e sottoposto alla procedura di VIA.

Come detto, la zona in cui si intende edificare il nuovo aeroporto è stata qualificata dalla Regione Toscana come **zona di risanamento in cui deve trovare applicazione un piano di riduzione delle emissioni.**

In loco si trovano già ubicate delle opere altamente inquinanti: il casello autostradale A1/A11 “Prato Est” e l'impianto di discarica di “Case Passerini” ai quali – presto – dovrà assommarsi anche l'impatto prodotto dal **nuovo impianto di termovalorizzazione** il cui progetto - sottoposto al vaglio della Provincia di Firenze in data 18.4.2013 dalla società proponente Q.Thermo (reperibile sul sito web: http://www.qthermo.it/progetto/caratteristiche_tecniche/) - prevede l'operatività dell'impianto ad un regime tale da bruciare **9,2 tonnellate di rifiuti all'ora.**

Ebbene, pur inserendosi in un contesto così fragile, nel redigere lo SIA, la società proponente non ha ritenuto doveroso indicare quali misure di mitigazione intende approntare per ridurre l'inevitabile e innegabile peggioramento della qualità dell'aria dovuto all'aumento del traffico aereo che Toscana Aeroporti S.p.a. si prefigge di raggiungere con la riqualificazione dell'aeroporto di Firenze.

Dall'analisi dei documenti allegati all'istanza di VIA sembra evincersi, persino, che rispetto alle già gravemente insufficienti analisi effettuate dalla Regione in sede di approvazione del PIT, il livello di approfondimento del SIA su questa componente ambientale sia ancora più carente.



Lo SIA, infatti, non contiene alcun riferimento al futuro termovalorizzatore, quale fonte di emissioni nocive; **non può quindi, per questo aspetto, essere ritenuto idoneo a fondare una valutazione di compatibilità ambientale.**

Su tale punto è opportuno evidenziare anche la peculiare circostanza che nella "Relazione Paesaggistica" lo SIA menziona il futuro termovalorizzatore ma soltanto in termini positivi, in riferimento alla possibilità di sfruttamento dei sistemi di teleriscaldamento e teleraffreddamento ai fini della riduzione di emissioni da parte dello stesso aeroporto.

Nessuna valutazione di previsione in ordine all'interazione e alla sovrapposizione delle emissioni nocive dei velivoli ed i fumi di combustione del termovalorizzatore è stata effettuata.

In altri termini, la società proponente costruisce un "quadro di sostenibilità ambientale" facendo ipotesi su altre ipotesi, anziché una valutazione su dati certi e realmente verificabili.

Il risultato è, indubbiamente, una valutazione ancor più aleatoria e ancor più inattendibile.

Ad ulteriore dimostrazione dell'assoluta inadeguatezza degli esami eseguiti dal proponente l'opera, in sede di redazione dello SIA, sugli effetti della nuova opera sulla qualità dell'aria, è sufficiente evidenziare che lo studio si limita a menzionare la realizzazione di un parco, il cosiddetto "Parco della Piana", senza specificarne neppure l'estensione, la tipologia delle specie arboree sulle cui caratteristiche poter effettuare una stima delle capacità di assorbimento dell'anidride carbonica. Anche sotto questo profilo lo SIA ripropone tutte le gravi carenze istruttorie che caratterizzano il provvedimento di approvazione della variante al PIT che localizza l'area di sedime su cui l'aeroporto sarà costruito.

Nelle vicinanze delle piste aeroportuali - si è già detto al precedente paragrafo A.2. - non è consentito piantumare alberi, poiché questi rischiano di sovrapporsi alle superfici di separazione ostacoli ed aumentano certamente i rischi di *bird strike*, oltre al fatto che, come dimostra l'esperienza dell'aeroporto della Malpensa 2000, gli alberi vicino alle piste di atterraggio, periscono per l'inquinamento da carburante.

Neppure lo SIA, dunque, contiene indicazioni sulla realizzazione di concrete ed efficaci misure di mitigazione dell'inquinamento che sarà prodotto dall'esercizio del nuovo scalo.

Anche per tale motivo, il presente procedimento di VIA dovrà concludersi con un provvedimento negativo.

C. Inadeguatezza degli elaborati progettuali in riferimento alla componente dell'inquinamento acustico.

Anche sotto il rilevante profilo dell'inquinamento acustico, l'approfondimento di analisi effettuato da Toscana Aeroporti S.p.a. che si evince dalle risultanze riportate nello Studio di Impatto Ambientale è del tutto insufficiente per poter valutare gli effetti reali di un'opera come il nuovo scalo fiorentino.



Il Consorzio Agrario di Firenze, si ricorda, si troverà ad essere ricompreso nella fascia di rispetto "C", ad una distanza dalla pista inferiore a 300 metri, con tutte le evidenti conseguenze di inquinamento acustico.

In riferimento a questo aspetto, si evidenzia, come già è stato ampiamente illustrato da tutti gli interessati che hanno già presentato le proprie osservazioni al procedimento di VIA, che lo Studio di Impatto Ambientale ha affrontato in modo superficiale e inadeguato anche questo effetto negativo prodotto dal nuovo scalo.

In primo luogo il progetto non tiene conto dei **piani comunali di classificazione acustica** (cd. PCCA) già approvati dai Comuni interessati precedentemente alla ideazione del progetto di riqualificazione dell'aeroporto (per il Comune di Sesto Fiorentino si richiama, in particolare il "Piano di Risanamento Acustico" approvato con DCC n. 56 del 14.9.2006), dei quali nello SIA non si trova riferimento alcuno.

Omissione grave, questa, che certamente pregiudica l'attendibilità del progetto, considerato che secondo la recente sentenza del Consiglio di Stato n. 1278/2015, detti piani costituiscono elemento fondamentale per la formazione del piano acustico aeroportuale.

In secondo luogo lo SIA si dimostra del tutto **inattendibile poiché basato su un presupposto di fatto che sarà certamente irrealizzabile nella realtà: l'utilizzo monodirezionale della pista.**

In riferimento a questo secondo profilo lo studio effettuato da Toscana Aeroporti S.p.a. (come già lo studio di impatto acustico effettuato dalla Regione Toscana in sede di approvazione della variante al PIT) **valuta un dato così rilevante per la qualità della vita dei cittadini su presupposti di fatto non verificabili nella realtà.**

Dal punto di vista aeronautico le piste monodirezionali non esistono. La monodirezionalità dell'utilizzo, infatti, implica il controllo sugli agenti atmosferici (*i.e.*: i venti) che, ovviamente, sfugge all'uomo.

E' evidente, pertanto, che uno Studio di Impatto Ambientale che riporta stime dell'impatto acustico che il nuovo aeroporto avrà sulla qualità della vita dei cittadini della Piana fiorentina basato su modelli inattuabili/inesistenti, non potrà che sfociare in un provvedimento negativo.

Oltre a ciò, lo scrivente Consorzio sottolinea che, se per il Polo Scientifico dell'Università di Firenze, il Proponente ha previsto la realizzazione di una duna artificiale, che (si asserisce) sarebbe in grado di mitigare il rumore prodotto dagli aeromobili - sebbene non abbia fornito alcun dato tecnico che possa comprovare l'efficacia di questa opera di mitigazione, come osservato dall'Università stessa nelle sue osservazioni - **per le altre attività esistenti, fra le quali appunto il Consorzio Agrario di Firenze, che si trova in una posizione identica a quella del Polo Universitario, nulla è stato previsto.**

Quasi ad affermare, in contrasto con la realtà dei fatti, che la presenza del Consorzio Agrario di Firenze non riveste alcuna importanza ai fini della verifica della fattibilità dell'opera.



GIOVANNELLI & ASSOCIATI

Da ciò discende, ancora una volta, la dimostrazione della superficialità ed inadeguatezza dello Studio di Impatto Ambientale.

In ragione di tutto quanto esposto, il Consorzio Agrario di Firenze Soc. Coop., *ut supra* rappresentato

FA ISTANZA

affinché Codesto spettabile Ministero per la Tutela dell'Ambiente del Territorio e del Mare voglia concludere il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale sul progetto "Aeroporto di Firenze – Master Plan 2014-2029" con **PROVVEDIMENTO NEGATIVO**, attesa la palese inidoneità dello Studio di Impatto Ambientale, nonché della documentazione integrativa depositata dal proponente in data 3.9.2015, a comprovare la compatibilità e la sostenibilità del progetto sia sotto il profilo ambientale che sotto il profilo dell'interazione con le attività presenti sul territorio, ed in particolare con la preesistente società cooperativa Consorzio Agrario di Firenze.

Con osservanza.

Dott. Andrea Landini

Avv. Mauro Giovannelli

Avv. Guido Giovannelli

DGSalvanguardia Pec

Da: Avv. Mauro Giovannelli PEC <mauro.giovannelli@pec.studiogiovannelli.it>
Inviato: mercoledì 2 dicembre 2015 18:44
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: Osservazioni "Aeroporto di Firenze-Masterplan 2014-2029" da Consorzio Agrario di Firenze
Allegati: osservazioni.pdf; Allegato senza titolo 00084.txt; Mauro.png; Allegato senza titolo 00087.txt

In nome e per conto del Consorzio Agrario di Firenze, si inviano in allegato le osservazioni sul progetto di cui all'oggetto.

Distinti saluti.

Avv. Mauro Giovannelli