

Ing. Guido Monteforte Specchi

m. ambe. DVA. REGISTRO UFFICIALE. I. 0021905. 06-09-2016

Presidente della Commissione Tecnica VIA/VAS

Ministero dell'Ambiente - Roma

Al Gruppo Istruttorio VIA per

l'Aeroporto Firenze presso la

Commissione Tecnica VIA/VAS

Ministero dell'Ambiente - Roma

Al Gruppo Istruttorio VIA per

l'Ampliamento Autostrada A/11 presso la

Commissione Tecnica VIA/VAS

Ministero dell'Ambiente - Roma

e per conoscenza:

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del

Territorio e del Mare - Roma

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali

Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale

Osservazioni come da allegati

Cordiali Saluti

Gianfranco Ciulli

Portavoce

Coordinamento Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia

www.pianasana.org

Le informazioni contenute nella presente comunicazione e i relativi allegati possono essere riservate e sono, comunque, destinate esclusivamente alle persone o alle Società sopraindicati. La diffusione, distribuzione e/o copiatura del documento trasmesso da parte di qualsiasi soggetto diverso dal destinatario è proibita, sia ai sensi dell'art. 616 c.p., che ai sensi del D.Lgs. n. 196/2003.

Se avete ricevuto questo messaggio per errore, vi preghiamo di distruggerlo e di informarci immediatamente all'indirizzo email; ccsp.po.pt@gmail.com

Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia
Via G. Rodari, 14/16 Loc. Paperino – 59100 Prato (Po)
Em@il: ccsp.po.pt@gmail.com & Certified Em@il: ccsp.po.pt@pec.it
Website: www.pianasana.org fb: Ccsp Po-Pt



Prato, 6 settembre 2016

Ing. Guido Monteforte Specchi
Presidente della Commissione Tecnica VIA/VAS
Ministero dell' Ambiente - Roma

Al Gruppo Istruttorio VIA per
l' Aeroporto Firenze presso la
Commissione Tecnica VIA/VAS
Ministero dell' Ambiente - Roma

Al Gruppo Istruttorio VIA per
l' Ampliamento Autostrada A/11 presso la
Commissione Tecnica VIA/VAS
Ministero dell' Ambiente - Roma

e per conoscenza:

Al Ministero dell' Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare- Roma
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale

Ogg.; Autostrada A/11 Codice Procedura (ID_VIP) 845 & Nuovo Aeroporto Codice Procedura
(ID_VIP) 2980 - Applicazione procedure di Valutazione VIA Direttiva UE 92/2011

OSSERVAZIONI

la presente per portare alla Vostra attenzione le carenze istruttoria di entrambi i procedimenti di cui all' oggetto fra loro interconnessi.

In primis facciamo presente la questione delle valutazioni VIA che discendo dalle rispettive direttive UE, dove vengono descritte esattamente metodologie e criteri di valutazioni, infatti precisiamo che le valutazioni VIA di cui alla direttiva UE sopracitata, prevedono i seguenti criteri valutativi e dal nostro punto di vista entrambe sono marcatamente carenti sulla valutazione degli impatti ed effetti, perché i proponenti **“NON HANNO OBBEDITO”** alle prescrizioni di valutazione imposte dalla Direttiva UE sulla VIA 92/2011 in primis la loro **gerarchia**, ovvero di **evitare, minimizzare, compensare**, in ordine cronologico di importanza : i) gli **OBLIGHI** di evitare gli impatti **che sono evitabili**, ii) di **minimizzare** quelli non sono evitabili, iii) **compensare**

gli impatti che non minimizzabili, quindi iv) di applicare il vademecum valutativo che ai sensi della Direttiva che concerne le procedure di VIA sono ascrivibili ai Proponenti.

Come già ampiamente comunicato alla Commissione Tecnica di VIA per l'aeroporto di Firenze e comune anche per il procedimento dell'Ampliamento A/11, tutte le opere/impianti soggette a valutazione devono avvenire sulla base di dati "aggiornati" (Sentenza Consiglio di Stato 163/2015 sentenza che ha oramai fatto "Giurisprudenza di Merito" in Italia) dati sanitari ed ambientali AGGIORNATI non in possesso di entrambi i proponenti come ampiamente dimostrato visto che neppure la Regione NON li ha, dichiarando che la datazione più aggiornata è 2000/2008 quindi NON più attendibili per una valutazione seria, approfondita e di merito. (allegati #1/#2)

<http://tuttosesto.net/fratoni-ass-ambiente-regione-7-centraline-la-qualita-dellaria-nella-piana-fiorentina/>

<http://tuttosesto.net/grechi-ex-arpas-replica-fratoni-nessuna-centraline-laria-posizionata-nella-piana/>

<https://www.giustizia->

amministrativa.it/cdsintra/cdsintra/AmministrazionePortale/DocumentViewer/index.html?ddocname=GNOH6XVOFDHS3L6N5F5AO7I5WE&q=

Come menzionato nel testo del link soprastante: ""La valutazione di impatto ambientale non si sostanzia in una mera verifica di natura tecnica circa la astratta compatibilità ambientale dell'opera, ma implica una complessa e approfondita analisi comparativa tesa a valutare il sacrificio ambientale imposto rispetto all'utilità socio economica dell'intervento, tenuto conto anche delle alternative possibili e dei riflessi sulla stessa c.d. opzione zero.""

Quindi l'altro criterio "prescrittivo" della direttiva UE è la valutazione **cumulativa e complessiva** del carico antropico, ovvero delle opere esistenti, in via di realizzazione, deliberate e previste, cosa che non è stata puntualmente valutata, è la conferma avviene proprio da dalla documentazione fornita dagli Enti stessi;

Con parere CTVIA 1314 ed Esito Positivo Decreto VIA DM 134 del 20/05/16 si decreta la Compatibilità Ambientale fa parte dei due Ministeri (Ambiente & Beni Culturali)

"progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A11 Firenze - Pisa Nord nel tratto Firenze Pistoia" opera di Interesse Nazionale per oltre 400M di Euro fra lei cui finalità una delle più importanti e quella di rimuovere l'imbottigliamento nel tratto finale Casello A/11 Firenze - centro Città via di Novoli, nel cui decreto di Compatibilità Ambientale si legge;

PRESO ATTO che il progetto presentato, riferibile alla tipologia di cui al punto 10) dell'allegato II alla parte II del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii., prevede l'ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A11 nel tratto compreso tra Firenze e Pistoia dal km. 0+621 al km. 27+392, per complessivi 26,8 km circa, all'interno del quale è prevista la realizzazione del nuovo svincolo di Pistoia Est.

Nella "Sintesi NON Tecnica" allegata alla procedura di VIA a pagina 14 si legge: "" Nello specifico, e come meglio descritto nella parte relativa alle caratteristiche tecniche del progetto, questo ha generalmente previsto il mantenimento del tracciato in asse rispetto all'esistente

(ampliamento simmetrico), tenuto conto anche della presenza lungo il tracciato di alcuni punti di passaggio obbligato (cavalcavia e sottovia già predisposti alla terza corsia nell'ipotesi di ampliamento simmetrico), prevedendo tre eccezioni di cui la sottostante è riferita al tratto in questione, e recita che è previsto l'intero ampliamento su un unico lato (ampliamento asimmetrico):

""la prima è rappresentata dal tratto iniziale, in cui il progetto si raccorda con un flesso costituito da due curve di raggio 10.250 metri all'intervento di adeguamento dello svincolo a raso di Firenze Peretola, **all'interno del quale l'ampliamento alla terza corsia del tratto compreso tra la progr. km 0+000 e la progr. km 0+621 è previsto in asimmetrico lato carreggiata Est per la presenza dall'aeroporto A. Vespucci confinante con la carreggiata ovest (direz. Pisa).** ""

Perciò a fronte di tale deduzione ci si aspetterebbe che i terreni per l'ampliamento delle carreggiate fosse recuperabili ad est. Invece nelle prescrizioni di Compatibilità Ambientale si dichiara che l'ampliamento avverrà solo a partire dal **km 0+621** sconfessando quindi il procedimento istruttorio di VIA stesso.

Perché avviene questo, di fatto minando la funzionalità ed utilità pubblica almeno per questa parte/segmento, visto che l'opera non avrebbe la funzionalità per la quale è stata progettata ovvero eliminare il collo di bottiglia all'entrata ed alla uscita di Firenze, quando esistevano/ esistono altri progetti che similamente avrebbero risolto il problema alla radice e dovesi fa finta di non vedere spostando l'attenzione su altro.

E' chiaro che la terza corsia su questi 621 metri, crea non pochi problemi all'Aeroporto di Peretola, ma allora ci sarebbe da domandarsi come mai la VIA positiva (**DCC/VIA/2003/0676/04-11-2003**) (allegato #3) che prevedere l'interramento del tratto finale della A/11 non è stata messa in atto, forse perché si voleva un nuovo aeroporto intercontinentale anche se i documenti regionali lo dichiaravano un City Airport ? Eppure questa sarebbe stata la soluzione più economica e vantaggiosa per tutti, almeno che l'obiettivo non fosse appunto il Nuovo Aeroporto, compreso gli aiuti di Stato (Sblocca Italia) (proibiti dalla UE come lettere dei Commissari), quindi di fatto spostando "l'Obiettivo" dal Parco Agricolo "Soggetto Ordinatore" all'Aeroporto.

Anche qui sull'A/11 avviene lo stesso, ed infatti se l'intervento di questi fondi pubblici è finalizzato anche alla "presunta" soppressione del collo di bottiglia come il procedimento intenderebbe, si fa invece esattamente il contrario pur di procedere con l'intervento visto i fondi coinvolti, se poi si rileverà inutile (sperpero di fondi pubblici)...oramai è cosa fatta e nessuno sarà poi responsabile.

Questo convincimento ci viene oltre che dalle prescrizioni Ministeriali (km. +0,621) anche dalle dichiarazioni del Ministro Galletti (allegato #4) che conferma le sole due corsie in uscita perché la terza colliderebbe con l'Aeroporto.

Se questo è il quadro rappresentativo e contrapposto con la finalità (evitare i colli di bottiglia) allora non sono stati monitorizzati gli effetti in uscita (carenza istruttoria di VIA, effetti cumulativi) del carico veicolare che quella zona dovrà sopportare, infatti a poche centinaia di

metri sono previsti il Nuovo Aeroporto con traffico raddoppiato (gli aeroporti sono le maggiori fonti attrattive di traffico) Nuovo Stadio Cittadella Viola, hotels, centri commerciali, il nuovo deposito logistico Esselunga con il solo traffico pesante già valutato con oltre 300 autoarticolati giornalieri, il Nuovo Mercafir con oltre 400 autoarticolati giornalieri che inevitabilmente dovranno avere accesso all'entrata in autostrada, il Nuovo Inceneritore che riceverà rifiuti da tutto il comprensorio interprovinciale (da Rufina /Firenze a Pistoia) il tutto oltre al traffico veicolare privato.

Questo ci porta a domandarci se i soldi pubblici avranno avuto la reale funzionalità visto che se il collo di bottiglia fosse risolto in entrata, sicuramente rimarrebbe rimasto in uscita.

Da qui la notifica di Incorretta Valutazione VIA come da prescrizioni UE 92/2011 visto che le sopracitate argomentazioni dimostrano una palese carenza di istruttoria e/o autorizzazioni anomale le cui prescrizioni non risolvono i reali incipit del procedimento e le cui carenti istruttorie ne aumentano invece le criticità.

Non da meno la NON OMOGENEA valutazione del Ministero dei Beni Culturali che correttamente si preoccupa, come da leggi vigenti, delle barriere antirumore e la loro nocività alla "preclusione" del paesaggio tipico fiorentino di cui al Dlgs 42/2004 e ss.mm.ii., mentre non ha espresso gli stessi pareri, prescrizioni e divieti sul procedimento del Nuovo Aeroporto visto le interferenze riscontrate anche dall'Unesco e dal TAR sulle "buffer zone" visto la stretta correlazione con Ville Medicee "World Heritage".

Nel contesto generale dobbiamo poi prendere atto che il Ministro Galletti ed altri esponenti politici sollecitano, anzi pressano la Commissione Tecnica di VIA- Aeroporto ad emettere parere "positivo con prescrizioni" potendo così attivare la relativa Conferenza dei Servizi, che a nostro modo di vedere, riconfermato peraltro della stessa Sentenza TAR Toscana 1310/2016 non può assolutamente sanare le censure sollevate nel procedimento di VAS essendo le valutazioni su due o tre piani differenti e difformi (VAS/VIA/CS).

Gianfranco Ciulli

Portavoce

Coordinamento Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia

Prot. n. 1385/EP
Firenze, 2 settembre 2016

Al Portavoce del Coordinamento dei Comitati
per la Salute della Piana di Prato e Pistoia
Dott. Gianfranco Ciulli

E p.c.:

Al Difensore Civico Regionale
Dott.ssa Lucia Franchini

All'AUSL di Area Vasta Centro
Dipartimento Prevenzione
Dott. Renzo Berti

Ai Presidenti ed ai Consigli Direttivi
dell'Ordine dei Medici Chirurghi e degli
Odontoiatri
Firenze – Dott. Antonio Panti
Pistoia – Dott. Egisto Bagnoni
Prato – Dott. Francesco Sarubbi

Al Sig. Procuratore Capo della Procura della
Repubblica di Firenze – Tribunale di Firenze
Dott. Giuseppe Creazzo

Al Sig. Procuratore Capo della Procura della
Repubblica di Prato – Tribunale di Prato
Dott. Giuseppe Nicolosi

Al Sig. Procuratore Capo della Procura della
Repubblica di Pistoia - Tribunale di Pistoia
Dott. Paolo Canessa

Trasmissione a mezzo Posta PEC

Oggetto: Richiesta atti Legge 241-90 e Smi, Stato di salute delle popolazioni Comunali e/o frazioni,
per ogni singola area distrettuale

In merito alla richiesta pervenutaci in data 5 luglio 2016 con oggetto la "Richiesta atti Legge 241-90
e Smi, Stato di salute delle popolazioni Comunali e/o frazioni, per ogni singola area distrettuale" si
comunica che:

1. La maggioranza dei dati epidemiologici richiesti, relativi ai residenti dei comuni di Montale,
Agliaia, Montemurlo, Calenzano, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Prato sono consultabili e
scaricabili dal Portale Web "La salute dei Comuni" recentemente realizzato da ARS e accessibile
al seguente link: <https://www.ars.toscana.it/it/relazione-comuni.html>.

Il Portale fornisce i principali indicatori epidemiologici di tutti i comuni della Toscana. E' suddiviso in
9 sezioni: demografia, socio-economico, mortalità, ospedalizzazione, malattie croniche, salute di

gruppi di popolazione (tra cui gli indicatori relativi a gravidanza e parto), assistenza specialistica ambulatoriale, assistenza farmaceutica ambulatoriale e pronto soccorso. Relativamente ai dati di mortalità per ogni comune è possibile consultare e scaricare i dati relativi ai tassi standardizzati per età dal 1990 al 2012 (ultimo anno disponibile ad oggi del flusso), per decenni di aggregazione, separatamente per maschi e femmine, con confronto con zona-distretto, asl e area vasta di competenza e con confronto regionale. Per l'ultimo decennio a disposizione (2003-2012) è consultabile anche il rapporto osservati/attesi, prendendo come riferimento la Regione Toscana. Per i dati di ospedalizzazione il calcolo degli indicatori (gli stessi della mortalità) è su un periodo quinquennale, dal 1996 al 2015.

I dati sul materno-infantile, ovvero malformazioni alla nascita, aborti spontanei, basso peso alla nascita e nascita pretermine, sono consultabili e scaricabili dalla sezione "Salute di gruppi di popolazione".

Sul Portale sono specificate le fonti dei dati e le metodologie applicate per il calcolo degli indicatori. ARS è comunque disponibile a fornire supporto per la consultazione.

2. Alcuni indicatori su specifiche patologie richieste, ovvero mortalità per linfomi di Hodgkin e linfomi non Hodgkin, sarcomi dei tessuti solidi e molli, tumori della laringe, tumori dell'ovaio e tumori della tiroide non sono scaricabili dal Portale Web. Questi dati verranno elaborati da ARS secondo i criteri e metodi utilizzati per gli indicatori presenti sul Portale (base comunale e periodo decennale). I tempi per la consegna sono stimabili entro la fine di settembre.

3. Relativamente ai dati di incidenza tumorale, si trasmette uno studio condotto dall'Istituto per lo studio e la prevenzione oncologica – ISPO, che utilizza i dati del Registro Tumori Toscano, ad oggi disponibile per le province di Prato e Firenze. Lo studio analizza i dati di incidenza tumorale nei comuni della Piana fiorentina nel periodo 2000-2008 e fa anche riferimento alle criticità metodologiche legate all'uso del codice di esenzione da ticket per patologia oncologica (codice 048) per la stima dell'incidenza tumorale.

4. I dati su ipertiroidismo e tiroidi autoimmuni non sono stimabili sulla base dei flussi sanitari correnti a disposizione di ARS.

5. Il calcolo degli indicatori su base sub-comunale (frazioni del comune di Prato), così come la georeferenziazione dei casi di patologia, sono attività che non possono essere gestite da ARS in maniera autonoma e routinaria. Gli archivi a disposizione di ARS, come la mortalità e i ricoveri ospedalieri, hanno infatti come unità geografica minima il comune di residenza. Per questioni legate alla legislazione in materia di privacy e trattamento dei dati sensibili, ARS non dispone né della frazione di residenza né dell'indirizzo di residenza dell'evento sanitario in studio. Pertanto la conduzione di studi sub-comunali richiede l'attivazione di progetti specifici, su mandato regionale, con idonea programmazione di tempi e risorse necessari.

Restiamo a disposizione per eventuali chiarimenti o richiesta di informazioni ai seguenti recapiti:

Fabio Voller, e-mail: fabio.voller@ars.toscana.it, tel. n. 055 4624376/cell. n. 348 0004883

Daniela Nuvolone, e-mail: daniela.nuvolone@ars.toscana.it, tel. n. 055 4624381.

Cordiali saluti.

Il Coordinatore
Osservatorio di epidemiologia
Dott. Fabio Voller

* Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.Lgs 82/2005 e ss. mm..

I tumori nei Comuni della Piana Fiorentina: incidenza nel periodo 2000-08, confronto con le provincie di Firenze Prato e con un'area, considerata ad elevato rischio ambientale, della Campania.

Introduzione

La pubblicazione su un settimanale locale di un articolo in cui si segnalava una elevata frequenza dei tumori nei comuni della Piana fiorentina (riferita ai comuni di Campi, Signa, Lastra a Signa e Calenzano) in confronto con quella dalla "terra dei fuochi"¹ ha creato allarme nei colleghi della Asl e negli amministratori locali.² I dati riportati nell'articolo si basano sull'uso del codice di esenzione da ticket per patologia oncologica (codice 048) e presentano numerosi limiti metodologici.³ In particolare la richiesta della esenzione è legata al beneficio economico che ne riceve il paziente ed è pertanto soggetta a variazioni nel tempo e tra le diverse aree del paese in relazione alle modifiche nelle normative nazionale e regionali in materia. Inoltre i dati presentati nell'articolo non tenevano conto della struttura per età delle popolazioni confrontate. Infatti, essendo la patologia oncologica più frequente nelle persone anziane, una diversa composizione per età delle popolazioni confrontate può influenzare in maniera rilevante i risultati ottenuti.

Abbiamo pertanto ritenuto opportuno effettuare una valutazione più accurata, e scientificamente validata, utilizzando i dati del Registro Tumori della Regione Toscana, attualmente disponibili fino al 2008, al fine di:

1. Confrontare la incidenza dei tumori maligni, osservata nei 5 comuni citati, cui per omogeneità di collocazione geografica è stato aggiunto Sesto. F.no, presi singolarmente e come area complessiva con quella osservata nelle altre aree delle Provincie di Firenze e Prato⁴. E' stato analizzato il periodo 2000-08, al fine di avere un tempo di osservazione capace di fornire dati sufficientemente stabili anche per aree abitate da popolazioni di numerosità non molto ampie ed utilizzare i dati più aggiornati disponibili.
2. Confrontare la incidenza osservata nella Piana Fiorentina con quella osservata nello stesso periodo temporale dal Registro Tumori della Asl Napoli 3. Tale Registro copre una area posta al nord di Napoli ed include 35 comuni, di cui 18 inseriti nell'area definita "terra dei fuochi". Le osservazioni dei colleghi campani che lavorano al Registro, non hanno evidenziato una sostanziale differenza di incidenza tra i comuni facenti parte dell'area "terra dei fuochi" e gli altri comuni inseriti nella rilevazione del registro. Per questo riteniamo che il confronto dei dati di incidenza della Piana Fiorentina con quelli della Asl Napoli 3 sia in grado di rispondere, in maniera scientificamente validata, ai quesiti ed agli allarmi posti dal citato articolo.

I registri tumori rilevano infatti, secondo criteri standardizzati e confrontabili a livello nazionale ed internazionale, le nuove diagnosi di tumore ("casi incidenti") che si manifestano in una specifica popolazione.

Le analisi ed i confronti sono stati effettuati utilizzando i tassi standardizzati per età (standard popolazione europea – Scandinavia 1960), una tecnica statistica che permette di confrontare popolazioni diverse eliminando la influenza di una eventuale differente composizione per classi di età. I tassi standardizzati sono affiancati dai limiti di confidenza al 95%, una misura della loro variabilità causale.

¹ "Inchiesta Tumori - La Piana Fiorentina? Ecco le patologie in aumento" e "Inchiesta Tumori – Campi, Signa, Lastra e Calenzano più casi che nella terra dei fuochi" (Bisenzio, venerdì 20 maggio 2016)

² "Tumori, Il Sindaco Biagioli chiede i dati all' Asl." (Bisenzio, venerdì 27 maggio 2016)

³ L. Mangone et al.: "Valutazione del flusso delle esenzioni ticket per neoplasia (codice 048) per stimare l'incidenza dei tumori" *Epidemiologia e Prevenzione* 2015; 39 (4): 226-233.

⁴ Aree coinvolte nella rilevazione del Registro Tumori Toscano, per le quali attualmente è disponibile la rilevazione della incidenza dei tumori.

Risultati

Le tabelle ed i grafici allegati riportano in dettaglio i risultati delle analisi effettuate. In sintesi questi evidenziano quanto segue.

1. Nei 9 anni in esame sono stati diagnosticati nei 6 comuni esaminati poco meno di 8.800 nuovi casi di tumore, quasi 1.000 casi per anno, di cui circa 360 a Sesto F.no, 260 a Campi Bisenzio, 130 a Lastra a Signa, 115 a Calenzano e 110 a Signa (tabella 1 e Figura 1), pari ad un tasso di incidenza grezzo di 7,2 casi per 1.000 abitanti.

2. Il tasso di incidenza, standardizzato per età, del totale dei tumori maligni osservato nella Piana Fiorentina è nei maschi leggermente superiore, e nelle femmine leggermente inferiore, a quello delle provincie di Firenze e Prato (esclusa la Piana Fiorentina), ma nessuna delle differenze è statisticamente significativa (tabella 2 e figure 2a e 2b). I tassi dei singoli comuni sono in alcuni casi superiori, in altri inferiori a quelli delle altre aree delle due provincie, ma in nessun caso si hanno differenze statisticamente significative.

3. L'analisi dei tassi di incidenza standardizzati per età delle 24 sedi tumorali più rilevanti (di cui 2 esclusivamente maschili, prostata e testicolo, e 4 femminili, mammella, utero collo e corpo, ovaio), in confronto gli analoghi tassi delle restanti aree delle provincie di Firenze e Prato, per l'**insieme dei comuni della Piana** (figura 3 e tabella 3) ha mostrato solo un eccesso significativo: tumore della tiroide nelle femmine (19.3, vs. 14.7, casi/100.000 abitanti; + 31%).

4. Il confronto, analogo a quello del punto precedente, per i singoli comuni (figure 5-8; tabelle 5-9) ha evidenziato tre eccessi significativi nei maschi e nessuno nelle femmine:

- **Comune di Calenzano:** eccesso significativo del tumore dello stomaco nei maschi (41.6, vs. 28.2, casi/100.000 abitanti; + 48%);
- **Comune di Campi Bisenzio:** eccesso significativo del tumore del polmone nei maschi (90.2, vs. 71.7, casi/100.000 abitanti; + 26%);
- **Comune di Sesto F.no:** eccesso significativo del tumore di cavità orale e faringe nei maschi (16.7, vs. 10.7, casi/100.000 abitanti; + 56%).

5. Il confronto con gli analoghi tassi di incidenza della Asl Napoli 3, la cui motivazione è originata dai contenuti dei citati articoli del settimanale locale e spiegata al punto 3 della *Introduzione*, evidenzia quanto segue:

- Totale tumori maligni: nei maschi i tassi di incidenza della Asl Na3 sono superiori sia a quelli dell'insieme dei comuni della Piana che a quelli delle altre aree delle provincie di Firenze e Prato (questa ultima ai limiti della significatività statistica); nelle femmine viceversa i tassi di incidenza della Asl Na3 sono significativamente inferiori sia ai valori della Piana che a quelli delle altre aree delle provincie di Firenze e Prato (tabella 2 e Figura 2).

- Nei maschi l'eccesso è largamente spiegato da 3 sedi tumorali (vescica, polmone e fegato). E' comunque da segnalare che alcune sedi (in particolare: melanoma, prostata, colon-retto e stomaco) presentano valori significativamente inferiori a quelli delle aree toscane.

- Nelle femmine il difetto è largamente spiegato da 3 sedi tumorali (mammella, colon-retto e melanoma). E' comunque da segnalare che anche nelle femmine si conferma l'eccesso significativo dei tumori del fegato.

SINTESI

In sintesi l'analisi dei dati di incidenza rilevati dai Registri Tumori secondo metodi validati e confrontabili a livello nazionale ed internazionale, e confrontati dopo il doveroso aggiustamento per età, non confermano l'allarme derivato dalla analisi grezza dei dati di frequenza dei tumori definita in base al codice di esenzione per patologia neoplastica. La differenza trovata nelle femmine, che riguarda in maniera analoga la incidenza dei comuni della Piana e delle altre aree di Firenze-Prato, è legata ad una minor diagnosi nell'area partenopea di tumori influenzati dalla presenza di screening e/o diagnosi precoce, ed il cui rischio varia in particolare in funzione di abitudini di vita (quali, ad esempio, alimentazione e comportamenti riproduttivi) mentre è scarsamente documentato il rapporto con fattori di inquinamento ambientale.

Anche il confronto a livello locale, fa emergere una incidenza dei tumori simile tra i comuni della Piana, singoli e come area complessiva, e le altre aree di Firenze-Prato (area interessata alla rilevazione del Registro Tumori Toscano). A questo andamento generale fanno eccezione alcuni eccessi, che, in particolare nei maschi, meritano approfondimenti più dettagliati anche per il possibile ruolo di pregresse esposizioni professionali (es. tumore del polmone).

Infine va osservato che il Registro Tumori sta cercando di recuperare il ritardo (tra breve sarà disponibile il biennio 2009-10 per l'area Firenze-Prato e la estensione della rilevazione alla intera Area Vasta Centro) causato dalla necessità di un adeguamento delle procedure alla normativa nazionale sulla tutela dei dati personali. Anche se non sembra siano intervenuti in questi anni cambiamenti ambientali tali da modificare in senso peggiorativo il contesto di esposizione ed i conseguenti effetti sulla salute della popolazione residente, è possibile avere analisi più aggiornate con stime dei casi incidenti di tumore a partire dai dati di ricovero ospedaliero.

Tabella 1. Comuni della Piana Fiorentina e Province Firenze e Prato (area restante) (dati cumulativi periodo 2000-08): numero assoluti casi incidenti per il totale dei tumori maligni e numero casi incidenti per 1.000 abitanti.

Area	N° casi	Casi per 1.000 ab.
Calenzano	1,042	7.53
Campi Bisenzio	2,303	6.60
Lastra a Signa	1,152	7.03
Sesto Fiorentino	3,250	7.76
Signa	999	6.81
Piana-FI	8,746	7.19
FI-PO (escl Piana)	73,676	8.01

Figura 1. Comuni della Piana Fiorentina, Province Firenze e Prato (area restante): numero casi incidenti per il totale dei tumori maligni per 1.000 abitanti (periodo 2000-08)

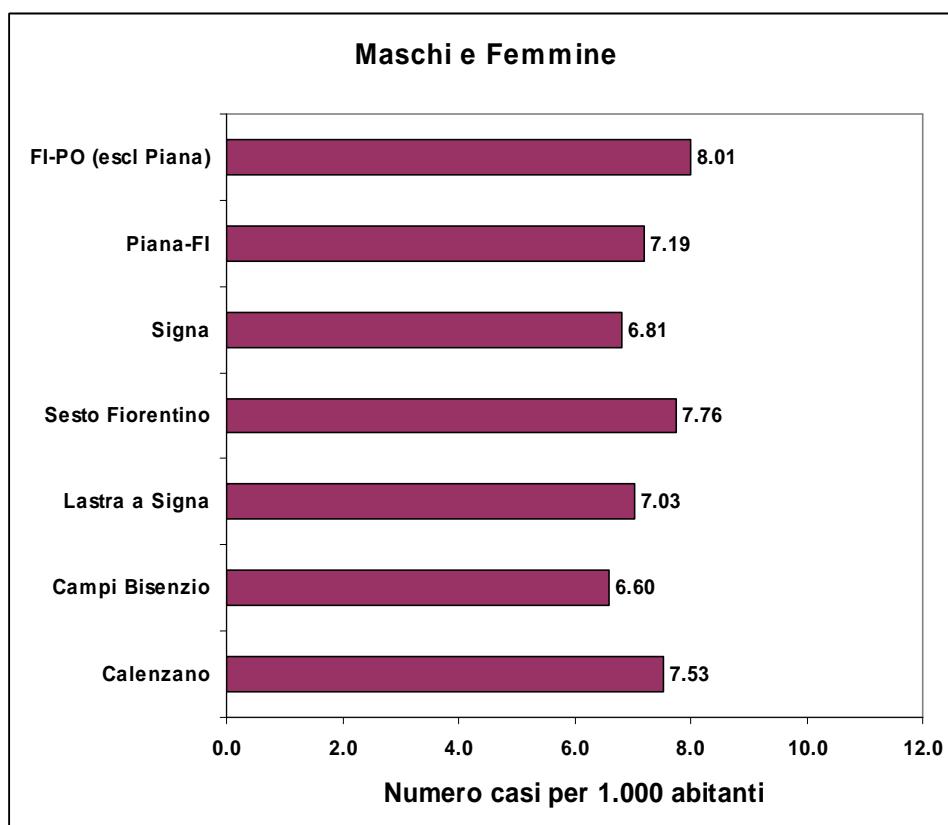


Tabella 2. Comuni della Piana Fiorentina, Province Firenze e Prato (area restante), Asl Napoli 3: Tassi di incidenza per 100.000 abitanti per il totale dei tumori maligni, standardizzati per età e suddivisi per genere (periodo 2000-08).

Area	Maschi			Femmine		
	Tasso std	95% LC Inf	95% LC Sup	Tasso std	95% LC Inf	95% LC Sup
Calenzano	503.7	459.7	551.4	342.5	306.5	382.1
Campi Bisenzio	471.3	442.5	501.6	364.6	340.0	390.8
Lastra a Signa	488.2	447.4	532.1	356.5	321.0	395.3
Sesto Fiorentino	456.8	432.4	482.4	369.5	347.3	392.8
Signa	486.3	442.0	534.3	360.9	323.2	402.2
Piana-FI (totale)	473.8	458.9	489.2	361.7	348.7	375.2
FI-PO (escl Piana)	464.8	459.5	470.2	370.2	365.5	375.1
<i>ASL Napoli 3 (*)</i>	<i>486.9</i>	<i>478.0</i>	<i>495.8</i>	<i>319.6</i>	<i>313.0</i>	<i>326.2</i>

(*) Fonte: fonte ITACAN. Anni 2000-08. Tassi standardizzati pop. Europea.

Figura 2a: dati tabella 2, maschi

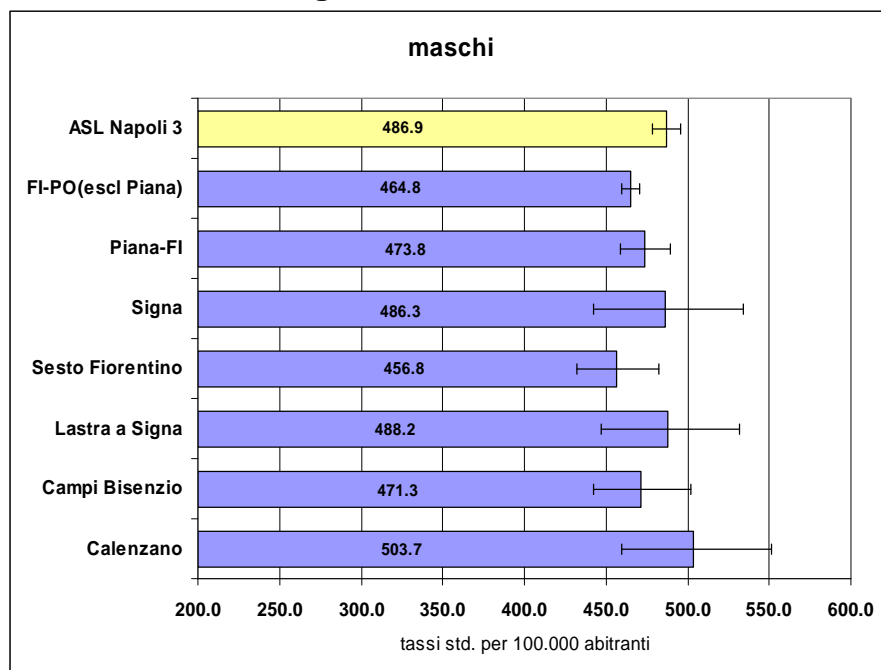


Figura 2b: dati tabella 2, femmine

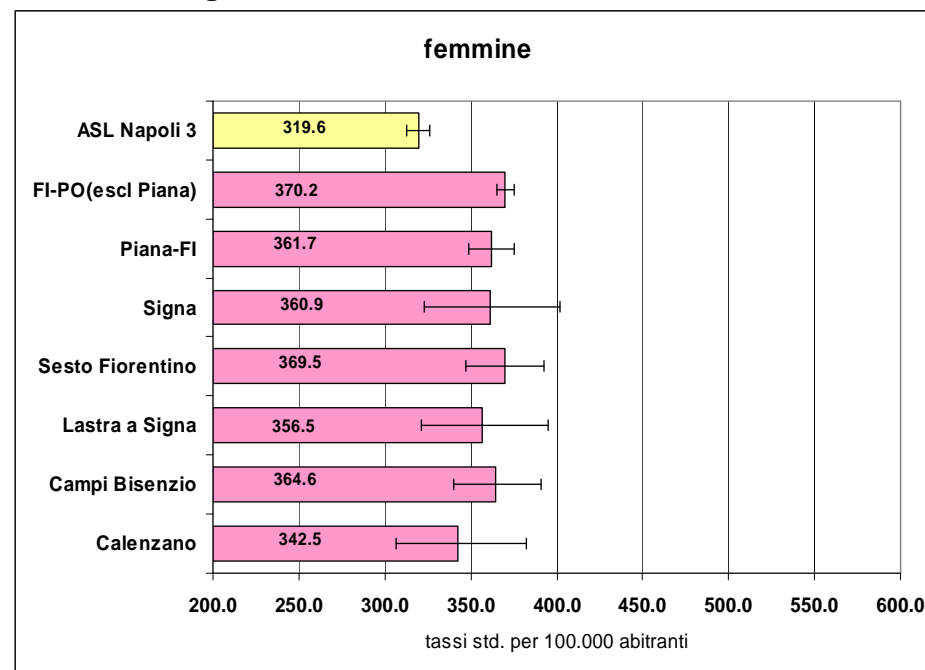


Figura 3 Comuni della Piana Fiorentina, Province Firenze e Prato (area restante), Asl Napoli 3: Tassi di incidenza per 100.000 abitanti per le principali sedi tumorali, standardizzati per età, e limiti confidenza al 95%, per genere (periodo 2000-08).

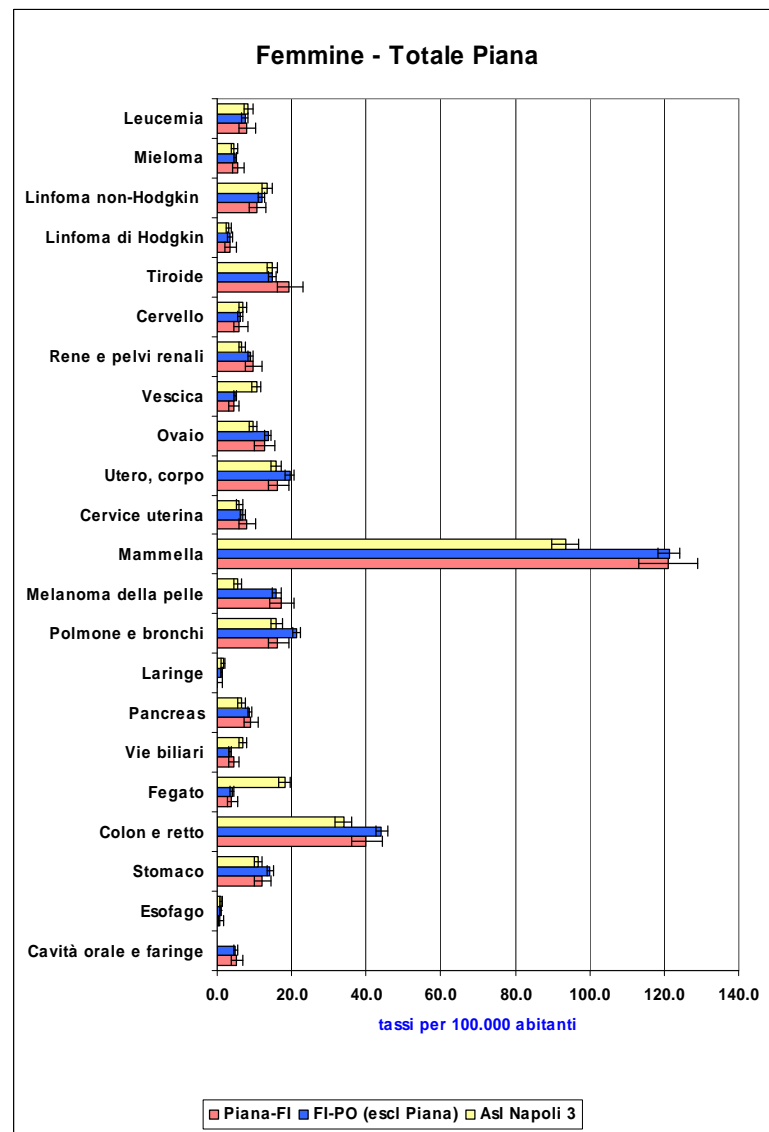
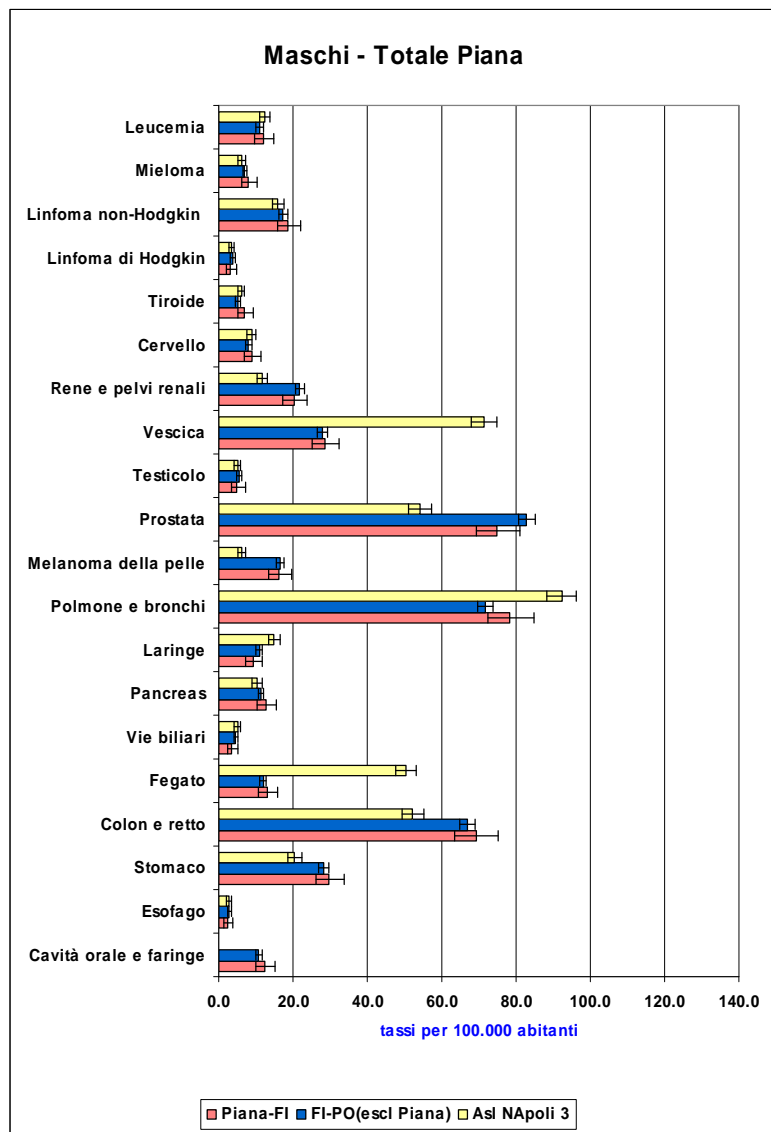


Figura 4. Comune di Calenzano, Comuni della Piana Fiorentina, Province Firenze e Prato (area restante): Tassi di incidenza per 100.000 abitanti per le principali sedi tumorali, standardizzati per età, e limiti confidenza al 95%, per genere (periodo 2000-08).

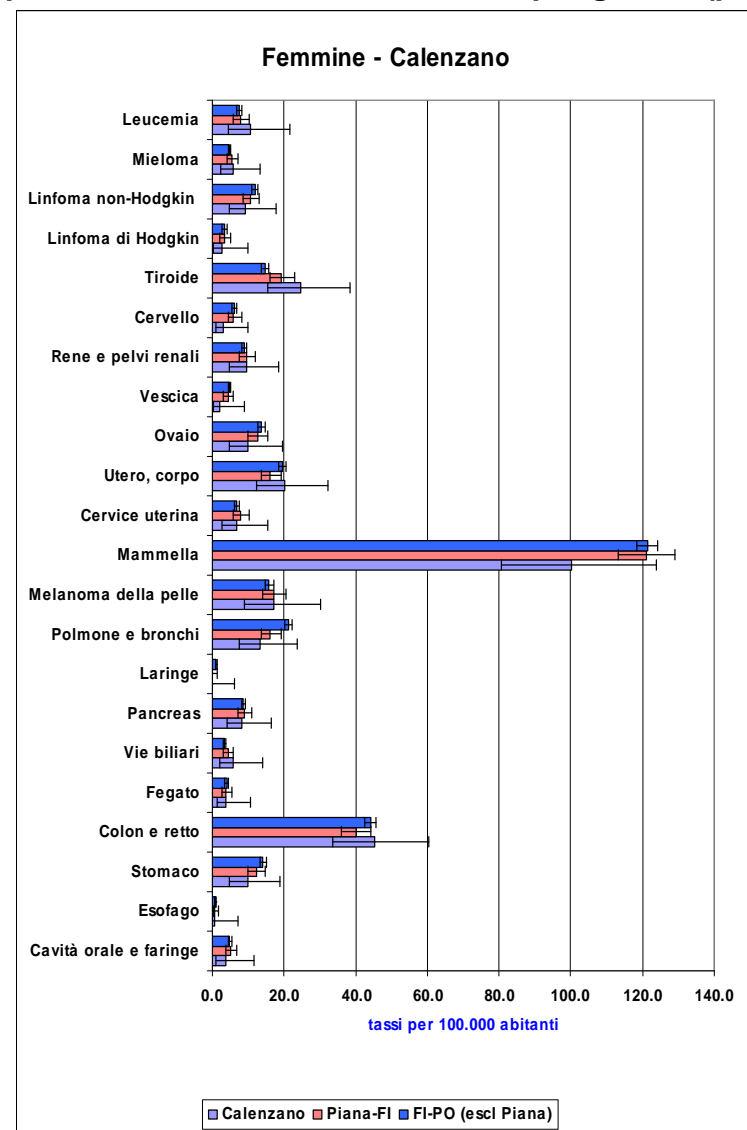
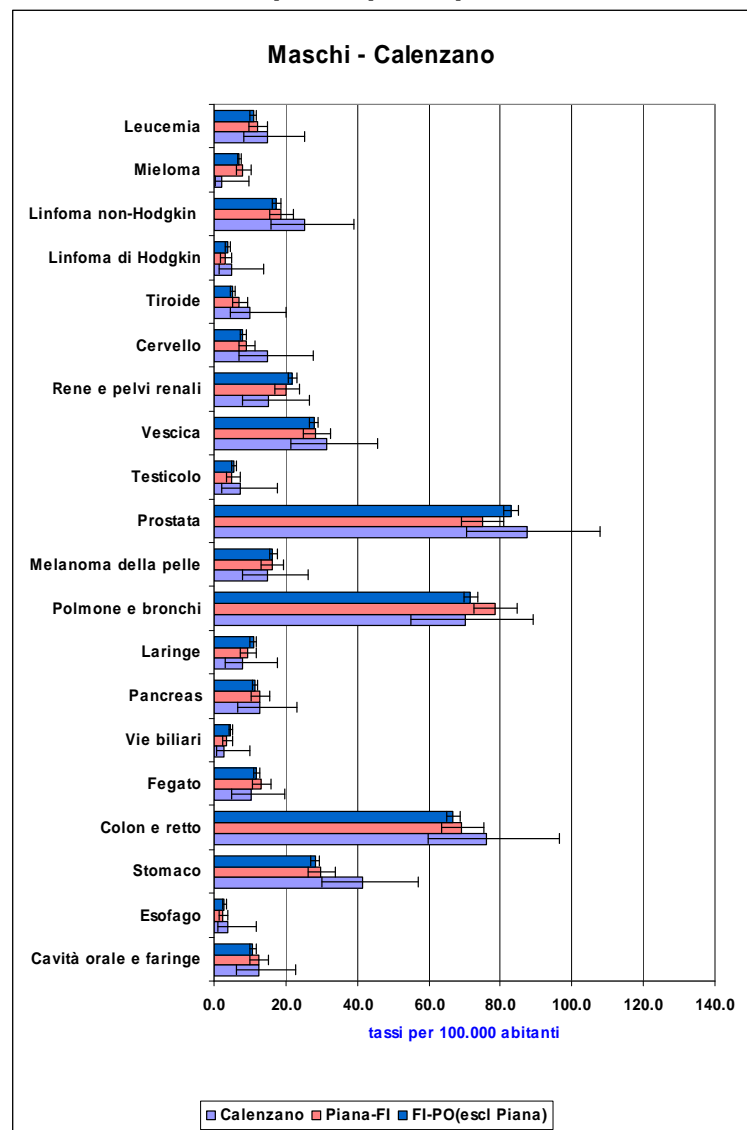


Figura 5. Comune di Campi Bisenzio, Comuni della Piana Fiorentina, Province Firenze e Prato (area restante): Tassi di incidenza per 100.000 abitanti per le principali sedi tumorali, standardizzati per età, e limiti confidenza al 95%, per genere (periodo 2000-08).

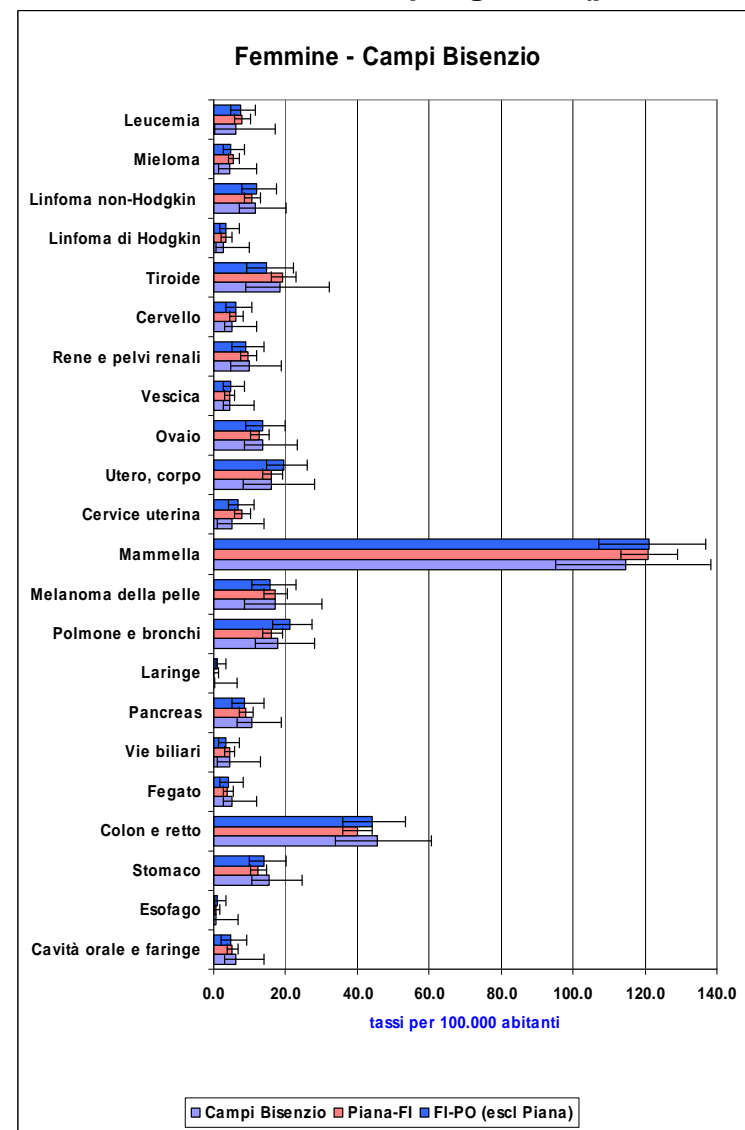
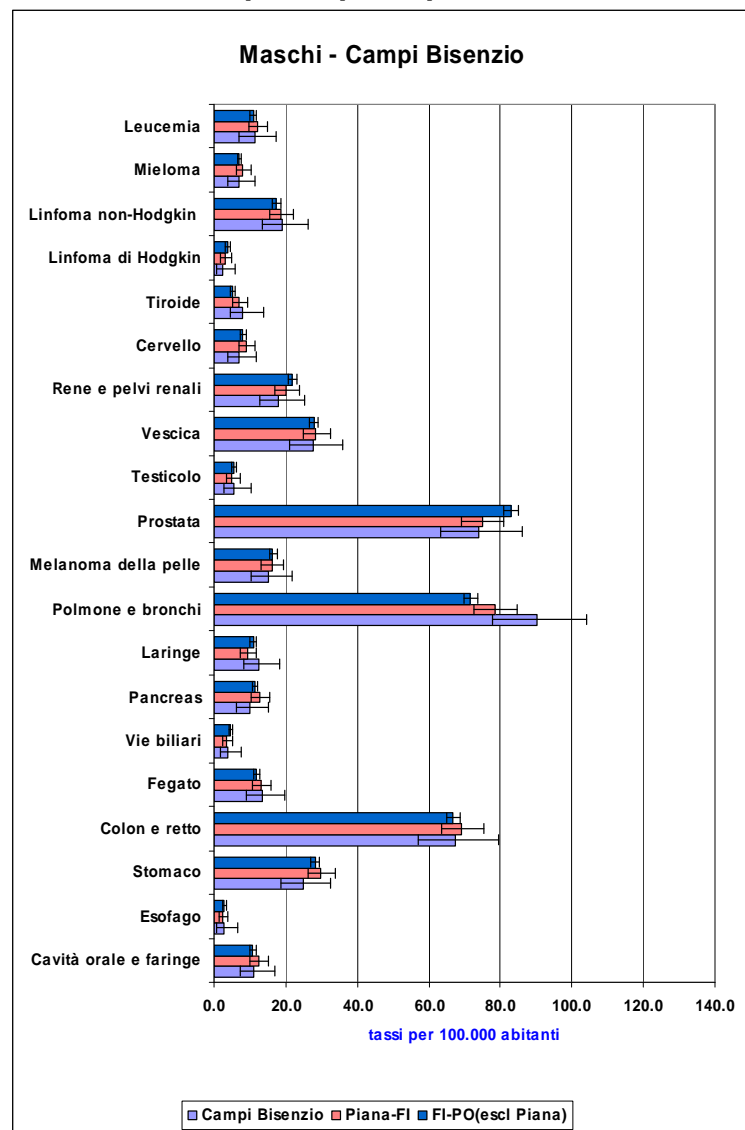


Figura 6. Comune di Lastra a Signa, Comuni della Piana Fiorentina, Province Firenze e Prato (area restante): Tassi di incidenza per 100.000 abitanti per le principali sedi tumorali, standardizzati per età, e limiti confidenza al 95%, per genere (periodo 2000-08).

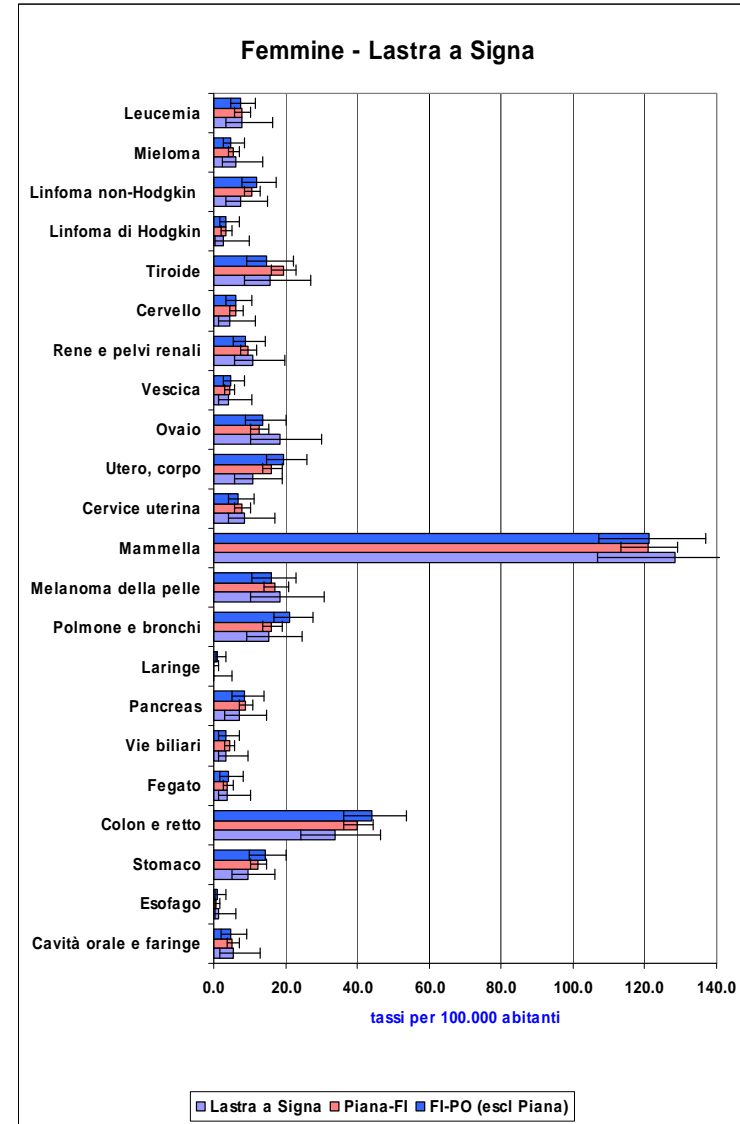
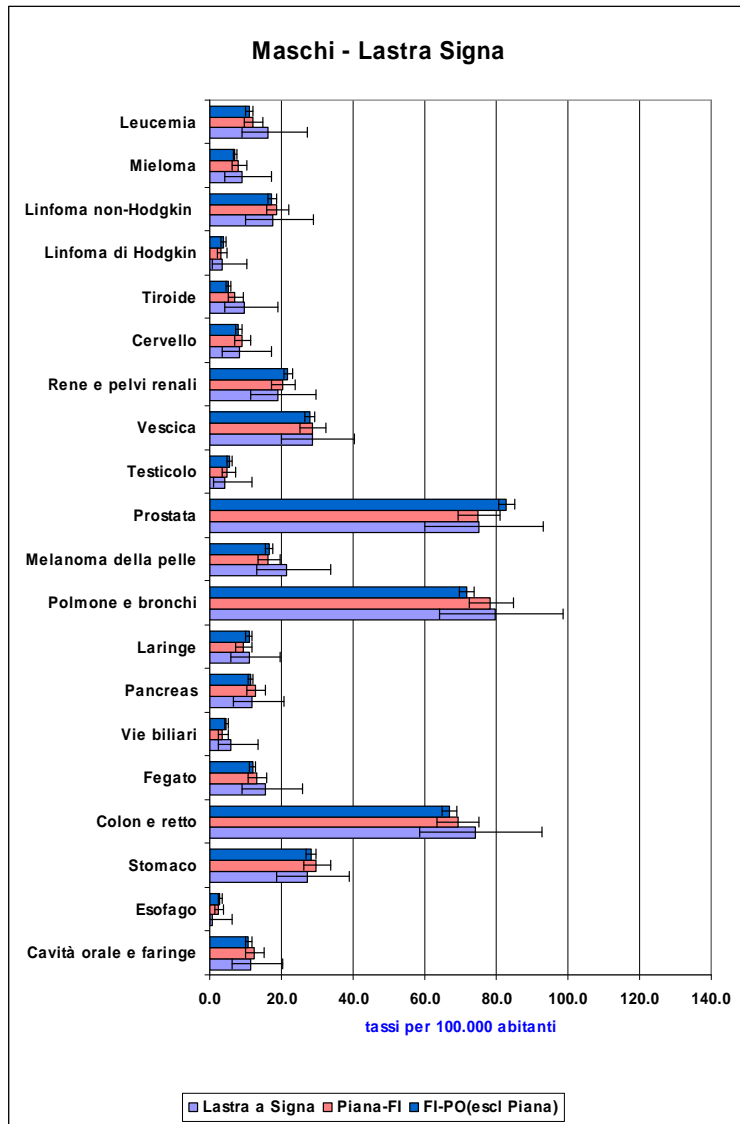


Figura 7. Comune di Sesto F.no, Comuni della Piana Fiorentina, Province Firenze e Prato (area restante): Tassi di incidenza per 100.000 abitanti per le principali sedi tumorali, standardizzati per età, e limiti confidenza al 95%, per genere (periodo 2000-08).

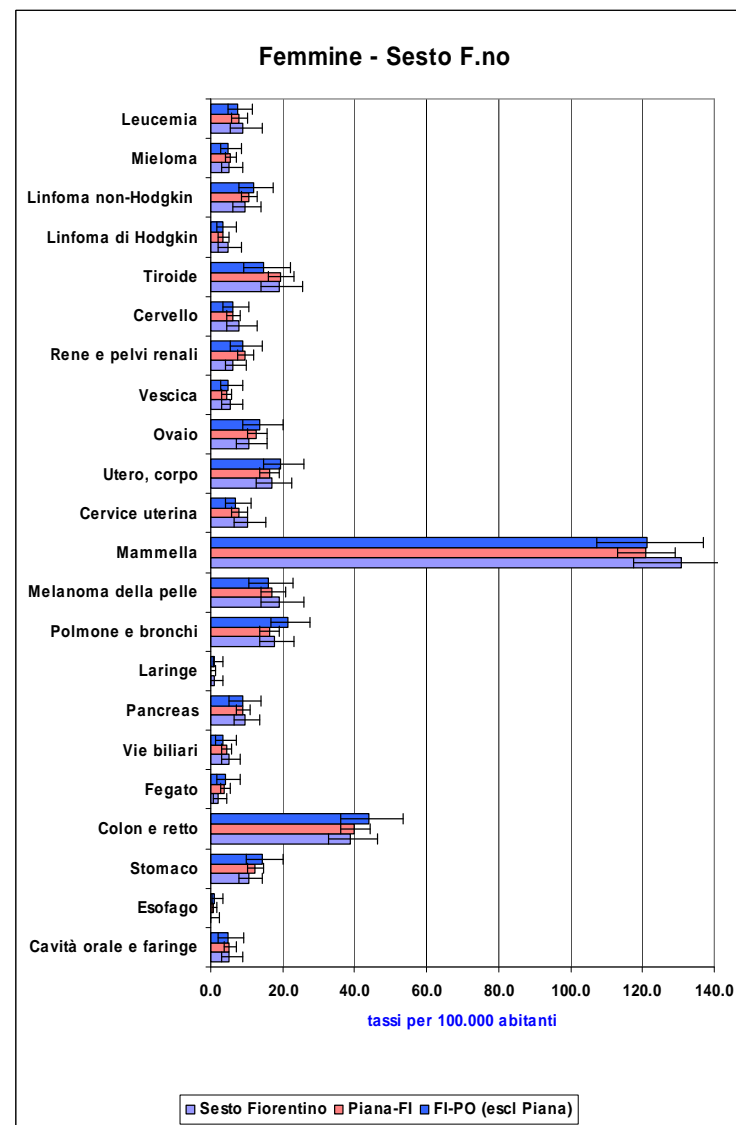
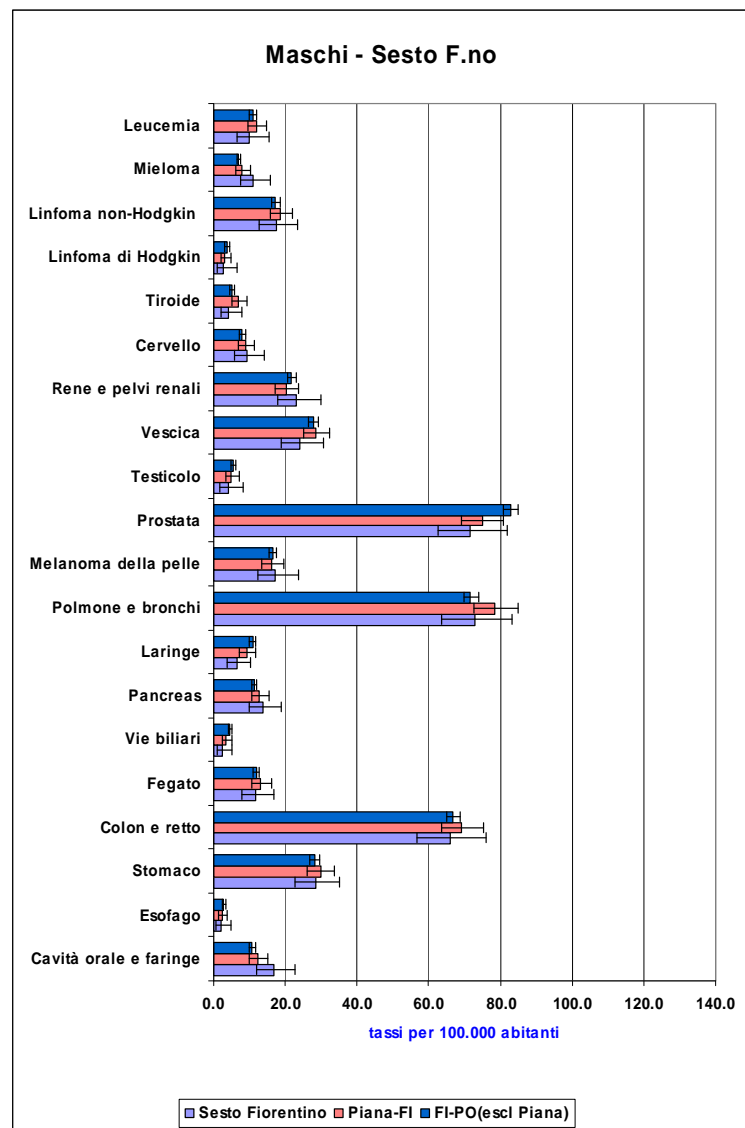


Figura 6. Comune di Signa, Comuni della Piana Fiorentina, Province Firenze e Prato (area restante): Tassi di incidenza per 100.000 abitanti per le principali sedi tumorali, standardizzati per età, e limiti confidenza al 95%, per genere (periodo 2000-08).

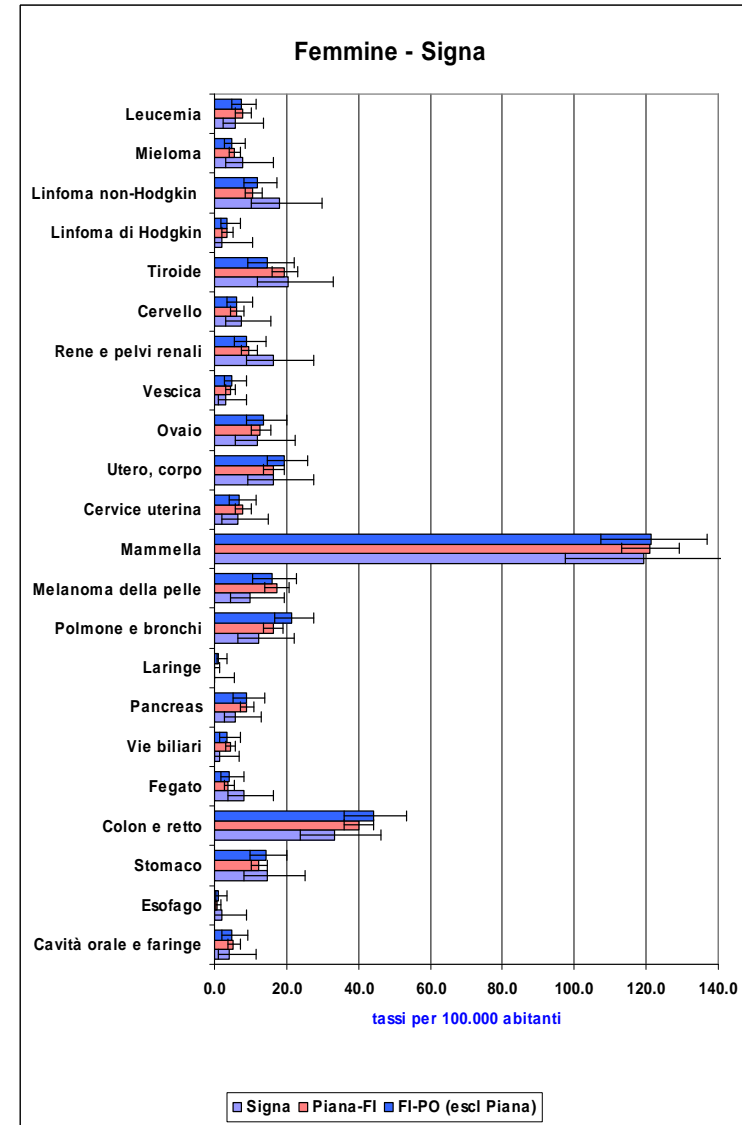
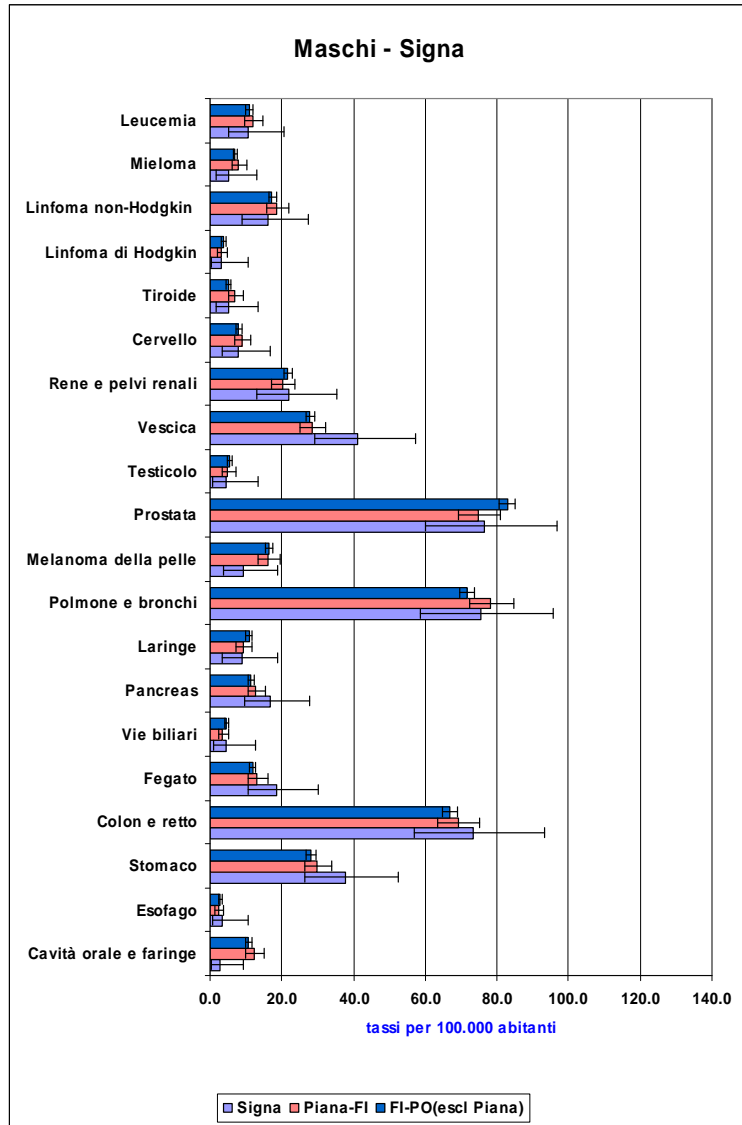


Tabella 3. Comuni della Piana Fiorentina (dati cumulativi periodo 2000-08): numero assoluti casi incidenti per le principali sedi tumorali

	MASCHI						FEMMINE					
	Calenzano	Campi Bisenzio	Lastra a Signa	Sesto Fiorentino	Signa	Piana, totale	Calenzano	Campi Bisenzio	Lastra a Signa	Sesto Fiorentino	Signa	Piana, totale
Cavità orale e faringe	12	23	14	44	3	96	4	17	6	19	4	50
Esofago	4	5	1	7	3	20	1	2	3	1	2	9
Stomaco	45	56	35	97	38	271	12	49	16	58	19	154
Colon e retto	78	152	85	210	72	597	59	129	49	168	46	451
Fegato	11	29	17	35	18	110	6	14	6	10	10	46
Vie biliari	3	8	7	8	4	30	7	15	7	23	2	54
Pancreas	13	22	15	46	17	113	12	28	10	45	10	105
Laringe	7	27	13	19	7	73	0	1	0	2	0	3
Polmone e bronchi	75	199	96	239	73	682	16	51	21	68	14	170
Melanoma della pelle	14	31	20	47	8	120	14	34	16	50	9	123
Mammella	3	1	2	7	0	13	96	263	140	392	117	1,008
Cervice uterina							7	11	10	29	6	63
Utero, corpo							21	38	16	57	17	149
Ovaio							11	29	18	33	10	101
Prostata	95	173	92	240	76	676						
Testicolo	5	10	4	8	3	30						
Vescica	32	61	37	81	39	250	3	12	6	24	5	50
Rene e pelvi renali	14	38	21	71	19	163	11	24	13	26	17	91
Cervello	12	14	8	25	8	67	5	13	5	21	8	52
Tiroide	9	15	9	11	5	49	22	36	14	47	18	137
Linfoma di Hodgkin	4	5	3	6	2	20	3	6	2	11	1	23
Linfoma non-Hodgkin	24	40	18	51	15	148	13	31	10	34	17	105
Mieloma	2	15	10	35	5	67	8	14	8	17	8	55
Leucemia	16	23	18	29	10	96	10	19	9	30	7	75
Altre Sedi tumorali	35	86	41	126	39	327	34	74	44	113	38	303
Tutte le sedi escluso epitelomi cute	513	1,033	566	1,442	464	4,018	375	910	429	1,278	385	3,377
Epitelomi della cute	96	202	92	302	93	785	58	158	65	228	57	566

Tabella 4. Comuni della Piana Fiorentina, Province Firenze e Prato (area restante): Tassi di incidenza per 100.000 abitanti per le principali sedi tumorali, standardizzati per età, e limiti confidenza al 95%, per genere (periodo 2000-08).⁵

MASCHI	Piana-FI			FI-PO(escl Piana)		
	Tasso std.	95%LC inf	95%LC sup	Tasso std.	95%LC inf	95%LC sup
Cavità orale e faringe	12.3	9.9	15.2	10.7	9.9	11.6
Esofago	2.5	1.5	3.9	2.9	2.5	3.3
Stomaco	29.8	26.3	33.8	28.2	26.9	29.5
Colon e retto	69.2	63.6	75.3	66.8	64.9	68.9
Fegato	13.1	10.7	16.0	11.9	11.1	12.8
Vie biliari	3.5	2.3	5.2	4.5	4.0	5.1
Pancreas	12.8	10.5	15.5	11.4	10.6	12.2
Laringe	9.2	7.1	11.6	10.9	10.1	11.8
Polmone e bronchi	78.4	72.5	84.8	71.7	69.7	73.8
Melanoma della pelle	16.2	13.3	19.5	16.4	15.4	17.6
Prostata	74.9	69.3	81.0	82.9	80.8	85.1
Testicolo	4.9	3.3	7.1	5.4	4.7	6.1
Vescica	28.5	25.0	32.4	27.9	26.6	29.2
Rene e pelvi renali	20.2	17.1	23.7	21.7	20.6	23.0
Cervello	8.9	6.8	11.4	8.0	7.3	8.9
Tiroide	7.0	5.1	9.3	5.1	4.5	5.8
Linfoma di Hodgkin	3.1	1.9	4.8	3.8	3.2	4.4
Linfoma non-Hodgkin	18.7	15.7	22.1	17.3	16.3	18.5
Mieloma	7.9	6.1	10.2	7.0	6.4	7.7
Leucemia	12.0	9.6	14.9	11.0	10.1	11.9

Femmine	Piana-FI			FI-PO (escl Piana)		
	Tasso std.	95%LC inf	95%LC sup	Tasso std.	95%LC inf	95%LC sup
Cavità orale e faringe	5.2	3.7	7.0	4.8	4.3	5.4
Esofago	0.7	0.3	1.6	0.9	0.7	1.1
Stomaco	12.2	10.1	14.6	14.2	13.4	15.0
Colon e retto	40.0	36.1	44.3	44.1	42.6	45.7
Fegato	3.9	2.8	5.4	4.1	3.6	4.5
Vie biliari	4.3	3.1	5.9	3.5	3.1	3.9
Pancreas	8.9	7.1	11.0	8.7	8.1	9.4
Laringe	0.4	0.1	1.3	1.1	0.9	1.5
Polmone e bronchi	16.2	13.7	19.1	21.3	20.2	22.4
Melanoma della pelle	17.2	14.1	20.7	15.9	14.9	17.1
Mammella	121.0	113.2	129.1	121.3	118.5	124.2
Cervice uterina	7.8	5.9	10.2	6.8	6.2	7.6
Utero, corpo	16.2	13.6	19.2	19.5	18.4	20.6
Ovaio	12.6	10.1	15.5	13.6	12.7	14.6
Vescica	4.3	3.1	5.9	4.8	4.3	5.3
Rene e pelvi renali	9.5	7.6	11.9	8.9	8.2	9.7
Cervello	6.0	4.3	8.2	6.1	5.5	6.8
Tiroide	19.3	16.1	23.0	14.7	13.6	15.8
Linfoma di Hodgkin	3.3	2.0	5.1	3.5	2.9	4.2
Linfoma non-Hodgkin	10.6	8.6	13.1	11.9	11.1	12.8
Mieloma	5.4	4.0	7.2	4.8	4.3	5.3
Leucemia	7.8	5.9	10.2	7.4	6.7	8.2

⁵ In questa e nelle successive tabelle sono evidenziati in grigio i tumori che presentano eccessi significativi rispetto alle province di Firenze e Prato (esclusi i comuni della Piana)

Tabella 5. Comune di Calenzano: Tassi di incidenza per 100.000 abitanti per le principali sedi tumorali, standardizzati per età, e limiti confidenza al 95%, per genere (periodo 2000-08).

MASCHI	Calenzano		
	Tasso std.	95%LC inf	95%LC sup
Cavità orale e faringe	12.4	6.3	22.9
Esofago	3.8	1.0	11.6
Stomaco	41.6	30.1	57.1
Colon e retto	76.2	59.9	96.3
Fegato	10.2	5.0	19.7
Vie biliari	2.7	0.6	10.0
Pancreas	12.7	6.7	23.1
Laringe	8.0	3.2	17.5
Polmone e bronchi	70.1	54.9	89.1
Melanoma della pelle	14.8	7.9	26.3
Prostata	87.3	70.4	107.9
Testicolo	7.2	2.2	17.6
Vescica	31.4	21.3	45.5
Rene e pelvi renali	15.1	8.1	26.5
Cervello	14.7	6.9	27.6
Tiroide	9.9	4.5	19.9
Linfoma di Hodgkin	5.0	1.3	13.9
Linfoma non-Hodgkin	25.4	15.9	39.2
Mieloma	2.2	0.2	9.7
Leucemia	14.7	8.4	25.3

Femmine	Calenzano		
	Tasso std.	95%LC inf	95%LC sup
Cavità orale e faringe	3.9	1.0	11.7
Esofago	0.8	0.0	7.1
Stomaco	9.8	4.8	19.0
Colon e retto	45.2	33.7	60.3
Fegato	3.8	1.3	10.6
Vie biliari	5.7	2.0	14.0
Pancreas	8.4	4.2	16.6
Laringe	0.0	0.0	6.1
Polmone e bronchi	13.4	7.4	23.6
Melanoma della pelle	17.2	8.8	30.3
Mammella	100.3	80.6	123.9
Cervice uterina	6.9	2.7	15.6
Utero, corpo	20.2	12.3	32.2
Ovaio	10.0	4.9	19.4
Vescica	2.1	0.4	8.9
Rene e pelvi renali	9.6	4.7	18.7
Cervello	3.1	0.9	10.0
Tiroide	24.8	15.3	38.5
Linfoma di Hodgkin	2.7	0.5	9.9
Linfoma non-Hodgkin	9.1	4.7	17.7
Mieloma	5.7	2.4	13.3
Leucemia	10.6	4.5	21.5

Tabella 6. Comune di Campi Bisenzio: Tassi di incidenza per 100.000 abitanti per le principali sedi tumorali, standardizzati per età, e limiti confidenza al 95%, per genere (periodo 2000-08).

MASCHI	Campi Bisenzio		
	Tasso std.	95%LC inf	95%LC sup
Cavità orale e faringe	11.2	7.1	17.1
Esofago	2.6	0.8	6.4
Stomaco	24.8	18.6	32.5
Colon e retto	67.5	57.1	79.6
Fegato	13.4	9.0	19.6
Vie biliari	3.7	1.6	7.7
Pancreas	9.9	6.2	15.3
Laringe	12.5	8.2	18.4
Polmone e bronchi	90.2	77.9	104.1
Melanoma della pelle	15.2	10.3	21.9
Prostata	74.0	63.3	86.2
Testicolo	5.5	2.6	10.4
Vescica	27.7	21.1	35.9
Rene e pelvi renali	18.1	12.7	25.1
Cervello	7.0	3.8	11.9
Tiroide	8.1	4.5	13.7
Linfoma di Hodgkin	2.5	0.8	6.0
Linfoma non-Hodgkin	19.1	13.6	26.2
Mieloma	6.8	3.8	11.4
Leucemia	11.3	7.0	17.4

Femmine	Campi Bisenzio		
	Tasso std.	95%LC inf	95%LC sup
Cavità orale e faringe	6.1	3.4	10.4
Esofago	0.6	0.1	3.2
Stomaco	15.5	11.2	21.4
Colon e retto	45.5	37.5	54.9
Fegato	5.1	2.8	9.1
Vie biliari	4.6	2.5	8.4
Pancreas	10.6	6.9	15.8
Laringe	0.4	0.0	2.8
Polmone e bronchi	17.7	13.0	23.9
Melanoma della pelle	17.0	11.7	24.0
Mammella	114.7	100.7	130.2
Cervice uterina	5.3	2.6	9.9
Utero, corpo	16.0	11.2	22.4
Ovaio	13.8	9.1	20.2
Vescica	4.4	2.2	8.3
Rene e pelvi renali	9.8	6.2	15.1
Cervello	5.2	2.6	9.6
Tiroide	18.4	12.8	25.8
Linfoma di Hodgkin	2.8	1.0	6.5
Linfoma non-Hodgkin	11.7	7.8	17.2
Mieloma	4.5	2.3	8.2
Leucemia	6.3	3.6	10.5

Tabella 7. Comune di Lastra a Signa: Tassi di incidenza per 100.000 abitanti per le principali sedi tumorali, standardizzati per età, e limiti confidenza al 95%, per genere (periodo 2000-08).

MASCHI	Lastra a Signa		
	Tasso std.	95%LC inf	95%LC sup
Cavità orale e faringe	11.5	6.2	20.4
Esofago	0.8	0.0	6.3
Stomaco	27.2	18.7	39.0
Colon e retto	74.0	58.6	92.7
Fegato	15.5	8.9	25.7
Vie biliari	6.0	2.3	13.5
Pancreas	11.8	6.5	20.6
Laringe	10.9	5.7	19.7
Polmone e bronchi	79.8	64.3	98.6
Melanoma della pelle	21.5	13.0	33.8
Prostata	75.0	60.1	93.0
Testicolo	4.3	1.1	11.8
Vescica	28.6	19.9	40.5
Rene e pelvi renali	18.8	11.4	29.7
Cervello	8.3	3.4	17.3
Tiroide	9.6	4.3	18.9
Linfoma di Hodgkin	3.3	0.7	10.4
Linfoma non-Hodgkin	17.6	10.1	28.9
Mieloma	8.9	4.2	17.4
Leucemia	16.2	9.1	27.2

Femmine	Lastra a Signa		
	Tasso std.	95%LC inf	95%LC sup
Cavità orale e faringe	5.3	1.8	12.9
Esofago	1.2	0.2	6.3
Stomaco	9.6	5.2	17.2
Colon e retto	33.7	24.1	46.5
Fegato	3.9	1.3	10.2
Vie biliari	3.5	1.2	9.5
Pancreas	7.1	3.1	14.7
Laringe	0.0	0.0	5.0
Polmone e bronchi	15.2	9.3	24.5
Melanoma della pelle	18.4	10.2	30.7
Mammella	128.3	106.8	153.2
Cervice uterina	8.7	4.1	17.0
Utero, corpo	10.9	5.9	19.2
Ovaio	18.3	10.4	30.1
Vescica	4.1	1.4	10.5
Rene e pelvi renali	11.0	5.8	19.8
Cervello	4.5	1.3	11.7
Tiroide	15.8	8.5	27.0
Linfoma di Hodgkin	2.7	0.3	10.0
Linfoma non-Hodgkin	7.4	3.4	14.9
Mieloma	6.2	2.5	13.6
Leucemia	8.0	3.5	16.3

Tabella 8. Comune di Sesto Fiorentino: Tassi di incidenza per 100.000 abitanti per le principali sedi tumorali, standardizzati per età, e limiti confidenza al 95%, per genere (periodo 2000-08).

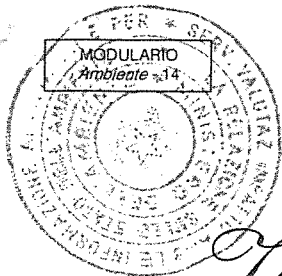
MASCHI	Sesto Fiorentino		
	Tasso std.	95%LC inf	95%LC sup
Cavità orale e faringe	16.7	12.0	22.8
Esofago	2.0	0.8	4.8
Stomaco	28.4	22.8	35.2
Colon e retto	65.9	56.9	76.1
Fegato	11.6	7.9	16.7
Vie biliari	2.4	1.0	5.3
Pancreas	13.7	9.9	18.8
Laringe	6.4	3.8	10.4
Polmone e bronchi	72.8	63.5	83.2
Melanoma della pelle	17.3	12.5	23.6
Prostata	71.5	62.5	81.7
Testicolo	4.1	1.7	8.3
Vescica	24.1	19.0	30.5
Rene e pelvi renali	23.2	18.0	29.8
Cervello	9.2	5.8	14.1
Tiroide	4.1	2.0	7.8
Linfoma di Hodgkin	2.8	0.9	6.4
Linfoma non-Hodgkin	17.5	12.8	23.5
Mieloma	11.0	7.6	15.8
Leucemia	10.1	6.4	15.4

Femmine	Sesto Fiorentino		
	Tasso std.	95%LC inf	95%LC sup
Cavità orale e faringe	5.2	3.0	8.8
Esofago	0.2	0.0	2.3
Stomaco	10.5	7.7	14.3
Colon e retto	38.9	32.7	46.2
Fegato	2.0	0.8	4.5
Vie biliari	5.0	2.9	8.3
Pancreas	9.5	6.6	13.5
Laringe	0.9	0.1	3.4
Polmone e bronchi	17.7	13.5	23.2
Melanoma della pelle	19.1	13.8	25.9
Mammella	130.8	117.4	145.4
Cervice uterina	10.1	6.5	15.2
Utero, corpo	16.9	12.6	22.5
Ovaio	10.6	7.1	15.5
Vescica	5.3	3.1	8.8
Rene e pelvi renali	6.3	4.0	10.0
Cervello	8.0	4.5	13.1
Tiroide	19.0	13.8	25.6
Linfoma di Hodgkin	4.6	2.1	8.6
Linfoma non-Hodgkin	9.4	6.2	13.9
Mieloma	5.1	2.9	8.8
Leucemia	8.9	5.3	14.2

Tabella 9. Comune di Signa: Tassi di incidenza per 100.000 abitanti per le principali sedi tumorali, standardizzati per età, e limiti confidenza al 95%, per genere (periodo 2000-08).

MASCHI	Signa		
	Tasso std.	95%LC inf	95%LC sup
Cavità orale e faringe	2.6	0.5	9.2
Esofago	3.3	0.6	10.8
Stomaco	37.6	26.3	52.6
Colon e retto	73.4	57.1	93.5
Fegato	18.4	10.7	30.2
Vie biliari	4.6	1.2	12.7
Pancreas	16.8	9.7	27.9
Laringe	8.9	3.6	18.8
Polmone e bronchi	75.4	58.7	95.8
Melanoma della pelle	9.1	3.8	18.9
Prostata	76.6	60.1	96.8
Testicolo	4.4	0.8	13.3
Vescica	41.2	29.0	57.3
Rene e pelvi renali	22.1	13.1	35.4
Cervello	8.0	3.4	16.8
Tiroide	5.3	1.7	13.4
Linfoma di Hodgkin	3.0	0.4	10.8
Linfoma non-Hodgkin	16.0	8.8	27.4
Mieloma	5.2	1.7	13.2
Leucemia	10.6	5.0	20.5

Femmine	Signa		
	Tasso std.	95%LC inf	95%LC sup
Cavità orale e faringe	4.0	1.0	11.4
Esofago	1.9	0.1	8.7
Stomaco	14.7	8.1	25.2
Colon e retto	33.3	23.8	46.1
Fegato	8.0	3.6	16.2
Vie biliari	1.2	0.1	6.9
Pancreas	5.9	2.6	12.8
Laringe	0.0	0.0	5.4
Polmone e bronchi	12.3	6.4	22.0
Melanoma della pelle	9.8	4.4	19.4
Mammella	119.4	97.6	144.9
Cervice uterina	6.3	2.2	14.8
Utero, corpo	16.3	9.2	27.4
Ovaio	12.0	5.7	22.5
Vescica	2.9	0.9	9.0
Rene e pelvi renali	16.3	9.0	27.6
Cervello	7.4	3.1	15.8
Tiroide	20.5	12.0	33.1
Linfoma di Hodgkin	2.2	0.1	10.4
Linfoma non-Hodgkin	18.0	10.3	29.8
Mieloma	7.7	3.2	16.4
Leucemia	5.9	2.3	13.7



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

Dec/UA/2003/0646

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 19 settembre 2002 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto riguardante il Piano Generale di Sviluppo dell'Aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze, da realizzarsi in Comune di Firenze (FI), presenta dalla Società A.d.F. S.p.A. con sede c/o Aeroporto di Firenze 50127 Firenze, in data 26 settembre 2000;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società A.d.F. S.p.A. in data 9 gennaio, 28 gennaio, 22 agosto, 26 novembre 2002 e 10 febbraio 2003;

VISTA la nota n. 108/2571/09-02-01 della Regione Toscana del 16 aprile 2003, pervenuta il 23 aprile 2003, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/414/11570/2003 del Ministero per i beni e le attività culturali del 27 marzo 2003, pervenuta in data 3 aprile 2003, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 731 dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno del 7 febbraio 2003, pervenuto in data 18 febbraio 2003, con cui esprime parere favorevole;



VISTO il parere n. 549 positivo con prescrizioni formulato in data 31 luglio 2003, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società A.d.F. S.p.A.;

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

- il Piano Generale di Sviluppo (Master Plan) dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze è finalizzato al soddisfacimento della domanda di traffico prevista agli orizzonti 2005 e 2010, con un adeguato livello di servizio tramite la realizzazione dei seguenti interventi:
 - definizione del nuovo sistema airside; definizione della nuova area terminale e dell'aerostazione passeggeri; definizione della nuova viabilità landside; definizione del nuovo assetto dell'area ovest; definizione del nuovo sistema delle centrali tecnologiche; definizione dell'intero sistema delle reti impiantistiche, idriche, fognarie, etc;
- attualmente l'aeroporto non dispone della via di rullaggio, necessaria per liberare rapidamente la pista di volo, eliminando i perditempo legati al "contropista" e fluidificando il traffico sulle aree di manovra e quindi eliminando la restrizione sul numero di movimenti di aeromobili oggi presente;
- per quanto riguarda il sistema "airside" gli interventi proposti sono:
 - l'adeguamento e potenziamento delle testate pista 05 e 23 mediante esecuzione di clearways pavimentate; la via di rullaggio ad est pista; la bretella (piazze-pista) in testata sud (soglia 05); la bretella (rullaggio-pista) in testata nord (soglia 23) inclusa Holding bay; l'uscita veloce a nord della soglia 23; l'ampliamento piazzali aeromobili sia terminale che remoto; il piazzale per mezzi rampa, servizi assistenza aeromobili e Vigili del Fuoco;
- l'aerostazione passeggeri è ubicata in posizione baricentrica rispetto alla nuova configurazione del piazzale di sosta aeromobili e sull'allineamento, lato aria, dell'attuale terminal partenze da cui disterà circa 25 m;
- la superficie complessiva dell'aerostazione, calcolata utilizzando il fattore standard europeo (per aeroporti fino a 5 milioni di passeggeri/anno) di 16 m²/TPHP, è stata fissata a 22.880 m², così distribuiti:
 - m² 9740 per "Quota Arrivi";
 - m² 9740 per "Quota Partenze";
 - m² 3400 per "Mezzanino";
- la viabilità di accesso ("landside") alla nuova Aerostazione passeggeri è del tipo ad "anello", con percorrenza a senso unico antiorario, e si articola in tre distinti rami: ramo viabilità arrivi; ramo viabilità partenze; ramo viabilità accesso ai parcheggi;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- la separazione tra i flussi è stata imposta sia dal modello tipologico della nuova aerostazione, articolata su due livelli, rispettivamente per il settore arrivi, a quota terreno e per il settore partenze, a quota +6,50 m rispetto al primo, che da l'opportunità di aumentare la capacità del sistema viario, mantenendo di conseguenza un adeguato livello di servizio anche nelle ore di punta;
- il Sistema Area Ovest rappresenta il nuovo polo di espansione destinato ad accogliere i seguenti interventi funzionali:
 - Aerostazione Aviazione Generale; Hangar Aviazione Generale; Blocco Tecnico ENAV (Ufficio e Torre di Controllo); Edificio Cargo; Hangar (compagnie private); Base operativa ed hangar MERIDIANA; Base A.L.E. - 427° Reparto VOLO ERI MERCURIO; Eliporto; Caserma ed hangar Polizia di Stato; Caserma Guardia di Finanza; Compagnie petrolifere; Compagnie di autonoleggio; Catering; Attività ricettive; Edifici e magazzini per attività di manutenzione e logistiche della A.d.F.; Edifici con funzioni di supporto alle attività aeroportuali comprendente l'insieme degli uffici, magazzini, strutture per spedizionieri, depositi temporanei, Bar e ristorante, banche, Ufficio postale etc;
- l'Area Ovest si estende nella parte di sedime delimitata su tre lati dal confine aeroportuale e su un lato dal piazzale dell'Aviazione Generale sviluppandosi su una superficie complessiva di circa 20 ha;
- il sedime aeroportuale si inserisce, dal punto di vista idraulico, nel sistema di bonifica della Piana di Sesto Fiorentino, che attraverso una densa rete di canali e collettori, regola la situazione idraulica della zona. Secondo il PGS le aree pavimentate passeranno da 27,4 a 41ha. Il Proponente, per fare fronte alle esigenze di deflusso, realizzerà un bacino di autocontenimento di capacità teorica pari a circa 70.000 m³;

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

- il Master Plan si pone come aggiornamento e revisione del "Piano di zonizzazione dell'aeroporto di Firenze Peretola", redatto nel 1990 dal Ministero dei Trasporti-Direzione Generale dell'Aviazione Civile, tenendo conto che le ipotesi di sviluppo generale a medio termine e le relative implicazioni di carattere territoriale sono rimaste invariate;
- gli obiettivi di Piano sono finalizzati al soddisfacimento della domanda di traffico prevista agli orizzonti 2005 e 2010, con un adeguato livello di servizio;
- il raggiungimento dei suddetti obiettivi consentirà di aumentare la capacità del sistema aeroportuale in termini di aeromobili, passeggeri, merci, sia per sopperire alle carenze ricettive già attualmente riscontrabili in alcuni settori, sia per migliorare le dotazioni aeroportuali in funzione delle evoluzioni intervenute nel campo della tecnologia, della operatività e della sicurezza aeroportuale consentendo quindi di accogliere i futuri aumenti di traffico;

- l'analisi del rapporto tra il progetto e gli strumenti di pianificazione e programmazione è stata sviluppata nello studio di impatto ambientale su quattro livelli (nazionale, regionale, provinciale e locale) verificando la coerenza del progetto con gli obiettivi dei piani e programmi sia a livello trasportistico che della gestione del territorio;

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- gli interventi strutturali che definiscono il Piano di Sviluppo si articolano nei cinque sistemi funzionali, già evidenziati, all'interno dei quali si collocano le relative destinazioni d'uso;

il sistema air-side:

- il Sistema Airside comprende l'insieme delle infrastrutture aeroportuali relative ai servizi di supporto alla navigazione aerea, la pista di volo, la via di rullaggio, le uscite veloci, le bretelle di raccordo pista-via di rullaggio ed i piazzali per la movimentazione e la sosta degli aeromobili;
- la pista di volo dell'aeroporto di Firenze rappresenta l'elemento di maggiore criticità strutturale e funzionale dell'airside, visto che il futuro quadro degli interventi per il riassetto del territorio della Piana di Sesto e di Firenze, di cui all'Accordo di Programma del 2/09/1991 (tra la Regione Toscana, la Provincia di Firenze ed i Comuni di Firenze e Sesto Fiorentino), ha riservato ristretti margini all'espansione dell'attuale sito aeroportuale;
- tutto ciò ha confinato ogni possibile potenziamento della pista di volo, nella fascia di sedime compresa tra l'autostrada Firenze Mare (lato sud-ovest) ed il canale di Cinta Orientale (lato nord-est), precludendo in tal senso il già programmato prolungamento di 150 m (oltre l'attuale testata 23) previsto nel Piano di Zonizzazione e Ammodernamento predisposto nel 1990 dalla Direzione Generale dell'Aviazione Civile;
- pertanto, nel presente Piano, il potenziamento della pista di volo è stato limitato ai seguenti interventi:
 - realizzazione della clearway in testata 23 (N.E.), avente lunghezza di 80 m e pavimentazione portante (per l'intera larghezza di 60 m); questo intervento consente soprattutto di migliorare le traiettorie di manovra per l'immissione in pista degli aeromobili provenienti dalla via di rullaggio (ovvero su di essa diretti se provenienti dalla pista di volo);
 - prolungamento di ulteriori 50 m della esistente clearway (60 m) in testata 05 (S.W.) e realizzazione della pavimentazione portante, per i primi 50 m oltre l'attuale fine pista 05; su questo prolungamento si innesta inoltre la nuova bretella di rullaggio n.1 che realizza il collegamento tra il piazzale aeromobili e la testata pista 05;

aerostazione passeggeri:

- l'aerostazione passeggeri è ubicata in posizione baricentrica rispetto alla nuova configurazione dei piazzali di sosta aeromobili e sull'allineamento, lato aria, dell'attuale terminal partenze da cui disterà circa 25m;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- l'edificio si presenta, pertanto, come un unico corpo di fabbrica sviluppato in aderenza alla viabilità di accosto "landside" ed organizzata su due livelli funzionali principali; il livello "mezzanino" a quota +48 è destinato prevalentemente ai servizi di supporto al passeggero.
- Il sistema aerostazione articolato su due livelli (arrivi e partenze), viene in genere raccomandato (FAA) laddove il numero di passeggeri imbarcanti supera le 500.000 unità/anno;
- l'intero edificio è suddiviso in due settori, dedicati rispettivamente al traffico internazionale e nazionale; ciascun settore è a sua volta organizzato in aree destinate ai flussi in arrivo, in partenza ed ai transiti eventuali;
- l'accesso all'aerostazione, lato aria, avviene attraverso il nuovo anello viario che si sviluppa anch'esso su due livelli, per consentire l'accosto diretto e continuo al fronte arrivi ed al fronte partenze, aventi ciascuno una lunghezza disponibile di oltre 300 m; l'accesso al mezzanino avviene dall'interno di quota partenze mediante corpi scala sia fissi che mobili;
- la separazione tra i flussi è stata imposta sia dal modello tipologico della nuova aerostazione, articolata su due livelli, rispettivamente per il settore arrivi, a quota terreno e per il settore partenze, a quota +6,50 m rispetto al primo, che da l'opportunità di aumentare la capacità del sistema viario, mantenendo di conseguenza un adeguato livello di servizio anche nelle ore di punta;
- un altro elemento significativo del sistema di accesso proposto è rappresentato dalla sovrapposizione delle viabilità partenze con quella arrivi, in corrispondenza del fronte aerostazione;
- questa scelta permette di eseguire le operazioni di carico passeggeri e bagagli in zona arrivi, al di sotto del viadotto partenze, e quindi al coperto, eliminando al tempo stesso l'occupazione di ulteriore area destinata alla viabilità di servizio ed ai parcheggi;
- il nuovo anello viario terminale racchiude al suo interno una superficie di 5,6ha destinata ad accogliere le aree di parcheggio per soli passeggeri e personale della A.d.F. Infatti i parcheggi per utenze diverse, come addetti aeroportuali e taxi, sono stati distribuiti all'esterno della nuova viabilità ed in aree poste in prossimità degli edifici terminali;
- il sistema dei parcheggi, previsto per la sosta dei passeggeri, comprende quattro moduli multipiano di cui tre (a pianta quadrata su 5 livelli) hanno una capacità di 500 posti ciascuno ed il quarto (a pianta circolare su 5 livelli) ha una capacità di 300 posti. I primi tre moduli sono inoltre direttamente collegati con l'aerostazione mediante passerelle pedonali a quota livello partenze. La capacità ricettiva del sistema multipiano è pertanto di 1800 posti auto. In adiacenza ai multipiano sono inoltre previsti cinque comparti per la sosta a raso, di cui uno riservato alla A.d.F., con una capacità complessiva di circa 900 posti. L'offerta di parcheggi per addetti e taxi è di circa 200 posti opportunamente distribuiti;

l'area ovest:

- la strategia insediativa del Piano di Sviluppo, viste le limitazioni fisico - ambientali del sito di Peretola, è volta alla valorizzazione del suolo a disposizione sfruttando le potenzialità offerte dal sedime libero dell'aeroporto. L'area ad ovest del sedime risulta idonea alla localizzazione di tutte quelle funzioni operative e di supporto tecnico dell'aeroporto, sia per l'estensione della superficie a disposizione, con preesistenti attività di rilievo, sia perché libera dai vincoli imposti dalle procedure di volo;
- l'Area Ovest si estende nella parte di sedime delimitata su tre lati dal confine aeroportuale e su un lato dal piazzale dell'Aviazione Generale sviluppandosi su una superficie complessiva di circa ha.20;
- l'accesso all'Area Ovest è garantito sia dal sistema della viabilità comunale (Firenze e Sesto Fiorentino), con il potenziamento di Via dei Giunchi, che da quella autostradale mediante la realizzazione dello svincolo sull'autostrada Firenze Mare e Via dei Giunchi;

il sistema di impianti e reti:

- questo sistema raggruppa il complesso degli impianti e delle reti necessari per l'operatività e la funzionalità aeroportuale;

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

- le analisi concernenti la componente atmosfera sono state condotte mediante lo sviluppo di simulazioni, le quali hanno considerato le concentrazioni di (CO, NO_x, SO_x, PM) previste in condizioni atmosferiche medie e critiche per la dispersione degli inquinanti in atmosfera;
- per quanto riguarda gli ossidi di azoto il valore limite annuale, nel DM n°60 del 2/04/2002 in 40 µg/m³ stabilito al 2010, non viene superato dai valori risultanti dalla modellazione. Per quanto riguarda il valore limite orario, 200 µg/m³ da non superare per più di 18 volte nell'anno civile (sempre DM 60), si è riscontrato che sui 17 ricettori presi in considerazione per 4 di essi potrebbero manifestarsi fenomeni di criticità (anche se va detto, in una combinazione poco probabile di condizioni di traffico e meteorologiche);
- i valori delle concentrazioni di ossidi di zolfo medie e massime simulate dal modello EDMS, in corrispondenza di tutti i ricettori considerati, si sono mantenuti ben al di sotto dei limiti di legge;
- il valore limite per la salute umana del monossido di carbonio, fissato in 10 mg/m³ dal DM n° 60 del 2/04/2002, è ampiamente al di sopra di quanto risulta dalla modellazione per le concentrazioni massime su 8 ore per tutti i ricettori;
- per quanto concerne le particelle sospese totali, è da osservare che in nessun ricettore si prevedono superamenti delle concentrazioni indicate dalla normativa. In particolare le concentrazioni orarie massime in condizioni atmosferiche medie si attestano su valori al di sotto dei 2 µg/m³, mentre in condizioni critiche tali concentrazioni non superano i 16 µg/m³;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- per quanto riguarda il PM10 e i COV e tra questi in particolare il Benzene si ritiene che sia assicurato un adeguato monitoraggio, finalizzato al controllo del rispetto dei valori limite;
- per quanto riguarda l'inquinamento acustico sono stati effettuati le valutazioni ed i calcoli necessari per la determinazione dell'indicatore acustico L_{VA} e l'indicatore $Leq(A)$ nei ricettori ritenuti sensibili (FX1-10);
- nella tabelle che seguono vengono riportati i valori di L_{VA} e di $Leq(A)$ stimati per il 2000 con le vecchie procedure e le stime al 2010 con le nuove rotte antirumore. I valori riportati nelle tabelle sono stati ottenuti applicando il codice di calcolo INM ed assegnando ad ogni aereo il massimo peso loro consentito;

Valori di L_{VA} e L_{Aeq} per l'anno 2000		
Ricettori sensibili	L_{VA} anno 2000	L_{Aeq} Anno 2000
<i>FIX 1 (Scuola, Comune di Firenze)</i>	47,8	49,3
<i>FIX 2 (Scuola, Comune di Firenze)</i>	53,0	54,5
<i>FIX 3 (Scuola, Comune di Firenze)</i>	53,9	55,3
<i>FIX 4 (Scuola, Comune di Firenze)</i>	53,8	55,3
<i>FIX 5 (Scuola, Comune di Sesto Fiorentino)</i>	52,9	54,4
<i>FIX 6 (Scuola, Comune di Sesto Fiorentino)</i>	47,7	49,2
<i>FIX 7 (Casa di Riposo, Comune di Sesto Fiorentino)</i>	41,6	43,1
<i>FIX 8 (Fosso Macinante, Comune di Firenze)</i>	61,5	62,3
<i>FIX 9 (Zona Industriale, Comune di Firenze)</i>	58,3	59,5
<i>FIX 10 (Via Pratese, Comune di Firenze)</i>	58,3	55,1

Valori di Lva e Laeq per l'anno 2010		
Ricettori sensibili	Lva anno 2010	Lqa anno 2010
<i>FIX 1 (Scuola, Comune di Firenze)</i>	47,8	49,3
<i>FIX 2 (Scuola, Comune di Firenze)</i>	50,2	51,5
<i>FIX 3 (Scuola, Comune di Firenze)</i>	52,7	54,0
<i>FIX 4 (Scuola, Comune di Firenze)</i>	57,9	59,4
<i>FIX 5 (Scuola, Comune di Sesto Fiorentino)</i>	55,0	56,5
<i>FIX 6 (Scuola, Comune di Sesto Fiorentino)</i>	49,1	50,6
<i>FIX 7 (Casa di Riposo, Comune di Sesto Fiorentino)</i>	42,8	44,3
<i>FIX 8 (Fosso Macinante, Comune di Firenze)</i>	62,1	62,7
<i>FIX 9 (Zona Industriale, Comune di Firenze)</i>	59,7	60,9
<i>FIX 10 (Via Pratese, Comune di Firenze)</i>	60,5	61,9

- facendo seguito a richiesta di chiarimenti, il Proponente ha proceduto a una modellazione del clima acustico sulla popolazione residente. Con l'impronta al suolo delle isolivello è stato stimato il numero di abitanti delle zone aeroportuale ricadenti in fascia A, B e C per gli scenari 2002 e 2010, nell'ipotesi di distribuzione della popolazione residenziale costante nel tempo;
- ai fini invece di una riduzione dell'impatto acustico si è resa necessaria la progettazione di una barriera per il contenimento delle emissioni sonore emesse dagli aerei nelle loro attività a terra, in considerazione del fatto che i risultati delle simulazioni hanno evidenziato un incremento del clima acustico dopo la realizzazione della via di rullaggio;
- tale opera è concepita come una duna costituita da materiale di riporto, integrata con una barriera fonoassorbente posta sulla sommità di tale duna e completata con piantumazione arborea fitta. Si è ipotizzato di posizionare l'opera nella zona di rispetto del sedime aeroportuale in osservanza del decreto legge n° 58 del 4 febbraio 1963, il quale stabilisce che nel caso in esame l'altezza massima consentita è di 5 metri. La posizione di tale opera risulta essere parallela al confine dell'aeroporto ad una distanza costante di 35 metri dalla rete che delimita il confine del sedime;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- secondo l'analisi svolta dal Proponente non ci sono residenti ricadenti in fascia C, né allo stato attuale né allo stato futuro (2010);
- dal punto di vista idraulico, l'ampliamento e l'adeguamento aeroportuale alle nuove tipologie di uso e traffico prevedono una serie di lavorazioni che porteranno alla realizzazione di nuove pavimentazioni costituite da piste, vie di circolazione e piazzale di sosta degli aeromobili; contemporaneamente sono inoltre previste nuove opere idrauliche accessorie che possono essere riassunte come segue:
 - bacini di autocontenimento dei volumi e dispositivi di regolazione delle portate immesse nella rete consortile;
 - bacino di mantenimento dei contributi idraulici;
 - sistemazione adeguata delle canalizzazioni di guardia del sedime;
 - impianto di trattamento delle acque;
 - bacino di laminazione;
 - impianto di sollevamento;
- la zona umida di Peretola sebbene di origine artificiale, fortemente influenzata da attività legate all'uomo (esercizio della attività venatoria) ed in stretta contiguità con il sistema agricolo e con altri sistemi antropici quali l'aeroporto e il campus universitario, costituisce un sito importante in particolare per la nidificazione di specie rare e in quanto area di sosta per l'avifauna migratoria;
- analizzando le interazioni con l'aeroporto e le attività ad esso connesse si evidenzia che per quanto riguarda la componente vegetale, che determina le caratteristiche strutturali e di habitat del sistema, non si rilevano effetti significativi in quanto le concentrazioni degli inquinanti emessi sono ben al di sotto dei limiti di tossicità delle specie vegetali presenti. Inoltre, relativamente ai popolamenti animali, non si registrano fattori di disturbo tali da determinarne una modifica qualitativa: la presenza degli aeromobili non viene infatti percepita come una minaccia dalle specie animali e i livelli di rumore prodotti dalle attività di traffico non interessano la zona umida in questione;
- dalla documentazione relativa alla incidenza sul sito pSIC n. 45 cod. IT5140011 "Stagni della Piana Fiorentina" predisposta sulla base del formulario standard "Natura 2000", le risultanze dell'analisi svolta, hanno evidenziato un effetto trascurabile del piano di sviluppo, in relazione sia agli ecosistemi che all'avifauna che alle specie biotiche;

VALUTATO ALTRESÌ CHE:

- lo studio di impatto ambientale appare, con riferimento alle dimensioni dell'intervento ed alla sua rilevanza, complessivamente completo nella trattazione degli impatti più rilevanti;
- la stima complessiva dei movimenti annui e nel giorno medio per tipologia di aeromobili, effettuato in funzione della prevedibile composizione del traffico e della capacità dei singoli aeromobili, è sintetizzata nelle tabelle seguenti nei vari orizzonti temporali;
- la previsione del futuro traffico aereo è stata formulata in una logica di scenari di contrasto, secondo le ipotesi e le assunzioni di seguito riportate:
 - a) il primo scenario - **tendenziale** - parte dall'ipotesi del mantenimento delle tendenze che hanno caratterizzato l'evoluzione più recente; si assume pertanto che il sistema

socioeconomico si evolva con gli stessi ritmi di variazione che hanno caratterizzato la crescita del sistema produttivo negli ultimi anni e che la capacità di attrazione dell'area turistica fiorentina mantenga la stessa forza registrata nel passato. Si assume inoltre che il trasporto aereo realizzi la stessa attrazione che è stata registrata negli ultimi anni nei riguardi delle altre modalità di trasporto (ferrovia e strada);

b) il secondo scenario - **controllato** - assume invece l'ipotesi di una sostanziale attenuazione dei ritmi di crescita della domanda di trasporto e considera che la crescita del sistema socio-economico risulti meno sostenuta per effetto della politica deflazionistica e di finanza pubblica restrittiva adottata in Italia e nei Paesi europei per rientrare nei parametri fissati a Maastricht e che, al tempo stesso, i problemi connessi con la saturazione delle strutture ricettive e turistiche della regione determinino una minore capacità di attrazione delle aree a vocazione turistica della regione, con particolare riferimento all'area fiorentina. Sempre in tale contesto si può ritenere infine che la concorrenza del "modo di trasporto" ferrovia ad alta velocità attragga quote crescenti di traffico, anche a scapito di quello aereo;

c) il terzo scenario - **vincolato** - riprende le proiezioni della domanda formulate dall'IRPET, secondo le quali si avrebbe un livello della domanda di traffico passeggeri pari a 2 milioni all'anno nel 2010, mentre i due traguardi intermedi di traffico per gli anni 2000 e 2005 sarebbero rispettivamente pari a 1,5 milioni e 1,75 milioni di passeggeri;

- i risultati delle ipotesi di evoluzione della domanda formulate nei tre scenari sono sinteticamente riportati nella tabella seguente:

(x1000 passeggeri/anno)

Anni	Scenario "tendenziale"	Scenario "controllato"	Scenario "vincolato"
2000	2.000	1.500	1.500
2005	3.000	2.300	1.750
2010	4.000	2.700	2.000

- tenuto conto delle considerazioni svolte in merito all'ipotesi definita "Scenario Vincolato" (crescita della domanda fortemente condizionata dalle attuali condizioni aeroportuali) ed all'ipotesi definita "Scenario tendenziale" (crescita a tempo indeterminato e con gli stessi ritmi del passato della domanda di traffico sullo scalo fiorentino), l'ipotesi che risulta decisamente più attendibile e probabile è quella definita come "Scenario Controllato";
- pertanto le valutazioni di impatto sono riferite alle azioni progettuali relative all'orizzonte temporale 2010 dello scenario controllato;
- la vicinanza tra la pista decolli/atterraggi e l'Autostrada Firenze Mare può dar luogo ad eventi incidentali (come peraltro già avvenuto) di una certa gravità con conseguenti impatti ambientali;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

CONSIDERATA la nota n. 108/2571/09-02-01 della Regione Toscana del 16 aprile 2003, pervenuta il 23 aprile 2003, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

IMPATTO ACUSTICO

1) che siano garantiti:

- il rispetto dei limiti derivanti, per le emissioni acustiche aeroportuali, dal vigente Piano comunale di classificazione acustica del Comune di Sesto Fiorentino e dal Piano Comunale di classificazione acustica del Comune di Firenze, una volta approvato (nelle more dell'approvazione, si fa riferimento alla proposta inviata dalla Giunta Comunale al Consiglio Comunale di Firenze per la necessaria adozione, e trasmessa al Ministero dell'Ambiente e alla Regione Toscana, insieme ad altra documentazione integrativa, con nota AdF del 7/2/2003);
- il rispetto dell'obiettivo di mantenimento dell'indice L_{va} "su valori non superiori a 60 dBA in tutte le zone residenziali poste intorno allo scalo aeroportuale", di cui al "Protocollo d'intesa" tra Regione Toscana, Provincia di Firenze e Comune di Firenze dell'11/6/2001, e ciò sia attraverso misure incidenti sull'attività aeroportuale, sia attraverso interventi sull'assetto urbanistico;
- il rispetto dei limiti e dell'obiettivo di cui sopra anche relativamente ai futuri insediamenti residenziali, ed in particolare anche a quelli previsti dal P.U.E. di Castello (non escludendo a tal fine la redistribuzione delle volumetrie previste dal P.U.E).

Si ritiene che quanto sopra debba costituire materia di un accordo da sottoscrivere tra i vari soggetti interessati (pubblici e non), nell'ambito della procedura autorizzativa degli interventi previsti nel Piano di Sviluppo aeroportuale in esame. Si precisa che il rispetto dei limiti e dell'obiettivo di cui sopra deve essere condizione per l'attuazione del Piano Generale di Sviluppo dell'Aeroporto;

- 2) *che, nelle successive fasi di progettazione della pista di rullaggio, sia prevista la barriera acustica ipotizzata per la mitigazione dell'impatto sui futuri insediamenti del P.U.E. di Castello, e ne sia migliorata l'efficacia verso i ricettori a Nord della fine pista, prolungando la barriera stessa (con le necessarie progressive riduzioni di altezza) lungo la curvatura del perimetro del sedime aeroportuale, fin dove il vincolo aeronautico non ne imponga la limitazione ad una altezza inferiore a 3 m. La realizzazione della barriera dovrà essere contestuale a quella della pista di rullaggio;*
- 3) *che, in relazione alle aree poste a Nord-Ovest dell'Aeroporto, l'impatto acustico dovuto ai sorvoli sia contenuto per il futuro entro i valori risultanti dallo "Scenario 2010" dello "Aggiornamento allo Studio di impatto ambientale acustico dell'Aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze" redatto da A.d.F. S.p.A., datato Novembre 2001, e trasmesso come integrazione alla documentazione con nota del 23/1/2002;*
- 4) *che, essendo l'impatto acustico dell'Aeroporto strettamente collegato agli specifici parametri operativi della pista, ogni modifica di tali parametri, rispetto ai valori che nella*

documentazione presentata sono indicati come valori attuali, sia preventivamente concordata all'interno della Commissione aeroportuale ex art. 5 del D.M. 31/10/1997;

5) che, in relazione al previsto sviluppo urbanistico della Piana di Castello e alla necessità di controllo del rispetto e dell'efficacia delle procedure antirumore per l'intero intorno aeroportuale, il Proponente provveda a concordare con le Amministrazioni Comunali di Firenze e Sesto Fiorentino e con l'A.R.P.A.T. le modalità e i tempi di integrazione dell'attuale sistema di monitoraggio permanente del rumore aeroportuale;

6) che, al fine di verificare gli effetti delle nuove procedure antirumore anche nel territorio dei Comuni di Carmignano, Poggio a Caiano e Campi Bisenzio, sorvolato per effetto delle nuove rotte di decollo, sia predisposto e realizzato da parte del Proponente, in accordo con l'ARPAT e con i Comuni interessati, un programma di attività di monitoraggio del rumore nelle aree dei suddetti Comuni interessate dai sorvoli;

Ai fini della mitigazione dell'impatto acustico in generale, ferme le condizioni di compatibilità sopra elencate, si giudica opportuno che sia valutata, da parte della Commissione aeroportuale ex art. 5 del D.M. 31/10/1997, la possibilità di introdurre, entro il breve periodo, procedure che prevedano un angolo di atterraggio superiore a quello attualmente in uso (non meno di 4,5°). Si giudica altresì opportuno che nell'immediato vengano prese misure per il rispetto dell'attuale divieto di atterraggio notturno e per l'esclusione di deroghe a questo riguardo, e si suggerisce, per il futuro, che l'orario di attività dello scalo sia limitato al periodo 7.00-22.00;

COMPATIBILITA' CON L'ASSETTO URBANISTICO ED INFRASTRUTTURALE

7) che sia realizzata la conformità urbanistica dell'ampliamento del sedime aeroportuale con gli Strumenti Urbanistici del Comune di Firenze, anche eventualmente in relazione alla conformità tra le caratteristiche tipo-morfologiche dell'insediamento previsto dal P.U.E. di Castello ed il nuovo disegno del vincolo aeroportuale derivante dalla traslazione verso est del limite del sedime aeroportuale, una volta approvato l'aggiornamento della mappa del vincolo aeroportuale stesso;

8) che l'accesso all'Aeroporto da via dei Giunchi sia consentito esclusivamente in funzione di emergenza e non di servizio, stante il volume e la tipologia del traffico indotto dall'attività di servizio prevista nella parte di area aeroportuale ad Ovest della pista, e che nelle successive fasi di progettazione siano concordati con le Amministrazioni interessate i relativi interventi di manutenzione e/o di adeguamento da porre in essere;

9) che la riorganizzazione del sistema aeroportuale non interferisca ulteriormente con la sede autostradale e con la sua fascia di rispetto;

10) che in fase di progettazione esecutiva, in rapporto al nodo viario di Peretola, siano verificate dal Proponente, attraverso opportune simulazioni da sottoporre anche ad esame da parte del Comune di Firenze, le condizioni di funzionalità e sicurezza del traffico veicolare in entrata ed in uscita dall'Aeroporto, tenendo conto anche degli apporti derivanti dai collegamenti con la futura linea tranviaria 2 e con la futura stazione ferroviaria di Peretola;

11) che sia predisposto, sia nella fase di cantierizzazione, sia ad opera ultimata, un monitoraggio delle condizioni di traffico nel sistema viario locale, per valutare tempestivamente eventuali condizioni di criticità e possibili interventi di mitigazione;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- 12) *che la sistemazione dell'accesso alle aree di allestimento dei vari cantieri, nonché i percorsi dei mezzi pesanti per l'approvvigionamento e lo smaltimento dei materiali, siano concordati con le Amministrazioni Comunali interessate e con gli Enti proprietari delle strade coinvolte;*

COMPATIBILITA' CON L'ASSETTO IDRAULICO

- 13) *che, risultando le aree di intervento soggette a fenomeni di esondazione e ristagno, il bacino di contenimento di cui è prevista la realizzazione venga progettato e dimensionato in modo da contenere, oltre al volume del deflusso idrico superficiale dovuto all'impermeabilizzazione, anche quello che viene sottratto dall'edificato alla libera espansione delle acque;*
- 14) *che l'esecuzione delle opere relative all'adeguamento del sistema idraulico sia anticipata all'inizio del programma temporale degli interventi previsti nel Piano di sviluppo aeroportuale, in quanto esse costituiscono interventi propedeutici a qualsiasi opera innovativa e di riqualificazione della infrastruttura, e in quanto la vasca di autocontenimento dei maggiori deflussi attiene non solo ad interventi di previsione, ma anche ad interventi già realizzati;*
- 15) *che la tipologia strutturale del parcheggio a silo sia tale da incrementare il minimo possibile il rischio idraulico, e che il parcheggio stesso sia realizzato in modo tale da lasciare il livello a piano campagna a raso e senza tamponature;*
- 16) *che la barriera acustica per la mitigazione dell'impatto della via di rullaggio sia progettata in modo tale da non incrementare la pericolosità idraulica e permettere il regolare deflusso delle acque, garantendo la massima permeabilità idraulica;*
- 17) *che sia salvaguardata la funzionalità di tutti i canali di bonifica presenti, e in particolare:*
- *del canale di bonifica "dell'Aeroporto", che separa l'area aeroportuale dall'arteria viaria A11 e prosegue intubato verso Est fino a recepire gli sgrondi dell'attuale area agricola di Castello;*
 - *del canale di Cinta Orientale, per il quale risulta (da parere del Consorzio di Bonifica dell'Area Fiorentina) essere stata richiesta dalla A.d.F. S.p.A. formale autorizzazione ad eseguire il tombamento di un ampio tratto, mentre le vigenti norme idrauliche di tutela dei corsi d'acqua vietano interventi di copertura quali quello proposto;*

COMPATIBILITA' CON L'ASSETTO IDROGEOLOGICO

- 18) *che, in relazione alla vulnerabilità degli acquiferi, classificata "elevata" nelle carte geologiche del PTCP di Firenze, sia assicurato il rispetto della "Prescrizione I" e della "Direttiva I" contenute nel PTCP - Statuto del Territorio (Titolo I, La Protezione Idrogeologica, par.3.1);*

RIFIUTI

- 19) *che, qualora si presentassero, all'atto dell'esecuzione dei lavori, problematiche inerenti il ritrovamento di terreni e/o acque inquinati, questi siano bonificati procedendo secondo i dettami dell'art.17 del D.Lgs.22/97. Dovranno altresì essere indicate dal Proponente le aree di servizio per la raccolta differenziata ai sensi dell'art.4 comma 8 L.R. 25/98.*

INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO

- 20) *che sia predisposto dal Proponente, in accordo con l'ARPAT e la ASL, un monitoraggio degli impatti dei dispositivi suscettibili di generare Inquinamento elettromagnetico (dispositivi di radioemissione per l'avvicinamento strumentale. ecc.), al fine di individuare le misure di mitigazione eventualmente necessarie;*

COMPATIBILITA' CON LA TUTELA DELLA DIVERSITA' BIOLOGICA

- 21) *che, anche ai fini della Valutazione di incidenza di cui alla Direttiva n.92/43/CEE ed al DPR 357 dell'8/09/1997, per quanto riguarda le interazioni con il Sito di Importanza Regionale (SIR) "Stagni della piana fiorentina", individuato anche come proposto Sito di Importanza Comunitaria (pSIC), sia predisposto dal Proponente un Piano di monitoraggio nella porzione del SIR adiacente all'Aeroporto, da documentare periodicamente, al fine di rilevare le presenze delle specie animali (sia svernanti che nidificanti), verificando l'eventuale influenza sui flussi migratori dell'avifauna relativamente all'effetto rumore - vibrazione - inquinamento luminoso, anche al fine di orientare la futura progettazione del previsto Parco territoriale della Piana;*
- 22) *che nelle successive fasi di progettazione sia prevista la realizzazione, a cura del Proponente, di quelli che nello Studio di impatto ambientale (Quadro di riferimento ambientale, cap. 5.4.2) sono riportati come i principali interventi per la riqualificazione della zona umida di Peretola e la riduzione delle cause di degrado:*
- *risagomatura degli argini volta a ridurre le attuali pendenze e piantumazione di elementi igrofilo (canneti, saliceti) coerenti con le dinamiche vegetazionali del sito;*
 - *riqualificazione dell'area a nord dello stagno mediante piantumazione di specie igrofile arboree ed arbustive e taglio di alcuni elementi arborei finalizzato ad ottenere un assetto fisionomico più simile a quello degli aggruppamenti naturali;*
 - *sostituzione degli esemplari arborei alloctoni con specie floristiche coerenti con le dinamiche locali;*
 - *individuazione di misure idonee alla eradicazione delle specie animali alloctone in grado di perturbare gli equilibri ecosistemici;*
 - *bonifica del sedimento dello stagno volta a ridurre la concentrazione di piombo presente al fondo;*

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/414/11570/2003 del 27 marzo 2003, pervenuto in data 3 aprile 2003, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, che di seguito si riporta nelle sue parti essenziali:

con apposita istanza prot. n. 04763/A412 del 26 settembre 2000, la Società A.d.F. Aeroporto di Firenze, ha richiesto la pronuncia di compatibilità ambientale ex art. 6, Legge 8 luglio 1986 n. 349, per il Piano di Sviluppo dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze.

Il Piano Generale di sviluppo dell'Aeroporto di Firenze è finalizzato al soddisfacimento della domanda di traffico prevista agli orizzonti 2005 e 2010 con un adeguato livello di servizio tramite la realizzazione dei seguenti interventi:

- *Definizione del nuovo sistema airside;*
- *Definizione della nuova area terminale e dell'aerostazione passeggeri;*
- *Definizione della nuova viabilità lanside;*
- *Definizione del nuovo assetto dell'area ovest;*
- *Definizione del nuovo sistema delle centrali tecnologiche;*
- *Definizione dell'intero sistema delle reti impiantistiche, idriche e fognarie;*



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

Nel merito, la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana - Firenze con note n. 3398 del 15/02/2002 e n. 24791 del 27/11/2002, ha espresso parere favorevole all'intervento, a condizione che tutti i lavori di scavo siano eseguiti da Personale della Soprintendenza, con cui andranno pertanto presi accordi sui tempi e le modalità dell'intervento.

Inoltre la Soprintendenza per i B.A.P. e P.S.A.D. di Firenze con nota 7931 del 26/10/2000 ha espresso il proprio parere di competenza al progetto di cui trattasi, peraltro ribadite con nota prot. n. 1903 del 24/03/2003.

Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, vista la documentazione inoltrata, ed in conformità con quanto espresso dalle Soprintendenze competenti, ritiene di poter esprimere, parere favorevole alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale per il Piano di Sviluppo dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze secondo le prescrizioni dettate in particolare dalla Soprintendenza Archeologica di Firenze;

CONSIDERATO il parere n. 731 dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno del 7 febbraio 2003, pervenuto in data 18 febbraio 2003, con cui esprime parere favorevole precisando che, essendo il sedime aeroportuale soggetto a rischio idraulico, gli interventi previsti; *"siano realizzati in condizioni di sicurezza idraulica in relazione alla natura dell'intervento e al contesto territoriale, non concorrano ad incrementare il carico insediativi, non precludano la possibilità di attenuare o eliminare le cause che determinano le condizioni di rischio, e risultino essere comunque coerenti con la pianificazione degli interventi d'emergenza di protezione civile", ed inserendo le seguenti prescrizioni:*

- "il parcheggio a silos" ... "dovrà avere una tipologia strutturale che incrementi il minimo possibile il rischio, lasciando il livello a piano campagna a raso e senza tamponature";*
- "sarà, altresì, indispensabile valutare attentamente l'autocontenimento delle acque meteoriche all'interno dell'area aeroportuale conseguenti all'impermeabilizzazione";*
- la barriera antirumore prevista non dovrà incrementare la pericolosità idraulica, ma permettere il regolare deflusso delle acque e garantire la massima permeabilità idraulica;*

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito sinteticamente si riportano;

- il **Consorzio di Bonifica dell'Area Fiorentina**, con nota del 13/03/2003 acquisita agli atti con prot. n° 2490/VIA/A.O.13.G il 19 marzo 2003, **esprime parere positivo** in merito alla realizzazione della vasca di laminazione, al fine di evitare aggravii nella rete di bonifica, aggiungendo prescrizioni specifiche sulla realizzazione tecnica e gestionale delle opere e richiedendo che il proponente presenti la documentazione necessaria per procedere al rilascio di formale Concessione Precaria allo scarico ai sensi del R.D. n. 368/1904. Il Consorzio stesso, inoltre, richiede di porre in evidenza in questa sede "che la citata vasca di autocontenimento dei maggiori deflussi attiene non solo alle opere di previsione di sviluppo ma, in massima parte, alle opere già realizzate, per cui si ritiene indifferibile la realizzazione di quanto già progettato";*

- il **Comune di Firenze**, sebbene non ancora formalmente adottato, ha elaborato ed approvato il piano di zonizzazione acustica comunale che prevede la zona IV (intensa attività umana con limiti di immissione 55 dBA notturni 65 dBA diurni) per l'area della Piana di Castello oggetto del PUE di Castello. Il **Comune di Firenze, Assessorato all'Urbanistica all'Edilizia Privata e Nuove Infrastrutture per la Mobilità**, con comunicazione del 7/02/2003 riporta *“si sottolinea che l'obbligatorietà prevista nell'accordo [accordo di pianificazione del PUE di Castello] di ottemperare a quanto prescritto dalla Legge 447/95 preliminarmente al rilascio della concessione edilizia costituisce idoneo meccanismo a garanzia della corretta redistribuzione delle volumetrie all'interno delle aree edificabili definite dal Piano Urbanistico Esecutivo. Tali volumetrie dovranno pertanto necessariamente essere ridistribuite in funzione dell'impatto acustico derivante da tutte le sorgenti circostanti l'area di Castello, tra le quali anche, e soprattutto, l'Aeroporto.”* Considerato quanto sopra, si ritiene indispensabile l'aggiornamento della carta dei vincoli aeroportuali da parte della Soc. Aeroporto di Firenze, e considerato che saranno oggetto di studio approfondito le ricadute del rumore prodotto dalle operazioni di volo sulla Via di Rullaggio in modo tale da identificare opportune opere di mitigazione acustico - ambientale, si precisa che ai fini della minimizzazione dell'impatto acustico vi è la possibilità di eventuali adeguamenti nella distribuzione delle volumetrie previste dal PUE di Castello così come peraltro previsto nell'accordo di programma e pianificazione tra Regione Toscana, Provincia di Firenze e Comune di Firenze.

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

E S P R I M E

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al Piano Generale di Sviluppo dell'Aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze da realizzarsi in Comune di Firenze (FI) presentata dalla Società A.d.F. S.p.A. con sede c/o Aeroporto di Firenze **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

a) inquinamento acustico:

- sia garantito il rispetto dei limiti di cui al D.M. 31 ottobre 1997 “metodologia di misura del rumore aeroportuale” per gli insediamenti programmati o a vario titolo già autorizzati salvaguardando eventuali diritti acquisiti da terzi;
- in relazione gli interventi di mitigazione acustica e compensazione, dovrà essere previsto un aggiornamento almeno biennale della zonizzazione acustica aeroportuale (zone A, B, C) e alla individuazione dei numeri civici delle abitazioni ricadenti in tali zone. Tali aggiornamenti il numero degli abitanti ed i relativi numeri civici dovranno essere sottoposti al controllo e alla verifica della Regione Toscana. In caso di abitazioni ricadenti in **zona C** si dovrà provvedere, ai sensi del D.M. 31 ottobre 1997 “metodologia di misura del rumore aeroportuale”, alla delocalizzazione delle abitazioni stesse che dovrà tenere conto degli standard abitativi e del valore dell'immobile in modo tale che questi siano uguali o superiori a



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

quelli attuali e comunque che riscuotano la piena soddisfazione degli interessati proprietari ed inquilini delle abitazioni. Per tutti i ricettori ricadenti in fascia **A** e **B** della zonizzazione acustica aeroportuale oltre a quelli previsti, dovranno essere realizzati a carico del Proponente ulteriori interventi di mitigazione acustica e compensazione come di seguito riportato;

- si dovranno installare infissi antirumore ad alte prestazioni fonoisolanti e comunque tali da garantire il rispetto dei valori dell'indice dell'isolamento acustico standardizzato di facciata di cui al DM 5.12.97 (Determinazione dei requisiti acustici passivi degli edifici), nel rispetto architettonico delle facciate e con gradimento estetico dei proprietari. Detti interventi dovranno garantire il mantenimento degli standard qualitativi degli ambienti interni dal punto di vista termo - igrometrico e del comfort ambientale attraverso idonei sistemi di ventilazione e/o condizionamento;
- a spese del Proponente e/o previa accordo con la Regione Toscana anche ricorrendo alle misure di cui agli art. 90, 91 e 92 della legge 21/11/2000 n. 342, dovranno essere garantite le spese per il condizionamento estivo (spese di impianto più spese di gestione) per le abitazioni ricadenti in zone aeroportuale A e B;
- per le aree ricadenti in fascia B della zonizzazione aeroportuale dovrà essere garantita, sempre a spese del Proponente, l'opzione della delocalizzazione delle abitazioni solo se il proprietario dell'abitazione è favorevole, che dovrà tenere conto degli standard abitativi e del valore dell'immobile in modo tale che questi siano uguali o superiori a quelli attuali e comunque che riscuotano la piena soddisfazione dei proprietari stessi delle abitazioni;

b) rumore:

- le sorgenti di rumore a terra quali generatori, gruppi elettrogeni, condizionatori dell'aria etc. dovranno essere silenziati secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore;

c) qualità dell'aria:

- in accordo con la Regione Toscana, secondo quanto stabilito nel Dlgs 351/99 e relativi decreti di attuazione finalizzato alla verifica del rispetto dei limiti di legge, dovrà essere garantito un adeguato monitoraggio della qualità dell'aria nell'intorno aeroportuale sia con campagne di misura con mezzo mobile sia integrando la rete di monitoraggio esistente con eventuali ulteriori centraline fisse. Sulla base delle suddette verifiche dovranno essere definiti, qualora se ne rilevi la necessità, opportuni interventi di mitigazione in modo concorde con i piani di azione e i piani e programmi che la regione elabora ai sensi degli artt. 7,8,9, del citato decreto;

d) controllo del flusso luminoso:

- compatibilmente con le esigenze di sicurezza e funzionamento dell'aeroporto, per quanto possibile, dovranno essere adottate tecnologie per ridurre il flusso luminoso inutilmente disperso verso la volta celeste o verso abitazioni limitrofe e verso la zona pSIC;

e) sicurezza:

- in considerazione di possibili eventi incidentali connessi al traffico aereo con eventuali interferenze sulla autostrada Firenze Mare (peraltro già verificatisi nel passato), il proponente

dovrà, subordinatamente allo studio di rischio e previo accordo con la Società Autostrade, provvedere alla realizzazione dell'interramento completo con copertura a livello del piano di campagna, mediante tunnel artificiale di adeguata lunghezza, del tratto autostradale in direzione dell'asse della pista atterraggi/decollo dell'aeroporto;

- f) oneri e/o spese di qualunque natura, sempre se dovuti, derivanti e/o comunque conseguenti ad eventuali modifiche inerenti la destinazione d'uso, la riduzione e/o la dislocazione delle volumetrie di cui all'accordo di pianificazione del P.U.E. di Castello saranno tutte e nessuna esclusa a carico della Società proponente;
- g) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Toscana e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;
- h) la prescrizione relativa alla sicurezza di cui alla precedente lettera e) nonché quella relativa alle aree pSIC (prescrizione n. 21 del parere della Regione Toscana) sono anche soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio; tutte le altre sono soggette alla verifica di ottemperanza da parte della Regione Toscana;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla stessa Società A.d.F. S.p.A., al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Dipartimento programmazione, all'E.N.A.C. ed alla Regione Toscana, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 04 NOV. 2003



SERVIZIO PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE
La presente copia fotostatica composta di
n° 9 fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 4/11/2003

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI

Le barriere anti-rumore non devono ostacolare la vista del paesaggio

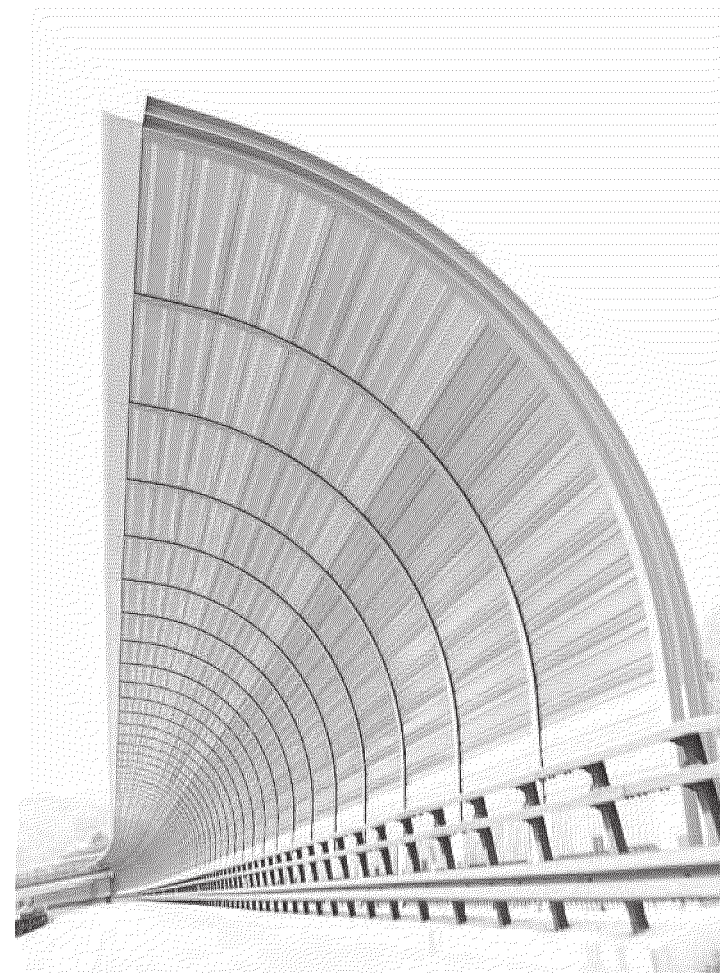
IL PROGETTO

GERARDO ADINOLFI

«CODE, lunghe anche decine di chilometri, sono una costante, anche più volte nel corso della stessa giornata. Oltretutto, vi sono ben poche alternative nella viabilità ordinaria. Quando si verificano incidenti gravi, che provocano il blocco totale dell'A11, le poche strade statali alternative non sono in grado di sostenere il traffico che vi si riversa». Così si legge sul sito della Camera di Commercio di Lucca nella scheda dell'A11 Firenze Mare e del progetto di Autostrade per l'Italia per la costruzione della terza corsia da Firenze a Pistoia. Un investimento di 390 milioni di euro per 27 chilometri attraverso sei Comuni e tre province che risolverebbe, si legge, anche «lo snodo di Peretola, che ad oggi risulta essere unico caso in Italia di accesso in autostrada regolato da un semaforo». Proprio da Peretola nel 2018,

Un investimento da 390 milioni per i primi 27 chilometri, altri 450 per il tratto Pistoia-Montecatini

senza intoppi, partiranno i lavori per la terza corsia della Firenze Mare. L'autostrada è stata costruita negli anni '30 e raddoppiata negli anni '60. Ogni giorno, sulle due carreggiate, larghe tra i 22 e i 24 metri, viaggiano in media 173 mila veicoli (dati 2013). Il progetto di Autostrade prevede ora tre cor-



sie per ogni senso di marcia più una di emergenza per ogni carreggiata per una larghezza totale di 32,50 metri. Circa dieci in più rispetto ad ora, 5 per lato, a cui bisogna aggiungere gli "arginelli" di 1.30 metri di larghezza e le scarpate. Nella maggior parte del tracciato, per la terza corsia, è stato così

necessario avviare espropri di abitazioni, terreni e immobili. A partire dallo svincolo di Peretola, dove ad esempio dovrà essere espropriato il distributore Beyfin e a Sesto Fiorentino, dove anche l'Ikea e la Baldassini-Tognozzi-Pontello perderanno una parte della loro proprietà. A Peretola, però, per 6 chilometri l'allargamento sarà "asimmetrico", cioè riguarderà soltanto la carreggiata verso Firenze. Quella in direzione Pisa confina con l'aeroporto Vespucci. La seconda eccezione sarà allo svincolo di Prato Est, dove la terza corsia sarà solo nella carreggiata est e a infine niente terza corsia in una

curva al ridosso della frazione pratese di Cafaggio per salvaguardare alcune abitazioni. Proprio a Cafaggio, da anni, è attivo il comitato "In mezzo ad un'autostrada" che si batte contro la mancanza di barriere antirumore nel tratto dell'A11 che taglia in due il quartiere. Con i lavori saranno installate in tutti i punti in cui il tracciato si avvicina alle abitazioni. Proprio sulle barriere, però, sono state sollevati dei dubbi da parte del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo. Osservazioni che sono diventate prescrizioni nella Via approvata dal Ministro dell'Ambiente Gian Luca Galletti. «Per quanto riguarda le barriere fonoassorbenti - si legge - dovranno essere previsti approfondimenti progettuali circa le tipologie da utilizzarsi nei vari tratti del percorso al fine di garantire il più possibile la godibilità dal percorso dell'Autostrada del paesaggio circostante». Il progetto di Autostrade prevede poi la costruzione del casello di Pistoia Est e la terza corsia tra Monsummano Terme e Montecatini per un chilometro e mezzo. Nelle intenzioni di Autostrade c'è anche la realizzazione della terza corsia per altri 11 chilometri tra Pistoia e Montecatini per un costo di 450 milioni di euro. In questo caso però l'iter potrà essere avviato soltanto alla chiusura definitiva delle autorizzazioni per la Firenze-Pistoia. Ma quanto dureranno i lavori? Nel progetto iniziale si stimano 40 mesi, cioè 3 anni e due mesi. Ora bisogna aspettare la Conferenza dei servizi in cui i Comuni interessati dovranno riconoscere la "pubblica utilità" dell'opera e autorizzare, quindi, i vari espropri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

