



COMUNE di CAMPI BISENZIO
Città Metropolitana di Firenze

Spett.le

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza
Ecologica
Direzione Generale Valutazioni
Ambientali Div. V – Procedure di
Valutazione VIA e VAS

Dott.ssa Orsola Renata Maria Reillo
va@pec.mite.gov.it

Codice identificativo del procedimento amministrativo [ID: 9900]. Aeroporto di Firenze. Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035. Procedimento di VIA/VAS integrato, ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D.Lgs.152/2006 - Fase di *Scoping*.

Contributo ex art. 13, D.lgs n. 152/06

**** * ****

PREMESSO CHE

Con nota prot. n. 139800 in data 5 settembre 2023, acquisita al protocollo del Comune al n. 0053949/2023 del 05/09/2023, la Direzione Generale Valutazioni Ambientali, Divisione V del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ha comunicato l'avvio del procedimento di VIA/VAS integrato, ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D. Lgs.152/2006 - Fase di scoping, con riferimento al "Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035".

Il Comune di Campi Bisenzio è stato individuato nell'ambito del suddetto procedimento quale "soggetto competente in materia ambientale" ai sensi dell'art. 13 del D. lgs n. 152 del 2006.

Il richiamato art. 13 del D.Lgs. 152/2006 dispone che *"sulla base di un rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi (anche transfrontalieri) dell'attuazione del piano o programma, il proponente e/o l'autorità procedente entrano in consultazione, sin dai momenti preliminari dell'attività di elaborazione di piani e programmi, con l'autorità competente e gli altri soggetti competenti in materia ambientale, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale"*.

In questa fase, il Comune di Campi Bisenzio è stato dunque invitato a formulare un contributo esclusivamente volto alla definizione del livello di dettaglio dello Studio Ambientale Integrato (c.d. "Scoping").

Nel raccogliere l'invito, salva ogni ulteriore istanza, deduzione ed eccezione che potranno essere svolte nelle successive fasi procedurali e senza prestare acquiescenza alcuna, il Comune di Campi Bisenzio

OSSERVA QUANTO SEGUE

Oggetto dell'istanza è la revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale (c.d. Masterplan) al 2035 dell'Aeroporto di Firenze. Il progetto prevede la realizzazione della nuova pista di volo 11/29 (lunghezza di 2.200 metri), del nuovo terminal passeggeri e relative opere di accessibilità, sosta e urbanizzazione land-side, nonché delle necessarie opere/interventi di inserimento territoriale, mitigazione e compensazione ambientale. L'orizzonte temporale del Masterplan è l'anno 2035.

Secondo la documentazione progettuale (Documento SAPI-Parte 1), la necessità di avvio del processo di project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale *"fa seguito alla redazione del precedente Masterplan 2014-2029, già oggetto di procedura VIA e di procedimento autorizzativo e, al contempo, di contenzioso amministrativo conclusosi con sentenze del*

Consiglio di Stato in base alle quali, nel 2020, si è resa necessaria la reiterazione del procedimento di compatibilità ambientale”.

Con riferimento al precedente Master Plan aeroportuale 2014-2029 – del quale il progetto in esame si propone di costituire una “revisione”, il Comune di Campi Bisenzio, al pari di altri comuni della Piana fiorentina e di alcune associazioni ambientaliste, aveva contestato innanzi al competente TAR per la Toscana, sotto molteplici profili di legittimità, sia il giudizio finale di compatibilità ambientale (Decreto VIA) rilasciato dal Ministero dell’Ambiente con decreto n. 377 del 28/12/2017 (ricorso RG n. 433/18), sia il consequenziale provvedimento di autorizzazione (accertamento della conformità urbanistica) adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con decreto n. 6674 del 15 aprile 2019 in esito ai lavori della Conferenza di servizi (ricorso RG n. 825/19).

Con sentenza n. 792/2019, confermata in appello dal Consiglio di Stato (sentenza n. 1166/2020), in accoglimento del ricorso proposto dal Comune di Campi Bisenzio, il Tar Toscana ha annullato il suddetto decreto VIA. Il conseguente provvedimento di autorizzazione adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, travolto dall’annullamento della presupposta valutazione di impatto ambientale, è stato revocato dallo stesso Ministero in autotutela in pendenza del giudizio;

Di contro, le presupposte e corrispondenti previsioni pianificatorie che costituivano quadro di riferimento dell’intervento di ampliamento della pista proposto erano state anch’esse già annullate dal TAR Toscana con la sentenza n. 1310 dell’8 agosto 2016, che ha caducato, *in parte qua*, la delibera regionale n. 61/2014 di integrazione al P.I.T., evidenziando l’esistenza di gravi lacune del procedimento VAS e nel relativo provvedimento.

Da un primo esame della documentazione progettuale depositata dal proponente, si osserva che non risulta adeguatamente rappresentato né compiutamente documentato in che modo la revisione progettuale di cui al procedimento avviato si ponga in termini di conformazione / ottemperanza alle decisioni giurisdizionali sopra richiamate, sulle quali si è formato il giudicato. In ogni caso, non emergono con sufficiente chiarezza ed in modo articolato le ragioni tecniche per le quali le revisioni progettuali proposte possano dirsi, a giudizio del proponente, superare le gravi lacune nella valutazione di compatibilità ambientale del progetto – e, prima ancora, della valutazione ambientale del piano che ne costituisce quadro

di riferimento – accertate dalla magistratura amministrativa con le decisioni richiamate ed analiticamente dettagliate nel corpo delle rispettive motivazioni.

** * **

Dagli elaborati progettuali depositati non risulta essere stata congruamente vagliata, tra gli scenari alternativi, l'opzione "zero", nonostante tale opzione debba necessariamente essere contemplata nel giudizio di compatibilità ambientale dell'opera ai sensi dell'art. 22 del D.lgs n. 152 del 2006 (cfr. da ultimo Cons. Stato, Sez. IV, 27 giugno 2023, n. 6280). Nello Studio Ambientale preliminare integrato (SAPI) si prendono in esame le ragioni relative allo scenario di non intervento, ma si riportano solo motivazioni economiche a favore della proposta e non i vantaggi relativi alla conservazione della attuale situazione ambientale di naturalità e biodiversità e di non svilimento delle scelte strategiche della pianificazione comunale (cfr. Parte 2, par. 4.7). Inoltre, non sembra essere stata presa in considerazione l'opzione corrispondente al mantenimento dello scalo aeroportuale nell'assetto risultante dall'ottemperanza alle prescrizioni del decreto VIA n. 0676/2003, prescrizioni che risultano ad oggi rimaste inadempite.

** * **

Nel Capitolo 6 della parte 2 dello Studio Ambientale preliminare integrato (SAPI), per quanto riguarda l'Individuazione dell'area di indagine, viene selezionata l'area di studio individuando i territori comunali interessati direttamente dalle opere e quelli pertinenti per l'analisi degli aspetti ambientali.

Sarebbe invece opportuno che nelle valutazioni debbano essere inclusi anche i territori delle Amministrazioni che partecipano, mediante intese ed accordi, al progetto del Parco agricolo della Piana Fiorentina, per le implicazioni dirette ed indirette sulla pianificazione strategica ed attuativa di ciascun comune.

** * **

Al paragrafo 10.2.1.3 della parte 2 dello Studio Ambientale preliminare integrato (SAPI), relativamente al Piano territoriale del Parco agricolo della piana si afferma che “la sua pianificazione e programmazione è risultata estremamente vaga, controversa, talvolta contraddittoria e mai concretamente definita.”

L'affermazione è da confutare, poiché riferita essenzialmente alla pianificazione regionale, dove peraltro si evidenzia l'annullamento della salvaguardia aeroportuale della variante DCR 61/2014 rilevando che “ha mantenuto efficacia la disciplina del progetto di territorio (ambito di salvaguardia A)” che conferma invece la persistenza dell'intenzione di realizzare il parco.

Nella pianificazione provinciale non si riscontra nello schema strutturale un “ambiente artificiale ... non più orientato ad una connotazione agricola” essendo invece lo schema del 1990 un progetto articolato che prevedeva tra l'altro anche la forestazione.

A livello comunale, invece, il giorno 18 dicembre 2017 è stata firmata l'intesa preliminare tra Regione Toscana e Comune di Campi Bisenzio per l'Accordo di Pianificazione ai sensi dell'articolo 41 della L.R. 65/2014 relativo alla "Variante per l'Integrazione al Piano Strutturale di Campi Bisenzio per l'Ambito di territorio interessato dal Parco Agricolo della Piana" e l'adeguamento alle disposizioni contenute nell'integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana. In data 12 Dicembre 2018 è stato firmato digitalmente ai sensi e per gli effetti dell'articolo 43 della L.R. 65/2014 l'accordo di pianificazione tra Regione Toscana e Comune di Campi Bisenzio. Con delibera C.C. n. 9 del 07/01/2019 è stato ratificato l'accordo di pianificazione ed approvata la variante al Piano Strutturale ai sensi dell'art. 43 della L.R.T. 65/2014 denominata "Integrazione al Piano Strutturale per l'ambito di territorio interessato dal Parco Agricolo della Piana", con la quale Il Comune di Campi Bisenzio inserisce nella propria strumentazione urbanistica il perimetro del Parco Agricolo della Piana.

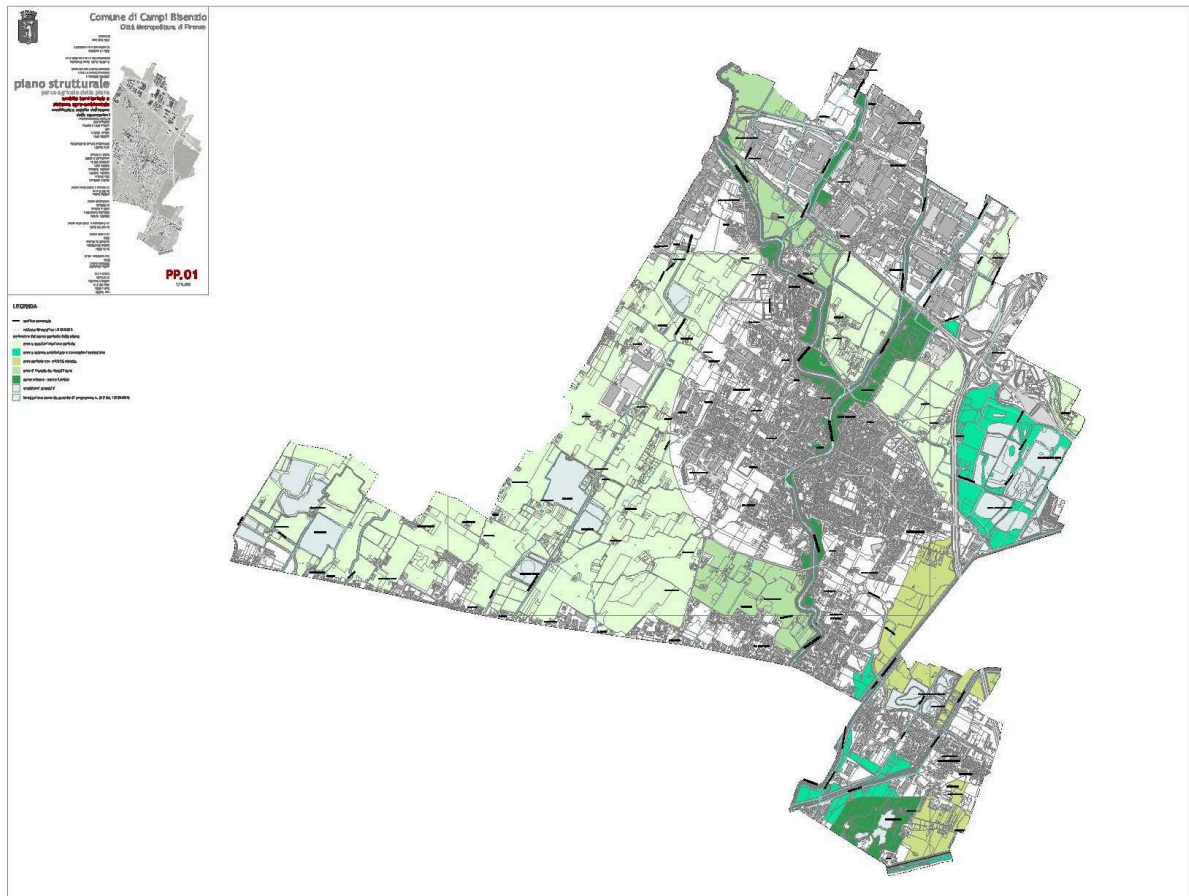


Immagine 1: Tavola "Parco agricolo della piana - Ambito territoriale e sistema agro-ambientale" del Piano Strutturale vigente del Comune di Campi Bisenzio

Il progetto del Parco agricolo della Piana, per il quale il Comune di Campi Bisenzio ha definito con la Regione la perimetrazione e la relativa disciplina che il Piano Strutturale recepisce negli elaborati PP.1, PP.2 e PP.3, costituisce una grande occasione per realizzare un sistema connettivo di tutela e valorizzazione delle residue risorse agricole e ambientali, naturalistiche e paesaggistiche di un territorio che è stato fortemente trasformato negli ultimi decenni. Sono azioni coerenti con tale obiettivo, da attivare in una visione sovracomunale:

- mettere in relazione, nella dimensione dell'area vasta, la vocazione agricola del territorio con la salvaguardia dell'esile trama delle connessioni ecologiche e dei parchi fluviali che è ancora possibile preservare o realizzare;
- promuovere conseguentemente una agricoltura innovativa, per il profilo imprenditoriale e per la sostenibilità economica ed ambientale, per il rapporto con le risorse del territorio, per la capacità di conservare coerenti relazioni fra il sistema insediativo e il paesaggio agrario;
- favorire una fruizione turistico naturalistica e ricreativa del territorio rurale legata al sistema dei parchi e delle emergenze ambientali, alla rete della mobilità lenta, alla conoscenza e frequentazione delle testimonianze storico culturali, ad una ricettività diffusa e strettamente collegata alle attività agricole e all'ambiente rurale.

Il Comune di Campi Bisenzio partecipa alla definizione di azioni coordinate nell'ambito del Parco agricolo della Piana per dare attuazione agli obiettivi indicati e, attraverso le indicazioni del Piano Strutturale e le conseguenti previsioni del Piano Operativo, ne declina l'applicazione nell'ambito del territorio comunale.

Il Piano Strutturale individua negli assi strategici i temi di livello sovracomunale che rivestono maggiore importanza per il territorio campigiano e per il suo sviluppo sostenibile, tra cui le strategie per la valorizzazione del territorio rurale, da perseguire con azioni coordinate per la salvaguardia e la promozione del Parco agricolo della Piana, per il sostegno alle attività agricole, per la tutela della struttura ecosistemica del territorio.

Nella fase operativa della pianificazione territoriale dovranno essere previsti interventi di mitigazione ambientale, soprattutto per le infrastrutture a forte impatto territoriale, sulla base delle indicazioni contenute nell' art. 7 comma 9 della Disciplina normativa del Parco agricolo della Piana (Doc.PP.03).

** * **

Dall'esame degli elaborati progettuali depositati per il Project review del Masterplan Aeroporto 2035, la documentazione appare peraltro deficitaria dal punto di vista dell'esatta e preventiva identificazione dei significativi impatti sui fattori identificati dall'art. 5 c. 1 lett. c) del d.lgs 152/2006 ed in particolare sulla salute umana, sulla biodiversità e habitat protetti, nonché complessivamente sulle componenti del territorio, del suolo, dell'aria e del regime idraulico, nonché le interazioni tra i diversi fattori.

** * **

Dal momento che il Piano proposto interferisce in via diretta, riducendone l'estensione, su aree naturali protette come definite dalla L. 394/1991 e siti della Rete Natura 2000, (ZSC-ZPS-SIR IT5140011 "Stagni della piana fiorentina e pratese"), la legge prevede che il procedimento di valutazione sia integrato con la Valutazione di incidenza di cui all'articolo 5 del D.P.R. 357/1997, ai sensi dell'art. 10, comma 3, del D. Lgs.152/2006 e s.m.i..



Immagine 2: porzione centrale della ZPS-ZSC "Stagni della Piana Fiorentina e Pratese"
(Fonte: Geoscopio - Regione Toscana)

Rinviando ogni valutazione alla pertinente fase procedimentale, si rileva sin d'ora che le opere individuate dal proponente a compensazione della prevista soppressione di alcune zone umide o di parte di esse prevedono un tempo di realizzazione e entrata in funzione largamente incompatibile con la conservazione dei valori ecologici del Parco della Piana Fiorentina.

Nell'attesa che le nuove aree umide previste quali opere compensative raggiungano un grado di complessità almeno confrontabile con quelle attuali, queste ultime dovranno essere prosciugate onde evitare un elevato rischio di incidenti collegati ad impatti con l'avifauna (bird-strike), con la conseguenza che la nuova pista potrà essere utilizzata solo con un generale depauperamento della biodiversità locale.

A ciò si aggiunga che non sembra essere stato compiutamente valutato che, data l'attuale estensione delle zone umide oggetto di protezione, il rischio di bird strike mediante allontanamento degli uccelli nelle more dell'entrata in funzione delle opere compensative (e salva ogni valutazione sulla loro reale efficacia) potrebbe essere assicurato solo con una completa bonifica idraulica dell'area, con pesantissime ripercussioni in termini di perdita di biodiversità, in termini microclimatici e di lotta alla desertificazione.

Sotto questo profilo, dalla documentazione di progetto depositata non sembra che siano state adeguatamente valutati i seguenti profili di rischio:

- rischio di perdita di biodiversità, anche di habitat e specie elencate nella direttiva comunitaria Habitat, soprattutto nella parte centrale della ZSC-ZPS “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese”;
- rischio di desertificazione delle zone limitrofe alla pista aeroportuale;
- rischio di ripercussioni sul microclima della Piana Fiorentina;
- rischio generale di danno ambientale irreversibile, implementando gli effetti sui cambiamenti climatici.

Oltre a ciò, sulla base dei dati di inquinamento dell'aria nel comune di Campi Bisenzio e sulla base dei rischi provocati da nuove infrastrutture come la nuova pista aeroportuale, favorire la mobilità sostenibile e la forestazione urbana risultano di primaria importanza per

il Comune di Campi Bisenzio, al fine di migliorare la qualità dell'aria, la qualità dell'ambiente in generale e la salute dei cittadini.

Si evidenzia inoltre che, in continuità con la "testa pista" riportata nel Masterplan 2035, si trova, nel territorio comunale di Campi Bisenzio, l'Oasi di Focognano, che costituisce una delle aree umide di maggiori dimensioni e complessità della piana fiorentina-pratese.

L'Oasi Stagni di Focognano si trova all'interno di una Zona Speciale di Conservazione (IT5140011) denominata "Stagni della Piana Fiorentina e Pratese", la quale si estende nei Comuni di Campi Bisenzio e Firenze. E' anche una Zona di Protezione Speciale (ZPS IT5140011). L'intera area si estende per circa 65 ettari.

Tale complesso naturalistico costituisce un ecosistema palustre formato da aree umide e da specchi d'acqua sia naturali che artificiali, concentrati in questa vasta area dentro il sistema dell'"Invariante strutturale II" del PIT/PPR. L'Oasi necessita tutti gli anni di continui interventi di gestione che si rilevano indispensabili per mantenere il patrimonio ambientale protetto dalla Comunità Europea e in particolare guidare e gestire il processo di evoluzione naturale dello stesso (con particolare riferimento alle zone umide) e ottimizzare la funzionalità ecologica del sito per le varie specie.

Si ricorda anche che durante gli ultimi anni hanno avuto luogo alcuni grandi lavori di costruzione di nuovi habitat con la realizzazione di quattro nuovi ecosistemi lacustri (lago Prataccio, lago Prataccino, Lago Osmanoro e Pantano di Maccione) e alcuni altri ecosistemi limitrofi aventi valore di fasce di transizione (ecotoni). Questo nuovo immenso patrimonio è oggi una nuova e importantissima realtà da gestire e da 'guidare' verso stadi evolutivi di maggiore complessità strutturale/funzionale.

Si descrivono di seguito gli ecosistemi lacustri presenti nell'Oasi:

- Laghi 'Calvana' e 'Monte Morello'. caratterizzato da un habitat di forte interesse per gli Anatidi (anatre di superficie e anatre tuffatrici).
- Lago 'Acqualunga'. L'invaso è finalizzato alla sosta dei Trampolieri, dei Limicoli e degli uccelli di ripa in genere (oltre che delle specie legate al canneto ('fragmiteto'),

per ciò che riguarda la sua porzione più settentrionale; è presente l'osservatorio 'Cavaliere d'Italia' adatte alla sosta dei Limicoli.

- Lago 'Calice': per questo invaso è prevista la presenza di un livello di acqua tale da mantenere e far sviluppare abbondantemente il canneto e altre specie di flora acquatica e ripariale. Di fatto in questo bacino lacustre viene così mantenuta anno dopo anno la più estesa superficie a canneto ('fragmiteto') di tutta la Piana da Firenze a Prato. Di conseguenza questo invaso è finalizzato alle specie ornitiche tipiche della vegetazione acquatica (Acrocefali, Rallidi, etc.). Inoltre tramite la annuale risagomatura manuale e meccanica attuata alla fine del mese di agosto sui 'chiarì', delle isole di canneto e di alcuni piccoli isolotti a terreno nudo, questo invaso può ospitare anche molte altre specie come Limicoli ed Anatidi.
- Lago 'Focognano': questo piccolo invaso, situato nella porzione posta a nord-est dell'Oasi, pur di non grande ampiezza è di grande importanza come ulteriore area di sosta indisturbata dell'avifauna e quindi funziona come 'polmone' garantendo un'importante sede di rifugio per le specie. Data la sua conformazione e le sue caratteristiche, fra cui in particolare la presenza di un abbondante canneto ('fragmiteto'), questo lago è considerabile un ambiente simile al Lago Calice.
- Lago 'Oltre Agnes Denes': l'invaso è stato progettato mantenendo al proprio interno la vecchia 'tessitura' dei campi agricoli precedentemente presenti (la cui superficie era sagomata 'a schiena d'asino') in modo da creare un sistema di aree emerse e aree allagate diversificate e quindi una zona palustre in grado di soddisfare le esigenze di alimentazione e di sosta di numerose specie ornitiche. Per questo invaso, che si è aggiunto nel 2013 agli altri cinque 'storici' dell'Oasi, è prevista la presenza di un livello di acqua tale da mantenere e far sviluppare abbondantemente canneto ('fragmiteto' e/o 'tifeto') su almeno 1/3 della superficie: in questo modo l'Oasi potrà disporre in futuro di un'ulteriore ampia area con questo tipo di ambiente, particolarmente interessante per la nidificazione di alcune specie ornitiche; la restante parte viene mantenuta ad acque libere di modesta profondità.

- Lago ‘Prataccio’: è il nuovo vastissimo bacino lacustre costruito durante l’estate e l’autunno del 2016. È stato progettato per mostrare al suo interno numerosi tipi di habitat palustre, da grandi isole con nuclei di bosco, a zone con acque libere, da isolotti di differente grandezza e forma, a zone prative umide, anche con ampie interconnessioni con aree arbustive di margine (ecotoni). È quindi una zona umida di ampie dimensioni, capace di soddisfare le esigenze di numerosissime specie ornitiche.
- Lago ‘Osmannoro’: è un altro dei bacini lacustri costruiti durante l’estate-autunno 2016. Anche questo invaso è stato progettato mantenendo al proprio interno la vecchia ‘tessitura’ dei campi agricoli precedentemente presenti (la cui superficie era sagomata ‘a schiena d’asino’) in modo da creare un sistema di aree emerse e aree allagate diversificate. Si tratta quindi di una zona palustre in grado di soddisfare le esigenze di alimentazione e di sosta di numerose specie ornitiche.
- Lago ‘Pantano di Maccione’: è un altro nuovo bacino, realizzato sempre durante l’estate-autunno del 2016. È stato progettato come sistema acquatico di contatto e scambio fra i due laghi ‘Oltre Agnes Denes’ e ‘Osmannoro’. Esso è inoltre il sistema palustre che permetterà l’ingresso del pubblico all’Oasi nel prossimo futuro tramite una passerella palafittata in corso di cantierizzazione.
- Lago ‘Prataccino’: è l’ultimo dei nuovi bacini lacustri realizzati durante l’estate-autunno 2016. Durante le fasi di costruzione il progetto ha dovuto necessariamente prendere in considerazione il ritrovamento in quest’area di un abitato dell’epoca romana. Conseguentemente è stata fatta una variante e tutta la destinazione dell’area è stata modificata. Dal punto di vista ambientale il luogo resta comunque molto importante date le sue caratteristiche di area a prato-umido. Infatti la pronta interruzione dei lavori al momento del ritrovamento della zona archeologica ha determinato la presenza di una superficie simil piana a una quota media di circa 1,80 m. Quest’ultima risulta caratterizzata quindi da zone più depresse e zone più alte, e tutto ciò crea una situazione di un notevole interesse perché a seguito degli eventi

meteorologici si costituisce un'area irregolarmente sommersa per pochi centimetri di forte interesse per molte specie. Inoltre, grazie all'ubicazione sul margine ovest dell'Oasi, questo invaso ha assunto anche l'importante funzione di ecotono.



Immagine 3: Estratto Tavola "Quadro conoscitivo - Aspetti ecologici" del Piano Strutturale vigente del Comune di Campi Bisenzio

** ** *

Al paragrafo 2.6.3 della parte 3 dello Studio Ambientale preliminare integrato (SAPI) relativo alle Opere di mitigazione e compensazione ambientale e paesaggistica, si afferma: “A tal proposito, il processo tecnico-progettuale di definizione delle misure di mitigazione e compensazione paesaggistica e ambientale ha tenuto in particolare considerazione tutte le indicazioni, suggerimenti, osservazioni già precedentemente espresse dagli Enti competenti nell’ambito dei formali pareri di competenza resi in sede di procedimento VIA, di Osservatorio Ambientale e Verifica di Ottemperanza, di procedimento di accertamento della conformità urbanistica e contestuale rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche e ambientali di legge.” Si ritiene che il nuovo Masterplan debba essere valutato esclusivamente rispetto al suo contesto e non come mero adeguamento di quello 2014-2029, anche in esito ad un procedimento che è stato ritenuto inidoneo.

** ** *

Il Comune di Campi Bisenzio rinnova infine, con ogni più ampia riserva, le perplessità già manifestate nella fase di dibattito pubblico sulla scelta della pista con rotazione 11/29. Ancorché l'impatto acustico della nuova infrastruttura di volo sarà valutato nella successiva Fase II del procedimento di VIA-VAS, si rileva che nell'ambito dell'incarico attribuito ad esperti in materia di valutazione di impatto acustico per la revisione del proprio Piano di Classificazione Acustica, il Comune di Campi Bisenzio ha chiesto di valutare gli effetti e gli impatti sul territorio comunale ex ante ed ex post l'intervento del project review di Toscana Aeroporti relativo al Masterplan 2035.

Di seguito si riporta, nella sua interezza, il parere preliminare relativo alla componente rumore della proposta di Masterplan 2035 predisposto dalla Società incaricata dal Comune di Campi Bisenzio Vie En.ro.se. Ingegneria s.r.l. nella fase di dibattito pubblico:

"In qualità di redattore dell'aggiornamento del PCCA di Campi Bisenzio, Vie en.ro.se. Ingegneria s.r.l. ha analizzato la proposta di Masterplan 2035 relativamente alla componente rumore.

In particolare, sono stati analizzati i seguenti documenti resi disponibili da Toscana Aeroporti nell'ambito del dossier di progetto:

- *Dibattito pubblico - Proposta di project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale*
- *Analisi degli impatti acustici e atmosferici la co-esistenza col parco agricolo della piana*
- *Progetto di Dibattito Pubblico*

Dall'analisi emergono le seguenti criticità in relazione al PCCA attuale, tenendo conto anche delle modifiche di previsione in relazione al suo aggiornamento:

- Le nuove rotte previste dal Masterplan 2035 risultano impattanti sul Comune di Campi Bisenzio. Dal confronto delle curve isofoniche dei due Masterplan (2014-2029 e 2035), l'impatto causato da quest'ultimo appare inferiore; tuttavia, permangono numerose problematiche legate a superamenti dei limiti acustici su numerosi ricettori sensibili. Quest'ultimi sono situati in località Capalle e dalle curve isofoniche di previsione "Leq_diurno" si evidenziano livelli in facciata superiori a 55 dB(A) (limite diurno della classe II associata ai ricettori sensibili).
- Sono presenti superamenti in generale presso gran parte degli edifici residenziali presenti in località Fornello, in classe III.
- Inoltre, si fa presente come l'area di Capalle preveda la nascita di nuovi quartieri residenziali in classe III che risulteranno potenzialmente impattati e che dovranno essere considerati nella previsione.
- Si segnala inoltre come siano presenti sulla nuova traiettoria aree verdi di interesse come il Parco Urbano di Villa Montalvo (situato in classe III).
- Infine, si evidenzia come anche lo studio di impatto acustico richiamato nella proposta di Masterplan 2035 ponga l'attenzione su alcune delle criticità sopra menzionate, ipotizzando però come unica soluzione la sostituzione degli infissi per gli edifici potenzialmente impattati. Sulla soluzione proposta preme evidenziare come questa dovrebbe perlomeno essere abbinata ad un sistema di climatizzazione, ma che, anche in questa configurazione, la soluzione risulterebbe fortemente limitante. Infatti, la soluzione individuata permetterebbe l'utilizzo delle strutture nella sola configurazione a finestre chiuse, impedendo i necessari ricambi d'aria e, soprattutto, limitando l'utilizzo dell'ambiente esterno (aree verdi, resedi, terrazzi) e dell'ambiente interno nella configurazione a finestre aperte.
- A margine, si segnala anche come nei documenti analizzati non sia riportata l'incertezza collegata con le suddette simulazioni sia in relazione al modello di emissione che al modello di propagazione utilizzati e che tali elementi siano invece da tenere in considerazione.
- Infine, si segnala come risulti evidente dalle curve isofoniche riportate nella proposta di Masterplan che queste non tengono in considerazione le riflessioni di facciata degli edifici. È quindi ipotizzabile che in facciata dei fabbricati i risultati delle simulazioni prodotte nel Masterplan presentino in generale una sottostima dell'ordine di 3 dB(A) rispetto all'effettivo impatto acustico prodotto".

Nello specifico, come emerge dal parere preliminare relativo alla componente rumore della proposta di Masterplan 2035 predisposto dalla Società incaricata Vie En.ro.se. Ingegneria s.r.l., l'attuale ipotesi progettuale di Toscana Aeroporti risulta maggiormente impattante rispetto alla soluzione del Masterplan precedente per il territorio di Campi Bisenzio, in quanto la traiettoria di volo lambisce l'area umida dell'Oasi di Focognano, afferente al Sito naturale "Stagni della piana fiorentina e pratese" parte della Rete Natura 2000 comunitaria, nonché un'area di notevole interesse culturale, ambientale e di servizi alla collettività dove è

collocato il complesso monumentale di Villa Montalvo sede di un Polo bibliotecario di interesse sovracomunale, e l'adiacente parco meta di molti sportivi o utenti interessati a trascorrere una giornata all'area aperta e dove sono svolte manifestazioni che richiamano il pubblico di tutta la Regione.

Si evidenzia inoltre che la località del Comune più interessata dall'impatto acustico delle future traiettorie di volo sarà la frazione di Capalle, ove attualmente risiedono 3.133 abitanti, pari a circa il 6,7% della popolazione comunale, trend in crescita demografica come evidenziato dagli studi socio-demografici a cura di IRPET, ancorché area esterna all'intorno aeroportuale e compresa tra le isofoniche Leq 60 dB(A) e Leq 55 dB(A), fortemente penalizzata per le conseguenze di impatto acustico sulle aree residenziali esistenti e di futura realizzazione, oltre ai recettori sensibili, quali scuole, asili e struttura per anziani.

Ad integrazione delle perplessità già manifestate nella fase di dibattito pubblico sulla scelta della pista con rotazione 11/29, si evidenzia inoltre che in prossimità delle traiettorie di atterraggio e decollo (così come indicate nel documento "SAPI parte 3 - Studio Preliminare Ambientale") si trova un'area di importanza strategica definita nel Piano Strutturale vigente di Campi Bisenzio come "Insula specializzata", destinata ad attrezzature e servizi di particolare rilievo e che oggi ospita infatti un centro benessere; si evidenzia altresì che in prossimità della traiettoria di atterraggio è previsto dal Piano Strutturale vigente anche il potenziamento di un polo di servizio per lo sport. Entrambi i servizi sono e saranno meta di molti utenti e costituiscono scelte strategiche di piano che risultano penalizzate dal passaggio delle traiettorie di volo.

** * **

Campi Bisenzio, 5 ottobre 2023

Andrea Tagliaferri
Sindaco di Campi Bisenzio

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del T.U. 445/2000 e del D.Lgs. 82/2005 e rispettive norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa