

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/a

(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il Sottoscritto STEFANO BERNI

in qualità di legale rappresentante della Associazione

COMITATO PER LE OASI WWF DELL'AREA FIORENTINA

(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

Piano/Programma, sotto indicato

Progetto, sotto indicato

(Barrare la casella di interesse)

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.

*(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA e **obbligatoriamente il codice identificativo ID: xxxx del procedimento**)*

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)

Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)

Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)

Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)

Altro *(specificare)* _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

Atmosfera

- Ambiente idrico
 - Suolo e sottosuolo
 - Rumore, vibrazioni, radiazioni
 - Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
 - Salute pubblica
 - Beni culturali e paesaggio
 - Monitoraggio ambientale
 - Altro (*specificare*) _____
-

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Il testo dell'osservazione è contenuto nel documento ALLEGATO 3.

L'osservazione comprende i seguenti punti (vedasi allegato 3):

- Impatto da “occupazione di suolo”

- Impatto da “distruzione per interazione planimetrica di zone di grande pregio naturalistico ed ecologico”

- Impatto da “sorvolo a bassa quota” sulle specie presenti nell'Area protetta Stagni di Focognano (ZSC – ZPS)

- Inadeguatezza delle compensazioni ambientali previste ed immotivata (e ingiustificata) riduzione delle aree interessate da opere di compensazione ambientale (ricostruzione di zone umide) rispetto a quanto previsto nel precedente *Master Plan aeroportuale 2014-2029*

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 – Testo dell'osservazione presentata ([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. **Osservazioni del WWF**).

Luogo e data ___Firenze, 30.10.2023

Il/La dichiarante

Stefano Berni

(Firma)





for a living planet®

**Comitato per le Oasi WWF
dell'Area Fiorentina**
Via di Focognano
c/o Oasi Stagni di Focognano,
50013, Campi Bisenzio

Spett. le
Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Ecologica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali – Divisione V
Procedure di Valutazione VIA e VAS
va@pec.mute.gov.it

Oggetto: [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. Osservazioni del WWF.

Introduzione al documento

Le presenti osservazioni sono presentate come Comitato per le Oasi WWF dell'Area Fiorentina, associazione che nell'ambito della organizzazione nazionale del WWF Italia rappresenta il WWF Italia nell'Area Fiorentina. L'area della pianura posta a nord-ovest di Firenze, oggetto del progetto aeroportuale, rientra dunque nella zona di competenza della scrivente associazione.

Si desidera anche precisare che queste osservazioni rappresentano solo l'ultimo, in ordine di tempo, dei numerosi altri documenti redatti dall'Associazione in relazione al possibile sviluppo dell'Aeroporto di Peretola negli anni precedenti, tutti sempre indirizzati agli Enti pianificatori preposti al fine di fornire un contributo circa i gravi rischi e gli impatti prevedibili a causa di questa opera sul territorio della Piana Fiorentina.

Le presenti osservazioni si riferiscono all'opera in oggetto e vengono consegnate in relazione al procedimento:

[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. Avvio procedimento semplificato ai sensi dell'art. 10 del regolamento interno NURV (fase preliminare di VAS) e richiesta contributi istruttori ai fine della procedura art. 21 del D.Lgs. 152/2006 (scoping di VIA).



for a living planet®

Premessa (circa il ruolo del WWF nella Piana Fiorentina quale ente realizzatore da oltre trenta anni, insieme alle Amministrazioni locali, e gestore di molte importanti aree protette in questa pianura)

Come è ben noto, il WWF, da sempre attento alle problematiche della Piana Fiorentina, da più di 30 anni ha inteso fornire un proprio diretto contributo per conferire a questo territorio un nuovo volto. Ciò è avvenuto attraverso un'estesa opera di creazione e successiva tutela di importanti ecosistemi palustri, cioè dei paesaggi più caratteristici di questo territorio. **Sono dunque nate ben due Oasi del Sistema Nazionale delle Aree protette dell'Associazione: Oasi WWF Val di Rose (aperta al pubblico nel 1996 presso Sesto Fiorentino) e Oasi WWF Stagni di Stagni di Focognano (aperta al pubblico nel 1998 presso Campi Bisenzio)**. Queste due aree (insieme a varie altre realizzate sempre dal WWF in questa zona a formare un vasto e diffuso sistema ambientale di cui Focognano e Val di Rose sono i nodi principali della rinata rete ecologica) sono da anni gestite secondo i più moderni criteri della *Landscape Ecology* tramite l'azione del *Comitato per le Oasi WWF dell'Area Fiorentina* appositamente costituito per questo scopo. Tutte queste aree, rientrando nel territorio ove la Regione Toscana ha istituito il "Parco agricolo della Piana", di fatto ne rappresentano dal punto di vista ecosistemico e paesaggistico gli elementi di maggior spicco o, detto in altri termini, la "spina dorsale" naturalistica e paesaggistica dell'intero Parco.

È di fondamentale importanza sottolineare anche che tutti questi importanti risultati sono stati ottenuti negli anni con il concorso di tutte le Amministrazioni locali (Campi Bisenzio, Signa, Sesto Fiorentino, Lastra a Signa, Prato, Calenzano), oltre che di altri Enti di interesse pubblico. Proprio per questo aspetto, il modello di intervento applicato con successo dal WWF nella Piana Fiorentina è da anni tema di studio in molte facoltà (Architettura, Ingegneria, Biologia, Scienze Naturali, Agraria, etc.) di varie Università così come i nuovi luoghi creati sono spesso visitati da tecnici di altre amministrazioni pubbliche che intendono replicare questi esempi in altre città della Penisola.



for a living planet®

Finalità delle presenti osservazioni

Ciò che è stato brevemente ricordato sopra è utile per ribadire come premessa quanto il WWF tenga al futuro di quest'area e quanto la propria posizione in merito non sia certo di principio ma, al contrario, molto pratica e legata alla profonda e diretta conoscenza del territorio di cui si parla e del patrimonio ecologico-paesaggistico presente.

Ricordiamo pertanto, come premessa, che la nostra Associazione **è stata da sempre fermamente contraria all'ipotesi della nuova pista dell'aeroporto di Firenze (a prescindere dal tipo e localizzazione)** per numerosi motivi che sono stati esplicitati più volte durante i vari momenti di confronto con gli atti di pianificazione pubblica.

In questa occasione specifica riguardante la fase di scoping relativa alla ipotesi di nuova pista descritta nel documento "Aeroporto di Firenze. Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035", desideriamo però principalmente sottoporre alla Vostra attenzione alcuni aspetti della nuova proposta di progetto, che risultano anomali anche e soprattutto nel confronto con la precedente proposta.

Per affrontare la questione occorre evidenziare i seguenti argomenti presenti all'interno del documento di *Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035* ponendoli a confronto con quanto era previsto nell'ambito della precedente proposta relativa al *Master Plan aeroportuale 2014-2029*:

Punto A – Impatto da "occupazione di suolo"

Quanto all'impatto da "occupazione di suolo", la nuova pista di progetto (relativa al *Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035*) non differisce sostanzialmente da quanto prevedeva la precedente proposta di nuova pista, presentata nell'ambito del *Master Plan aeroportuale 2014-2029*.

Come si può infatti osservare confrontando le due Figure 1.a e 1.b, la superficie della Piana di Sesto che verrebbe occupata nel caso della realizzazione della nuova pista oggetto delle presenti osservazioni può essere considerata molto simile, se pur di poco inferiore a quella del precedente progetto relativo al *Master Plan aeroportuale 2014-2029*.



for a living planet®

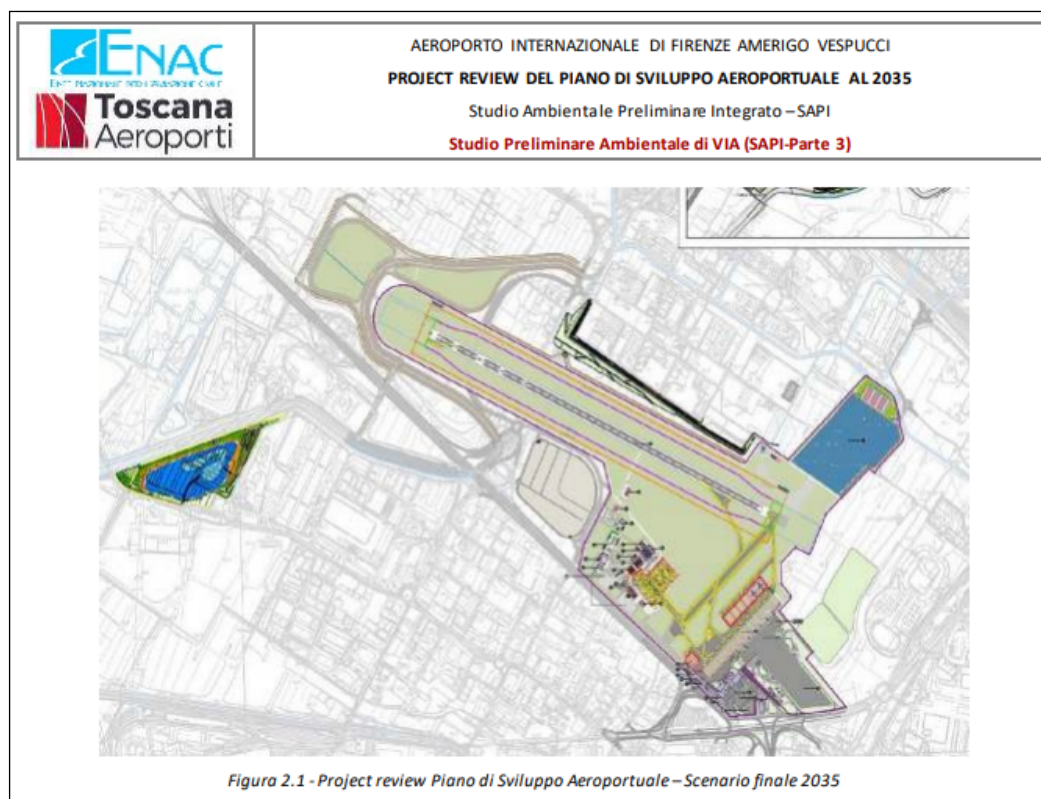
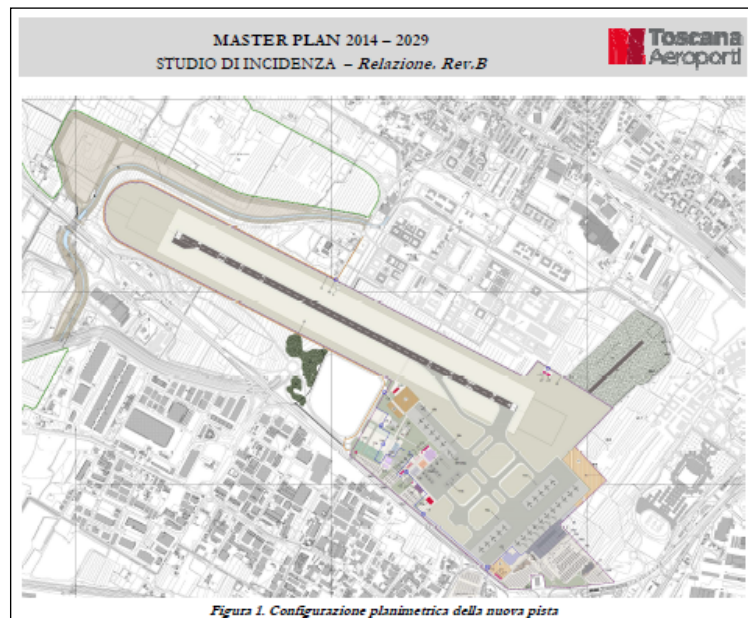


Figure 1.a e 1.b – Le due ipotesi di pista poste a confronto (si veda il testo).



for a living planet

Punto B – Impatto da “distruzione per interazione planimetrica di zone di grande pregio naturalistico ed ecologico”

Quanto all’impatto da “distruzione per interazione planimetrica di zone di grande pregio naturalistico ed ecologico”, **la nuova pista di progetto** (relativa al *Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035*) **non differisce sostanzialmente con quanto prevedeva la precedente proposta di nuova pista, presentata nell’ambito del *Master Plan aeroportuale 2014-2029***.

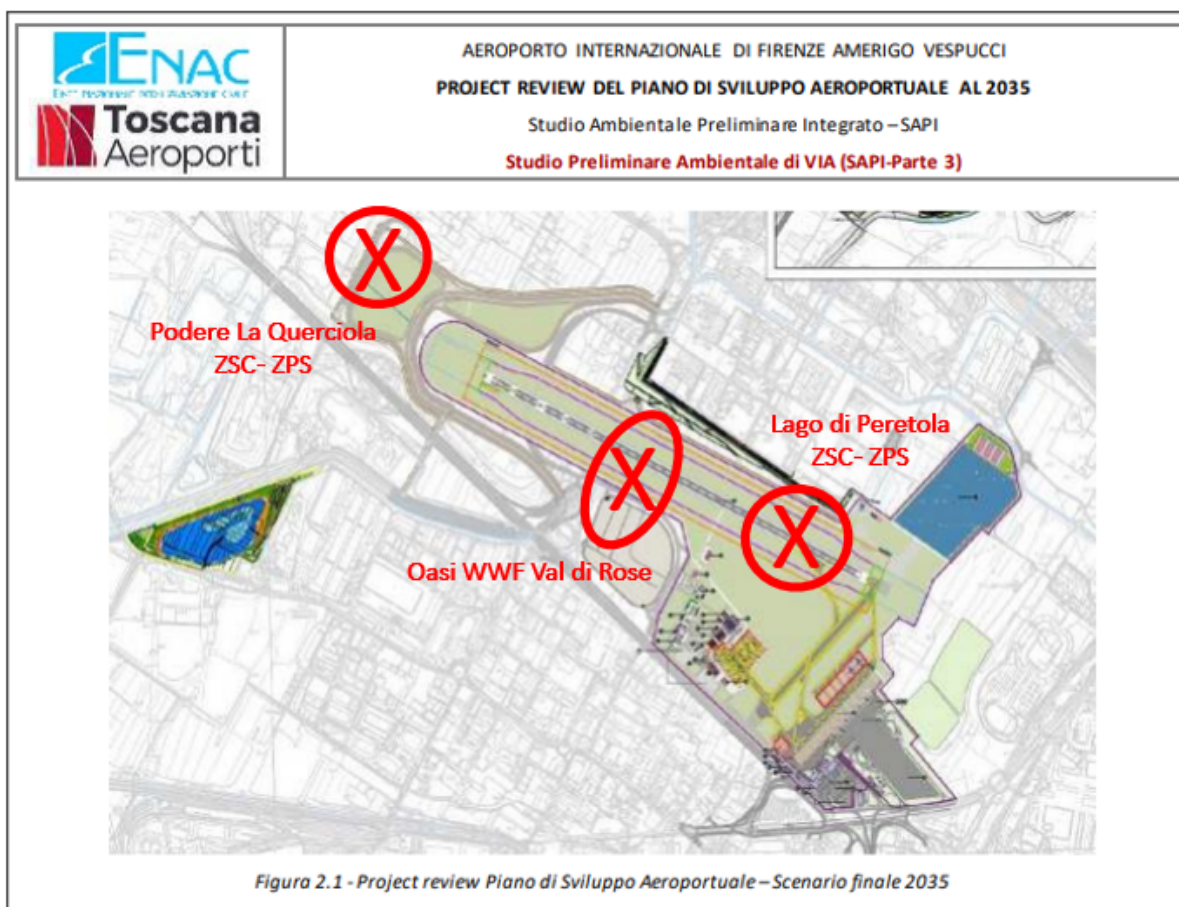


Figura 2 – Analogamente a quanto era previsto nel progetto precedente (*Master Plan aeroportuale 2014-2029*), anche con la nuova pista presentata nell’ambito del *Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035* verranno completamente distrutte le tre aree di forte pregio naturalistico ed ecologico indicate nella carta (si veda il testo).

Come si può infatti osservare nella Figura 2, anche nel caso della nuova pista oggetto delle presenti osservazioni si ha nella Piana di Sesto Fiorentino **la totale scomparsa di vaste aree facenti parte della ZSC e ZPS IT5140011 “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese” (in particolare dell’area “Podere La Querciola” e dell’area “Lago di Peretola”) così come dell’intera Oasi WWF Val di Rose di proprietà dell’Università di Firenze.**



for a living planet®

Di quest'ultima, prima area protetta "nata" nella pianura fiorentina nel lontano 1996 e da allora inserita nel Sistema Nazionale delle Oasi del WWF Italia, nonché unica area protetta in Italia nata dalla stretta collaborazione fra una Università (Università degli Studi di Firenze, proprietaria dell'area) e il WWF, viene prevista la totale distruzione (comprese le importanti strutture per le visite con il pubblico (osservatori, etc.).

È importante sottolineare che in oltre 50 anni di vita del Sistema Nazionale delle Oasi del WWF Italia questo sarebbe il primo caso in cui un'Oasi protetta dall'Associazione verrebbe distrutta. Ciò è evidentemente molto grave:

- sia dal punto di vista ecologico-conservazionistico, per la scomparsa degli habitat (e conseguentemente delle specie residenti) e, nel contesto generale della pianura, per la scomparsa di un'importantissima area avente valore di "stepping stone" per i migratori
- sia in termini di immagine pubblica del WWF. In questo modo infatti l'Associazione verrebbe lesa sui temi e i principi fondanti cui si ispira, e in particolare in riferimento alla capacità stessa di riuscire a tutelare il patrimonio ecosistemico e paesaggistico pubblico attraverso il proprio impegno e nome.

Punto C – Impatto da “sorvolo a bassa quota” sulle specie presenti nell’Area protetta Stagni di Focognano (ZSC – ZPS)

Quanto al fattore negativo “sorvolo a bassa quota”, la nuova pista di progetto (relativa al Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035) risulterà avere un impatto più grave rispetto a quanto prevedeva la precedente proposta di nuova pista, presentata nell’ambito del Master Plan aeroportuale 2014-2029.



Figura 5-73 – Dettaglio Località Limite

Figura 3 – Planimetria delle rotte degli aerei (particolare della zona di Limite – Nord Focognano): in rosso le rotte di atterraggio e in blu quelle di decollo (SAPI – parte 3, par. 5.8.6, pag. 257)



for a living planet

Infatti **la nuova pista** (relativa al *Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035*) si pone **rispetto alla precedente in posizione maggiormente “inclinata” in direzione est e sud-est. In questo modo, come mostra la Figura 3, essa comporta il sorvolo della porzione nord dell’Oasi WWF Stagni di Focognano, area che, come è noto, corrisponde alla zona centrale e di maggior interesse ecologico di tutta la ZSC e ZPS della pianura (IT5140011 “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese”)**.

Questo evidentemente determinerà tutta una serie di impatti negativi gravi su questa importante area protetta.

Ci teniamo in questa sede a citare almeno i due principali fattori di incidenza negativa conseguenti alla nuova posizione della pista:

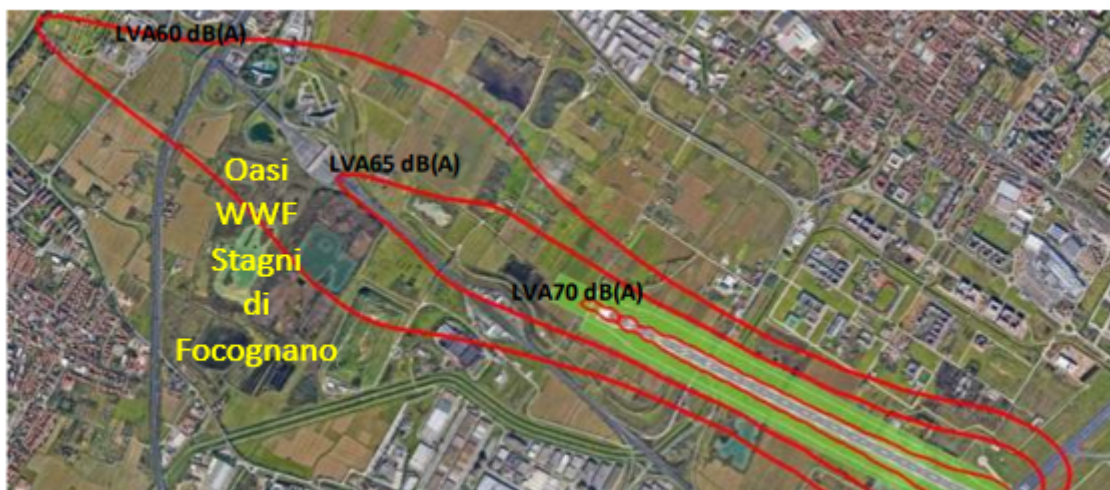


Figura 4 – Planimetria con indicate le curve isofoniche previste per la zona di Limite – Nord Focognano (SAPI – parte 3, par. 5.8.8.1, pag. 280)

➤ **Fattore “Inquinamento acustico”.**

Effetti negativi a carico di tutte le specie faunistiche (e in particolare sull’avifauna).

Effetti negativi anche in riferimento alla fruizione dell’area da parte del pubblico.

Questo fattore fortemente negativo, derivante dal forte rumore dovuto al passaggio degli aerei a bassa quota, potrà comportare l’allontanamento delle specie presenti ad ogni passaggio di un aereo ma anche, evidentemente, l’impossibilità di permanere a lungo nella zona e questo in particolare potrà influire negativamente sulla scelta del sito da parte delle specie ornitiche per la nidificazione (si ricorda che presso Focognano a sede da anni la più importante colonia riproduttiva di Aironi - “garzaia” - di tutta la pianura con decine e decine di coppie di varie specie) o per altre importanti attività che si svolgono in determinati periodi dell’anno (sempre a proposito delle sopra citate specie di Aironi si ricorda che da anni le



for a living planet®

stesse hanno eletto l'area di Focognano come sede per un grande sito di dormitorio che conta centinaia di individui).

A proposito di questo fattore di incidenza negativa si riporta in Figura 4 quanto riportato dallo stesso documento *Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035* (SAPI – Parte 3, par.5.8.8.1, pag. 280) circa le curve isofoniche previste per l'area di Limite e quindi per la zona nord di Focognano.

È peraltro evidente quanto tutta questa nuova situazione possa influire negativamente anche sul godimento dell'area protetta da parte del pubblico in visita. Per far fronte a tutto questo il WWF e il Comune di Campi Bisenzio (proprietario dell'area) si vedranno costretti a ridisegnare radicalmente il sistema dei percorsi e degli osservatori (sui quali sono state investite negli anni ingenti somme di denaro pubblico) per "definire" un nuovo circuito per le visite sul lato sud dell'area protetta, il più lontano possibile dal punto di passaggio degli aerei.

➤ **Fattore "Impatto sull'avifauna da passaggio di oggetti volanti di grande sagoma".**

Effetti negativi a carico dell'avifauna.

È comunemente noto quanto, in un qualsiasi luogo, la "semplice" comparsa della sagoma di un possibile predatore (ad esempio un rapace) in alto nel cielo abbia un effetto di grande allarme e quindi di incitamento alla fuga su tutte le altre specie ornitiche presenti. Questo effetto viene provocato con le stesse conseguenze negative (produzione di forte stress e innesco di attività di fuga) anche da un qualunque oggetto/manufatto che si elevi in volo o attraversi in aria un dato sito (anche parzialmente e/o anche rimanendo soltanto nelle immediate vicinanze). Quanto descritto può evidentemente assumere carattere ancora di maggiore impatto quando la traiettoria degli oggetti in volo interessa zone utilizzate come siti riproduttivi o di dormitorio durante l'inverno (si veda l'esempio degli **Aironi** citato nel punto precedente).

Questo nuovo tipo di impatto "da sorvolo a bassa quota", che non era presente nella vecchia ipotesi di pista (quella del Master Plan aeroportuale 2014-2029), comporterà dunque, inevitabilmente, una diminuzione netta della "funzionalità ecologica" dell'area nord di Focognano per le specie faunistiche e quindi un danno ambientale evidente per questa importante area. Considerando peraltro il ruolo ecologico primario ("area source") che questa area riveste nell'ambito di tutta la ZSC – ZPS della pianura, si intuisce immediatamente il grave danno che tutto questo può comportare anche per l'intero sistema ecologico del Sito di Interesse Comunitario.



for a living planet

Stante quanto specificato nei precedenti Punti A, B e C, lo scenario che si apre con la nuova proposta relativa al *Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035* è il seguente:

A - Non vi sono sostanziali differenze con la precedente ipotesi di pista presentata nell'ambito del *Master Plan aeroportuale 2014-2029* circa i fattori "occupazione di suolo" e "distruzione per interazione planimetrica di zone di grande pregio naturalistico ed ecologico"

B - Vi è un netto peggioramento rispetto alla precedente ipotesi di pista presentata nell'ambito del *Master Plan aeroportuale 2014-2029* per ciò che attiene all' impatto da "sorvolo a bassa quota" sulle specie presenti nell'Area protetta Stagni di Focognano (ZSC – ZPS)

Da tutto ciò ci saremmo aspettati che vi fosse la volontà di aggiungere e/o aumentare la superficie delle Aree di compensazione già previste nella precedente ipotesi del *Master Plan aeroportuale 2014-2029* . MA NON È COSÌ. Con nostra forte sorpresa invece lo scenario relativo alle Aree di compensazione indicato nel *Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035* è risultato non migliorato, ma anzi addirittura molto ridotto: su quattro Aree di compenso previste nell'ambito del *Master Plan aeroportuale 2014-2029* sono state ripresentate nell'ambito del nuovo *Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035* soltanto tre, due delle quali peraltro ridotte come superficie.

Nella seguente figura 5 sono mostrate le quattro Aree di compensazione previste dal *Master Plan aeroportuale 2014-2029*: i cerchi rossi indicano le Aree escluse e/o ridotte come superficie nell'ambito della nuova proposta relativa al *Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035*.

Per tutti i dettagli sulle Aree di compenso non più incluse nel progetto (Area "Prataccio") e su quelle la cui superficie è stata ridotta (Area "Santa Croce" e Area "Mollaia") si vedano anche le successive immagini dei due progetti posti a confronto.

Di seguito inoltre, sotto forma di tabella, vengono descritte le due situazioni poste a confronto.



for a living planet®

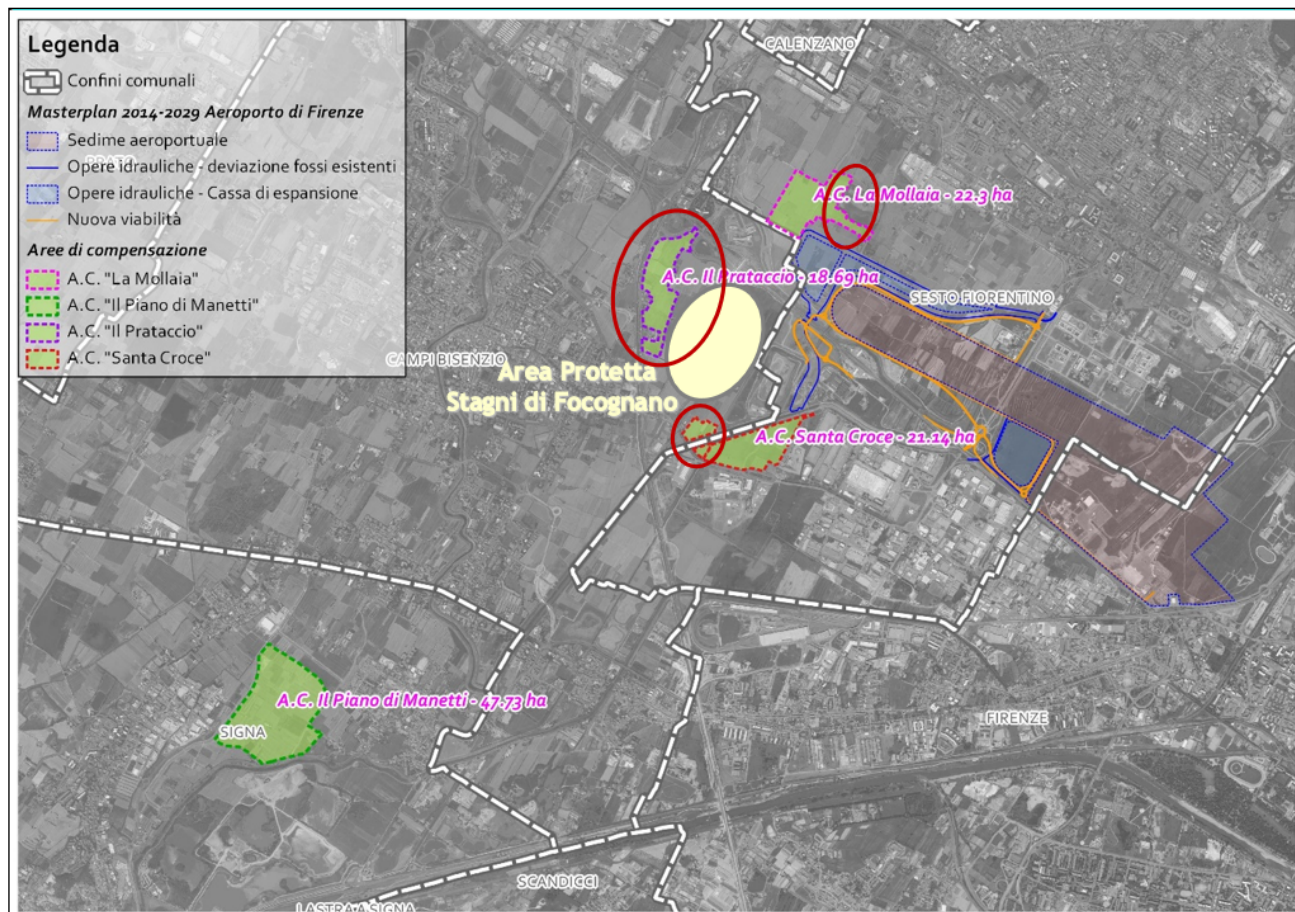


Figura 4 – Planimetria della Piana fiorentina con indicate le quattro Aree di compensazione previste dal *Master Plan aeroportuale 2014-2029* (con la relativa estensione in superficie in ettari); i cerchi rossi indicano le Aree escluse e/o ridotte come superficie nell'ambito della nuova proposta relativa al *Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035*.



for a living planet®

Immagini di Confronto
fra le AREE DI COMPENSAZIONE
previste DIFFERENTEMENTE
nella precedente ipotesi del Master Plan aeroportuale 2014-2029
e
in quella del Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035



Figura 5 – Planimetria dell'Area di compenso "Prataccio" (posta nella zona centrale del "Corridoio Est" della ZSC-ZPS, in posizione limitrofa all'area protetta Stagni di Focognano) che era prevista dal *Master Plan aeroportuale 2014-2029* ma che risulta ad oggi esclusa dalla nuova proposta relativa al *Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035*.



for a living planet®

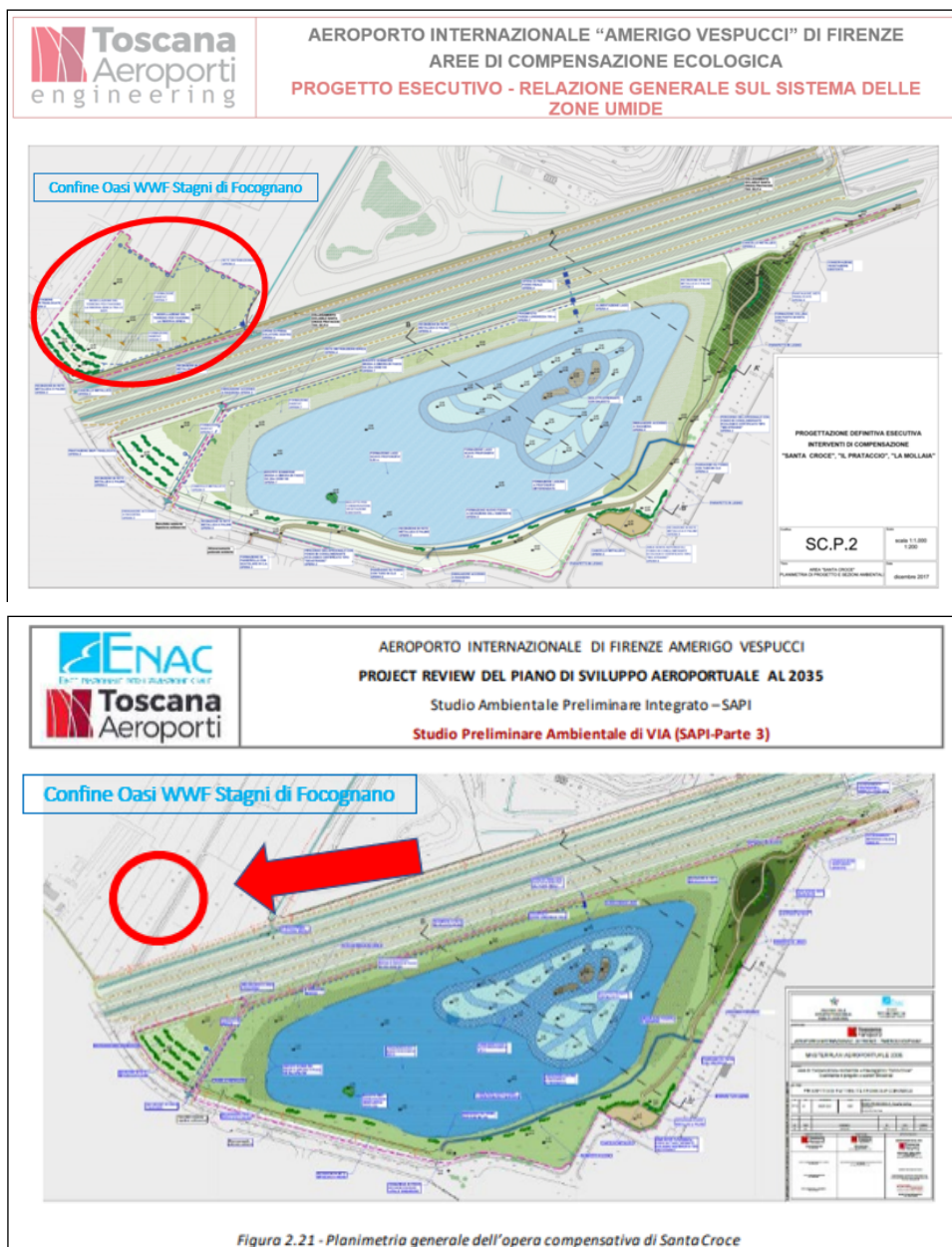


Figura 6 – Planimetria dell'Area di compenso "Santa Croce", posta in posizione limitrofa all'area protetta Stagni di Focognano (zona centrale del "Corridoio Est" della ZSC-ZPS), così come era prevista dal *Master Plan aeroportuale 2014-2029* (sopra); con il cerchio rosso è mostrata l'area che permetterebbe il collegamento ecologico diretto fra le due aree. Nell'immagine sottostante è posta in confronto l'ipotesi di estensione ridotta della stessa area così come previsto dal *Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035*. Si sottolinea che questa riduzione preclude la connessione ecologica diretta (collegamento fra gli ambienti terrestri nell'area indicata con cerchio rosso e freccia) con la vicina Area di Focognano, diminuendo fortemente così il grado di "funzionalità ecologica" del nuovo intervento per tutte le specie incapaci di volo.

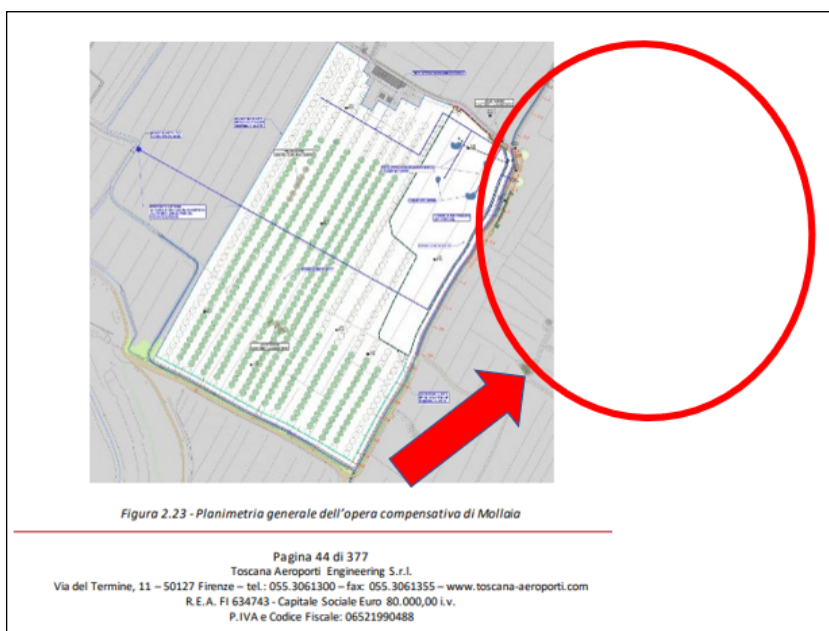


Figura 6 – Planimetria dell’Area di compenso “Molliaia” (Sesto Fiorentino) così come era prevista dal *Master Plan aeroportuale 2014-2029* (sopra). Nell’immagine sottostante la stessa è messa a confronto con l’ipotesi di estensione ridotta così come previsto dal *Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035*: con il cerchio rosso è evidenziata l’area non più considerata



for a living planet

**Tabella riassuntiva di Confronto
fra le AREE DI COMPENSAZIONE
previste DIFFERENTEMENTE
nella precedente ipotesi del *Master Plan aeroportuale 2014-2029*
e
in quella del *Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035***

AREE DI COMPENSAZIONE ECOLOGICA	Master Plan Aeroportuale 2014 - 2029	Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035
Area "Prataccio"	18,69 ettari	NON PREVISTA
Area "Santa Croce"	21,14 ettari	Ridotta a: circa 18 ettari *
Area "Mollaia"	22,3 ettari	Ridotta a: circa 12 ettari **
Area "Piano Manetti"	47,73 ettari	Invariata: 47,73

Nota *

In relazione all'Area "Santa Croce" si specifica che, certamente a seguito di un errore non voluto, nella cartografia del *Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035* relativa a quest'area (Documento: Stato di progetto UMI C3 Area di Compensazione "Santa Croce") è indicata erroneamente una superficie molto simile a quella originaria relativa al *Master Plan aeroportuale 2014-2029*, e cioè 21 ettari circa. **In realtà la superficie relativa all'area di compenso attualmente presentata con il *Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035*, rimisurata attentamente, corrisponde al dato indicato nella tabella e cioè a circa 12 ettari (8 ettari in meno, quindi, dell'ipotesi contenuta nel *Master Plan aeroportuale 2014-2029*).**

Nota **

Analogamente a quanto sopra specificato, in relazione all'Area "Mollaia" si specifica che, certamente a seguito di un errore non voluto, nella cartografia del *Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035* relativa a quest'area (Documento: Stato di progetto UMI C1 Area di compensazione "Mollaia") è indicata erroneamente una superficie molto simile a quella originaria relativa al *Master Plan aeroportuale 2014-2029*, e cioè 22 ettari circa. **In realtà la superficie relativa all'area di compenso attualmente presentata con il *Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035*, rimisurata attentamente, corrisponde al dato indicato nella tabella e cioè a circa 18 ettari (4 ettari in meno, quindi, dell'ipotesi contenuta nel *Master Plan aeroportuale 2014-2029*).**



for a living planet®

Sull'ipotesi contenuta nel *Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 di ridurre fortemente, come numero e come estensione, le Aree di compensazione* è opportuno fare le seguenti considerazioni:

1 - Visto che l'opera aeroportuale investe quasi tutto il territorio della pianura di Sesto Fiorentino e quindi, in un solo "colpo di spugna" cancella tutte le aree di alto pregio ecologico presenti in questa porzione di territorio corrispondente all'area nord del "Corridoio Est della Piana Fiorentina" (così come definito dall'Autorità di Bacino del Fiume Arno nel 2006), **dal punto di vista della compensazione ecologica nell'ambito dell'intero "Corridoio Est" all'interno della ZSC-ZPS appare prioritario innanzitutto rafforzare la parte centrale di questo stesso corridoio, cioè l'area che corrisponde all'Area protetta di Focognano.** Si tratta infatti dell'area "disponibile" più vicina alle aree posta a nord dove si verificherà l'impatto della nuova pista. **Questo tipo di considerazioni era stato adeguatamente soppesato dal precedente *Master Plan aeroportuale 2014-2029*, dove l'Area di compenso "Prataccio" (di circa 18 ettari) di fatto corrispondeva ad un importante e fondamentale ampliamento e quindi "rafforzamento" della "funzionalità ecologica" dell'area di Focognano.**

2 - Inoltre, **sempre per rafforzare l'area centrale del "Corridoio Est" della ZSC-ZPS era stato correttamente previsto dal precedente *Master Plan aeroportuale 2014-2029* che l'estensione dell'Area di compenso "Santa Croce" arrivasse a "toccare" sul lato ovest l'area protetta di Focognano, in modo da permettere una connessione terrestre diretta fra le due aree, facilitando così lo scambio degli individui di tutte le specie incapaci di volo. Ebbene, nell'ambito del *Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035* questi pochi ettari (circa 4) che permettono la diretta connessione fra le due aree non viene più prevista. Ne consegue una "funzionalità" ecologica molto ridotta per molte specie (si pensi, solo per citare un esempio, alle importanti popolazioni della specie di interesse comunitario *Triturus carnifex* i cui individui si muovono per via terrestre lungo canali e fossetti: senza questa connessione diretta le stesse resteranno suddivise da vari ettari di campi agricoli intensivi e quindi saranno considerabili come "disgiunte").**

3 – Certamente il fatto che nel *Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035* permanga immutata l'Area di compenso "Il Piano Manetti" a Signa è importante. **Bisogna però considerare che tale compenso fu stabilito già nel precedente *Master Plan aeroportuale 2014-2029* in una posizione così lontana dal centro del "corridoio Est" della ZSC-ZPS (e in anche una posizione relativamente marginale dello stesso, cioè il lato est della porzione più meridionale, posta addirittura in un altro comune, e dunque ancora più a sud di Sesto Fiorentino) in quanto non erano presenti/disponibili in tutta questa zona della pianura altre aree di superficie adeguata per questo importante ripristino. Occorre quindi precisare che la costruzione dell'Area di compenso "Il Piano Manetti" a Signa non può essere ritenuta in alcun modo sufficiente se non si "rafforza" ecologicamente e adeguatamente l'area centrale della stessa pianura (ZSC-ZPS): limitandosi a quest'area (e a quella, però molto ridotta nell'ultima proposta progettuale, di "Santa Croce") si rischierebbe infatti di inficiare tutto il grande lavoro fatto in 30 anni per creare una importante "catena" di habitat protetti lungo tutta la direttrice di migrazione che passa attraverso la pianura, rappresentata proprio dal "Corridoio Est".**



for a living planet®

A fronte di tutte le sopra indicate considerazioni, chiediamo a codesta Amministrazione ministeriale di considerare la questione da noi sollevata come prioritaria, esaminandola come problema di forte gravità e rischio per il patrimonio naturale dell'intera pianura.

Ricordiamo anche che nel caso della precedente analisi compiuta appena pochi anni fa da codesta Amministrazione del *Master Plan aeroportuale 2014-2029*, la "capacità" di poter compensare la nuova opera infrastrutturale con la realizzazione delle quattro Aree di compensazione allora proposte fu ritenuta importante, valida e quindi adeguatamente rispondente al tipo di impatto provocato. Considerando quindi che la pista attualmente proposta dal *Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035*, come sopra dimostrato, non appare in alcun modo di minor impatto sulle aree di pregio ecologico della pianura ma semmai più pesante quanto a effetti negativi proprio sull'Area protetta centrale, cioè sugli Stagni di Focognano,

CHIEDIAMO A CODESTO MINISTERO

IN PRIMIS, DI VOLER ESPRIMERE PARERE NEGATIVO PER QUANTO RIGUARDA LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DELL'OPERA, IMPATTO CHE APPARE DEL TUTTO EVIDENTE E DI FORTE GRAVITÀ PER TUTTA L'AREA

INOLTRE, SI CHIEDE DI INTERVENIRE QUANTOMENO CON LA RICHIESTA DI INTEGRARE IL PROGETTO ATTUALE PER QUANTO RIGUARDA I COMPENSI AMBIENTALI, REINCLUDENDO FRA I COMPENSI PREVISTI SIA L'AREA "PRATACCIO" SIA I POCHI ETTARI CHE PERMETTONO LA DIRETTA CONNESSIONE FRA L'AREA DI "SANTA CROCE" A EST E L'AREA DI FOCOGNANO A OVEST, RICONFERMANDO COSÌ IL GIUDIZIO PRECEDENTEMENTE FORMULATO CHE AVEVA RITENUTO QUESTE DUE ZONE INDISPENSABILI, COME ANCHE LE ALTRE DUE, PER UN CONCRETO TENTATIVO DI BILANCIAMENTO ECOLOGICO DI QUANTO VERRÀ SACRIFICATO NELLA PORZIONE NORD DELLA PIANURA.

Firenze, 30 Ottobre 2023

Comitato per le Oasi WWF dell'Area Fiorentina

Il Presidente

Stefano Berni