



Comune di Campi Bisenzio

(Provincia di Firenze)



OSSERVAZIONI SUL DOCUMENTO PRELIMINARE VAS PER INTEGRAZIONE AL PIT IN RIFERIMENTO AL MASTERPLAN DEL PARCO DELLA PIANA E AL MASTERPLAN DEL "SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO

In primo luogo appare di fondamentale importanza l'inserimento nel PIT, in questa fase di implementazione per la formazione del Piano Paesaggistico ai sensi del D.Lgs 42/04, di due strumenti di pianificazione della Piana Fiorentina quali il Masterplan del "Parco della Piana" e quello denominato " Sistema Aeroportuale Toscano" , in quanto di necessario coordinamento fra loro, visto anche il carattere di innovazione ed aggiornamento delle conoscenze costituito dallo stesso Parco della Piana.

Poichè questa prima fase non appare idonea alla individuazione di elementi di dettaglio, che dovranno essere contenuti nei successivi documenti, come riportato nello stesso documento preliminare in esame, ci si riserva di approfondire nelle successive fasi le osservazioni ed eventuali integrazioni.

Tenuto conto che la maggior parte degli obiettivi e degli indicatori contenuti nel documento preliminare sono pienamente condivisibili, si evidenzia la necessità di approfondire e/o specificare le seguenti tematiche :

- **La necessità di riduzione - non solo mitigazione - dell'inquinamento nella Piana Fiorentina**

Il Masterplan del "Sistema Aeroportuale Toscano" parla di mitigazione degli effetti conseguenti all'attività aeroportuale prevista, mentre già allo stato attuale dell'attività, a fronte delle criticità in termini di inquinamento dell'area interessata, non è sufficiente una operazione di mitigazione degli effetti derivanti dalle opere di ammodernamento, ma si deve obbligatoriamente effettuare una operazione di risanamento e riduzione degli effetti, attraverso accorgimenti atti ad adeguare le attività in area aeroportuale ai fattori climatici che influenzano la dispersione degli agenti inquinanti e del rumore.

In particolare per quanto riguarda l'**inquinamento acustico** si pone in evidenza che rappresenta una delle principali cause del peggioramento della qualità della vita: la presenza di rumori intollerabili può provocare nell'uomo lo sviluppo di disturbi e patologie da stress (vedi relazione ASL 10 in allegato-Allegato1).

Il report di ARPAT denominato "Rapporto tecnico sulla metodologia seguita per l'elaborazione della mappa acustica dell'agglomerato urbano di Firenze in adempimento alla Direttiva europea 49/02- Componente rumore degli aeromobili" (Allegato 2) del Novembre 2008 evidenziava già una serie di importanti criticità

relative all'Aeroporto di Firenze. Si osserva come l'aeroporto di Firenze sia caratterizzato da un utilizzo della pista su direzioni preferenziali: gli atterraggi avvengono quasi esclusivamente in direzione Monte Morello (pista 05R), i decolli avvengono prevalentemente in direzione dell'autostrada A11 (pista 23L), talvolta in direzione di Monte Morello. Nel modello di ARPAT si è tenuto conto di questo utilizzo della pista attribuendo tutti gli atterraggi nella direzione di Monte Morello e suddividendo i decolli nelle due direzioni. E' stato osservato, però, che la rotta di decollo nominale impostata nel modello non viene seguita da tutte le tipologie di aereo; si sono perciò introdotte due rotte di decollo alternative che prevedono una virata più ampia di quella ipotizzata inizialmente. Si è potuto inoltre osservare che alcuni aerei del tipo Airbus A319 non seguono una rotta conforme alla procedura antirumore non effettuando la virata prevista, perciò il 10% dei decolli degli Airbus sono stati attribuiti alla rotta di decollo senza virata, prevista nei tempi antecedenti l'introduzione della procedura antirumore.

Il non rispetto delle procedure antirumore va ovviamente a peggiorare ulteriormente l'impatto sulla popolazione ,

In occasione di tale analisi è stata redatta la mappa delle curve isofone, espresse nei due indicatori armonizzati europei (Lden e Lnight) e nell'indicatore previsto dalla normativa italiana (Lva), che rappresentano una valutazione media annua della rumorosità dei sorvoli. Gli indicatori acustici utilizzati sono quelli previsti dalla normativa: il "livello giorno-sera-notte" ed il "livello notte" (Lden e Lnight) definiti sui periodi "giorno", "sera", "notte", adottati a livello italiano con il D.lgs n. 194 del 19/08/05 (6:00-20:00, 20:00-22:00 e 22:00-6:00, rispettivamente). I risultati raccolti indicavano come la popolazione esposta in maniera massiccia ad inquinamento acustico dovuto all'attività dell'aeroporto sia stata stimata in 20.948 residente nei comuni di Firenze, Campi Bisenzio, Scandicci, Sesto Fiorentino, Signa e Lastra a Signa di cui 3688 nel comune di Campi Bisenzio.

Inoltre sempre da rapporto ARPAT veniva riportato che "La rumorosità prodotta dal traffico aereo nelle zone più critiche del territorio del comune di Firenze è rimasta sostanzialmente costante nel periodo che va dall'inizio negli ultimi anni (è già stato evidenziato che le due postazioni scelte sono poco sensibili agli effetti delle procedure antirumore introdotte dalla commissione aeroportuale, - entrate in vigore nei primi mesi del 2002- che manifestano la loro efficacia in maniera più significativa per le porzioni di territorio poste a sud di via Pistoiese)".

Per quanto riguarda, invece, **la qualità dell'aria** occorre tenere conto dei nuovi parametri relativi alle polveri sottili, variati rispetto all'approvazione del Masterplan, con un abbassamento della soglia di ammissibilità delle concentrazioni, introdotta di recente dalla legislazione nazionale in coerenza con le direttive europee; questo porterà alla necessità di mettere in atto un nuovo Piano per il miglioramento della qualità dell'aria da applicare a tutta l'Area Omogenea Fiorentina, ambito peraltro coincidente in gran parte con il Parco della Piana.

Comunque la criticità dei valori della qualità dell'aria nella Piana, sono da tempo monitorati ed oggetto di Piani regionali di risanamento.

La Regione Toscana con deliberazione n° 1325 del 15 dicembre 2003 "Preso d'atto della valutazione della qualità dell'aria ambientale ed adozione della classificazione del territorio regionale, ai sensi degli articoli 6, 7, 8 e 9 del D. Lgs n° 351/99 e del decreto ministeriale n° 261/02 – Abrogazione della DGR n° 1406/01", riconosceva sulla base della valutazione di qualità aria ambiente, dell'orografia del territorio, dell'entità e distribuzione spaziale delle emissioni nonché delle condizioni meteo-

climatiche, un'area omogenea indicata come "Area Omogenea Fiorentina" costituita dai Comuni di Bagno a Ripoli, Campi Bisenzio, Calenzano, Firenze, Lastra a Signa, Sesto Fiorentino, Scandicci e Signa sensibile a problematiche di inquinamento atmosferico.

Nel Piano Regionale di Risanamento e Mantenimento della qualità dell'aria - PRRM 2008-2010 emerge che il monitoraggio ha evidenziato che sono presenti criticità in alcune zone del territorio regionale per il materiale particolato fine (PM10), e in misura minore per il biossido di azoto (NO2) e l'Ozono (O3).

Sulla base del quadro conoscitivo così delineato la Regione Toscana ha ulteriormente aggiornato la zonizzazione e classificazione del territorio regionale. I risultati di questa nuova zonizzazione indicano come la popolazione residente nelle Area omogenea fiorentina, è esposta a livelli di inquinamento significativi (vedi PRRM allegato-Allegato 3).

Inoltre con deliberazione n. 246 del 1 marzo 2010 Regione Toscana ha definito un Piano di Azione ai sensi dell'art. 7 del D.lgs. n. 351/, per intraprendere opportune misure di limitazione della attività inquinanti (traffico, riscaldamento ecc) nei territori Comunali interessati, ogni qualvolta si verifici il superamento dei valori-limite stabiliti dalla normativa. Per coordinare le azioni dei vari Comuni, è stato poi stilato un protocollo sotto il coordinamento della Provincia di Firenze e con la collaborazione di ARPAT, per ottimizzare gli interventi anche in termini di tempestività. Attualmente è in fase di studio un nuovo protocollo di intervento per l'adeguamento alle suddette nuove norme che stabiliscono limiti di gran lunga inferiori a quelli precedenti.

Come ulteriore elemento di conoscenza ricordiamo che nel rapporto redatto nel 2006 dalla WHO (World Health Organization) denominato "Health impact of PM10 and ozone in 13 italian cities" (in cui è compresa anche Firenze) emergono una serie di criticità che impattano sulla salute umana sottolineava l'esigenza di azioni importanti (vedi documento allegato- Allegato 4)

In conclusione l'attenzione sulla qualità dell'aria nel Parco della Piana è alta da tempo e necessita di un Piano di risanamento che tenga conto non solo delle attività presenti, ma anche delle condizioni orografiche e climatiche, che portano a subire le conseguenze dell'inquinamento proveniente anche dalle aree limitrofe e in principale luogo da Firenze.

Tutto questo mette a dura prova l'attuabilità della idea di parco, imperniata sulla mobilità dolce, sulla tutela ambientale, naturalistica, sulla valorizzazione storico-artistica, se non ci si pone con un'ottica di **risanamento significativo della qualità ambientale** già abbondantemente compromessa.

Appare indispensabile, quindi, tra gli ambiti di verifica citati al punto "f" della pagina 6 inserire "Le nuove strategie per il miglioramento della qualità dell'aria".

- **Esclusione dell' ipotesi di potenziamento dello scalo di Peretola**

Da quanto sopra espresso emerge in maniera forte la necessità di stabilire un limite alla ipotesi di ammodernamento dell'Aeroporto Fiorentino.

L'ipotesi del previsto coordinamento con lo scalo di Pisa e l'ottimizzazione del servizio attualmente fornito, attraverso la specializzazione dei due scali con diverse funzioni, non garantisce la esclusione di un eventuale potenziamento dell'Aeroporto di Peretola, che nell'ambito delle criticità sopra riportate, presenti nell'area in cui è localizzato, rappresenta un sicuro aggravio drammatico delle stesse.

- **Le strategie infrastrutturali in atto**

Appare condivisibile l'ipotesi che un potenziamento infrastrutturale della Piana, con la realizzazione della Bretella Signa-Prato, costituirebbe un nuovo apporto di inquinanti atmosferici ed acustici per il territorio, la cui mitigazione dovrebbe portare ad un impatto "zero" per potersi inserire in un contesto gravemente compromesso e con una forte spinta alla riqualificazione urbanistico – ambientale.

Appare, invece, improprio il riferimento all'aumento delle criticità sull'ambiente a causa della realizzazione della terza corsia autostradale, in quanto detta opera non rappresenta un potenziamento, ma un miglioramento ai fini della qualità dell'aria; infatti il numero dei veicoli in transito non cambia per effetto della terza corsia, viceversa si realizza una fluidificazione del traffico nell'area metropolitana, dove l'autostrada costituisce un anello di collegamento nord – sud per Firenze, Prato e tutti i Comuni ricompresi nell'area Fiorentina.

- **Il sistema smaltimento rifiuti**

Si fa riferimento in più parti alla previsione del Termovalorizzatore di Case Passerini, ma non è chiaro come si agganci agli obiettivi di riqualificazione posti nel Masterplan del Parco della Piana: si parla infatti del termovalorizzatore come uno degli impegni sovracomunali non negoziabili (pag.12), ma la tematica appare poco approfondita e soprattutto non sono chiari gli indicatori di qualità che il Parco della Piana si pone rispetto al "sistema smaltimento rifiuti".

Dato per scontato che la politica di riduzione rifiuti va attuata in ogni singolo contesto, sia esso produttivo, di servizio, commerciale, turistico, culturale ecc., ma a breve termine la chiara definizione degli obiettivi di qualità ambientale che si chiedono per lo smaltimento di quei rifiuti non riciclabili - ancora presenti - credo si debba ben delineare e ribadire anche in questo contesto di adeguamento del PIT.

Sulla base di quanto richiesto dalla Amministrazione Provinciale di Firenze il Gruppo di lavoro interdisciplinare composto dall' Agenzia Regionale di Sanità della Toscana (ARS) e dalla Università di Siena, Centro dei Sistemi Complessi (CSC) ha realizzato una Valutazione di Impatto Sanitario (VIS), consistente in una serie di approfondimenti ambientali e sanitari in un'area prospiciente e comprensiva delle localizzazioni di un termovalorizzatore previste dal Piano Provinciale di Gestione dei rifiuti urbani ed assimilabili della Provincia di Firenze. Dall'indagine emersa dalla VIS Documento conclusivo (Fase III) sulla Valutazione di Impatto Sanitario (VIS) relativamente alle localizzazioni previste per il termovalorizzatore dal Piano Provinciale Rifiuti ATO N. 6 si dichiara che “ si suggerisce quantomeno di non aggiungere alcun carico ambientale oltre a quelli già esistenti in questa area” (vedi Allegato 5).

Il 2 dicembre 2007 l'Amministrazione comunale di Campi Bisenzio ha sottoscritto un accordo con il “Comitato per il no agli inceneritori e per alternative” che ha previsto di verificare la funzionalità di tecnologie alternative alla termovalorizzazione, in grado di chiudere efficacemente e correttamente il ciclo dei rifiuti. La tecnologia che è emersa come migliorativa rispetto a quella prevista dal Piano dei Rifiuti per Case Passerini è quella che sfrutta la torcia al plasma. Le considerazioni di carattere generale relative alle performance ambientali di questo tipo di tecnologia e l'analisi comparata con i moderni impianti di termovalorizzazione sono state oggetto di report (vedi allegato 6).Le suddette considerazioni possono essere brevemente riassunte come segue:

- le condizioni operative nel reattore di gassificazione (temperatura superiore a 900°C e atmosfera riducente) sono particolarmente sfavorevoli alla formazione delle diossine ed le concentrazioni misurate (si vedano più oltre il rapporto di *Golder & Associates*) lo confermano;
- il processo di gassificazione produce, a parità di rifiuto trattato, circa 1/3 delle emissioni di un termovalorizzatore, con importanti ricadute positive sui flussi di massa delle specie inquinanti
- le ceneri, in funzione delle caratteristiche merceologiche del rifiuto alimentato, rappresentano il 3-6% in peso; l'impianto presenta, quindi, un *elevatissimo potenziale di sottrazione del rifiuto alla discarica*;
- le caratteristiche delle emissioni e la produzione di residuo solido cambiano in modo ininfluenza anche con una alimentazione pari al 50% della potenzialità dell'impianto, il che consente l'impiego del trattamento del residuo anche su portate compatibili con percentuali di raccolta differenziata maggiori di quelle previste.
- i valori di diossine si mantengono di almeno un ordine di grandezza inferiori ai valori CE; si consideri, inoltre, come osservato dagli estensori del rapporto, che la nozione di "diossine" nella normativa tecnica giapponese include anche i PCB coplanari, mentre la normativa comunitaria li esclude (i valori misurati presso Utashinai e riportati sono, pertanto, per i nostri standard legislativi ambientali sempre sovrastimati di questa aliquota, tutto ciò a vantaggio di sicurezza);

- **Perequazione e compensazione**

Il documento preliminare fa riferimento al termine perequazione a proposito della mitigazione degli effetti derivanti dall'Ammodernamento dell'Aeroporto di Firenze.

Appare indispensabile, già in questa fase preliminare, chiarire il senso di questo termine, specificando quali siano i possibili elementi e gli eventuali pesi alla base della perequazione, fermo restando che appare assolutamente non proponibile compensare con qualsiasi intervento o prezzo, il costo di un maggiore inquinamento, su un'area dove la qualità dell'ambiente è ormai gravemente compromessa e dove necessita, senza ombra di dubbio, un'operazione coordinata di risanamento rivolta alla riduzione dell'inquinamento in atto.

Il Parco della Piana rappresenta per questo scopo una preziosa occasione e lo può essere anche – perchè no – quella dei necessari interventi di ammodernamento delle infrastrutture esistenti.

Chiarire, quindi il significato dell'idea di perequazione e compensazione è necessario affinché non si corra il rischio di avviare una impostazione del procedimento di implementazione del PIT che consenta conclusioni antitetiche alla sostenibilità ambientale su cui invece si fonda il procedimento VAS appena iniziato.

Il Comune di Campi Bisenzio

Documenti Allegati:

1 All- Documento ASL

2 All- Rapporto tecnico-Mappa acustica ARPAT

3 All- Piano Reg. di Risanamento e Mantenimento della qualità dell'aria (PRRM 2008-2010)

4 All- Rapporto WHO

5 All- Fase III VIS

6 All- Relazione impianto smaltimento rifiuti Utashinai

"Le città riconoscono che il concetto dello sviluppo sostenibile fornisce una guida per commisurare il livello di vita alle capacità di carico della natura. Pongono tra i loro obiettivi giustizia sociale, economie sostenibili e sostenibilità ambientale. La giustizia sociale dovrà necessariamente fondarsi sulla sostenibilità e l' equità economica, per le quali è necessaria la sostenibilità ambientale".Carta di Aalborg (1994)