



**COMUNE DI CAMPI BIENZIO**

PROVINCIA DI FIRENZE

SETTORE GESTIONE DEL TERRITORIO  
PIANIFICAZIONE URBANISTICA

Campi Bisenzio 25 ottobre 2013

ALL'AUTORITA' COMPETENTE PER LA VAS  
Presidente del NURV della Regione Toscana  
Piazza dell'Unità 1 – 50123 FIRENZE

AL DIRETTORE GENERALE DELLA  
DIREZIONE GENERALE GOVERNO DEL  
TERRITORIO DELLA REGIONE TOSCANA  
Via Di Novoli 26 – 50127 FIRENZE

Trasmissione tramite protocollo interoperabile

**OGGETTO: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) - Consultazioni ai sensi dell'art. 25 della L.R. 10/2010 e ss.mm.ii - Integrazione al piano di indirizzo territoriale (PIT) per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze.**

**Osservazione ai sensi dell'art. 25 della L.R. 10/2010.**

Attraverso un modello di città sostenibile si cerca di superare i tanti squilibri ambientali e urbani che si sono verificati nel nostro territorio a cominciare da quelli architettonici e a seguire quelli sociali, economici, ambientali e delle risorse naturali. Da sempre nel costruire le città ci si accorge che certe attività che spingono verso il sistema urbano in realtà ci allontanano dall'equilibrio necessario proprio a quella sostenibilità che costituisce il cardine del futuro modello di città.

La Carta di Aalborg del 1994 continua ad essere un riferimento a queste politiche ambientali, e il suo progetto di sviluppo durevole e sostenibile è decisamente un principio basilare su cui ancora occorre riflettere. In particolare fra le varie indicazioni si evidenzia la necessità di attuare un sistema di “prevenzione dell'inquinamento degli ecosistemi”, invitando le città ad evitare di riversare nell'aria, nell'acqua, nel suolo e di conseguenza nel cibo maggiori quantità di sostanze tossiche e nocive, essendo una costante minaccia per la salute dell'uomo e degli ecosistemi.

Discende quindi da questo necessario modello urbano sostenibile, fra l'altro approvato e condiviso da molte città europee, il dubbio che sia necessaria una maggiore riflessione sul tema dell'immissione di ulteriori fonti di inquinamento nel territorio della Piana, già notevolmente condizionato da precedenti scelte urbanistiche che hanno creato uno scenario già ampiamente “insostenibile” da punto di vista della qualità ambientale.

Con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 74 del 24 luglio 2013, è stata adottata l'Integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze, secondo le procedure previste dall'articolo 17 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 (Norme per il governo del territorio).

L'integrazione al PIT è soggetta a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ai sensi dell'art. 5 comma 2 della L.R. 10/2010, secondo le modalità e le procedure previste dalla stessa L.R. 10/2010.

**Preso atto dei contenuti del Rapporto ambientale allegato alla variante al PIT adottata con la sopra citata deliberazione CRT 74/2013, si estrapolano, sottolineando alcune tematiche e criticità di cui si ritiene debba essere assolutamente tenuto conto nel Piano di Indirizzo Territoriale**

**per quanto riguarda le condizioni dell' "ARIA"**

**1. situazione "ante" ampliamento aeroporto**

La zona della Piana interessata dal perimetro del Parco è definita nel "*Piano Regionale di Azione Ambientale - 2007 – 2010*" come "**Zona di criticità ambientale dell'area fiorentina**" mentre il "*Piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria*" del 2008 **individua tutti i comuni della Piana in sofferenza per lo sforamento continuo rispetto agli standard di qualità fissati dal D.Lgs 155/2010, di alcuni inquinanti (ossidi di azoto e PM10) derivanti da fenomeni di combustione**

Ciò ha indotto la Regione Toscana a definire una classificazione che ha imposto ai Comuni di Firenze, Calenzano, Campi Bisenzio, Scandicci, Sesto Fiorentino, Signa e Prato di dotarsi di un piano di risanamento dell'aria.

Con Del. n. 246 del 1 marzo 2010 la Regione Toscana ha definito un Piano di Azione per intraprendere opportune misure di limitazione della attività inquinanti nei territori Comunali interessati, ed il protocollo sotto il coordinamento della Provincia di Firenze e con la collaborazione di ARPAT, per ottimizzare gli interventi anche in termini di tempestività.

Gli ossidi di azoto (NOx e NO2) e le polveri fini (PM10) si collocano attualmente su livelli superiori agli standard e non sembrano al momento evidenziare una tendenza alla diminuzione.

Si tratta di sostanze emesse in seguito ai processi di combustione (specie se ad alte temperature).

Il Rapporto Ambientale del PIT evidenzia che per il futuro le indicazioni che emergono dalle stime emissive nei diversi scenari considerati suggeriscono comunque di assumere più decise iniziative e provvedimenti volti all'ulteriore contenimento delle emissioni di NOx e PM10 (i due inquinanti che nell'area in esame presentano concentrazioni in aria ambiente superiori ai limiti fissati dal D.Lgs. n. 155/2010) capaci di investire le diverse sorgenti qui considerate (impianti industriali, impianti termici civili, traffico veicolare), su cui la Regione e gli Enti locali dispongono di autonome possibilità di intervento stabilite dalla normativa sulla qualità dell'aria (D.Lgs. n. 155/2010 e L.R. n. 9/2010), oltre che da altre normative di settore.

Tra i macrobiettivi del Progetto di territorio "Parco agricolo della Piana" il miglioramento della qualità della vita e del benessere per gli abitanti viene garantito, oltre che attraverso il mantenimento di ampie aree a destinazione agricola e naturale, anche prevedendo una serie di interventi di riqualificazione e mitigazione ambientale in grado di contribuire significativamente alla qualità complessiva dell'aria e del clima.

Il piano prevede consistenti aree da destinare alla piantumazione di vegetazione arborea dotata di capacità di assorbimento e stock di CO2 per il miglioramento delle condizioni climatiche e per la mitigazione degli effetti nelle "Aree agricole a criticità elevate" (circa 500 ha) e nelle "fasce di mitigazione" (circa 37 ha), totalmente destinate al rimboschimento, nonché percentuali da reperire preferibilmente nelle "Aree agricole da riqualificare" (circa 495 ha), nelle "Aree di frangia urbana" (circa 319 ha), nelle greenways e lungo le piste ciclabili, (circa 74 ha) individuate negli elaborati di progetto P.1 "

**Il totale di tali aree corrisponde a circa 1.425ha.**

## 2.situazione “post” ampliamento aeroporto

Per quanto attiene la qualità dell'aria occorre considerare i parametri delle polveri sottili, con un abbassamento della soglia di ammissibilità delle concentrazioni, introdotta di recente dalla legislazione nazionale in coerenza con le direttive europee, indicata al capitolo 4.4, paragrafo 4.4.1 “Qualità dell'aria” del Rapporto Ambientale dove nella Tabella 4 si descrive il numero di superamenti del valore giornaliero di 50microgrammi di PM10 fra l'anno 2007 e il 2011. Si evince da questa tabella che per quanto riguarda la misurazione delle cosiddette “Stazioni di misurazioni di fondo” che sono punti di rilevazione ubicati in posizione tale che il livello di inquinamento non sia influenzato prevalentemente da emissioni da specifiche fonti (industrie,traffico veicolare,riscaldamento residenziale, ecc..) nello specifico quella di Scandicci che rappresenta l'Area Omogenea di riferimento, i superamenti si sono notevolmente abbassati in quegli anni di riferimento, fino ad arrivare al livello di 23microgrammi nel 2012 che è un livello al di sotto del minimo di legge pari a 35.

Il termovalorizzatore di Case Passerini e l'ampliamento dell'aeroporto di Peretola a 45.000 voli annui, oltre alle altre grandi opere già programmate nell'Ipotesi 0, diventano due infrastrutture incompatibili fra loro. La Valutazione di Impatto Sanitario (Vis) del 2005 prevedeva in esame solo il termovalorizzatore ovviamente; oggi abbiamo bisogno di una nuova Vis che consideri oltre agli effetti sanitari del termovalorizzatore anche quelli dell'ampliamento dell'aeroporto, secondo le varie ipotesi di pista, soprattutto alla luce delle incidenze nel territorio delle varie malattie nel territorio della Piana fiorentina.

Ci appare quindi che:

1. il progetto dell'inceneritore sia incompatibile, in più punti, con il PIT, nella parte in cui prevede il Parco Agricolo della Piana in quanto le sue emissioni sono incompatibili con la presenza diffusa di attività agricole, di abitazioni, di aziende agrarie, a maggior ragione, con le previsioni del Parco agricolo della Piana Firenze-Prato (con le proposte di agricoltura organica e a valenza paesaggistica in essa contenute);
2. è incompatibile con il PAER (Piano Ambientale Energetico delle Regione) che definisce la necessità di ridurre la percentuale della popolazione esposta all'inquinamento atmosferico e di ridurre la produzione dei rifiuti anche attraverso una più efficace e diffusa raccolta differenziata, secondo quanto previsto da norme, piani, programmi e protocolli.

Ci risulta inoltre che non sono stati valutati dalla VIS relativa al termovalorizzatore gli effetti delle polveri ultrafini (PM<2,5) sulla salute umana, non esistendo nella tecnologia impiegata sistemi di abbattimento per questo tipo di inquinanti. Sono sottovalutati gli effetti delle polveri ultrafini sulle donne in gravidanza per la popolazione che vive vicina agli inceneritori.

Ci si domanda inoltre quale futuro possibile avrà il progetto dei Boschi della Piana considerato una misura compensativa del Termovalorizzatore e di rinaturalizzazione secondo gli accordi presi con Protocollo d'intesa del 2 agosto 2005, la cui collocazione collide con la previsione della pista 12/30 in riferimento all'aerale B della VAS.

Da ciò discende la considerazione che dobbiamo comunque ridurre l'immissione di nuove sorgenti di inquinanti dell'aria nel territorio del Parco agricolo della Piana e che è necessaria una nuova VIS che tenga conto della situazione che si è generata nella Piana dopo otto anni e soprattutto che tenga conto degli effetti sulla salute umana della sommatoria di due infrastrutture impattanti come il termovalorizzatore e la soluzione che verrà scelta da ENAC per l'ampliamento dell'Aeroporto Vespucci<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Ovviamente la nuova VIS dovrà essere svolta applicandola in via preferenziale ad alternative progettuali e localizzative

**per quanto riguarda l'inquinamento acustico**

La Popolazione esposta al "rumore" attuale è quantificata in circa 11.000 persone, esposta a rumori oltre i 55 decibel. La popolazione è concentrata soprattutto nella zona di Quaracchi in cui dal 2005, sussiste un superamento dei limiti per il rumore aeroportuale certificato dal gestore dell'infrastruttura che ha presentato, nel 2009, un piano di risanamento, non ancora approvato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Tuttavia, tale piano prevede il risanamento acustico esclusivamente attraverso l'insonorizzazione degli edifici, lasciando irrisolto il problema della fruizione degli spazi all'aria aperta e delle abitazioni con finestre aperte.

Con la realizzazione della pista parallela convergente monodirezionale con decolli e partenze verso Prato, il rumore si sposterà sulla popolazione di Campi Bisenzio e Prato.

Secondo il rapporto Ambientale allegato al PIT( pag. 202 e seguenti) : *Gli scenari analizzati per il calcolo dell'impatto acustico prevedono, per la pista 12/30, un numero di movimenti aerei per anno pari a circa 45.000. Con questa ipotesi, si potranno avere circa 61 aerei in decollo ogni giorno ed altrettanti in avvicinamento.*

*Le modalità operative di utilizzo della pista, secondo il documento ENAC, prevedono che questa venga usata in maniera unidirezionale, in questo caso tutti i movimenti ordinari avvengono in direzione di Prato. Con questa modalità operativa, gli unici aerei che sorvoleranno Firenze saranno quelli costretti ad eseguire una manovra di mancato avvicinamento.*

***Dall'esame della figura 1(manovra di avvicinamento) si può osservare che l'isofona relativa al livello LAmax di 75 dBA della manovra di atterraggio interessa buona parte della frazione di Capalle, nel comune di Campi Bisenzio ed una parte del parco di Villa Montalvo. L'isofona del livello LAmax di 70 dBA va ad interessare l'altra parte della frazione di Capalle e alcune zone a carattere prevalentemente industriale.***

***Dall'esame di figura 2 (manovra di decollo) si può osservare che l'isofona relativa al livello LAmax di 80 dBA interessa alcuni edifici nella frazione di Limite, nei pressi della chiesa del Michelucci, la chiesa stessa, parte della frazione di Capalle e parte del parco di Villa Montalvo nel comune di Campi Bisenzio.***

***L'isofona del livello LAmax dei 75 dBA interessa l'altra parte della frazione di Limite e la frazione di Capalle. L'isofona del livello LAmax dei 70 dBA arriva a comprendere le frazioni di S. Giorgio a Colonica, di Santa Maria a Colonica ed alcuni edifici di Campi Bisenzio nei pressi di viale Paolieri e alcuni edifici del polo universitario di Sesto F.no***

Secondo la ricostruzione effettuata dal Servizio Pianificazione di questo Comune sulla base dei dati e le isofone riportate nel Rapporto Ambientale la realizzazione della pista parallela convergente creerà sul territorio comunale di Campi Bisenzio un inquinamento acustico (vedi grafico allegato) quantificabile in:

- 75-85 dBA sul centro abitato di Capalle compreso il centro storico e l'area del recentissimo "*Piano Complesso della Villa*" dove sono in fase di realizzazione nuove abitazioni per 156 nuove unità
- 70 - 75 dBA sulla zona residenziale del PEEP la Villa
- 70 su gran parte dell'abitato del capoluogo.
- 70-85 dBA sull'oasi di Focognano su cui sono stati investiti milioni di euro di fondi pubblici in buona parte europei

Secondo una verifica condotta dall'Ufficio Ambiente di questo Comune confrontando i dati che emergono dalla lettura dei dati riportati nei diagrammi delle "Curve isofone relative al livello di massima emissione prodotte dall'Airbus A320", e nello specifico i valori relativi al decollo rispetto alla situazione attuale ossia la pista 23, si deduce che viene interessata una superficie del nostro territorio pari al 18% con valori di Lmax pari a 65-70 dBA, a cui è relativa una popolazione media pari a **3.800 abitanti.**

Nel caso invece della pista “convergente parallela” ossia la pista 30, viene interessata una parte del nostro territorio pari al 35% con un’incidenza di valori di Lmx pari a 65-90 dBA e un numero di popolazione interessata pari a **18.000 abitanti**.

**Se è vero che secondo il Piano Regionale di Azione Ambientale –P.R.A.A 2007-2010 è necessario prevedere tra i macroobbiettivi da perseguire quello di “ridurre la percentuale di popolazione esposta all’inquinamento atmosferico” in assoluto nel territorio della Piana fiorentina, con la soluzione della pista “convergente parallela” questa condizione non è certamente verificata.**

Si fa presente che allo stato attuale il valore di limite relativo all’**inquinamento acustico** inerente il nostro territorio è monitorato e di conseguenza tutelato secondo la Legge Quadro n.497 del 1995 attraverso un’attenta pianificazione urbanistica che in questi anni ha prodotto un territorio dove i limiti acustici sono stati decisamente regolati e ottimizzati a seconda ovviamente delle specifiche destinazioni d’uso delle varie aree. Allo stato attuale quindi non è possibile aggiungere ulteriori immissioni di rumore che implicherebbero la perdita di tale equilibrio raggiunto negli anni, producendo lo scenario di un territorio praticamente interessato da un livello acustico pari a quello previsto per le aree industriali ossia i 70 dBA diurno e notturno.

#### **per quanto riguardale condizioni idrauliche**

La qualificazione aeroportuale riferita all’*areale di fattibilità B*, occupa la porzione di suolo attraversata dal Fosso Reale. Tale corso d’acqua, nel tratto compreso tra l’A11 ed il Polo Universitario Scientifico, ha una larghezza complessiva di circa 50 ml ed arginature che, rispetto al piano campagna, sono alte circa 4/5 metri. Tale interferenza presuppone la deviazione del Fosso Reale che deve essere subordinata innanzitutto ad un’attenta verifica idraulica, al fine di garantire che la pendenza del nuovo alveo consenta il mantenimento di un’adeguata capacità di smaltimento delle portate. Inoltre, la presenza di argini così importanti implica che ogni spostamento planimetrico del Fosso determini anche la necessità di rivedere la livelletta di tutte le viabilità interessate, tra le quali la A11, per una estesa non indifferente.

Dovrà essere preso in considerazione inoltre il riassetto di tutta la rete di acque basse, nonché dei collettori fognari e dell’acquedotto, interessate dalle opere connesse alla qualificazione aeroportuale sia in termini di apporti (ad esempio dovuti alla nuova impermeabilizzazione dei suoli) che in termini di deviazioni necessarie. Con specifico riferimento al Polo Universitario, dovrà essere svolta un’attenta valutazione riguardo sia alla rete di drenaggio che alle opere di autocontenimento esistenti/previste.

Infine, dovrà essere tenuto conto della presenza di laghi e stagni che caratterizzano l’area (ricadenti nell’ambito dei SIC-SIR di cui alla L.R. 56/2000) anche con riferimento ai necessari interventi per la salvaguardia della biodiversità.

#### **per quanto riguarda le condizioni delle risorse idriche**

Secondo il “*Programmazione regionale in materia di tutela della risorsa idrica- Obiettivi individuati da Piano di Tutela delle acque ai sensi della Direttiva Quadro 2000/60/CE e del D. Lgs. 152/99*” **i corpi idrici sotterranei interni della Piana di Firenze Prato Pistoia presentano un intenso sfruttamento**, tale da portare a forti depressioni delle superfici piezometriche e al conseguente peggioramento delle acque emunte.

In questo contesto, e con specifico riferimento alla strategia di Azione Ambientale per lo sviluppo sostenibile adottata a livello Nazionale con delibera CIPE n. 57 del 2 Agosto 2002, assumono particolare rilevanza i numerosi atti di programmazione concertata stipulati per la realizzazione di interventi infrastrutturali nel settore del ciclo integrato dell’acqua nel bacino del fiume Arno seguito dell’Intesa Istituzionale Stato Regione Toscana del 1999.

Tali procedure, finalizzate all'allocazione di risorse finanziarie comunitarie, statali e regionali, hanno come obiettivo l'incentivazione e l'impulso alla realizzazione di interventi di prioritaria importanza per la tutela ambientale. Per quanto attiene le risorse statali e regionali sono stati stipulati numerosi accordi di programma, nessuno dei quali interessa direttamente l'area della Piana Firenze Prato.

Si ritiene, quindi, che potrebbero configurarsi profili di incompatibilità rispetto all'Integrazione al PIT qualora con le azioni in esso previste, in particolare la qualificazione dell'Aeroporto fiorentino, si dovessero andare a peggiorare la qualità delle acque superficiali e, soprattutto, dei corpi idrici sotterranei.

A tal fine anche l'Autorità Competente per la procedura di VAS esprime perplessità: *“Per quanto riguarda la risorsa idrica si ricorda la vigenza del Progetto di Piano di Bacino, Stralcio “Bilancio Idrico” e delle relative misure di salvaguardia; l'ambito territoriale in oggetto ricade nel sottobacino del Fiume Bisenzio ad elevata criticità idrica C4. A tal proposito anche ARPAT evidenzia la necessità di tenere in adeguata considerazione il fenomeno di inquinamento della falda sotterranea da parte di solventi alogenati presenti nella Piana”*

Come descritto inoltre nel Quadro Conoscitivo Allegato A della Variante al PIT il territorio della piana è stato fin dai tempi degli etruschi oggetto di bonifica con regimazione delle acque superficiali attraverso opere di canalizzazione indirizzate a prosciugare le zone prossime agli insediamenti esistenti. Lo scenario di modifica dell'andamento del sistema dei collettori di acque alte mediante il Canale di Cinta Orientale e il Canale di Cinta Occidentale confluenti nel Fosso Reale con scarico a gravità nel Bisenzio a S.Mauro di Signa e di conseguenza delle acque basse che raccoglie i reticoli superficiali, preoccupa non poco in quanto si viene a modificare un sistema integrato con la rete idrografica dei laghi o stagni all'interno dei SIR “Stagni della Piana” che costituiscono un'azione idrogeologica e di tutela per la biodiversità assolutamente determinante per il territorio della Piana. Inoltre gli eventi di calamità meteorologica per eventi pluviometrici che si verificano stagionalmente nei territori toscani e non solo, definiscono un rischio assoluto a cui è necessario sempre più far fronte attraverso aree di laminazione e di autocontenimento idraulico, come ad esempio l'area per la messa in sicurezza idraulica del Polo Scientifico di Sesto F.no. che dovrà essere spostata, fra l'altro se va avanti l'ipotesi dell'ampliamento aeroportuale. La realizzazione quindi di nuove grandi opere pubbliche e non, che costituiscono un grande uso di suolo e della relativa impermeabilizzazione ci appare quanto di più rischioso e dispendioso per l'intera comunità in questo delicato contesto idrogeologico.

#### **per quanto riguarda la presenza del sito di interesse comunitario Stagni di Focognano**

Le previsioni del PIT in particolare per quanto concerne l'intervento previsto sull'aeroporto contrastano sia da un punto di vista della normativa, sia da un punto di vista prettamente fisico con il Sito di Importanza Regionale 45 “Stagni della Piana fiorentina e pratese (IT5140011) che è anche Sito di Interesse Comunitario .

La previsione della nuova pista in particolare cancella l'ANPIL della Querciola e altera in modo sostanziale l'Oasi Faunistica di Focognano, ANPIL di proprietà del Comune di Campi Bisenzio, gestita dal WWF di estensione pari a 35 ettari di proprietà del Comune di Campi Bisenzio e 31 ettari privati con destinazione a parco.

L'Oasi con i suoi cinque bacini lacustri, (laghi Calvana, Morello, Calice, Acqualunga e Focognano) costituisce una delle ultime testimonianze del tipico paesaggio storico della Piana Fiorentina, territorio che appare oggi in gran parte urbanizzato dopo le grandi opere di bonifica della prima

metà di questo secolo. Il Comune di Campi Bisenzio ha investito sulla realizzazione di questa Oasi dal 2008 circa 2.900.000 Euro per opere e sistemazioni ambientali nell'Oasi e investirà nei prossimi anni altri 2.230.000 Euro per altre opere di sistemazione già inserite nella programmazione delle opere pubbliche 2013-2015.

L'ampliamento dell'aeroporto di Peretola, nello specifico la pista 12/30, determina un impatto assolutamente negativo sull'area in termini ambientali in modo così profondo che si vanificherebbero gli investimenti su quest'area protetta producendo effetti di "scollegamento" delle aree umide circostanti; il collegamento tra zone umide è una delle "invarianti strutturali" del Parco Agricolo, che ha tra i suoi punti di forza proprio il principio delle connessioni tra le aree del Parco attraverso una rete ecologica che generi un futuro modello di sviluppo e di valorizzazione, quale "*parco agricolo della Piana come parco agricolo integrato e multifunzionale*".

Al fine della loro conservazione e del mantenimento delle aree umide sono previste una serie di misure specificate nel documento allegato programmatico n.3 della Variante al PIT "*Investimenti per le aree umide e per la rete ecologica nel Parco Agricolo della Piana2*"; in particolare fra l'altro è prevista secondo quanto richiesto dalla normativa nazionale, la verifica e il controllo di grandi opere pubbliche e non, in corso di realizzazione ai limiti o all'interno delle zone umide (terza corsia autostradale, linea ferroviaria) alla vicina presenza di vie di comunicazione e dell'aeroporto attraverso lo strumento della **valutazione d'incidenza**.

**Si chiede di meglio valutare le osservazioni e quanto messo in luce nei pareri già espressi dagli enti. In particolare:**

L'**Azienda Sanitaria Firenze (u.f. igiene e sanità pubblica)** rileva che alcune delle criticità della Piana fiorentina, quali l'inquinamento acustico ed atmosferico, risultano chiaramente associati ad effetti negativi sulla salute umana e pertanto l'area è considerata critica anche da punto di vista sanitario. L'obiettivo strategico che è stato assunto nella valutazione ambientale "tutela dell'ambiente e della salute" declinato nell'obiettivo specifico di "riduzione dell'esposizione della popolazione", è ritenuto di particolare rilievo.

L'azienda sanitaria ritiene necessario lo svolgimento della VIS (fase preliminare - screening) sulle opzioni alternative di potenziamento dello scalo aeroportuale al fine di verificare la necessità di procedere ad approfondimenti.

**Il Consorzio di Bonifica dell'Area Fiorentina** fa presente che in riferimento alle alternative progettuali per la pista aeroportuale esposte nel quadro conoscitivo (pag. 30) evidenzia che almeno 3 alternative prefigurano uno spostamento del Fosso Reale per circa 3.500 m con i seguenti aspetti di problematicità

- l'opera idraulica nel tratto compreso tra l'A11 ed il Polo Scientifico è arginata: la larghezza complessiva è di circa 50 m e la presenza della arginature preminenti (4/5 metri rispetto al piano campagna) implica che ogni suo eventuale spostamento planimetrico determina la necessità di rivedere la livelletta di tutte le viabilità interessate, tra le quali la A11, per una estesa non indifferente;

- l'opera ha la funzione di addurre le *acque alte* provenienti dal versante meridionale di Monte Morello nel Fiume Bisenzio: dalla confluenza dei canali di Cinta e del torrente Rimaggio, fino al Fiume Bisenzio non riceve ulteriori apporti essendo avulsa dal sistema di drenaggio di acque basse. La fattibilità idraulica dell'intervento di deviazione del Fosso Reale dovrà essere valutata, anche in termini di costi, con analogo temporalità rispetto alla definizione delle opere aeroportuali eventualmente insistenti sull'area.

Evidenzia inoltre la necessità di valutare il riassetto di tutta la rete *di acque basse* che verrebbe interessata

- dalle opere connesse alla qualificazione aeroportuale sia in termini di apporti (ad esempio dovuti

all'impermeabilizzazione dei suoli) che in termini di deviazioni necessarie. Ricorda che l'Università degli Studi di Firenze deve realizzare un'area di "autocontenimento dei maggiori deflussi" per il non aggravio della rete di bonifica di acque basse che è ubicata a valle della zona di Valle Rose e che verrebbe interessata da un eventuale intervento di qualificazione aeroportuale, pertanto ritiene opportuno valutare la sostenibilità territoriale degli areali destinati alla qualificazione aeroportuale con gli interventi di messa in sicurezza idraulica già previsti.

Quindi vogliamo riconfermare quanto già espresso nelle "Osservazioni sul documento preliminare VAS per integrazione al PIT in riferimento al Masterplan del Parco della Piana e al Masterplan del sistema aeroportuale toscano" ossia:

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

Si allega, inoltre, l'osservazione inviata in data odierna ai sensi dell'art. 17 della L.R. 1/2005.

IL SINDACO  
*Emiliano Fossi*

All:2

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