



AREA GESTIONE DEL TERRITORIO

COMUNE DI CALENZANO

ALLEGATO ALLA DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE N. 119 DEL 24.10.2013

AL CONSIGLIO DELLA  
REGIONE TOSCANA

**OGGETTO: integrazione del PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze. Osservazione.**

PREMESSO che con deliberazione n.74 il Consiglio Regionale ha adottato l'integrazione al piano di indirizzo territoriale (P.I.T.) per la definizione del Parco Agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze, pubblicata sul BURT parte II n. 35 del 28 agosto 2013.

CONSIDERATO che non sono state chiarite le motivazioni che spingono a sviluppare separatamente i due temi che costituiscono l'integrazione al PIT, né le ragioni per le quali è stato avviato un procedimento separato di verifica di assoggettabilità a VAS, in considerazione del fatto che la stessa Regione ha adottato un unico provvedimento di variante che li comprende entrambi, si sottolinea che :

- la riduzione del perimetro del Parco interessa aree che coinvolgono siti appartenenti alla rete natura 2000 e per questo motivo, secondo il D.lgs. 152/2006 e la legge regionale 10/2010, per la definizione dell'accordo non è sufficiente una verifica di assoggettabilità ma è necessaria una procedura di VAS ordinaria come prevista dalla legge regionale 10/2010 art. 5 comma 2 lettera b;
- non appare giustificabile che una riduzione di rilevante entità (circa 180 ettari) della superficie già destinata a parco della Piana possa rientrare fra le fattispecie delle modifiche minori, anche in considerazione del fatto che la nuova destinazione è sicuramente più impattante della precedente;
- infine è opportuno ricordare che, secondo le disposizioni normative precedentemente richiamate, la procedura di valutazione dovrà comprendere le procedure per la valutazione di incidenza (d.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii, art. 10, comma 39).

TUTTO CIÒ PREMESSO, in riferimento al procedimento in oggetto il Comune di Calenzano osserva quanto segue.

## **1. Proposta di nuova perimetrazione della misura di salvaguardia A.**

Visti gli ambiti in cui ricadono le misure di salvaguardia di tipo A, nel territorio del Comune di Calenzano, con aree complementari al Parco Agricolo della piana, si ritiene che tali ambiti siano circoscritti al sistema extra urbano, senza produrre interferenze sul sistema infrastrutturale ed insediativo così come definiti dal Piano Strutturale. Non si comprende infatti come la salvaguardia interessi :

- la collina storica di San Donato all'interno del sistema insediativo sub sistema dei centri e nuclei storici;
- le aree necessarie all'ampliamento della terza corsia autostradale facenti parte del sistema infrastrutturale (vd. cartografia allegata e in particolare la scheda B);
- l'area di Dietro Poggio definita come area risorsa nel vigente Piano strutturale e oggetto di in piano guida per la riconversione e riqualificazione dell'area ( vd. cartografia allegata e in particolare scheda A);
- la frazione di Carraia: sulla previsione di viabilità a by pass dell'abitato di Carraia, in fase di realizzazione da parte di Società Autostrade per l'Italia a seguito delle prescrizione contenute nella V.I.A. relativa all'ampliamento della terza corsia autostradale; le aree demaniali dell'ex polveriera; l'area destinata a maneggio nel vigente regolamento urbanistico. Si propone pertanto che la misura di salvaguardia A si attesti al perimetro del Parco agricolo di Travalle e al Parco fluviale del torrente Marina, in coerenza con i corridoi ecologici del Piano Strutturale (vd. cartografia allegata).

Rispetto alla disciplina della misura di salvaguardia A di cui all'articolo 38 quater, si evidenzia come i divieti in essa contenuti relativi alla realizzazione di opere pubbliche (casce di laminazione idraulica) e l'introduzione di attività complementari quali ad esempio maneggi, campeggi, verdi attrezzati, che pur non essendo strettamente collegate alla funzione agricola risultano coerenti con il principio di fruizione e di presidio del territorio rurale, enunciato dalla legge regionale n. 1/2005 e dal regolamento attuativo n. 5/R /2007.

## **2. Il Parco come elemento ordinatore delle infrastrutture e il ribaltamento delle gerarchie**

Il primo elemento da porre in evidenza è l'incoerenza tra i principi enunciati nel documento di avvio del procedimento per l'integrazione del PIT in oggetto (26.07.2010) e gli sviluppi successivi. Nel documento di avvio del procedimento il Parco era inteso come "*elemento ordinatore di tutto l'ampio sistema territoriale di riferimento e dunque anche base dei criteri di ammissibilità delle diverse funzioni e infrastrutture*". Gli atti successivi, invece, hanno contraddetto questo assunto, operando di fatto un ribaltamento delle gerarchie tra Parco ed Aeroporto, poiché l'Aeroporto è divenuto nei fatti l'elemento prevalente ed ordinatore: l'ipotesi di sviluppo della pista parallela all'autostrada A11, conosciuta come "12-30", anche se non interessa fisicamente il territorio comunale di Calenzano produce effetti ambientali significativi, sovrapponendosi per oltre un terzo al Parco della Piana già esistente. Questo scenario compromette sostanzialmente la possibilità di sviluppo del Parco stesso, sia per quanto concerne la qualificazione dell'agricoltura sia per la fruizione da parte dei cittadini di Firenze e dei comuni della Piana fiorentina. In particolare viene a mancare il ruolo di parco agricolo periurbano destinato alla funzione ricreativa, di mitigazione degli effetti di inquinamento acustico e ambientale che un aeroporto produce su un areale ben più vasto del suo limite fisico.

## **3 Aspetti ambientali**

Si osservano le seguenti criticità di natura ambientale.

*Incompletezza del Rapporto ambientale.* Il Rapporto ambientale della VAS non appare sufficientemente completo nell'affrontare i numerosi profili di criticità aperti dall'ipotesi di realizzazione di una nuova pista parallela all'autostrada. Non sono adeguatamente approfonditi nel quadro conoscitivo gli aspetti relativi alla qualità dell'aria, al rumore, alle modifiche infrastrutturali e al sistema idrografico.

*Qualità dell'aria.* La previsione di sviluppo della pista aeroportuale comporterà un incremento del traffico aereo e, di conseguenza, un incremento delle emissioni in atmosfera di sostanze inquinanti dovute alla combustione dei motori dei velivoli. Tutto ciò andrà a gravare su una realtà territoriale già fortemente compromessa. Infatti il Comune di Calenzano è inserito nell'Agglomerato di Firenze, così come definito dalla D.G.R. n. 1025/2010: *“L'agglomerato di Firenze presenta caratteristiche omogenee dal punti di vista del sistema di paesaggio, con alta densità di popolazione e, di conseguenza di pressioni in termini emissivi derivanti prevalentemente dal sistema della mobilità pubblica e privata e dal condizionamento degli edifici e non presenta contributi industriali di particolare rilevanza. Comprende, racchiusi in un'unica piana, i centri urbani di Firenze e dei Comuni contigui (Area omogenea fiorentina) per i quali Firenze rappresenta un centro attrattore”*. In base all'allegato 4 della stessa delibera regionale, i Comuni dell'Agglomerato di Firenze sono tenuti all'adozione dei PAC (Piani di Azione Comunale) relativamente alle sostanze inquinanti PM10 e NO2. Pertanto i Comuni della Piana sono obbligati a mettere in atto azioni che limitino le emissioni in atmosfera di particolato ed ossidi di azoto, inquinanti tipicamente prodotti dai motori a combustione.

In un simile contesto appare evidente l'incompatibilità di un aumento del traffico aereo sull'area metropolitana fiorentina, il quale non potrebbe che aumentare l'immissione di sostanze inquinanti in atmosfera.. Infatti la qualità dell'aria viene rilevata da 7 stazioni di monitoraggio, definite dall'allegato 3 della citata D.G.R. n. 1025/2010 delle quali 4 sono di “urbana fondo”. La D.G.R. n. 22/2011 stabilisce che i Sindaci dei Comuni interessati hanno precisi obblighi, tra i quali predisporre un elenco di provvedimenti urgenti da attuare per contenere ed abbattere l'inquinamento atmosferico dovuto al PM10. I Sindaci, una volta ricevuta la comunicazione di allerta da parte di ARPAT sulla base del superamento del limite giornaliero per la concentrazione di PM10 in almeno una delle stazioni “urbana fondo”, sono obbligati a dare attuazione alle misure preventivamente definite, a partire dal 15° superamento annuo del valore limite giornaliero del PM10. I Comuni interessati non devono eccedere 35 superamenti dei limiti giornalieri di PM10, con riferimento all'anno solare. Un potenziamento del traffico aereo in una zona così critica contribuirebbe in modo significativo alle attuali difficoltà a rispettare gli obblighi normativi imposti dalla stessa Regione Toscana e renderebbe vano ogni sforzo fatto in questi anni, nel quale l'Amministrazione ha messo in atto azioni, strutturali e non, per il contenimento di emissioni inquinanti in atmosfera, anche grazie al contributo finanziario della Regione Toscana.

*Impatto acustico.* Relativamente all'impatto degli scenari di sviluppo del traffico aereo sulla matrice del clima acustico mettiamo in evidenza una serie di incongruenze rilevate all'interno del Rapporto Ambientale:

1. Lo scenario di valutazione denominato “Futuro 2” relativo ad un incremento dei voli prevedibile in un medio – lungo termine non ulteriormente specificato, è, come specificato nelle note del Rapporto Ambientale, posizionato in termini di movimenti/anno sulla soglia minore associabile al target di aeroporti che, secondo ENAC, possono essere considerati di livello analogo. La simulazione delle isofoniche relative a tutte le ipotesi di orientamento della pista (areale di fattibilità A relativo al prolungamento della pista attuale, areale di fattibilità B relativo all'ipotesi di pista parallela 12/30 e areale di fattibilità C relativo all'ipotesi di pista obliqua 09/27) sono quindi relative ad un utilizzo potenzialmente sottostimato rispetto al potenziale numero dei voli che il nuovo scalo aeroportuale potrà ospitare. Il Rapporto Ambientale che

avrebbe dovuto quindi valutare gli impatti (con le relative curve isofoniche e abitanti esposti) con uno scenario più cautelativo legato alle ipotesi di utilizzo massimo dello scalo, resta a nostro giudizio incompleto.

2. Lo scenario legato all'areale di fattibilità B, che prevede un utilizzo della pista strettamente monodirezionale, viene riconosciuto come quello ad impatto acustico minore ma di attuabilità incerta tanto che nel Rapporto Ambientale si afferma che *“tale scenario può essere conseguito solo imponendo vincoli non ordinari alle modalità operative sull'aeroporto. Occorre quindi verificare se vi siano strumenti credibili per ottenerlo”* riconoscendo di fatto come non si siano o non siano note ad oggi misure e strumenti in grado di garantire la veridicità di tale scenario e dei relativi impatti ambientali.

3. Le misure di mitigazione contenute nel Piano di Risanamento acustico di AdF, che attualmente riguardano le aree urbane di Novoli e Peretola, risultano ad oggi non ancora attuate. Visto che gli interventi consistono principalmente nella insonorizzazione degli edifici e quindi prescindono da interventi diretti sullo scalo che potrebbero in qualche modo pregiudicare temporaneamente la funzionalità, riteniamo essenziale richiamare a prescindere dalla soluzione individuata, nella tabella delle possibili misure per la compensazione degli effetti negativi alla componente rumore, la necessità di rendere operativo il futuro scalo non prima di aver messo in opera gli interventi di mitigazione diretti sui ricettori disturbati.

*Termivalorizzatore e Boschi della Piana.* Il vincolo aeroportuale ricade sulla porzione di territorio oggetto del progetto “I boschi della Piana” che la Provincia di Firenze, il Comune di Sesto Fiorentino, il Comune di Firenze, il Comune di Campi Bisenzio e l'ex ATO6 (oggi ATO Toscana Centro) hanno stabilito di realizzare sottoscrivendo un protocollo di intesa nel 2005 e un successivo accordo di programma. Il progetto prevede la realizzazione di 20 ettari boscati su una superficie di circa 33 ettari di territorio, all'interno del quale sono presenti aree umide, radure, percorsi ciclabili e pedonali che lo caratterizzano come un parco urbano unico nel suo genere, destinato a diventare un forte attrattore di pubblico nella piana fiorentina. Come già detto, il vincolo del PIT ricade in parte sull'area boscata, ma ovviamente interessa l'intero progetto e soprattutto la fruibilità da parte del pubblico. Elementari considerazioni fanno apparire incongruenti la realizzazione di una pista aeroportuale ed un parco boscato “in testa” alla pista stessa, per l'incompatibilità della fruizione del pubblico con l'impatto acustico dei velivoli ed il rischio dovuto ad eventuali situazione di emergenza dei velivoli in fase di decollo ed atterraggio.

*Aspetti idraulici.* La realizzazione della pista parallela comporterebbe la modifica dell'assetto idraulico presente nella Piana fiorentina, interessando sia il delicato reticolo minore, costituito da canali di bonifica a bassissima o nulla pendenza, sia il sistema delle acque alte, rappresentato dal Fosso Reale che colletta le acque meteoriche ricadenti sull'intero abitato di Sesto Fiorentino e sui pendii di Monte Morello. Appare evidente la difficoltà di definire un nuovo assetto del reticolo idraulico, sebbene artificiale, che inevitabilmente aumenterà la lunghezza dei corsi d'acqua superficiali, rallentando così il deflusso dell'acqua e che quindi dovrà misurarsi con la valutazione del rischio idraulico. La stessa ipotesi presuppone inoltre l'eliminazione e la loro rilocalizzazione delle opere di mitigazione del rischio idraulico (di laminazione e di compenso) del Polo scientifico di Sesto. Tali aspetti non risultano sufficientemente sviluppati.

## **Conclusioni.**

Si chiede una nuova perimetrazione della misura di salvaguardia A, secondo l'allegata cartografia e relative schede di riferimento.

Si conferma la forte criticità ambientale del Comune di Calenzano rispetto all'ipotesi di orientamento della pista parallela all'Autostrada A11, che confligge con gli obiettivi che si pone il Documento di avvio del procedimento di integrazione del PIT in relazione al ruolo centrale del Parco, sia come grande “infrastruttura verde” che come elemento ordinatore delle scelte pianificatorie dell'intera Piana fiorentina.

L'entità dell'impatto ambientale della pista parallela sul Parco della Piana e sugli abitati circostanti non sarebbe in alcun modo compensabile, poiché la sua portata appare tale da annullare le dichiarate intenzioni di valorizzazione agricola e della fruizione attiva attribuite allo stesso Parco, relegandolo a mera area di rispetto della funzione aeroportuale, con il conseguente e definitivo abbandono del presidio ambientale e dell'opportunità di difesa e di miglioramento della qualità dell'abitare di tutti gli abitanti della Piana fiorentina.

Calenzano, 23 ottobre 2013

Il Responsabile dell'Area Gestione del Territorio

Arch. Gianna Paoletti