



piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

Allegato A

Oggetto: D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383 e s.m.i. “Master Plan Aeroporto “Amerigo Vespucci” di Firenze”. Perfezionamento dell’intesa Stato-Regione di cui al D.P.R. n. 383/94. Convocazione Conferenza di Servizi ex art. 14 della legge 7/08/1990, n. 241 e art. 3 del D.P.R. 18/04/1994, n. 383 – Parere tecnico

PREMESSA

Con nota prot. 26035 del 20/4/2018 è pervenuta a questo Comune la trasmissione, inviata da Toscana Aeroporti, della nota n. 418516-P del 19/04/2018, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (d'ora in poi ENAC), avente per oggetto l'“Avviso al pubblico di avvio del procedimento di accertamento della conformità urbanistica ai sensi dell'art. 2 del DPR n. 383 del 18.04.1994 e apposizione del vincolo preordinato all'esproprio per le aree interessate dal Master Plan di dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze”.

In data 08/05/2018, con prot. 29598, ENAC comunicava di aver provveduto, con propria nota prot.41829-P del 20/04/2018, all’inoltro al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti degli elaborati tecnico-progettuali del Master Plan 2014-2029 di cui sopra e la richiesta di attivazione dell’accertamento della conformità urbanistica ai sensi dell'art. 2 del DPR n. 383 del 18.04.1994 e s.m.i..

Con medesima comunicazione, ENAC trasmetteva la nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per le Infrastrutture, i sistemi informativi e statistici – Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali, prot. n. 7081 del 03/05/2018 avente ad oggetto “D.P.R. 18 Aprile 1994 n. 383 e s.m.i. - Master Plan Aeroporto “Amerigo Vespucci” di Firenze - Riscontro nota ENAC n. 41829-P del 20 Aprile 2018” (acquisita a protocollo regionale n. 237191 del 04/05/2018), nella quale richiede alla Regione Toscana, ritenendo la stessa “tenuta a rilasciare l’intesa con lo Stato, per l’intervento di che trattasi, ai sensi del D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383 e s.m.i.”, “di pronunciarsi in merito all’accertamento della compatibilità urbanistica delle opere stesse alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi vigenti nei Comuni interessati, ai sensi del medesimo D.P.R. n. 383/1994”. Contestualmente invitava Enac a trasmettere copia della documentazione degli elaborati progettuali del Master Plan.

La Direzione Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale - Settore Infrastrutture per la logistica della Regione Toscana in data 11/05/2018, con prot. 30678, richiedeva a questo Comune il parere in merito all'accertamento della conformità urbanistica ai sensi dell’Art. 81 – DPR n. 616/77 e DPR n. 383/94.

In data 14/05/2018, con prot. 31058, ENAC trasmetteva, su invito del Ministero, il materiale relativo al progetto del “Master Plan Aeroporto “Amerigo Vespucci” di Firenze” per il quale ha avanzato la richiesta di attivazione per l’accertamento della conformità urbanistica ai sensi dell'art. 2 del DPR n. 383 del 18.04.1994 e s.m.i., consegnando il medesimo su supporto di memoria ottica.



piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

In data 17/05/2018, con prot. 32180 la Regione Toscana rendeva disponibile la documentazione inerente la procedura ex art. 81 DPR n. 616/77 e DPR n. 383/94 e s.m.i. relativa al Master Plan Aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze, costituita dallo stesso materiale consegnato da ENAC in data 14/05/2018.

La documentazione è costituita interamente da elaborati resi in forma digitale il cui elenco è rappresentato nell'elaborato "Elenco elaborati generali" contenuto nella trasmissione del 14/05/2018.

Secondo le prassi di catalogazione di questo Comune, l'istanza, la documentazione allegata e tutte le comunicazioni relative, sono state registrate alla B.N.9002/2018.

Con riferimento alla richiesta della Regione Toscana (prot. 30678 del 11/05/2018) del parere in merito all'accertamento della conformità urbanistica ai sensi dell'Art. 81 DPR n. 616/77 e DPR n. 383/94, questo Comune ha inviato, con prot. 39015 del 13/06/2018, la propria attestazione di non conformità urbanistico-edilizia dell'opera prevista dall'art. 81 D.P.R. 616/77 e DPR n.383/94 e s.m.i., ravvisando il contrasto e la non conformità al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico vigenti.

Con nota n. 326880 del 21/06/2018, la Regione Toscana - Direzione Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale, ha comunicato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti *"che l'opera in esame non è conforme agli strumenti urbanistici vigenti nei Comuni di Firenze e Sesto Fiorentino. Risulta inoltre non conforme sia alla Disciplina Generale del PIT di cui alla DCR n. 61/2014, che al progetto di territorio di rilevanza regionale - il Parco Agricolo della Piana, allegato parte integrante della stessa DCR 61/2014"*.

L'assenza di conformità urbanistica comporta che l'acquisizione di tutte le intese, autorizzazioni, concessioni e assensi, comunque denominati, occorrenti alla attuazione del progetto si realizzi attraverso gli istituti previsti dal legislatore che postulano, in ogni caso, la previa modifica degli strumenti urbanistici.

Per le opere pubbliche d'interesse statale, dal combinato disposto degli artt. 14 bis e 14 ter, L. n. 241/90 e s.m.i., discende l'obbligo dell'Autorità procedente di convocare apposita Conferenza di Servizi al fine di acquisire tutti gli assensi necessari per la realizzazione dell'opera.

L'accertamento di conformità del progetto ai vigenti atti di governo del territorio, ex art. 2 DPR n. 383/94 e ai sensi dell'art. 10 della Legge Regionale 10 novembre 2014, n. 65, può avvenire contestualmente alla Conferenza di Servizi e l'intesa sulla localizzazione delle opere raggiunta fra le anzidette Amministrazioni statali richiedenti e la Regione, costituisce, in ogni caso, condizione imprescindibile per l'adozione di una positiva decisione da parte della Conferenza di Servizi.

La Conferenza di Servizi valuta i progetti definitivi relativi alle opere di interesse statale, nel rispetto delle disposizioni relative ai vincoli archeologici, storici, artistici e ambientali.

L'approvazione dei progetti, nei casi in cui la decisione sia adottata dalla Conferenza di servizi all'unanimità, sostituisce ad ogni effetto gli atti di intesa, i pareri, le concessioni, i permessi a



costruire edilizi, le autorizzazioni, le approvazioni, i nulla osta, previsti da leggi statali e regionali, secondo quanto stabilito dal comma 4 dell'art. 3 del D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383 e s.m.i.

In mancanza dell'unanimità, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 81, comma 4, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

In data 10/07/2018, con nota prot. n. 45623, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici – Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali, preso atto della non conformità urbanistica del progetto, ha indetto la Conferenza di Servizi ex art. 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241 per il giorno 7 settembre 2018. Ciò al fine di acquisire le deliberazioni, i pareri od altri atti di assenso comunque denominati previsti dalle vigenti leggi statali e regionali, ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383 e s.m.i. con la finalità di giungere all'Intesa con la Regione.

Con medesima nota del 10/07/2018, veniva ricordato ai soggetti invitati alla Conferenza di Servizi che in quella sede il rappresentante delegato dovrà esprimere il definitivo parere e produrre in sede della stessa gli atti formali di rispettiva competenza, quali delibere, pareri, nulla-osta, qualora predisposti, nonché ogni documento utile alla migliore e definitiva valutazione del progetto.

In particolare il Comune di Sesto Fiorentino è stato invitato a produrre apposita delibera di Consiglio comunale, con l'espressione del parere formale sul progetto per competenza attribuita dall'art. 42, lettera b), del D.Lgs. n. 267/2000, e l'individuazione ed autorizzazione di un proprio rappresentante delegato a partecipare alla Conferenza.

Gli uffici, pertanto, hanno avviato le attività istruttorie di valutazione della documentazione acquisita il 14/05/2018, ognuno per le rispettive competenze.

Relativamente all'attivazione dell'istruttoria prevista dall' art. 146 del D. Lgs. n. 42/2004, l'ufficio competente ha proceduto a convocare per la data del 05/06/2018, la Commissione comunale per il Paesaggio nella quale è stato illustrato il progetto nei suoi aspetti procedurali, nella composizione degli elaborati tecnici e nei contenuti generali, oltre a mettere a disposizione dei Commissari la documentazione su supporto digitale.

Valutata la complessità del progetto da esaminare, la Commissione per il Paesaggio ha rinviato la discussione a successive sedute.

In data 02/08/18 la Commissione per il Paesaggio si è espressa con parere negativo, meglio descritto al seguente punto 3) del presente parere.

In data 06/08/2018, con prot. n. 52516, questa Amministrazione ha ricevuto da ENAC una nota con la quale si comunicava la trasmissione di una nuova documentazione che *“deve intendersi interamente sostitutiva di quella precedentemente trasmessa in data 20.04.2018, superata ed annullata dalla presente trasmissione”*. Il riferimento alla documentazione trasmessa in data 20/04/2018 deve intendersi riferito a quella acquisita dal Comune di Sesto Fiorentino in data 14/05/2018.



In data 07/08/2018, con prot. n. 52786, il Comune di Sesto Fiorentino ha acquisito, su supporto informatico, la nuova documentazione tecnica a sostituzione integrale di quella acquisita con nota del 14/05/2018.

A fronte della acquisizione di nuova documentazione, da un primo sommario esame si riscontra una innovatività di numerosi elaborati, che richiedono un nuovo puntuale esame specificatamente coordinato con gli elaborati ricevuti in data 14/05/2018.

Con nota prot. n.53436 del 09/08/2018, preso atto della ridotta tempistica per formulare una proposta di parere, il responsabile del procedimento, Dirigente del Settore Sviluppo del Territorio, richiedeva nuovi termini al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'esame degli elaborati.

Ritenuto, tuttavia, al fine di consentire al Consiglio comunale di assumere la decisione di che trattasi, anche sotto il profilo tecnico, il più possibile completa, l'attività di valutazione tecnica è proseguita in attesa dei riscontri attesi da parte del Ministero e della Regione.

Con riferimento ai contenuti della documentazione acquisita con nota del 14/05/2018, poi integralmente sostituita in data 07/08/2018 ed elencata nell'elaborato "Elenco elaborati generali", il Comune di Sesto Fiorentino, tramite i propri uffici, ritiene pertanto di esprimersi sui punti strettamente pertinenti agli aspetti tecnici e, segnatamente:

- Settore Sviluppo del Territorio: Servizio Pianificazione territoriale e Servizio Pratiche Edilizie, per quanto attiene agli aspetti della pianificazione urbanistica, paesaggistica ed edilizia;
- Unità Organizzativa Autonoma Infrastrutture e Ambiente: Servizi Ambiente, Lavori Pubblici, Mobilità, per quanto attiene agli aspetti relativi alle infrastrutture di competenza comunale e alla sostenibilità ambientale, tutela del territorio, dell'ambiente.
- Settore Affari Generali, per gli aspetti relativi al patrimonio comunale, espropri e aspetti giuridici ed amministrativi.

Considerata la particolare complessità della documentazione da valutare, tenuto conto della dimensione e del livello di definizione della proposta progettuale, si è ritenuto opportuno procedere ad un confronto collegiale tra i Servizi tecnici del Comune competenti sul progetto in esame, mediante incontri tecnici ed, infine, utilizzando l'istituto della Conferenza dei servizi interna ai sensi dell'art. 14 ter della legge n.241/90 e s.m.i. e secondo quanto previsto dall'Art. 1.3.3 del Regolamento Edilizio.

Il Responsabile del procedimento, con nota prot. 54931 del 21/08/2018, ha convocato la Conferenza dei Servizi interna, da effettuarsi in forma simultanea ed in modalità sincrona, per la data del 23/08/2018.

La Conferenza, considerato che alcune problematiche interessano trasversalmente differenti competenze, ha proposto di organizzare i pareri dei vari Servizi – anche al fine di evitare duplicazioni derivanti dalla trattazione del medesimo aspetto tecnico - in un unico testo coordinato e suddiviso per aree tematiche.



Il presente documento rappresenta pertanto il risultato integrato e coordinato delle istruttorie effettuate dai singoli Servizi tecnici coinvolti e i relativi pareri resi in sede di Conferenza dei servizi interna, come da verbale prot.55748/2018.

Resta inteso che il parere tecnico espresso dagli uffici non può rappresentare in alcun modo la validazione del Progetto sotto il profilo di fattibilità tecnica, amministrativa ed economica degli interventi previsti.

1. Valutazioni in merito alla pianificazione urbanistica

Il Comune di Sesto Fiorentino è dotato di Piano Strutturale approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 18 del 30 marzo 2004, la cui successiva variante è stata approvata con deliberazione del Consiglio Comunale n. 40 del 10 maggio 2012 e sue successive varianti.

Con deliberazione del Consiglio Comunale n. 6 del 28.01.2014, è stato approvato il secondo Regolamento Urbanistico e sue successive varianti.

Con deliberazione del Consiglio Comunale n. 105 del 28.09.2017 è stato avviato, ai sensi dell'art.17 della Legge Regionale 65/2014, il procedimento di formazione del Piano Strutturale Intercomunale in forma associata con il Comune di Calenzano.

Rispetto alla strumentazione urbanistica vigente, le aree interessate dal "Master Plan Aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze" risultano soggette a discipline urbanistiche differenziate, in evidente contrasto con le previsioni di loro impegno del progetto di che trattasi.

Fatto salvo il quadro conoscitivo relativo agli strumenti di pianificazione comunale, la documentazione acquisita non contiene alcun elemento relativo alla nuova cartografia del Piano strutturale e Regolamento urbanistico del Comune di Sesto Fiorentino, che delinei l'assetto urbanistico con lo scenario del Master Plan.

La nuova documentazione acquisita il 06/08/2018 contiene la sezione 15 denominata "Variante urbanistica": si tratta di documentazione completamente nuova e non presente in quella acquisita il 14/05/2018. Nonostante la denominazione, i documenti contenuti in questa sezione si riferiscono esclusivamente agli studi geologici, idraulici e sismici di cui all'art. 104 della L.R. n. 65/2014 e del Regolamento approvato con D.P.G.R. 25.10.2011, n. 53/R.

Per la portata delle scelte operate, il Master Plan è valutabile esclusivamente mediante la sovrapposizione delle stesse sulla strumentazione urbanistica vigente.

Nello specifico non risultano valutate le seguenti conformità:

Piano Strutturale:

art. 15 - Aree agricole di pianura

art. 20 - Poli funzionali esistenti

art. 24 - Rete viaria e ferroviaria

Secondo Regolamento Urbanistico:

- art.12 - Parco della piana: norme comuni
- art.13 – Parco della piana: norme relative a specifici ambiti
- art.23 - Poli funzionali
- art.25 - Aree urbane non consolidate
- art.27 - Rete viaria e ferroviaria esistente;
- art.33 - Edifici storici;
- art.39 - Corsi d'acqua;
- art.40 - Aree forestali ed altri elementi a prevalente naturalità
- art.42 - Aree destinate ad attività pubbliche o di interesse collettivo esistenti
- art.65 - Aree destinate ad attività pubbliche o di interesse collettivo da realizzare
- art.66 - Infrastrutture da realizzare

Il “Master Plan Aeroporto “Amerigo Vespucci” di Firenze” compromette le azioni pianificatorie già intraprese da questa Amministrazione ed incide in maniera irreversibile sui sistemi di relazioni della pianificazione, a scala di area metropolitana, alcuni dei quali già in fase di attuazione.

Nell'area interessata dal Master Plan aeroportuale ricadono, infatti, i seguenti progetti approvati con DCS n.151 del 31/05/2016, successivamente recepiti nella Convenzione stipulata in data 06/12/2017, insieme a Regione Toscana e Comune di Campi Bisenzio e oggetto di finanziamento regionale pari ad €. 4.055.634, per un investimento complessivo di €. 5.050.000:

- Progetto 1: *Realizzazione completa del percorso pedonale e ciclabile che colleghi il Polo Scientifico con la Villa Montalvo a Campi Bisenzio;*
 - . Lotto 1- *Realizzazione pista ciclabile dal Polo Scientifico a Via di Limite nel territorio di Sesto Fiorentino;*
 - . Lotto 2- *Realizzazione pista ciclabile nel Comune di Campi Bisenzio fino a Villa Montalvo;*
 - . Lotto 3- *Realizzazione aree di sosta attrezzate a servizio Parco e posa in opera arredi ed impianti lungo percorso delle piste;*
 - . Lotto 4- *Realizzazione Opere funzionali a un Bike-Park da prevedere estremo est Parco, c/o rotonda Via di Rimaggio;*
 - . Lotto 5- *Realizzazione pista ciclabile in Via di Limite fino a confine con Campi Bisenzio;*
- Progetto 2: *Vie d'acqua, Gora di Sesto: percorso campestre che collega il borgo di San Lorenzo con il Parco lungo le mazzane della rete scolante minore;*
- Progetto 3: *Vie d'acqua, Acqualunga di Settimello, percorso campestre che collega il Borgo di Padule con il Parco lungo le mazzane della rete scolante minore;*
- Progetto 4: *Completamento del collegamento ciclo-pedonale al margine nord-est del parco e realizzazione di un punto di sosta (porta del parco Polo Scientifico).*



Nell'area interessata dal Master Plan aeroportuale ricadono inoltre i seguenti progetti

- *“Completamento della sistemazione ambientale della Cassa di espansione di Padule”*, realizzato dal Consorzio di Bonifica Medio Valdarno, finanziato dallo stesso Consorzio e da Regione Toscana (DD n.5832/2012 di approvazione del programma di finanziamento dei progetti/interventi relativi al parco della Piana di cui alla DGR 1038/2011) - in corso d'opera;
- *“Segnaletica del Parco Agricolo della Piana”*, Progetto definitivo (in corso di approvazione), finanziato da Regione Toscana con DD n.5832/2012 di approvazione del programma di finanziamento dei progetti/interventi relativi al parco della Piana di cui alla DGR n.1038/2011;
- *“Accordo di Programma per la realizzazione di interventi di forestazione e imboschimento volti al miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica del Parco della Piana”* sottoscritto con la Regione Toscana approvato con DGRT n. 319 del 18/04/2016 e successivamente sottoscritto dal Comune di Sesto Fiorentino. In tale accordo i Comuni sottoscrittori, si sono impegnati a mettere a disposizione della Regione Toscana con comodato d'uso gratuito per 30 anni, le aree oggetto d'intervento come da convenzione successivamente sottoscritta dalle parti;
- *“I Boschi della Piana”* – progetto di riqualificazione e di miglioramento ambientale nella piana fiorentina” approvazione del progetto preliminare con DGP n. 36 del 4.3.2008, e con la successiva variante approvata con DGP 6.3.2009.
 - . Oggetto di Protocollo d'intesa del 2.8.2005 e successivo addendum del 28.9.2008, tra Provincia, ATO 6 ed i Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio;
 - . Oggetto di Accordo di programma la Provincia di Firenze e il Comune di Sesto Fiorentino stipulato in data 22.05.2009;
 - . Oggetto di variante al vigente R.U.C. per l'apposizione di vincolo espropriativo sulle aree interessate dall'opera pubblica Ag-V Boschi della Piana approvato con DCC n. 71 del 10.11.2009;
- *“Ambito di trasformazione scheda 48- via dei Frilli”* di cui all'Appendice 1 del primo RU riconfermato con il secondo RU;
 - . Rilascio permesso a costruire delle OO.UU. e conseguente rilascio degli edifici;
- *“Progetto definitivo delle opere per la messa in sicurezza idraulica del Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino - Via de' Frilli (FI)”*
- Provvedimento autorizzativo n. 10611 del 23/05/2018 che perfeziona "ora per allora" l'Intesa Stato - Regione Toscana sotto il profilo urbanistico-edilizio per il progetto definitivo indicato in argomento, con lo stesso provvedimento è stata dichiarata l'opera di pubblica utilità ed apposto il Vincolo preordinato all'esproprio sulle aree specificamente individuate.

Si evidenzia inoltre che i seguenti interventi:



- *“Progetto di parco con valenza di area di laminazione delle acque meteoriche dell'insediamento universitario”;*
- *“Ambito di trasformazione scheda 48- via dei Frilli” di cui all’Appendice 1 del primo RU riconfermato con il secondo RU;*
- *“Progetto definitivo delle opere per la messa in sicurezza idraulica del Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino - Via de' Frilli (FI)”;*

sono funzionali alla messa in sicurezza idraulica del sistema Canale di Cinta – Fosso Reale e alla riduzione del rischio idraulico della Piana e in particolare del Polo universitario.

Si ricorda che il Parco Agricolo della Piana, per il quale il Master Plan rappresenta un elemento fortemente incidente, è previsto all'art. 38ter c.8 della Disciplina generale del PIT, di cui alla D.C.R. 61 del 17/07/2014 “Integrazione al PIT per la definizione della Parco Agricolo della Piana e per la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze”.

Con sentenza del TAR Toscana n. 1310/2016, la suddetta DCR n.61/2014 è stata annullata, limitatamente agli atti che riguardano la qualificazione dell'infrastruttura aeroportuale, mentre resta in vigore la disciplina relativa al Parco agricolo della Piana.

La localizzazione del progetto contrasta anche con gli scenari della prossima pianificazione comunale già tracciata, nei suoi indirizzi generali, nel Piano strutturale intercomunale, tra i quali la componente statutaria, le relazioni funzionali dei sistemi urbani e rurali e le previsioni infrastrutturali.

In relazione al procedimento di formazione del Piano Strutturale Intercomunale in forma associata con il Comune di Calenzano, in data 02/03/2018 la Conferenza di Copianificazione, indetta ai sensi dell'art. 25 della L.R. 65/2014, ha valutato con parere favorevole vincolante la definizione dei limiti del territorio urbanizzato e, di conseguenza, le previsioni che comporteranno la trasformazione di suolo non edificato all'esterno del territorio urbanizzato, come individuato ai sensi dell'art. 4 della legge regionale.

In data 09/07/2018 si è svolta la Conferenza dei Servizi tra la strutture tecniche delle amministrazioni competenti (Regione Toscana e Comuni di Calenzano e Sesto Fiorentino) finalizzata alla definizione dell'Accordo di Pianificazione di cui all'art. 41 della L.R. 65/2014 e relativa alla individuazione, all'interno del Piano Strutturale Intercomunale dei Comuni di Calenzano e Sesto Fiorentino, dell'ambito di territorio interessato dal Parco Agricolo della Piana di cui alla D.C.R. 61 del 17/07/2014.

Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 225 del 09/08/2018 è stato approvato lo Schema di Intesa preliminare di cui alla deliberazione di Giunta regionale n. 847 del 30/07/2018, relativa all'Accordo di Pianificazione fra la Regione Toscana, i Comuni di Sesto Fiorentino e di Calenzano, ai fini del recepimento del “Progetto di parco agricolo della Piana” di cui alla DCR n.61/2014 ai sensi e per gli effetti degli articoli 42 e 43 della l.r. 65/2014 nei termini di cui agli esiti della Conferenza di servizi tenutasi in data 9 luglio 2018.



Gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica si stanno pertanto formando nel rispetto dell'obbligo di conformazione alla disciplina statutaria del Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano Paesaggistico, perseguendone gli obiettivi, applicandone gli indirizzi per le politiche e le direttive e rispettandone le prescrizioni e le prescrizioni d'uso.

Si esprime, pertanto, parere non favorevole per le localizzazioni contenute nel "Master Plan Aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze", non conformi ai vigenti strumenti urbanistici comunali vigenti, ribadendo in questa sede il proprio parere di non conformità urbanistico-edilizia dell'opera prevista dall'art. 81 D.P.R. 616/77 e DPR n.383/94 e s.m.i, già comunicato alla Regione Toscana con prot. n.39015 del 13/06/2018.

Per tutte le motivazioni espresse in narrativa, si ritiene che l'attuazione delle previsioni contenute nel "Master Plan Aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze" comporti, di fatto, la sostanziale sottrazione al Comune della tutela degli specifici interessi di rilievo comunale connessi al governo del territorio.

2. Valutazioni in merito alla procedura di apposizione del vincolo preordinato agli espropri

Ai fini della realizzazione dell'opera pubblica succitata, conformemente a quanto stabilito dall'art. 10, comma 1, del D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327 e s.m.i., dovrà essere apposto il vincolo preordinato all'esproprio, sulle aree da espropriare e/o occupare e/o asservire.

In data 20/4/2018 è pervenuta a questo Comune la comunicazione prot. 26035, inviata da Toscana Aeroporti, la quale, pur riportando nell'oggetto il riferimento all'"Avviso al pubblico di avvio del procedimento di accertamento della conformità urbanistica ai sensi dell'art. 2 del DPR n. 383 del 18.04.1994 e apposizione del vincolo preordinato all'esproprio per le aree interessate dal progetto di ampliamento dell'aeroporto Amerigo Vespucci", in realtà riguardava il diverso procedimento relativo all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio con indicazione dei termini per le osservazioni di cui all'art. 16 del DPR 327/2001.

Nel riconfermare in questa sede quanto già espresso in merito alla procedura di esproprio con lettera inviata a ENAC, Direzione Centrale Vigilanza Tecnica il 16.05.2018 prot. n. 0031811, si sottolinea che nella documentazione allegata al Master Plan, non è possibile valutare quali aree rientreranno effettivamente nel Demanio aeroportuale di cui al Codice della Navigazione (R.D. 30 marzo 1942, n. 327).

Tali beni appartenenti al Demanio aeroportuale non sono stati trasferiti al patrimonio disponibile dei Comuni, delle Province, delle Città metropolitane e delle Regioni, per gli effetti del Decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85 e restano assoggettati al regime stabilito dal codice civile, nonché alla disciplina di tutela e salvaguardia dettata dal medesimo codice, dal codice della navigazione, dalle leggi regionali e statali e dalle norme comunitarie di settore, con particolare riguardo a quelle di tutela della concorrenza.

Il regime speciale delle aree del Demanio aeronautico caratterizza gli interventi di trasformazione di detti terreni sotto il profilo autorizzativo, amministrativo, di gestione e di controllo anche delle attività edilizie.



Tra i beni inclusi nel Piano particellare di esproprio risultano anche quelli che saranno destinati alle opere di compensazione ecologico ambientale, di mitigazione, alla nuova viabilità e altre opere accessorie che per loro natura, consistenza e destinazione non dovrebbero essere considerati come destinati in modo immediato e concreto allo svolgimento dei servizi aeroportuali, ossia pur presenti all'interno del perimetro del Master Plan saranno utilizzati per servizi accessori.

E legittimo supporre che essi saranno gestiti dall'Agenzia del Demanio e che potranno essere attribuiti in concessione anche a privati, a titolo oneroso.

Il regime che vi si instaurerà sarà pertanto diverso rispetto a quelli strettamente destinati all'attività aeroportuale.

La documentazione acquisita e relativa alla procedura espropriativa non contiene elementi che possano identificare i regimi da applicare per le diverse zone, limitandosi a identificare i terreni oggetto di esproprio, occupazione temporanea o asservimento.

3. Valutazioni in merito alla compatibilità paesaggistica

In data 02/08/2018, presso il Settore Sviluppo del Territorio - Servizio Pratiche Edilizie, si è svolta la seduta della Commissione per il Paesaggio per l'espressione del prescritto parere ai sensi dell'art. 1.3.1 del Regolamento Edilizio e delle vigenti disposizioni di legge in materia di Autorizzazione Paesaggistica, di cui all'art. 146 del D.Lgs. n. 42/2004.

All'ordine del giorno della Commissione è stata posta la valutazione del "Master Plan Aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze".

In particolare, preso atto di tutta la documentazione costituente il Master Plan, sono stati oggetto di specifica valutazione da parte della Commissione, gli elaborati appartenenti ai seguenti ambiti di classificazione:

- 01 ASPETTI GENERALI DI MASTERPLAN
- 04 PAESAGGIO
- 11 DUNA ANTIRUMORE
- 12 COMPENSAZIONI AMBIENTALI E PAESAGGISTICHE

La Commissione per il Paesaggio, evidenziato che:

- la porzione della Piana interessata dall'intervento detiene un notevole grado d'integrità paesaggistica con permanenza di caratteri di ruralità diffusi e puntuali la cui tutela e valorizzazione è affidata principalmente al Parco della Piana, agli ulteriori strumenti di pianificazione correlati ed ai progetti in corso di realizzazione finalizzati alla fruizione del parco;
- l'intervento proposto accentua le criticità territoriali espresse nella scheda d'ambito 06 – Firenze – Prato – Pistoia del PIT al punto 4.2 producendo ulteriore frammentazione territoriale e cesura tra la piana e la zona collinare;
- l'intervento progettuale altera in modo irreversibile la matrice storica e consolidata del paesaggio rurale;

La Commissione per il Paesaggio ha pertanto espresso, all'unanimità, parere contrario, ritenendo l'intervento in contrasto con gli obiettivi di qualità e le direttive di cui al punto 6.1 della Scheda d'ambito 06 – Firenze – Prato – Pistoia del PIT, in particolare con l'obiettivo n.4.

La Commissione ha, inoltre, evidenziato che:

- la metodologia di valutazione delle trasformazioni adottata non sia adeguata alla dimensione ed alla complessità dell'opera, in particolare nella valutazione delle interferenze con le opere esistenti e con gli ulteriori interventi previsti nelle aree limitrofe;
- le misure di compensazione previste, consistenti nella sottrazione di suolo al tessuto agricolo consolidato, producono elementi di ulteriore impatto paesaggistico non resolvendo peraltro le criticità evidenziate.

Con nota prot. n.54628 del 17/08/2018 il Settore Sviluppo del Territorio - Servizio Pratiche Edilizie del Comune ha inviato alla Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per la Città' Metropolitana di Firenze e le Province di Pistoia e Prato, il parere della Commissione per il Paesaggio espresso il 02/08/2018.

La valutazione della Commissione per il Paesaggio sopra evidenziata è stata svolta sulla base della documentazione acquisita da questo Comune il 14/05/2018.

In data 06/08/2018 il Comune di Sesto Fiorentino ha ricevuto da ENAC una comunicazione con prot. n. 52516, e successivamente, in data 07/08/2018, con prot. n. 52786, ha acquisito la documentazione tecnica collegata, su supporto informatico.

Considerato che, alla luce della nuova documentazione acquisita in data 07/08/2018, e alla dichiarata sostituzione integrale degli elaborati progettuali del Master Plan e l'annullamento di quelli acquisiti dal Comune in data 14/05/2018, risulta necessario sottoporre la nuova documentazione all'esame della Commissione per il Paesaggio, al fine di consentire alla stessa l'espressione di un nuovo parere o un aggiornamento dello stesso.

Si prende atto che la documentazione relativa agli allegati classificati "04-Paesaggio" non risulta modificata rispetto a quella trasmessa il 14/05/2018, mentre risultano modificate:

- 01 ASPETTI GENERALI DI MASTERPLAN (aggiunto documento 01-MPL-000-GEN-TAV-039-A);
- 11 DUNA ANTIRUMORE (sostituita l'intera documentazione e aggiunti n. 37 documenti nuovi)
- 12 COMPENSAZIONI AMBIENTALI E PAESAGGISTICHE
 - a. 000 ASPETTI GENERALI (sostituita l'intera documentazione e aggiunti n. 5 documenti nuovi)
 - b. 002 PARCO PERIURBANO (sostituita l'intera documentazione e aggiunti n. 1 documenti nuovi)
 - c. 003 MOLLAIA (sostituiti n. 21 documenti su 22 e aggiunti n. 8 documenti nuovi)

- d. 004 PRATACCIO Comune di Campi Bisenzio ma strettamente correlato con l'ambito territoriale del comune di Sesto Fiorentino (sostituita l'intera documentazione e aggiunti n. 1 documenti nuovi)
- e. 005 SANTA CROCE (sostituita l'intera documentazione e aggiunti n. 8 documenti nuovi)
- f. 007 CICLABILI (sostituita l'intera documentazione)
- g. 008 CHIROTTERI (sostituita l'intera documentazione e aggiunti n. 7 documenti nuovi).

Rispetto alla nuova documentazione acquisita, si rileva comunque sin d'ora che permane la mancata coerenza e conformità già rilevata dalla Commissione per il Paesaggio del 02/08/2018 e le nuove parti sostituite ed integrate accentuano le criticità rilevate.

Occorre sottolineare che nelle relazioni di carattere paesaggistico e agronomico della documentazione del Master Plan si fa riferimento alla attuale situazione del territorio agricolo della Piana, sottolineando i *“fortissimi elementi di frammentazione paesistica e territoriale, così come introdotti dallo sviluppo dei sistemi infrastrutturali lineari e areali”* senza evidenziare, che la nuova pista frammenterà in maniera irreversibile le relazioni territoriali esistenti che sussistono proprio grazie alla attuale residua continuità territoriale.

Gli ulteriori approfondimenti della nuova documentazione consentono poi di valutare, in maniera inequivocabile, la nuova “barriera visuale” che sarà costituita dalla “duna antirumore”: nel documento 11.DUN.001.ARC.REL.002.A si afferma, a pag. 3, che *“L’inserimento dell’infrastruttura se da un lato migliora sensibilmente il Clima acustico delle aree adiacenti il Polo Universitario, dall’altro costituisce un detrattore dal punto di vista estetico-paesaggistico in quanto costituisce una sorta di “barriera visiva” (avente sviluppo complessivo pari a ca. 1500 m) che restringe fortemente i coni visivi e altera lo skyline percepito. Inoltre la particolare morfologia della duna lato Polo Universitario (altezza del paramento pari a 10 m e inclinazione costante pari a 65°, peraltro non modificabile per ragioni funzionali di fonoassorbimento) conferisce al rilevato un aspetto antropico che richiede interventi di inserimento paesaggistico al fine di mitigarne l’impatto sul contesto riportandolo maggiorente ai caratteri del paesaggio Circostante.”*, dichiarando così tutta l’invasività di tale manufatto dal punto di vista paesaggistico.

Si ritiene che la barriera fisica determinata dalla potenza del rilevato rappresenti un fattore di detrazione visiva territorialmente rilevante; i coni visuali e le relazioni visive interrotte non possono essere certamente sostituiti dall’artificio del “punto panoramico” posto sulla sommità della duna.

Il punto panoramico, essendo privo di valore identitario e storico-culturale, non può certamente rappresentarsi come fulcro visivo riconoscibile; inoltre la sua altezza dal suolo è equiparabile a quella delle coperture degli edifici prospicienti e potrà risultare inferiore alle sommità degli edifici del Polo Scientifico di altezza massima consentita pari a 30 ml.

Nella documentazione, inoltre, è assente una sezione ambientale rappresentativa del sito relativo al Polo Scientifico, della barriera e della pista.



Si rileva infine che:

- il documento 11-DUN-000-ARC-TAV-002-B, contiene un riferimento mancante del disegno e pertanto la stessa tavola risulta incompleta;
- il documento 11-DUN-000-GEN-REL-002-A non è la “Relazione di Caratterizzazione delle sorgenti”, come riportato nell’elenco tavole, ma un duplicato non perfettamente coincidente della 11-DUN-000-GEN-REL-004-A “Relazione idrologica idraulica”.

4. Valutazioni in merito agli interventi edilizi.

Preso atto che l’esito della procedura ex art. 81 D.P.R. n. 616/1977 comprende ed assorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere inserite nel Master Plan e ricadenti nel Demanio aeroportuale, ne sostituisce i permessi a costruire, e le opere ivi previste non sono pertanto soggette alla corresponsione degli oneri di urbanizzazione e costo di costruzione.

Altre opere di trasformazione permanente del suolo ineditato saranno previste all’esterno delle aree strettamente necessarie allo svolgimento dell’attività istituzionale aeroportuale e pertanto i regimi autorizzativi, di gestione e controllo saranno valutabili solo una volta definita la loro collocazione nell’ambito della relativa definizione tipologica di opera pubblica, individuandone la conseguente titolarità giurisdizionale e competenza, ed il procedimenti ad essa applicabili.

Fermo restando la giurisdizione dell’area strettamente aeroportuale, l’attività edificatoria su aree esterne comunque appartenenti al Demanio pubblico deve dirsi sottoposta al preliminare permesso a costruire solo qualora siano da realizzarsi da parte di privati, anche concessionari.

Il livello di definizione della documentazione fornita non consente di stimare la morfologia, consistenza dei manufatti edilizi previsti, né di svolgere qualsiasi valutazione in merito, in quanto carente delle modalità attuative urbanistiche ed edilizie.

Risulta inoltre evidente l’impossibilità per gli uffici di valutare il progetto sotto il profilo giuridico e amministrativo edilizio in quanto, implicitamente, difetterebbe della conformità urbanistica ancora di là da venire.

5. Valutazioni in merito agli aspetti ambientali

Fermo restando quanto già evidenziato in merito alle compromissioni delle emergenze paesaggistiche, si riconosce che la documentazione approfondisce il quadro conoscitivo relativo agli habitat naturali esistenti. Alla luce di queste nuove conoscenze non può che rafforzarsi la convinzione della necessità di tutelare e conservare questi habitat.

La dimensione della documentazione prodotta e il tenore delle misure di gestione da attuare delineano una evidente incidenza e invasività dell’infrastruttura aeroportuale.

Si può comunque rilevare fin d’ora che la parte centrale della Piana, nell’ecosistema complessivo (monti-colline-pianura-fiume) costituito dal bacino intermontano di Firenze, ha un ruolo ambientale



fondamentale come regolatrice delle acque di tutto il sistema naturale, ed ha avuto funzioni strategiche dal punto di vista antropico dalla più remota antichità, fino alla bonifica agricola novecentesca.

Questa struttura di terre, di acque e di produzione alimentare costituisce un nodo essenziale dell'intero sistema del bacino di Firenze, ed oggi del sistema degli insediamenti di tutta la conurbazione dell'area metropolitana fiorentina, rappresentando una "riserva" sotto il profilo ecologico e agricolo a beneficio dell'area urbana circostante.

Per tale ragione la sua tutela è da ritenere pienamente coerente con i principi di contenimento del consumo di suolo agricolo e di salvaguardia degli ecosistemi che informano tutti i più recenti atti legislativi e pianificatori regionali, ad iniziare dalla l.r. 65/2014 e dal PIT.

Sotto questo profilo, gli interventi compensativi previsti nella parte residua della piana di Sesto, a fronte della sottrazione di centinaia di ettari di suolo produttivo e della alterazione del sistema idraulico e della rete ecologica esistenti, non possono essere considerati tali, poiché non considerano la natura delle risorse che vengono sostanzialmente alterate e ridotte dal progetto in esame.

Nell'ambito del procedimento in oggetto, si rileva che il progetto dei parchi e delle aree naturalistiche è redatto a livello preliminare e non definitivo, così come previsto dalle norme vigenti; pertanto si ritiene che non sia sufficientemente sviluppato per consentirne un'adeguata valutazione.

Negli elaborati tecnici si accenna sommariamente a strategie e/o indirizzi gestionali senza quantificazioni economiche. Si richiede all'Autorità responsabile del procedimento di definire l'Ente gestore delle aree che saranno realizzate, precisando che il Comune di Sesto Fiorentino non potrà in alcun modo sostenere, col proprio bilancio, le spese gestionali delle aree e delle attrezzature previste. La determinazione dei costi di gestione deve essere contenuta negli elaborati progettuali in esame.

Si rileva che nelle aree naturalistiche e ricreative progettate saranno impiantate molte entità vegetali (siepi ed alberi, oltre che prati) e saranno presenti attività (ad esempio gli orti sociali, maneggio, centro visite, ecc.) che necessiteranno di ingenti risorse idriche.

Negli elaborati progettuali manca un'analisi del fabbisogno idrico e della reale e concreta possibilità di reperire tale risorsa nella zona. Tale analisi deve costituire elemento essenziale e preliminare alla progettazione delle aree naturalistico/ricreative proposte. Tale analisi dovrà essere sviluppata in modo integrato tra tutte le aree progettate, dalle dune adiacenti al pPolo Scientifico all'area di Santa Croce, compreso il parco periurbano. Prendendo a riferimento lo studio del fabbisogno idrico per la duna adiacente al Polo Scientifico (unica area per la quale è presente lo studio), si può ipotizzare che le risorse idriche per gestire quanto progettato saranno assai ingenti e, per le conoscenze che ha il Comune del proprio territorio, difficilmente disponibili nella zona, comprese le falde profonde. Senza tale studio, quanto progettato è un mero esercizio accademico per disegnare un parco polivalentemente sfruttabile, ma che non potrà essere condotto come previsto dai progettisti. Si esprimono inoltre molte perplessità sulla concreta gestione di tutte le infrastrutture e attrezzature



previste dai progettisti: un centro visite di importanti dimensioni, un maneggio, un percorso di ciclocross, una pista per aeromodelli, orti sociali oltre ad altre zone tematiche, necessitano di un'attenta valutazione sulle possibilità di gestione, che il progetto non affronta in alcun modo.

Si ribadisce che la progettazione di un maneggio (ad esempio) rischia di essere un puro esercizio accademico se a priori non è presente un soggetto interessato alla gestione. Le ripercussioni sul territorio del Comune di Sesto Fiorentino sarebbero molto gravi, con un conseguente degrado dovuto alla mancanza di risorsa idrica ed alla mancanza di adeguata gestione. L'analisi di dettaglio della futura gestione non è un argomento rimandabile, occorre che sia definita nell'ambito del progetto in esame.

Considerando che la conclusione del procedimento in oggetto rappresenterà titolo a realizzare l'opera, si ritiene che il proponente debba preliminarmente svolgere tutte le indagini delle matrici ambientali con idonei Piani di Investigazione Ambientale, avendo cura di concludere tutti i relativi procedimenti amministrativi, dei quali non si rileva alcuna evidenza nella documentazione tecnica prodotta.

Inoltre si rileva che la quasi totalità delle criticità di natura ambientale e sanitaria evidenziate nell'ambito del procedimento di VIA dall'Amministrazione Comunale sono ancora presenti e irrisolte. Pertanto si richiamano le medesime considerazioni e osservazioni relazionate nei pareri del Comune nell'ambito del procedimento di VIA e già in possesso del Ministero, intendendole parte integrante e sostanziale del presente parere, con particolare riferimento alla D.G.C. n. 149 del 14/05/2015 ed alla D.G.C. n. 41 del 14/10/2015. A titolo esemplificativo, ma non esaustivo, si rileva che il progetto prevede ancora l'utilizzo del teleriscaldamento tramite il recupero energetico previsto dal termovalorizzatore di Case Passerini. Per tale impianto, a seguito di vicende giudiziarie, è stato annullato l'atto conclusivo del procedimento di VIA. Ad oggi non vi è alcuna certezza che tale impianto sarà realmente realizzato e soprattutto non è possibile prevederne i tempi. Pertanto l'infrastruttura aeroportuale dovrà necessariamente far fronte alle proprie necessità tramite altre fonti energetiche. L'utilizzo di impianti termici propri comporterà emissioni in atmosfera non considerate dal procedimento di VIA e non trascurabili.

In conclusione, in mancanza della certezza di effettiva realizzazione del termovalorizzatore, cambiano in modo sostanziale alcune delle condizioni di base sulle quali si è fondata la Valutazione di Impatto Ambientale. Il proponente deve aggiornare i documenti tecnici e sottoporli nuovamente ad un procedimento di VIA.

Più in generale, il progetto in esame è sostanzialmente diverso da quello sottoposto al procedimento di VIA, in particolare per l'assetto del reticolo idraulico, della viabilità e quindi delle emissioni in atmosfera, oltre che per l'impatto sulla risorsa idrica. Tale progetto, indipendentemente dalla quantificazione in aumento o in diminuzione, comporta un impatto ambientale diverso rispetto a quello su cui il Ministero si è espresso con proprio decreto n. 377/2017. Pertanto, come previsto dalla normativa vigente in materia, il progetto deve essere nuovamente assoggettato a Valutazione di Impatto Ambientale.

6. Valutazioni in merito alla mobilità stradale

La documentazione relativa alle analisi di mobilità e traffico, risulta carente in quanto non permette di verificare i dati in ingresso utilizzati nella macrosimulazione e nella microsimulazione nei diversi scenari temporali. Lo studio del traffico e verifiche funzionali (Documento 10-VBT-000-STD-REL-002-B) che fa riferimento allo studio trasportistico redatto dalla società Aleph Transport engineering (elaborato C163-4-001-171229-cba-relazione) dà infatti ampie argomentazioni sulle metodologie utilizzate per analizzare tali dati, ma non è esaustivo relativamente alle ipotesi assunte per effettuare tali analisi. In particolare per esempio non è chiaro il riferimento alle criticità derivanti dalla realizzazione dei nuovi poli attrattori di traffico delle nuove previsioni urbanistiche del Comune di Firenze e ai conseguenti valori di domanda generati.

Quello che comunque viene messo in evidenza da tale studio sono le criticità sulla viabilità che comunque rimarranno irrisolte, sia nell'arco temporale necessario alla realizzazione delle opere infrastrutturali già previste negli strumenti urbanistici, sia nel 2030, quando tali opere infrastrutturali saranno già state realizzate e l'aeroporto sarà a pieno regime.

Lo studio riporta infatti che a causa dell'elevato aumento della domanda indotto dalla realizzazione del nuovo aeroporto (nel 2030: +8,60% auto, + 17,96% commerciali leggeri, + 20,20% commerciali pesanti), la situazione sul viadotto dell'Indiano non raggiungerà livelli di servizio ottimi, rimarrà critica la situazione dell'ingresso nell'area da Viale Guidoni e si avrà il conseguente peggioramento delle prestazioni di tutti i percorsi che utilizzano il tronco di scambio di viale XI Agosto (rif. 5.1 e 5.2 "Studio traffico e verifiche funzionali").

Preme inoltre mettere in evidenza il nuovo assetto della viabilità per il nuovo svincolo di Sesto Fiorentino.

E' impossibile non rilevare come la decisione di realizzare la pista parallelamente all'asse autostradale sia destinata a determinare una forte barriera urbanistica, che finisce per interrompere la connessione Sesto-Osmannoro, generando importantissime criticità di ordine sia urbanistico che trasportistico.

I circa 3 km di percorso in più rispetto all'attuale (pari a circa +8 minuti di tempo di percorrenza) generano inevitabilmente maggiori costi diretti per la fase di esercizio e di gestione (il valore tempo influisce direttamente sul livello di servizio della strada), senza considerare i maggiori impatti ambientali in termini di inquinamento.

Lo stesso studio mette in evidenza come la nuova configurazione allunga notevolmente l'attuale percorso tra l'Osmannoro e l'abitato di Sesto Fiorentino con una conseguente diminuzione dell'utenza su via dell'Osmannoro di circa 1/3 del flusso attuale. Se ne deduce che tale utenza si sposterà inevitabilmente sui nodi già critici di Viale XI Agosto e Viale Guidoni.

Per quanto attiene allo Studio trasportistico viabilità in fase di cantiere (Documento 06-CAN-000-GEN-REL-002-B) viene simulata la capacità della rete viaria durante tutta la fase di realizzazione dell'opera.



Al traffico attuale viene aggiunta (in vari scenari temporali) la matrice relativa ai mezzi di cantiere nei loro spostamenti dai punti di origine e destinazione degli approvvigionamenti e degli esuberi di terre ed altri materiali.

Si rileva che lo studio non sembra tenere conto delle maestranze impiegate nelle lavorazioni e dei loro spostamenti, tenuto conto della presenza di un previsto campo base di significativa dimensione.

Nelle conclusioni dello studio si afferma la sostanziale irrilevanza della cantierizzazione sul possibile decadimento del livello di servizio della viabilità esistente, basandosi sul principio che l'area è "caratterizzata da condizioni di deflusso critiche già allo stato attuale".

Indipendentemente dall'apprezzamento non condiviso sulla dimensione stimata degli impatti sul traffico della cantierizzazione, non può essere ammessa la mancata previsione di misure di mitigazione che, alla luce delle criticità già esistenti, si ritengono indispensabili.

In conclusione dalla documentazione presentata si rileva che con l'elevato aumento della domanda indotta dalla realizzazione del nuovo aeroporto, i fenomeni di congestione del traffico ad oggi presenti nell'area, se pur attenuati con l'implementazione delle infrastrutture viarie già previste dal quadro pianificatorio, subiranno un notevole peggioramento sia durante la fase di cantierizzazione dell'opera sia a regime. Tali impattanti criticità rimangono pertanto irrisolte.

7. Valutazioni in merito alla configurazione delle zone di rischio aeroportuale

Tra le salvaguardie e vincoli "ex lege" che la proposta di localizzazione delle opere previste dal Master Plan genera, un ruolo rilevante è rappresentato da quelli che deriveranno dalla presenza al contorno di potenziali ostacoli alla navigazione aerea e da quelli rappresentati dalla relazione rischio di incidente-carico antropico.

La tavola 01-MPL-000-GEN-TAV-031 riporta lo scenario delle c.d. zone in cui opere ed attività potranno essere autorizzate solo se compatibili con gli appositi Piani di Rischio comunali ex art. 707 del Codice della Navigazione - navigazione aerea.

Le zone definiranno, per quanto attiene alla prevenzione e gestione dei rischi, gli aggiornamenti dei c.d. Piano di Rischio comunali che si rappresentano quali strumenti urbanistici finalizzati alla tutela del territorio dal rischio generato dall'attività aeronautica.

Tali Piani si applicano alle nuove opere o nuove attività in base alle destinazioni d'uso e i relativi il carichi antropici che possano amplificare, in caso d'incidente aereo, la magnitudo del danno.

Le zone definite dalla nuova pista avranno gli effetti maggiori sull'area del Polo Scientifico e tecnologico, con la zona dell'Osmannoro, con ambiti interessati da previsioni urbanistiche in fase di realizzazione o con nuove previsioni del 2° RU contenute nell'Appendice 1 delle Norme generali, che potrebbero risultare compromesse o non realizzabili.

Le varie zone di tutela previste dal piano di rischio (zona A, B, C e D) potrebbero inoltre comportare limitazioni alle stesse destinazioni d'uso previste dal Regolamento Urbanistico e quindi anche alle possibilità di trasformazione degli edifici esistenti.



E' necessario pertanto una puntuale valutazione degli effetti derivanti dal nuovo vincolo aeroportuale e dal piano di rischio sia con riferimento alle previsioni urbanistiche da realizzare o in fase di realizzazione, che con riferimento alla disciplina degli edifici esistenti qualora lo strumento urbanistico ne consenta la sopraelevazione e/o il cambio di destinazione d'uso.

Inoltre negli elaborati viene individuata la Mappa di vincolo per gli ostacoli ma non si specifica come si coordinano le prescrizioni che questi comportano con le previsioni in essere che possono risultare in contrasto. Per quanto riguarda le interferenze costituite dagli ostacoli esistenti non è presente uno studio di dettaglio che affronta la questione e che specifichi come tali incoerenze intendano essere risolte.

8. Valutazioni in merito alla gestione economica e finanziaria delle opere non strettamente appartenenti alle funzioni aeroportuali

Nella documentazione non vi è traccia del quadro analitico della stima economico e finanziaria delle opere accessorie di compensazione e mitigazione esterne al perimetro aeroportuale e specificatamente quello di gestione delle opere realizzate.

Nella documentazione del Master Plan non si va oltre ad una generica individuazione di un "Ente", senza specificare i criteri e i requisiti di chi potrà/dovrà farsi carico della gestione di tali opere e degli oneri conseguenti, ciò nonostante vi siano documenti relativi alle operazioni da effettuare per la manutenzione delle stesse.

Il progetto sottovaluta le principali caratteristiche economiche finanziarie in termini di ricadute positive o negative sulle amministrazioni locali, con particolare riferimento all'eventuale impegno di risorse dell'amministrazione comunale di Sesto Fiorentino.

Prioritariamente si ritiene che trattandosi specificatamente di un'azione finalizzata alla realizzazione di un intervento di rilevanza pubblica, dove nella decisione l'aspetto economico è predominante, dovranno essere rese note, oltre le connessioni tra le risorse finanziarie da impegnare, le eventuali redditività producibili (e relativi destinatari) ed i costi da sostenere nella fase di gestione per tutte le opere esterne al sedime aeroportuale.

La maggior parte delle opere di probabile gestione locale ricadenti nella competenza del Comune di Sesto Fiorentino (viabilità locale) non prevedono un metodo di recupero di costi di gestione, per cui di fatto sono da considerarsi come incapaci di produrre reddito diretto.

Il fabbisogno finanziario d'investimento e quello finanziario di esercizio dovranno dunque essere necessariamente coperti da investimenti pubblici e sarà indispensabile approfondire le verifiche sulle modalità con le quali s'intende sopperire a tali costi gestionali e di manutenzione.

I costi di gestione delle nuove infrastrutture stradali comunali, che dovranno essere sostituite ed integrate e le opere di mitigazione e compensazione, rappresentano solo una parte dei fattori che non sono stati analizzati ma che si ritengono determinanti l'efficienza economica dell'azione prevista.



Molte di queste opere accessorie non produrranno una redditività diretta e lasceranno i costi di gestione su soggetti non ancora definiti.

In assenza di dati non è possibile stimare il livello di benessere che trarrà la collettività dalla realizzazione di queste opere che per la maggior parte risultano avere una natura compensativa o sostitutiva.

Si ritiene infine che il progetto debba essere trasparente rispetto alla definizione della dimensione e al controllo della spesa e sui soggetti su cui competerà sostenere questo onere.

Sussistono inoltre rilevanti elementi economici e finanziari non valutati di particolare rilevanza quali i costi connessi alle “esternalità negative” prodotte dalla realizzazione e dalla gestione dell’infrastruttura quali l’inquinamento dell’aria ed il consumo di risorse non rinnovabili, del suolo del paesaggio, l’aumento del valore del tempo conseguente alle maggiori percorrenze stradali ex post opere, ecc.

9. Conclusioni

Alla luce delle considerazioni contenute in narrativa, e preso atto e collegialmente condiviso, in sede di Conferenza dei servizi interna svoltasi il 23/08/2018, quanto espresso da ciascun Servizio tecnico competente, si esprime **parere contrario** al progetto “Master Plan 2014-2029 Aeroporto “Amerigo Vespucci” di Firenze”.

Ferme restando le motivazioni espresse in dettaglio nei paragrafi precedenti, la documentazione tecnica valutata ha consentito di esprimere il sopradetto parere, le cui principali motivazioni sono di seguito riportate:

- il Master Plan non risulta conforme ai vigenti strumenti urbanistici comunali vigenti, ribadendo in questa sede il proprio parere di non conformità urbanistico-edilizia dell’opera prevista dall’art. 81 D.P.R. 616/77 e DPR n.383/94 e s.m.i, già comunicato alla Regione Toscana con prot. 39015 del 13/06/2018;
- il Master Plan contrasta con gli scenari della prossima pianificazione comunale già tracciata, nei suoi indirizzi generali, nel Piano strutturale intercomunale tra i quali la componente statutaria, le relazioni funzionali dei sistemi urbani e rurali e le previsioni infrastrutturali;
- gli effetti urbanistico-territoriali, ambientali e le misure proposte per il suo inserimento nel territorio comunale comportano, di fatto, la sostanziale sottrazione al Comune della tutela degli specifici interessi di rilievo comunale connessi al governo del territorio;
- il Master Plan si inserisce in una porzione della Piana che detiene un notevole grado d’integrità paesaggistica con permanenza di caratteri di ruralità diffusi e puntuali la cui tutela e valorizzazione è affidata principalmente al PIT e al Parco della Piana, agli ulteriori strumenti di pianificazione correlati ed ai progetti in corso di realizzazione finalizzati alla fruizione del parco;



piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

- il Master Plan accentua le criticità territoriali espresse nella Scheda d'ambito 06 – Firenze – Prato – Pistoia del PIT al punto 4.2 producendo ulteriore frammentazione territoriale e cesura tra la piana e la zona collinare e altera in modo irreversibile la matrice storica e consolidata del paesaggio rurale;
- dalla documentazione presentata si rileva che con l'elevato aumento della domanda indotta dalla realizzazione del nuovo aeroporto, i fenomeni di congestione del traffico ad oggi presenti nell'area, se pur attenuati con l'implementazione delle infrastrutture viarie già previste dal quadro pianificatorio, subiranno un notevole peggioramento sia durante la fase di cantierizzazione dell'opera sia a regime. Tali impattanti criticità rimangono pertanto irrisolte;
- la mancanza di un'adeguata valutazione del reperimento di alcune risorse necessarie alla gestione e al mantenimento delle opere accessorie (p.e. quella del reperimento dell'acqua per irrigazione), rischiano di avere ripercussioni molto gravi sul territorio del Comune di Sesto Fiorentino;
- considerando che la conclusione del procedimento in oggetto rappresenterà titolo a realizzare l'opera, si ritiene che il proponente debba preliminarmente svolgere tutte le indagini delle matrici ambientali con idonei Piani di Investigazione Ambientale, avendo cura di concludere tutti i relativi procedimenti amministrativi, dei quali non si rileva alcuna evidenza nella documentazione tecnica prodotta;
- la quasi totalità delle criticità di natura ambientale e sanitaria evidenziate nell'ambito del procedimento di VIA dall'Amministrazione Comunale sono ancora presenti e irrisolte e più in generale, il progetto in esame è sostanzialmente diverso da quello sottoposto al procedimento di VIA, in particolare per l'assetto del reticolo idraulico, della viabilità e quindi delle emissioni in atmosfera, oltre che per l'impatto sulla risorsa idrica. Tale progetto, indipendentemente dalla quantificazione in aumento o in diminuzione, comporta un impatto ambientale diverso rispetto a quello su cui il Ministero si è espresso con proprio decreto n. 377/2017;
- il progetto sottovaluta le principali caratteristiche economiche finanziarie in termini di ricadute positive o negative sulle amministrazioni locali o su soggetti non ancora definiti, con particolare riferimento all'eventuale impegno di risorse finanziarie dell'amministrazione comunale di Sesto Fiorentino.

Sesto Fiorentino, 24/08/2018

Il Responsabile del procedimento
Dirigente Settore Sviluppo del Territorio
Arch. Lorenzo Venturini

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del T.U. 445/2000 e del D.Lgs. 82/2005 e s.m.i. e norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa; il documento informatico è prodotto, memorizzato e conservato digitalmente ed è rintracciabile nel sistema informativo del Comune di Sesto Fiorentino.