



MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI



E.N.A.C
ENTE NAZIONALE per L'AVIAZIONE
CIVILE

Committente Principale



AEROPORTO INTERNAZIONALE DI FIRENZE AMERIGO VESPUCCI

Opera

PROJECT REVIEW – PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE AL 2035

Titolo Documento

RELAZIONI GENERALI
Studio Ambientale Integrato - Introduzione

Livello di Progetto

STUDIO AMBIENTALE INTEGRATO

| | | | | |
|-----|-----|----------------|-------|--|
| LIV | REV | DATA EMISSIONE | SCALA | CODICE FILE |
| SAI | 00 | MARZO 2024 | N/A | FLR-MPL-SAI-AMB1-001-GE-RT_SAI - Intro |
| | | | | TITOLO RIDOTTO |
| | | | | SAI - Intro |

| | | | | | |
|-----|---------|---------------------------------|----------|------------|-------------|
| | | | | | |
| 02 | 03/2024 | EMISSIONE PER PROCEDURA VIA-VAS | AMBIENTE | C. NALDI | L. TENERANI |
| REV | DATA | DESCRIZIONE | REDATTO | VERIFICATO | APPROVATO |

| COMMITTENTE PRINCIPALE | GRUPPO DI PROGETTAZIONE | SUPPORTI SPECIALISTICI |
|---|---|--|
| ACCOUNTABLE MANAGER Dott. Vittorio Fanti | DIRETTORE TECNICO Ing. Lorenzo Tenerani Ordine degli Ingegneri di Massa Carrara n°631 | |
| POST HOLDER PROGETTAZIONE Ing. Lorenzo Tenerani | RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE Ing. Lorenzo Tenerani Ordine degli Ingegneri di Massa Carrara n°631 | SUPPORTO SPECIALISTICO consulenza & ingegneria esperienza per l'ambiente Società Benefit |
| POST HOLDER MANUTENZIONE Ing. Nicola D'ippolito | | |
| POST HOLDER AREA DI MOVIMENTO Geom. Luca Ermini | | |

È SEVERAMENTE VIETATA LA RIPRODUZIONE E/O LA CESSIONE A TERZI SENZA AUTORIZZAZIONE DELLA COMMITTENTE

Studio Ambientale Integrato - Introduzione

Indice

| | | |
|----------|---|----------|
| 1 | INTRODUZIONE | 3 |
| 1.1 | LINEE GUIDA GENERALI PER LA CONSULTAZIONE DELLO STUDIO AMBIENTALE INTEGRATO - SAI | 3 |
| 1.2 | LINEE GUIDA DI DETTAGLIO PER LA CONSULTAZIONE DEI DOCUMENTI | 8 |
| 1.3 | MAPPA CONCETTUALE DI SUPPORTO ALLA CONSULTAZIONE DELLO STUDIO AMBIENTALE INTEGRATO - SAI | 20 |
| 1.3.1 | <i>Recepimento delle osservazioni derivanti dallo Scoping</i> | 20 |
| 1.3.2 | <i>Descrizione dello stato attuale dello scalo aeroportuale</i> | 21 |
| 1.3.3 | <i>Indirizzi, Obiettivi e Azioni della PR-PSA</i> | 21 |
| 1.3.4 | <i>L'analisi di Coerenza Interna della PR-PSA</i> | 21 |
| 1.3.5 | <i>I contenuti di pianificazione della PR-PSA</i> | 21 |
| 1.3.6 | <i>I contenuti delle Varianti agli strumenti urbanistici</i> | 21 |
| 1.3.7 | <i>Analisi delle alternative</i> | 21 |
| 1.3.8 | <i>Stime previsionali di traffico aereo e fleet-mix di riferimento</i> | 22 |
| 1.3.9 | <i>Descrizione delle opere di progetto e articolazione in fasi attuative della PR-PSA</i> | 22 |
| 1.3.10 | <i>Caratteristiche tecniche della nuova pista</i> | 22 |
| 1.3.11 | <i>Analisi della pianificazione di settore</i> | 22 |
| 1.3.12 | <i>Analisi della pianificazione territoriale, paesaggistica, ambientale e urbanistica</i> | 22 |
| 1.3.13 | <i>Analisi dei vincoli e dei condizionamenti</i> | 22 |
| 1.3.14 | <i>L'analisi di Coerenza Esterna della PR-PSA</i> | 22 |
| 1.3.15 | <i>Analisi ambientali – aspetti generali</i> | 22 |
| 1.3.16 | <i>Analisi ambientali – Quadro complessivo delle valutazioni di impatto</i> | 22 |
| 1.3.17 | <i>Studio trasportistico (traffico veicolare)</i> | 22 |
| 1.3.18 | <i>Componente ambientale rumore</i> | 23 |
| 1.3.19 | <i>Componente ambientale atmosfera</i> | 23 |
| 1.3.20 | <i>Componente ambientale geologia e idrogeologia</i> | 23 |
| 1.3.21 | <i>Opere idrauliche e Verifiche idrauliche</i> | 24 |
| 1.3.22 | <i>Biodiversità, componenti biotiche e incidenze su aree naturali protette</i> | 24 |
| 1.3.23 | <i>Patrimonio agroalimentare</i> | 25 |
| 1.3.24 | <i>Energia ed emissioni climalteranti</i> | 25 |
| 1.3.25 | <i>Popolazione e salute pubblica</i> | 25 |

| | | |
|--------|--|----|
| 1.3.26 | <i>Vibrazioni</i> | 25 |
| 1.3.27 | <i>Acque superficiali e acque sotterranee</i> | 25 |
| 1.3.28 | <i>Analisi di rischio</i> | 26 |
| 1.3.29 | <i>Utilizzo delle terre e rocce di scavo</i> | 26 |
| 1.3.30 | <i>Monitoraggio ambientale</i> | 26 |
| 1.3.31 | <i>Opere di compensazione</i> | 26 |
| 1.3.32 | <i>Fasi e lavorazioni di cantiere</i> | 26 |
| 1.3.33 | <i>Analisi paesaggistiche</i> | 26 |
| 1.3.34 | <i>Archeologia</i> | 27 |
| 1.3.35 | <i>Impatti di cantiere</i> | 27 |
| 1.3.36 | <i>Impianto fotovoltaico a terra</i> | 27 |
| 1.3.37 | <i>Duna di mitigazione acustica del Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino</i> | 27 |
| 1.4 | STATO DELLA PROCEDURA | 27 |
| 1.5 | GLI ESITI DELLA FASE PRELIMINARE DI CONSULTAZIONE (SCOPING) | 32 |
| 1.6 | METODOLOGIA E MODALITÀ DI RECEPIMENTO DELLE INDICAZIONI RECAE DAL PARERE DELLA CTVA | 33 |
| 1.7 | LA NORMATIVA IN MATERIA DI VAS | 35 |

1 Introduzione

1.1 Linee guida generali per la consultazione dello Studio Ambientale Integrato - SAI

Il presente documento introduce lo Studio Ambientale Integrato (SAI) di cui alla seconda fase del procedimento di compatibilità ambientale unico VIA-VAS (c.d. VIA integrata) riferito alla Project Review del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2035 (c.d. Masterplan 2035) dell'aeroporto di Firenze A. Vespucci (nel seguito anche PR-PSA).

Il procedimento unico integrato VIA-VAS in oggetto, risulta disciplinato dall'articolo 6, comma 3-ter del D. Lgs n.152/2006, in base al quale il procedimento di VIA riferito al Piano di Sviluppo Aeroportuale viene integrato con la VAS riferita agli aspetti di pianificazione del Masterplan che, nel caso di interesse, afferiscono alle **previsioni di trasformazione e di localizzazione/realizzazione di opere negli ambiti territoriali esterni all'esistente sedime aeroportuale** e, come tali, **attualmente soggetti ad altra pianificazione e programmazione**. A valle della precedente fase preliminare di consultazione (c.d. scoping), che ha trovato supporto documentale nello Studio Ambientale Preliminare Ambientale (SAPI) e negli elaborati progettuali, il procedimento integrato prevede la presente **seconda fase di valutazione ambientale integrata VIA-VAS** che trova il suo principale supporto documentale negli elaborati progettuali (di maggior dettaglio e contenuto tecnico rispetto alla fase di scoping) e nello **Studio Ambientale Integrato (SAI)**, che al suo interno compendia e integra lo Studio di Impatto Ambientale (SIA), proprio della VIA, con il Rapporto Ambientale (RA), proprio della VAS.

In particolare, lo Studio Ambientale Integrato rappresenta il documento tecnico ambientale cardine riferito alla seconda fase della procedura ambientale integrata VIA-VAS per il Masterplan 2035 dell'aeroporto A. Vespucci e risulta caratterizzato da articolazione e contenuti tali da compendiare, al suo interno, sia le valutazioni strategiche riferite alle trasformazioni indotte a livello territoriale, paesaggistico e urbanistico dal Masterplan, sia quelle più prettamente tipiche dell'impatto ambientale generato dall'insieme degli interventi/opere di progetto. Ovviamente la scala territoriale propria delle due valutazioni è differente, poiché necessariamente più ampia quella della valutazione strategica, mentre più locale e approfondita quella della valutazione di impatto ambientale, così come già indicato e definito all'interno della precedente Fase di scoping.

Il documento di SAI rappresenta, quindi, lo strumento per l'approfondimento di dettaglio di tutti i temi, sia di natura strategica, sia di impatto ambientale, emersi quali maggiormente significativi in esito alla

prima Fase del procedimento, nonché per l'ampliamento delle analisi e delle elaborazioni delle tematiche non specificatamente affrontati nella medesima prima Fase.

Entrando nel merito dei contenuti, essi vengono trattati e argomentati in questa sede anzitutto in coerenza a quanto previsto nella proposta del Piano di Lavoro inclusa nella documentazione di SAPI. A tal proposito, un utile riferimento ai fini della compilazione dello Studio Ambientale Integrato (SAI) era stato rinvenuto all'interno del documento "VIA-VAS. Proposta per il coordinamento e l'integrazione delle procedure" relativo al Piano Regolatore Portuale, predisposto nel settembre 2011 da ISPRA, Ministero dell'Ambiente, Ministero delle Cultura, Regioni e Province Autonome.

Seppur con le dovute differenze legate alla diversa natura del Piano di Sviluppo Aeroportuale rispetto al Piano Regolatore Portuale ivi preso a riferimento, nonché alle modifiche che, con più interventi, il Legislatore ha nel recente passato apportato alla Parte Seconda del D. Lgs n. 152/2006, il citato documento ha fornito, comunque, utili indirizzi ai fini della definizione della struttura e dei contenuti dello Studio Ambientale Integrato VIA-VAS; in coerenza con quanto indicato nel citato documento, infatti, ai fini della predisposizione dello Studio, si prevede di mantenere l'impostazione solitamente utilizzata per la VIA e la relativa suddivisione in Quadri (quadro programmatico, quadro progettuale, quadro ambientale). L'integrazione delle analisi di VAS sarà essere garantita attraverso l'inserimento di un "Quadro strategico", finalizzato all'analisi degli indirizzi strategici della project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale, alle analisi di coerenza interna ed esterna del Piano e all'individuazione e descrizione dei rapporti funzionali sussistenti tra le previsioni di trasformazione recate dal Piano di Sviluppo Aeroportuale e la disciplina che attualmente regola le aree di intervento poste all'esterno dell'esistente sedime aeroportuale. In considerazione delle strette relazioni sussistenti tra le verifiche tipiche dell'analisi di coerenza esterna del Piano di Sviluppo Aeroportuale, ove gli indirizzi strategici di Piano vengono analizzati in confronto comparativo di quelli alla base dell'altra pianificazione/programmazione vigente, e la disamina degli altri condizionamenti e/o vincoli dettati dalla medesima pianificazione/programmazione diversa dal Masterplan aeroportuale, i due Quadri di Riferimento (Strategico e Programmatico) verranno tra loro integrati a formare un unico organico e completo "Quadro Strategico e Programmatico".

Le altre valutazioni tipiche della VAS, più prettamente riferibili ad aspetti di carattere ambientale, saranno incluse all'interno del Quadro Ambientale in modo tale da consentire, relativamente alla singola componente ambientale di interesse, la completa ed organica trattazione/visione, sia alla scala più ampia per le finalità della VAS, sia alla scala di dettaglio propria dell'areale di impatto per le finalità della VIA. In

tal modo il SAI consentirà di includere i contenuti di cui all'allegato VI del D.Lgs. 152/2006 relativi alla VAS, tenendo conto degli aspetti relativi alle problematiche di area vasta che solitamente non trovano trattazione in sede di VIA.

Ciò premesso, la macro-struttura generale prevista per lo Studio Ambientale Integrato VIA-VAS risulta la seguente:

- a. Contesto strategico di formazione della revisione progettuale
- b. Quadro Progettuale
- c. Quadro Strategico e Programmatico
- d. Quadro Ambientale.

Il **contesto strategico di formazione** della revisione progettuale ripercorre tutte le considerazioni, ipotesi, tesi, assunzioni, finalità e scelte operate al fine di definire l'impostazione generale della Project Review del Piano di Sviluppo Aeroportuale. Ciò al fine di rendere trasparenti ed evidenti i ragionamenti posti alla base della successiva declinazione tecnica della revisione progettuale del Masterplan, fornendone motivazioni, ragioni e presupposti. Detta sezione ricalca, di fatto, buona parte dei contenuti della prima sezione del Rapporto Ambientale Preliminare (SAPI-Parte 2) del SAPI già presentato e qui riproposto con approfondimento di alcune sezioni, in applicazione di quanto indicato nelle osservazioni pervenute in esito al procedimento di scoping, con particolare riferimento al Parere n. 56 del 29.12.2023 emesso dalla Commissione Tecnica VIA/VAS – Sottocommissione VAS del Ministero dell'Ambiente.

Il **Quadro Progettuale**, anticipato rispetto al Quadro Strategico e Programmatico, fornisce la descrizione delle soluzioni progettuali prescelte, motivandone le ragioni adottate sotto il profilo tecnico, operativo (aeronautico) ed ambientale. La descrizione non si limita ai soli interventi interni al futuro sedime aeroportuale e più strettamente correlati all'infrastruttura aeroportuale, ma si estende anche a tutte le opere previste per l'inserimento territoriale, paesaggistico e ambientale del futuro scalo aeroportuale, comprensive delle opere di compensazione di cui al par. 4, art. 6 della direttiva Habitat, fornendo indicazioni anche sulla fase di realizzazione delle stesse.

All'interno del Quadro Progettuale si provvederà, inoltre, alla descrizione dei contenuti di pianificazione del Piano, intesi sia nell'accezione del sistema di indirizzi-obiettivi-azioni (necessario ai fini della verifica di coerenza interna del Piano), sia nella disamina degli effetti di Variante che l'approvazione del Piano genererà automaticamente sui vigenti strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica che regolano

e disciplinano gli ambiti territoriali esterni all'attuale sedime aeroportuale, ma interessati da previsioni di trasformazione di Piano.

Si avrà, in tal modo, l'immediata percezione degli ambiti territoriali direttamente e indirettamente interessati dal Piano e, conseguentemente, si potranno meglio indirizzare e focalizzare le analisi e verifiche di coerenza/non coerenza rispetto alle strategie/indirizzi di detti piani, nonché rispetto al sistema di vincoli, tutele e condizionamenti di carattere territoriale, paesaggistico e ambientale.

Il **Quadro Strategico e Programmatico** fornisce informazioni sulla coerenza tra le strategie progettuali della Project Review del Masterplan e lo scenario più generale di programmazione e pianificazione, territoriale e di settore, nonché la puntuale analisi di dettaglio di coerenza interna ed esterna tra le strategie tra gli obiettivi ambientali del Masterplan e quelli assunti dalla pianificazione sovraordinata (internazionale e nazionale) e dalla restante pianificazione nazionale, regionale e locale. Il tutto esplicitando il sistema delle relazioni sussistenti tra le opere di progetto e gli atti di pianificazione, prendendo anche a riferimento i regimi vincolistici, di tutela e di condizionamento sussistenti in corrispondenza delle aree oggetto di trasformazione, e individuandone gli elementi di coerenza o, in caso contrario, le misure di mitigazione e/o compensazione assunte all'interno della PR-PSA. Completa detto Quadro l'analisi delle soluzioni (o scenari) alternative prese a riferimento ai fini dell'individuazione della soluzione di progetto.

Rispetto alle indicazioni recate dal documento "*VIA-VAS Proposta per il coordinamento e l'integrazione delle procedure*" (settembre 2011) si propone di non reiterare ulteriormente l'illustrazione delle condizioni per l'applicabilità della procedura integrata VIA-VAS e la descrizione della procedura integrata, già diffusamente argomentate all'interno della presente documentazione di SAPI. Si ricorda, invece, che detta seconda Fase del procedimento seguirà i tempi perentori della VIA, previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis, del D.Lgs. 152/2006, come disposto dall'art. 6, comma 1-a, del D.L. 68/2022 ("*Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*"), convertito con modificazioni dalla L. 108/2022 (così come indicato dallo stesso atto ministeriale di conclusione della fase di scoping, rif. prot. n. 2483 del 08.01.2024).

Saranno, invece, analizzati gli esiti della precedente fase preliminare di consultazione e le modalità con le quali se ne sarà tenuto conto per la redazione del presente Studio Ambientale Integrato.

Il **Quadro Ambientale** compendia, infine, al suo interno:

- sintesi degli indirizzi e degli obiettivi di sostenibilità ambientale posti a base della revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale;
- illustrazione delle previste misure preventive atte ad evitare e prevenire gli impatti;
- inquadramento generale dell'areale di indagine preso a riferimento per l'integrazione delle valutazioni proprie della VIA con quelle caratteristiche della VAS, con individuazione dei relativi sistemi ambientali e ambiti paesaggistici entro i quali potranno presumibilmente manifestarsi effetti significativi sulla qualità degli stessi;
- individuazione preliminare delle azioni di progetto e dei potenziali fattori di pressione ambientale, e analisi preliminare del livello di significatività dei singoli impatti potenziali;
- descrizione dello stato attuale e dei livelli di qualità preesistenti all'intervento associati a ciascuna componente ambientale e paesaggistico-culturale interessata;
- stima (quantitativa e/o qualitativa) degli effetti/impatti significativi indotti dal Piano di Sviluppo Aeroportuale sul sistema ambientale, sul paesaggio, sui beni culturali e siti Unesco;
- identificazione delle misure di mitigazione previste, per ciascuna componente ambientale, per ridurre gli impatti ambientali in fase di costruzione e di esercizio;
- sintesi delle previste azioni di monitoraggio.

Le informazioni riferite all'area vasta deriveranno per lo più da fonti bibliografiche disponibili, mentre quelle riferite alla scala medio-locale risulteranno supportate anche dalle risultanze delle molteplici e specifiche campagne di monitoraggio ambientale effettuate dal gestore aeroportuale nel periodo 2015-2020 a supporto di precedenti iter ambientali (VIA e Verifiche di ottemperanza) espletati con riferimento al Masterplan 2014-2029, e ritenute comunque ben rappresentative del contesto ambientale interessato dalla PR-PSA.

Relativamente alla stima quantitativa degli impatti tipicamente associati all'infrastruttura aeroportuale e risultati di particolare interesse per la popolazione (in sede di dibattito pubblico), al fine di agevolare la consultazione del SAI si presentano singoli allegati specialistici, con particolare riferimento alle componenti di rumore e atmosfera. La presentazione delle analisi e delle valutazioni di impatto ambientale terrà in considerazione le indicazioni metodologiche di cui alle *"Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale"* redatte dal Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente – SNPA, anno 2020.

La **metodologia di analisi e valutazione degli impatti ambientali** che costituirà il corpo del quadro ambientale del presente studio, è stata associata alle singole componenti ambientali:

- Energia e cambiamenti climatici;
- Atmosfera e qualità dell'aria;
- Acque superficiali e sotterranee;
- Suolo e sottosuolo;
- Rumore;
- Vibrazioni;
- Campi elettromagnetici;
- Componenti biotiche;
- Il patrimonio agroalimentare;
- Popolazione e salute pubblica;
- Paesaggio e beni culturali.

Le analisi proprie dello SAI in oggetto saranno, inoltre, supportate e integrate da un set documentale di studi specialistici, studi di approfondimento, report di monitoraggio, elaborazioni grafiche, alle quali si farà di volta in volta diretto riferimento, evitando inutili appesantimenti e duplicazioni documentali. In tal modo, la lettura del SAI deve necessariamente intendersi integrata con quella relativa ai documenti e/o set di elaborati specialistici predisposti per l'approfondimento di talune tematiche di dettaglio.

1.2 Linee Guida di dettaglio per la consultazione dei documenti

La presente **Introduzione al SAI** costituisce documento (rif. elaborato n.0002) di presentazione del SAI e di indirizzo per una sua efficace e mirata consultazione. Si tratta, pertanto, di documento di carattere generale, autonomo ed indipendente nella sua forma e contenuto.

Il **Contesto strategico di formazione della revisione progettuale** del Masterplan (rif. elaborato n.0003) costituisce, di fatto, la prima Sezione del Rapporto Ambientale di VAS e, in tal senso, prosegue e completa il Rapporto Preliminare Ambientale di Scoping (SAPI – Parte 2), recependo le indicazioni avanzate dall'Autorità Competente. Si tratta, in tal senso, di documento autonomo e indipendente nella sua forma e contenuto.

Il **Quadro Progettuale** (rif. elaborato n.0004), invece, mira a rendere in maniera organica e sinergica la descrizione dell'insieme delle opere incluse nella PR-PSA, nonché la sua articolazione temporale in

coerenza con la programmazione di medio-lungo periodo che vede nello Scenario 2035 il proprio orizzonte finale di attuazione. In tal senso, questa Sezione del SAI deve essere consultata e analizzata facendo adeguato riferimento (a seconda del tema di interesse), alla documentazione progettuale che compone il **set documentale del Piano di Sviluppo Aeroportuale**. Si tratta di un insieme di elaborati che, in prima istanza, può assumersi articolato in due principali insiemi documentali:

- a) **Sezione Generale di Masterplan**, comprensiva degli elaborati rispondenti ai requisiti tecnici di cui alla normativa e regolamentazione del settore aeroportuale:
- articolo 1, comma 6, del D. Lgs. n. 251/95, convertito in Legge n. 351/95;
 - Circolare del Ministero dei Trasporti e dei Lavori Pubblici n. 1408 del 23.02.1996, par. B (cfr. il Piano *“indica per l’intero ambito aeroportuale la distribuzione delle opere e dei servizi, il quadro di consistenza delle opere e la loro compatibilità con i vincoli aeronautici, i tempi di attuazione, il programma economico-finanziario, e possono prevedere la definizione edilizia delle opere e dei manufatti compresi nel perimetro interessato”*);
 - “Linee guida per la redazione dei piani di sviluppo aeroportuali” emesse da ENAC – Ente Nazionale per l’Aviazione Civile il 01.10.2001;
- b) **Sezione Specialistica di approfondimento progettuale**, comprensiva di **schede tecniche** (relazioni, planimetrie, ecc.) riferite alle opere definite nella Sezione Generale di Masterplan e finalizzate a consentire una lettura maggiormente dettagliata circa le singole previsioni di trasformazione dell’attuale scalo aeroportuale incluse nel Piano.

Le due Sezioni documentali sono articolate come di seguito indicato:

SEZIONE GENERALE DELLA PR-PSA:

1. MASTERPLAN AEROPORTUALE – GEN: 74 elaborati, da n.424 a n.497:

1.1. RELAZIONI GENERALI – GEN1: 15 elaborati, da n.424 a n.438

1.2. INQUADRAMENTO URBANISTICO – GEN2: 19 elaborati, da n.439 a n.457

1.3. INQUADRAMENTO DI PROGETTO – GEN3: 40 elaborati, da n.458 a n.497

2. ASPETTI GENERALI DI ARCHEOLOGIA – ARG1: 13 elaborati, da n.498 a n.510

SEZIONE DI APPROFONDIMENTO PROGETTUALE DELLA PR-PSA:

1. CANTIERIZZAZIONE: 84 elaborati, da n.511 a n.594:

- 1.1. CANTIERIZZAZIONE – ELABORATI GENERALI – CAN1: 4 elaborati, da n.511 a n.514
- 1.2. CANTIERIZZAZIONE – PLANIMETRIE FASI – CAN2: 7 elaborati, da n.515 a n.521
- 1.3. CANTIERIZZAZIONE – PLANIMETRIE DI DETTAGLIO – CAN3: 18 elaborati, da n.522 a n.539
- 1.4. CANTIERIZZAZIONE – PARTICOLARI TIPOLOGICI – CAN4: 14 elaborati, da n.540 a n.553
- 1.5. CANTIERIZZAZIONE – PLANIMETRIE IMPIANTI ALLACCI – CAN5: 3 elaborati, da n.554 a n.556
- 1.6. CANTIERIZZAZIONE – PLANIMETRIE NODI VIABILITA' – CAN6: 6 elaborati, da n.557 a n.562
- 1.7. CANTIERIZZAZIONE – VIABILITA' PROVVISORIA – CAN7: 19 elaborati, da n.563 a n.581
- 1.8. CANTIERIZZAZIONE – GESTIONE DELLE ACQUE METEORICHE DI DILAVAMENTO – CAN8: 13 elaborati, da n.583 a n.594

2. INTERFERENZE – INT1: 35 elaborati, da n.595 a n.629:

3. PISTA DI VOLO, TAXIWAYS E APRON: 33 elaborati, da n.630 a n.662

- 3.1. ELABORATI GENERALI – RWY1: 1 elaborato, n.630
- 3.2. RELAZIONI SPECIALISTICHE – RWY2: 3 elaborati, da n.631 a n.633
- 3.3. ASPETTI GEOLOGICI – RWY3: 10 elaborati, da n.634 a n.643
- 3.4. ELABORATI GRAFICI INFRASTRUTTURE DI VOLO – RWY5: 18 elaborati, da n.644 a n.661
- 3.5. ELABORATI GRAFICI SEGNALETICA E AIUTI VISIVI LUMINOSI – RWY6: 1 elaborato, n.662

4. IDRAULICA INTERNA AL SEDIME: 16 elaborati, da n.663 a n.678

- 4.1. RELAZIONE GENERALE – IDI1: 1 elaborato, n.663
- 4.2. ELABORATI GRAFICI – IDI2: 15 elaborati, n.664 a n.678

5. OPERE DI SUPPORTO ALL'ATTIVITA' AEROPORTUALE: 11 elaborati, da n.679 a n.689

- 5.1. ASPETTI GEOLOGICI – OSA1: 2 elaborati, da n.679 a n.680
- 5.2. ELABORATI GRAFICI – OSA2: 9 elaborati, da n.681 a n.689

6. OPERE IDRAULICHE ESTERNE AL SEDIME: 49 elaborati, da n.690 a n.738

- 6.1. DOCUMENTAZIONE GENERALE – OIE1: 20 elaborati, da n.690 a n.709
- 6.2. ASPETTI GEOLOGICI – OIE2: 8 elaborati, da n.710 a n.717
- 6.3. FOSSO REALE E SISTEMA CASSE DI LAMINAZIONE – OIE3: 12 elaborati, da n.718 a n.729
- 6.4. NUOVO CANALE DI GRONDA – OIE4: 2 elaborati, da n.730 a n.731
- 6.5. NUOVO CANALE LUPAIA-GIUNCHI – OIE5: 1 elaborato, n.732
- 6.6. COLLETORE FOGNARIO POLO UNIVERSITARIO – OIE6: 1 elaborato, n.733

6.7. TOMBINO DI DERIVAZIONE – OIE7: 4 elaborati, da n.734 a n.737

6.8. CANALE DI CINTA ORIENTALE – OIE8: 1 elaborato, n.738

7. VIABILITA' E RETE CICLABILE: 104 elaborati, da n.739 a n.842

7.1. ELABORATI GENERALI E SPECIALISTICI OPERE CIVILI – VBT1: 13 elaborati, da n.739 a n.751

7.2. ELABORATI GRAFICI GENERALI – VBT2: 9 elaborati, da n.752 a n.760

7.3. VIABILITA' PRINCIPALI TRATTO AB – VBT3: 11 elaborati, da n.761 a n.771

7.4. VIABILITA' DI SERVIZIO AEROPORTO BC – VBT4: 6 elaborati, da n.772 a n.777

7.5. COLLEGAMENTO STAZIONE FERROVIARIA DI CASTELLO DE – VBT5: 6 elaborati, da n.778 a n.783

7.6. NUOVO TRATTO DI RICONNESSIONE A VIA DEL PANTANO – VBT6: 2 elaborati, da n.784 a n.785

7.7. PONTE SU RAMPA DI ACCESSO A11 – VBT7: 3 elaborati, da n.786 a n.788

7.8. PONTE SUL FOSSO REALE – VBT8: 3 elaborati, da n.789 a n.791

7.9. SOTTOPASSO RWY11-29 – VBT9: 17 elaborati, da n.792 a n.808

7.10. SEZIONI TIPO – VBT10: 4 elaborati, da n.809 a n.812

7.11. PISTA CICLABILE – VBT11: 16 elaborati, da n.813 a n.828

7.12. IDRAULICA DI PIATTAFORMA E GESTIONE ACQUE METEORICHE – VBT12: 14 elaborati, da n.828 a n.842

8. DUNA ANTIRUMORE: 28 elaborati, da n.743 a n.870

8.1. PROGETTO GENERALE – DUN1: 15 elaborati, da n.843 a n.857

8.2. OPERE PAESAGGISTICHE – DUN2: 13 elaborati, da n.844 a n.870

9. COMPENSAZIONI AMBIENTALI E PAESAGGISTICHE: 140 elaborati, da n.871 a n.1010

9.1. ANALISI GENERALI – CAP1: 4 elaborati, da n.871 a n.874

9.2. AREA DI COMPENSAZIONE MOLLAIA – CAP2: 19 elaborati, da n.875 a n.893

9.3. AREA DI COMPENSAZIONE SANTA CROCE – CAP3: 21 elaborati, da n.894 a n.914

9.4. AREA DI COMPENSAZIONE IL PIANO DI SIGNA – CAP4: 75 elaborati, da n.915 a n.989

9.5. AREA DI COMPENSAZIONE PRATACCIO – CAP5: 21 elaborati, da n.990 a n.1010

10. NUOVO TERMINAL PASSEGGERI: 130 elaborati, da n.1011 a n.1140

10.1. RELAZIONI GENERALI – TRM1: 13 elaborati, da n.1011 a n.1023

10.2. RELAZIONI SPECIALISTICHE – TRM2: 8 elaborati, da n.1024 a n.1031

- 10.3. ARCHITETTONICO – INQUADRAMENTO – TRM3: 8 elaborati, da n.1032 a n.1039
- 10.4. ARCHITETTONICO – ELABORATI – TRM4: 30 elaborati, da n.1040 a n.1069
- 10.5. STRUTTURE – ELABORATI – TRM5: 16 elaborati, da n.1070 a n.1085
- 10.6. IMPIANTI – TRM6: 41 elaborati, da n.1086 a n.1126
- 10.7. DRENAGGI E RACCOLTA ACQUE METEORICHE – TRM7: 6 elaborati, da n.1127 a n.1132
- 10.8. SISTEMA BHS – TRM8: 4 elaborati, da n.1133 a n.1136
- 10.9. ELABORATI SPECIALISTICI – TRM9: 4 elaborati, da n.1137 a n.1140

11. PARCO FOTOVOLTAICO – FTV1: 15 elaborati, da n.1143 a n.1155

Il medesimo Quadro Progettuale risulta, infine, integrato da:

- Analisi delle Alternative, elaborato n.0009

Il **Quadro Strategico e Programmatico** del SAI (rif. elaborato n.0005) costituisce un elaborato autonomo e indipendente, supportato dalle seguenti elaborazioni grafiche, talvolta richiamate nel testo:

- ELABORATI GRAFICI GENERALI – AMB1: 12 elaborati, da n.0010 a n.0021

Il **Quadro Ambientale** del SAI è articolato nei due documenti n.0006 e n.007 e per una sua lettura integrata e completa, lo stesso deve essere analizzato unitamente ai seguenti elaborati specialistici, riferiti a singole componenti ambientali e/o a singole tematiche di preminente valenza ambientale:

- ASPETTI GEOLOGICI E GEOMORFOLOGICI – GEO1: 17 elaborati, da n.0022 a n.0038
- RICOSTRUZIONE LITOSTRATIGRAFICA E IDROGEOLOGICA SITO-SPECIFICA – GEO2: 12 elaborati, da n.0039 a n.0050
- STUDI IDRAULICI PER LA GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI – IDR1: 11 elaborati, da n.0051 a n.0061
- VARIANTI URBANISTICHE:
 - COMUNE DI CAMPI BISENZIO – VAR1: 21 elaborati, da n.0062 a n.0082
 - COMUNE DI FIRENZE – VAR2: 18 elaborati, da n.0083 a n.0100
 - COMUNE DI SESTO FIORENTINO – VAR3: 36 elaborati, da n.0101 a n.0136
 - COMUNE DI SIGNA – VAR4: 24 elaborati, da n.0137 a n.0160
- STUDI SPECIALISTICI:
 - RUMORE – QCA1 e QVA1: 37 elaborati, da n.0161 a n.0197
 - ATMOSFERA – QVA2: 9 elaborati, da n.0198 a n.0206
 - ATMOSFERA (QUADRO CONOSCITIVO) – QCA2: 23 elaborati, da n.0207 a n.0229
 - ACQUE SUPERFICIALI (QUADRO CONOSCITIVO) – QCA3: 16 elaborati, da n.0230 a n.0245
 - ACQUE SOTTERRANEE (QUADRO CONOSCITIVO) – QAC4: 13 elaborati, da n.0246 a n.0258
 - COMPONENTI BIOTICHE (QUADRO CONOSCITIVO) – QAC5:
 - ASSETTO VEGETAZIONALE: 6 elaborati, da n.0259 a n.0264
 - AVIFAUNA: 13 elaborati, da n.0265 a n.0277
 - ERPETOFAUNA: 4 elaborati, da n.0278 a n.0281

- INVERTEBRATI: 4 elaborati, da n.0282 a n.0285
- CHIROTTERI: 4 elaborati, da n.0286 a n.0289
- ITTIOFAUNA: 1 elaborato, n.0290
- SPECIE ALIENE INVASIVE: 7 elaborati, da n.0291 a n.0297
- PATRIMONIO AGROALIMENTARE – QCA6 e QVA6: 5 elaborati, da n.0298 a n.0302
- RISCHIO DI INCIDENTE AEREO – QVA7: 6 elaborati, da n.303 a n.308
- ALTRE ANALISI DI RISCHIO (BIRDSTRIKE E ABBAGLIAMENTO) – QVA38: 2 elaborati, da n.0309 a n.0310
- POPOLAZIONE E ASSETTO SANITARIO – QVA9: 1 elaborato, n.0311
- STUDIO DI INCIDENZA AMBIENTALE – VIN1: 25 elaborati, da n.0312 a n.0336
- PAESAGGIO:
 - GENERALE – PAE1: 17 elaborati, da n.0337 a n.0353
 - AREA DI COMPENSAZIONE IL PIANO – PAE2: 9 elaborati, da n.0354 a n.0362
 - INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO IL PIANO – PAE3: 33 elaborati, da n.0363 a n.0395
- PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE – PMA1: 10 elaborati, da n.0396 a n.0405
- PIANO AMBIENTALE DELLA CANTIERIZZAZIONE – PAC1: 2 elaborati, da n.0406 a n.0407
- PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO – PUT1: 16 elaborati, da n.0408 a n.0423

Conclude il SAI l'elaborato **Sintesi Non Tecnica** (rif. elaborato n.0008).

L'intero set documentale predisposto a supporto della seconda fase del procedimento VIA-VAS si compone, pertanto, di due macro-blocchi:

- **Studio Ambientale Integrato – SAI (AMB1)**, costituito da:
 - Introduzione
 - Contesto strategico di formazione della revisione progettuale
 - Quadro Progettuale
 - Quadro Strategico e Programmatico
 - Quadro Ambientale (sezione 1 e sezione 2)
 - Sintesi non tecnica
 - Analisi delle alternative

e relativi studi specialistici:

- ELABORATI GRAFICI GENERALI – AMB2
- ASPETTI GEOLOGICI E GEOMORFOLOGICI – GEO1

- RICOSTRUZIONE LITOSTRATIGRAFICA E IDROGEOLOGICA SITO-SPECIFICA – GEO2
- STUDI IDRAULICI PER LA GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI – IDR1
- VARIANTI URBANISTICHE – VAR1, VAR2, VAR3, VAR4
- RUMORE – QCA1 e QVA1
- ATMOSFERA – QCA2 e QVA2
- ACQUE SUPERFICIALI – QCA3
- ACQUE SOTTERRANEE – QCA4
- COMPONENTI BIOTICHE – QCA5
 - ASSETTO VEGETAZIONALE
 - AVIFAUNA
 - ERPETOFAUNA
 - INVERTEBRATI
 - CHIROTTERI
 - ITTIOFAUNA
 - SPECIE ALIENE INVASIVE
- PATRIMONIO AGROALIMENTARE – QCA6 e QVA6
- RISCHIO DI INCIDENTE AEREO – QVA7
- ALTRE ANALISI DI RISCHIO (BIRDSTRIKE, ABBAGLIAMENTO) – QVA8
- POPOLAZIONE E ASSETTO SANITARIO – QVA9
- VINCA – STUDIO DI INCIDENZA – VIN1
- PAESAGGIO:
 - GENERALE – PAE1
 - AREA DI COMPENSAZIONE IL PIANO – PAE2
 - INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO IL PIANO – PAE3
- PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE – PMA1
- PIANO AMBIENTALE DELLA CANTIERIZZAZIONE – PAC1
- PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO – PUT
- **Elaborati tecnico-progettuali descrittivi della Project Review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035** e articolati in:
 - SEZIONE GENERALE DEL MASTERPLAN – GEN1, GEN2, GEN3, ARG1
 - SCHEDE DI APPROFONDIMENTO PROGETTUALE:

- CANTIERIZZAZIONE – CAN1, CAN2, CAN3, CAN4, CAN5, CAN6, CAN7, CAN8
- INTERFERENZE – INT1
- PISTA DI VOLO 11/29, TAXIWAYS E APRON – RWY1, RWY2, RWY3, RWY5, RWY6
- IDRAULICA INTERNA AL SEDIME – IDI1, IDI2
- OPERE DI SUPPORTO ALL'ATTIVITA' AEROPORTUALE – OSA1, OSA2
- OPERE IDRAULICHE ESTERNE AL SEDIME – OIE1, OIE2, OIE3, OIE4, OIE5, OIE6, OIE7, OIE8
- VIABILITA' E RETE CICLABILE – VBT1, VBT2, VBT3, VBT4, VBT5, VBT6, VBT7, VBT8, VBT9, VBT10, VBT11, VBT12
- DUNA ANTIRUMORE – DUN1, DUN2
- COMPENSAZIONI AMBIENTALI E PAESAGGISTICHE – CAP1, CAP2, CAP3, CAP4, CAP5
- NUOVO TERMINAL PASSEGGERI – TRM1, TRM2, TRM3, TRM4, TRM5, TRM6, TRM7, TRM8, TRM9
- PARCO FOTOVOLTAICO – FTV1

Ciascun elaborato riporta, nella propria **codifica**:

- *Numero progressivo*: da 0001 a 1155
- *Aeroporto di riferimento*: FLR – Firenze
- *Tipologia di progetto*: MPL – Masterplan (o Piano di Sviluppo Aeroportuale)
- *Livello*: PSA – Piano di Sviluppo Aeroportuale (comprensivo di schede di approfondimento progettuale a livello di dettaglio non inferiore al progetto di fattibilità)
- *Categoria*: sono indicate le categorie sopra richiamate:
 - AMB1: sezione documentale (relazioni) di STUDIO AMBIENTALE INTEGRATO (SAI)
 - AMB 2: elaborati grafici generali di STUDIO AMBIENTALE INTEGRATO (SAI)
 - GEO1, GEO2: analisi degli ASPETTI GEOLOGICI E IDROGEOLOGICI GENERALI
 - IDR1: analisi degli ASPETTI IDRAULICI GENERALI
 - VAR1, VAR2, VAR3, VAR4: elaborati di VARIANTE URBANISTICA dei vari Comuni
 - QCA1: quadro conoscitivo della componente RUMORE
 - QVA1: quadro valutativo della componente RUMORE
 - QCA2: quadro conoscitivo della componente ATMOSFERA

- QVA2: quadro valutativo della componente ATMOSFERA
- QCA3: quadro conoscitivo della componente ACQUE SUPERFICIALI
- QCA4: quadro conoscitivo della componente ACQUE SOTTERRANEE
- QCA5: quadro conoscitivo delle COMPONENTI BIOTICHE
- QCA6: quadro conoscitivo del PATRIMONIO AGROALIMENTARE
- QVA6: quadro valutativo del PATRIMONIO AGROALIMENTARE
- QVA7: quadro valutativo del RISCHIO DI INCIDENTE AEREO
- QVA8: quadro valutativo delle ALTRE ANALISI DI RISCHIO (Birdstrike, Abbagliamento)
- QVA9: quadro conoscitivo e quadro valutativo della POPOLAZIONE E ASSETTO SANITARIO
- VIN1: Valutazione di Incidenza (VInCA) – Studio di Incidenza
- PAE1: Analisi del PAESAGGIO (ASPETTI GENERALI)
- PAE2: Analisi del PAESAGGIO (AREA IL PIANO DI SIGNA)
- PAE3: Interventi di INSERIMENTO PAESAGGISTICO AREA IL PIANO DI SIGNA
- PMA1: PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE
- PAC1: PIANO AMBIENTALE DELLA CANTIERIZZAZIONE
- PUT1: PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO
- GEN1: Relazioni Generali di MASTERPLAN
- GEN2: Inquadramento Urbanistico di MASTERPLAN
- GEN3: Inquadramento di Progetto di MASTERPLAN
- ARG1: Aspetti Generali di ARCHEOLOGIA
- CAN1: CANTIERIZZAZIONE – Elaborati Generali
- CAN2: CANTIERIZZAZIONE – Planimetrie Fasi
- CAN3: CANTIERIZZAZIONE – Planimetrie di dettaglio
- CAN4: CANTIERIZZAZIONE – Particolari tipologici
- CAN5: CANTIERIZZAZIONE – Planimetrie Impianti Allacci
- CAN6: CANTIERIZZAZIONE – Planimetrie nodi viabilità
- CAN7: CANTIERIZZAZIONE – Viabilità provvisoria
- CAN8: CANTIERIZZAZIONE – Gestione delle acque meteoriche di dilavamento
- INT1: INTERFERENZE – Elaborati Generali
- RWY1: PISTA DI VOLO 11/29, TAXIWAY E APRON – Elaborati Generali
- RWY2: PISTA DI VOLO 11/29, TAXIWAY E APRON – Relazioni Specialistiche

- RWY3: PISTA DI VOLO 11/29, TAXIWAY E APRON – Aspetti Geologici
- RWY5: PISTA DI VOLO 11/29, TAXIWAY E APRON – Elaborati Grafici Infrastrutture di volo
- RWY6: PISTA DI VOLO 11/29, TAXIWAY E APRON – Elaborati Grafici Segnaletica e AVL
- IDI1: IDRAULICA INTERNA AL SEDIME – Relazione Generale
- IDI2: IDRAULICA INTERNA AL SEDIME – Elaborati Grafici
- OSA1: OPERE DI SUPPORTO ALL'ATTIVITA' AEROPORTUALE – Aspetti Geologici
- OSA2: OPERE DI SUPPORTO ALL'ATTIVITA' AEROPORTUALE – Elaborati Grafici
- OIE1: OPERE IDRAULICHE ESTERNE AL SEDIME – Documentazione Generale
- OIE2: OPERE IDRAULICHE ESTERNE AL SEDIME – Aspetti Geologici
- OIE3: OPERE IDRAULICHE ESTERNE AL SEDIME – Fosso Reale e sistema casse di laminazione
- OIE4: OPERE IDRAULICHE ESTERNE AL SEDIME – Nuovo Canale di Gronda
- OIE5: OPERE IDRAULICHE ESTERNE AL SEDIME – Nuova Canale Lupaia-Giunchi
- OIE6: OPERE IDRAULICHE ESTERNE AL SEDIME – Collettore Fognario Polo Universitario
- OIE7: OPERE IDRAULICHE ESTERNE AL SEDIME – Tombino di derivazione
- OIE8: OPERE IDRAULICHE ESTERNE AL SEDIME – Canale di Cinta Orientale
- VBT1: VIABILITA' E RETE CICLABILE – Elaborati Generali e Specialistici Opere Civili
- VBT2: VIABILITA' E RETE CICLABILE – Elaborati Grafici Generali
- VBT3: VIABILITA' E RETE CICLABILE – Viabilità principale tratto AB
- VBT4: VIABILITA' E RETE CICLABILE – Viabilità di servizio aeroporto BC
- VBT5: VIABILITA' E RETE CICLABILE – Collegamento stazione ferroviaria di Castello DE
- VBT6: VIABILITA' E RETE CICLABILE – Nuovo tratto di riconnessione a Via del Pantano
- VBT7: VIABILITA' E RETE CICLABILE – Ponte su rampa di accesso A11
- VBT8: VIABILITA' E RETE CICLABILE – Ponte su Fosso Reale
- VBT9: VIABILITA' E RETE CICLABILE – Sottopasso Pista di Volo 11/29
- VBT10: VIABILITA' E RETE CICLABILE – Sezioni Tipo
- VBT11: VIABILITA' E RETE CICLABILE – Pista ciclabile
- VBT12: VIABILITA' E RETE CICLABILE – Idraulica di piattaforma e gestione acque meteoriche
- DUN1: DUNA ANTIRUMORE – Progetto Generale
- DUN2: DUNA ANTIRUMORE – Opere Paesaggistiche

- CAP1: COMPENSAZIONI AMBIENTALI E PAESAGGISTICHE – Analisi Generali
 - CAP2: COMPENSAZIONI AMBIENTALI E PAESAGGISTICHE – Area di compensazione Mollaia
 - CAP3: COMPENSAZIONI AMBIENTALI E PAESAGGISTICHE – Area di compensazione Santa Croce
 - CAP4: COMPENSAZIONI AMBIENTALI E PAESAGGISTICHE – Area di compensazione Il Piano
 - CAP5: COMPENSAZIONI AMBIENTALI E PAESAGGISTICHE – Area di compensazione Prataccio
 - TRM1: NUOVO TERMINAL PASSEGGERI – Relazioni Generali
 - TRM2: NUOVO TERMINAL PASSEGGERI – Relazioni Specialistiche
 - TRM3: NUOVO TERMINAL PASSEGGERI – Architettonico, Inquadramento
 - TRM4: NUOVO TERMINAL PASSEGGERI – Relazioni, Elaborati
 - TRM5: NUOVO TERMINAL PASSEGGERI – Strutture, Elaborati
 - TRM6: NUOVO TERMINAL PASSEGGERI – Impianti
 - TRM7: NUOVO TERMINAL PASSEGGERI – Drenaggi e raccolta acque meteoriche
 - TRM8: NUOVO TERMINAL PASSEGGERI – Sistema BHS
 - TRM9: NUOVO TERMINAL PASSEGGERI – Elaborati Specialistici
 - FTV1: PARCO FOTOVOLTAICO
- *Numero progressivo dell'elaborato all'interno della categoria*
 - *Disciplina:*
 - GE – GENERALE
 - IL – IDRAULICA
 - GL – GEOLOGIA
 - AM – AMBIENTE
 - RM – RUMORE
 - AT – ATMOSFERA
 - SP – ACQUE SUPERFICIALI
 - SO – ACQUE SOTTERRANEE
 - VH – VEGETAZIONE
 - PA – PAESAGGIO
 - AF – AVIFAUNA

- ER – ERPETOFAUNA
- IV – INVERTEBRATI
- CH – CHIROTTERI
- FI – ITTIOFAUNA (FAUNA ITTICA)
- SI – SPECIE INVASIVE ALIENE
- AG – PATRIMONIO AGROALIMENTARE
- RI – ANALISI DI RISCHIO
- SL – SALUTE E POPOLAZIONE
- SU – SUOLO E TERRE DA SCAVO
- AE – AERONAUTICA
- PN – PIANIFICAZIONE
- UR – URBANISTICA
- AR – ARCHITETTURA
- RL – RILIEVI E INDAGINI
- OC – OPERE CIVILI
- IE – IMPIANTO ELETTRICO
- IR – IMPIANTO IDRAULICO ACQUE METEORICHE
- ID – IMPIANTO IDROSANITARIO
- IA – IMPIANTO ANTINCENDIO
- CE – CAMPI ELETTRICI
- AL – ARCHEOLOGIA
- SC – SICUREZZA E CANTIERIZZAZIONE
- ST – STRUTTURA
- GT – GEOTECNICA
- IN – INTERFERENZE
- II – IDRAULICA INTERNA
- CT – CATASTALE
- DM – DEMOLIZIONI
- BH – IMPIANTO GESTIONE BAGAGLI
- ES – SISTEMAZIONI ESTERNE
- WS – WIND STUDY

- FV – IMPIANTO FOTOVOLTAICO
- *Tipologia di documento:*
 - RT – RELAZIONE TECNICA
 - PL – PLANIMETRIA
 - SE – SEZIONI
 - SC – SCHEDE
 - RM – REPORT MONITORAGGIO
 - DG – DISEGNI GENERALI
 - TA – TABELLE
 - QE – QUADRO ECONOMICO
 - DE – DETTAGLI
 - PF – PROFILO
 - SD – SCHEMI/DIAGRAMMI
 - PI – PIANTE
 - RC – RELAZIONE DI CALCOLO
 - 3D – MODELLO/RENDER

A titolo esemplificativo, quindi, l'elaborato 0022-FLR-MPL-SAI-GEO1-001-GL-RT rappresenta l'elaborato n.22 riferito al Masterplan dell'aeroporto di Firenze, costituisce parte integrante dello Studio Ambientale Integrato, si riferisce agli aspetti geologici e idrogeologici di carattere generale, costituisce il primo elaborato di detta categoria, afferisce alla disciplina della geologia ed è una relazione tecnica.

1.3 Mappa Concettuale di supporto alla consultazione dello Studio Ambientale Integrato - SAI

La Mappa Concettuale fornisce una diversa chiave di lettura e/o consultazione dei documenti, strutturata per TEMI / ARGOMENTI. In tal modo si potrà avere una visione più immediata degli elaborati che concorrono alla trattazione del medesimo tema, siano essi documenti di preminente valenza progettuale ovvero di preminente valenza ambientale. I temi/argomenti vengono di seguito indicati facendo diretto riferimento a quelli tipicamente riconducibili alla procedura VIA-VAS.

1.3.1 Recepimento delle osservazioni derivanti dallo Scoping

La tabella di sintesi a ciò riferita è inclusa nell'elaborato n.0003, rif. Cap.3.

1.3.2 Descrizione dello stato attuale dello scalo aeroportuale

I documenti di riferimento sono:

- Elaborato n.0003
- Elaborato n.0424

1.3.3 Indirizzi, Obiettivi e Azioni della PR-PSA

Gli indirizzi strategici della PR-PSA sono indicati all'interno dell'elaborato n.0003, rif. par. 3.4.

Gli Obiettivi (infrastrutturali e di sostenibilità) della PR-PSA sono indicati all'interno dell'elaborato n.0003, par. 3.5.

Le Azioni della PR-PSA sono indicate all'interno dell'elaborato n.0003, par. 3.6.

1.3.4 L'analisi di Coerenza Interna della PR-PSA

La verifica della Coerenza Interna della PR-PSA è riportata all'interno dell'elaborato n.0003, Capp. 5 e 6.

1.3.5 I contenuti di pianificazione della PR-PSA

Il documento di riferimento è: elaborato n.0004, rif. Cap.5.

1.3.6 I contenuti delle Varianti agli strumenti urbanistici

I contenuti delle Varianti agli strumenti urbanistici riferite ai temi di natura geologica, geomorfologia, idrogeologia, sismica, pericolosità geologica e pericolosità idraulica, criteri di fattibilità sono riportati all'interno dei seguenti documenti:

- Sezione VAR1 – Comune di Campi Bisenzio, elaborati da n.0062 a n.0082
- Sezione VAR2 – Comune di Firenze, elaborati da n.0083 a n.0100
- Sezione VAR3 – Comune di Sesto Fiorentino, elaborati da n.0101 a n.0136
- Sezione VAR4 – Comune di Signa, elaborati da n.0137 a n.0160

1.3.7 Analisi delle alternative

L'analisi delle alternative è riportata all'interno dei seguenti documenti:

- Elaborato n.0009
- Elaborato n.0312, rif. Cap.3
- Elaborato n.0424, rif. Cap.14

1.3.8 Stime previsionali di traffico aereo e fleet-mix di riferimento

Il tema è trattato all'interno dell'Elaborato n.0424, rif. Cap.11, par. 16.2.7 e Appendice

1.3.9 Descrizione delle opere di progetto e articolazione in fasi attuative della PR-PSA

Il tema è affrontato all'interno dei seguenti documenti:

- Elaborato n.0004, Capp. 2 e 3
- Elaborato n.0424, Capp. 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 e 23

1.3.10 Caratteristiche tecniche della nuova pista

Il tema è trattato all'interno dei seguenti documenti:

- Elaborato n.0004, par. 3.1
- Elaborato n.0424, rif. Cap.16

1.3.11 Analisi della pianificazione di settore

Il tema è trattato all'interno dell'elaborato n.0003.

1.3.12 Analisi della pianificazione territoriale, paesaggistica, ambientale e urbanistica

Il tema è trattato all'interno dell'elaborato n.0005, rif. parr. 1.1, 1.2, 1.3

1.3.13 Analisi dei vincoli e dei condizionamenti

Il tema è trattato all'interno dell'elaborato n.0005, rif. par. 1.4.

1.3.14 L'analisi di Coerenza Esterna della PR-PSA

La verifica della Coerenza Esterna della PR-PSA è riportata all'interno dell'elaborato n.0005, Cap. 2

1.3.15 Analisi ambientali – aspetti generali

La trattazione è contenuta all'interno dell'elaborato n.0006

1.3.16 Analisi ambientali – Quadro complessivo delle valutazioni di impatto

La trattazione è contenuta all'interno dell'elaborato n.0007

1.3.17 Studio trasportistico (traffico veicolare)

Si faccia riferimento all'elaborato n.0432.

1.3.18 Componente ambientale rumore

Le informazioni afferenti al Quadro Conoscitivo in materia di Rumore sono riportate all'interno degli elaborati da n.0162 a n.00168.

Le informazioni afferenti alle valutazioni di impatto acustico sono riportate all'interno degli elaborati n.0161, da n.0169 a n.0197.

Le valutazioni riferite alla fase di cantiere sono contenute all'interno del Piano Ambientale della Cantierizzazione, elaborato n.0406.

1.3.19 Componente ambientale atmosfera

Le informazioni afferenti al Quadro Conoscitivo in materia di Qualità dell'aria sono riportate all'interno degli elaborati da n.0207 a n.0229.

Le informazioni afferenti alle valutazioni di impatto atmosferico sono riportate all'interno degli elaborati n.0198 a n.0206.

Le valutazioni riferite alla fase di cantiere sono contenute all'interno del Piano Ambientale della Cantierizzazione, elaborato n.0406.

1.3.20 Componente ambientale geologia e idrogeologia

I documenti specialistici di riferimento sono:

- Elaborati da n.0022 a n.0050
- Elaborati da n.0634 a n.0643 (opere airside)
- Elaborati n.0679 e n.0680 (edifici e strutture interne al sedime di servizio/supporto all'operatività aeroportuale)
- Elaborati da n.0710 a n.0717 (opere di riassetto idraulico esterne al sedime aeroportuale)
- Elaborati n.0746, da n.0754 a n.0756 (opere viarie)
- Elaborati n.0846 e n.0847 (duna antirumore)
- Elaborato n.0892 (opera compensativa Mollaia)
- Elaborato n.0897 (opera compensativa Santa Croce)
- Elaborati da n.0925 a n.0929 (opera compensativa Il Piano)
- Elaborati n.1028, n.1038, n.1039 (nuovo Terminal)
- Elaborato n.1146 (impianto fotovoltaico)

1.3.21 Opere idrauliche e Verifiche idrauliche

I documenti specialistici di riferimento sono:

- IDR1 – Studi idraulici per la gestione del rischio alluvioni, elaborati da n.0051 a n.0061
- VAR1, VAR2, VAR3, VAR4 – Varianti urbanistiche (vedi sopra)
- Elaborato n.0438 – Fattibilità idraulica del nuovo sedime aeroportuale
- CAN8 – Cantierizzazione, gestione delle acque meteoriche di dilavamento, elaborati da n.0582 a n.0594
- IDI1, IDI2 – Idraulica interna al sedime aeroportuale, elaborati da n.0663 a n.0678
- OIE1, OIE2, OIE3, OIE4, OIE5, OIE6, OIE7 – Opere di riassetto idraulico del reticolo idrografico interferito all'esterno dell'attuale sedime aeroportuale, elaborati da n.0690 a n.0738
- Elaborato n.0751, fattibilità idraulica del nuovo sottopasso viario
- Elaborato n.0808, interventi di gestione del rischio idraulico riferito al nuovo sottopasso viario
- VBT12 – Idraulica di piattaforma e gestione acque meteoriche per le nuove opere viarie, elaborati da n.0829 a n.0842
- Elaborati da n.0855 a n.0857, duna antirumore a protezione del Polo Scientifico
- Elaborati n.0901 e n.0902, opera compensativa Santa Croce
- Elaborati da n.0957 a n.0974, opera compensativa Il Piano
- Elaborati n.0991 e n.1002, opera compensativa Prataccio
- Elaborati n.1024, da n.1127 a n.1132, nuovo terminal passeggeri

1.3.22 Biodiversità, componenti biotiche e incidenze su aree naturali protette

In relazione al Quadro Conoscitivo, si faccia riferimento ai seguenti elaborati:

- Assetto vegetazionale, elaborati da n.0259 a n.0264
- Avifauna, elaborati da n.0265 a n.0277
- Erpetofauna, elaborati da n.0278 a n.0281
- Invertebrati, elaborati da n.0282 a n.0285
- Chiroteri, elaborati da n.0286 a n.0289
- Ittiofauna, elaborato n.0290
- Specie aliene invasive, elaborati da n.0291 a n.0297

In relazione alla valutazione degli impatti e delle incidenze, si faccia riferimento ai documenti afferenti alla VInCA (Valutazione di Incidenza – Fase di Valutazione appropriata, applicazione dei parr. 3 e 4 dell’art.6 della direttiva Habitat, elaborati da n.0312 an.0336. Per quanto attiene al rischio di birdstrike, si faccia riferimento all’elaborato n.0309

1.3.23 Patrimonio agroalimentare

La tematica è trattata all’interno degli elaborati da n.0298 a n.0302

1.3.24 Energia ed emissioni climalteranti

Si faccia riferimento ai seguenti documenti:

- Elaborato n.0198
- Elaborato n.0206
- Elaborato n.1022
- Elaborato n.1143

1.3.25 Popolazione e salute pubblica

Il tema è trattato dall’elaborato n.0311

1.3.26 Vibrazioni

Il tema riferito alla fase di esercizio è trattato all’interno dell’elaborato n.0311A

Il tema riferito alla fase di cantiere è trattato all’interno del Piano Ambientale della Cantierizzazione, elaborato n.0406

1.3.27 Acque superficiali e acque sotterranee

Le informazioni riferite al Quadro Conoscitivo sono riportate all’interno dei seguenti documenti:

- Elaborati da n.0230 a n.0245A, acque superficiali
- Elaborati da n.0246 a n.0258A, acque sotterranee

Le informazioni riferite all’analisi degli impatti e/o a documentazione tecnico-progettuale specialistica sono riportate all’interno dei seguenti documenti:

- Elaborato n.0007;
- Elaborati da n.0022 a n.0050 (aspetti idrogeologici)

- Elaborati n.0746, da n.0754 a n.0756 (opere viarie)
- CAN8 – Cantierizzazione, gestione delle acque meteoriche di dilavamento, elaborati da n.0582 a n.0594
- IDI1, IDI2 – Idraulica interna al sedime aeroportuale, elaborati da n.0663 a n.0678
- VBT12 – Idraulica di piattaforma e gestione acque meteoriche per le nuove opere viarie, elaborati da n.0829 a n.0842
- Elaborati n.1024, n.1027, da n.1127 a n.1132, da n.1139 a n.1140, nuovo terminal passeggeri

Le valutazioni riferite alla fase di cantiere sono contenute all'interno del Piano Ambientale della Cantierizzazione, elaborato n.0406.

1.3.28 Analisi di rischio

I temi sono trattati all'interno dei seguenti documenti:

- Elaborati da n.0303 a n.0308 (rischio di incidente aereo)
- Elaborato n.0309 (Analisi di rischio di birdstrike e relativo piano di gestione)
- Elaborato n.0310 (Valutazione luci fuorvianti lungo autostrada A11 – risk assessment)

1.3.29 Utilizzo delle terre e rocce di scavo

Il tema è trattato all'interno degli elaborati PUT1, da n.0408 a n.0423

1.3.30 Monitoraggio ambientale

Il tema è affrontato all'interno degli elaborati PMA1, da n.0396 a n.0405

1.3.31 Opere di compensazione

La progettazione delle opere di compensazione è contenuta all'interno delle sezioni CAP1, CAP2, CAP3, CAP4, CAP5, negli elaborati da n.0871 a n.1010

1.3.32 Fasi e lavorazioni di cantiere

La progettazione della cantierizzazione è contenuta all'interno degli elaborati da n.0511 a n.0594

1.3.33 Analisi paesaggistiche

La materia paesaggistica è trattata all'interno dei seguenti documenti:

- Elaborato n.0005
- Elaborati da n.0337 a n.0395

1.3.34 Archeologia

Il tema è trattato all'interno degli elaborati da n.0498 a n.0510

1.3.35 Impatti di cantiere

Il tema è affrontato all'interno del Piano Ambientale della Cantierizzazione, elaborati n. 0406 e n.0407

1.3.36 Impianto fotovoltaico a terra

La progettazione dell'impianto fotovoltaico è contenuta negli elaborati da n.1141 a n.1155

1.3.37 Duna di mitigazione acustica del Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino

Si faccia riferimento ai seguenti documenti:

- Elaborato n.0190
- Elaborati da n.0843 a n.0870

1.4 Stato della procedura

La procedura in esame riguarda, come anticipato, il **Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035** dello scalo di Firenze. Si tratta di uno strumento che, per propria intrinseca natura, **compendia tutte le opere (progetti) previste per lo sviluppo sostenibile di medio-lungo periodo dello scalo aeroportuale** e che, nel caso specifico, introduce, ai fini della sua attuazione, la necessità di **Varianti ai vigenti strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica, legate alla localizzazione delle previste opere di interesse statale** in aree attualmente poste al di fuori del sedime aeroportuale.

La revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale di Firenze prevede interventi di adeguamento e trasformazione dell'infrastruttura aeroportuale esistente, con conseguente **necessità di ampliamento dell'attuale perimetro del sedime**. Le principali opere aeronautiche previste in progetto riguardano la realizzazione di una nuova pista di volo (che andrà a sostituire quella esistente, oggetto di dismissione), la realizzazione di un nuovo terminal passeggeri, l'implementazione di opere infrastrutturali a raso (vie di rullaggio e piazzali di sosta/manovra degli aerei) necessarie per la connessione funzionale pista-aerostazione, nonché opere minori di supporto e completamento (quali hangar, locali tecnici ed edifici di servizio). Le opere previste in ampliamento dell'esistente sedime necessiteranno di interventi connessi, propedeutici e/o complementari di inserimento territoriale, di mitigazione ambientale e di compensazione paesaggistica e ambientale. Completano, quindi, le opere aeronautiche gli interventi di

riassetto idraulico del reticolo idrografico interferito (a cui è associata la messa in sicurezza idraulica delle aree di trasformazione) e le opere di nuova viabilità e/o di deviazione di viabilità esistenti interferenti (tra le quali la principale sarà costituita dal sottopasso viario della nuova pista). Da ultimo, le opere di mitigazione e compensazione rappresentano una concreta dimostrazione di come la necessità di ottemperare ad adempimenti normativi abbia rappresentato l'opportunità per un efficace orientamento del progetto verso forme concrete di sostenibilità.

Dal punto di vista amministrativo, il Piano di Sviluppo Aeroportuale di un aeroporto di interesse nazionale risulta solitamente soggetto a VIA nazionale ai sensi del D. Lgs n. 152/2006, articolo 6, comma 7 (come sostituito dall'articolo 3 del D. Lgs n. 104/2017), in quanto per l'oggetto e le caratteristiche dimensionali del progetto, esso rientra tra le fattispecie elencate all'allegato II alla parte seconda del D. Lgs n. 152/2006, punto 0, "opere relative a aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza" e risulta, inoltre, interno al sito Natura 2000 ZSC-ZPS IT5140011 "Stagni della piana fiorentina e pratese". Il progetto prevede, tuttavia, anche un importante ampliamento del sedime aeroportuale, nonché la realizzazione di opere in ambiti territoriali posti all'esterno dell'attuale e del futuro sedime. Si tratta di opere di inserimento territoriale e di mitigazione/compensazione paesaggistica e ambientale, suscettibili di arrecare trasformazioni alle porzioni di territorio interessate ed individuate per la loro localizzazione.

In tal senso, **la project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale include anche contenuti di pianificazione di aree/ambiti territoriali oggetto di altra pianificazione/programmazione.**

Nel caso specifico trova, pertanto, applicazione l'articolo 6, comma 3-ter del D. Lgs n. 152/2006, in esito al quale: *"Qualora il Piano regolatore portuale, il **Piano di sviluppo aeroportuale** ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a **valutazione di impatto ambientale nella loro interezza** secondo le norme comunitarie, **tale valutazione** è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è **integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento**".* Ai sensi dell'articolo 6, comma 12 del D. Lgs n. 152/2006, inoltre, poiché l'**approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale** nell'alveo del procedimento autorizzativo di accertamento della conformità urbanistica ai sensi del D.P.R. n. 383/94, previo perfezionamento dell'Intesa Stato-Regione, **avrà per legge l'effetto di Variante (automatica) ai piani e programmi elaborati per la pianificazione territoriale, urbanistica o della destinazione dei suoli, la VAS non sarà ulteriormente necessaria** per la localizzazione delle singole opere (ferma restando l'applicazione della disciplina in materia di VIA, da

espletarsi ai sensi dell'articolo 6, comma 3-ter del medesimo Decreto). Tutto ciò premesso, il procedimento di compatibilità ambientale valutato necessario per il caso in esame è quello di cui al citato articolo 6, comma 3-ter del D. Lgs n. 152/2006, in applicazione del quale verranno mantenuti e integrati gli elementi caratterizzanti e maggiormente stringenti di ciascuna delle due procedure di VIA e di VAS, **introducendo nell'iter della procedura di VIA tutti gli aspetti peculiari della procedura di VAS.**

All'interno della procedura VIA-VAS avviata, è stata espletata, dunque, nella precedente fase, lo scoping obbligatorio a seguito della redazione del documento preliminare (SAPI) e degli elaborati ad esso correlati, e la partecipazione dei soggetti con competenze ambientali (SCA), a seguito della pubblicazione della documentazione di Fase I (SAPI) sul sito web e contestuale richiesta di parere agli SCA e Amministrazioni/Enti territoriali potenzialmente interessati e che ha condotto al rilascio del Parere da Parte dell'Autorità competente (MASE) e contestuale definizione delle informazioni da includere nel documento definitivo (SAI), oggetto del presente documento.

A valle della fase preliminare di consultazione espletata, la procedura, allo stato attuale, sta proseguendo con la **seconda fase di valutazione ambientale integrata VIA-VAS**, di cui lo studio in oggetto ne costituisce il principale documento tecnico di riferimento e che comprenderà lo svolgimento delle **attività contemplate dalla VAS di cui all'articolo 13, commi 3 e seguenti del D.Lgs. n. 152/2006 e di quelle della VIA di cui all'articolo 23 e segg. Il presente Studio Ambientale Integrato (SAI) comprende, dunque, la principale base documentale di supporto per lo svolgimento della procedura ambientale integrata VIA/VAS**, costituita, oltre che dagli elaborati progettuali, dai contenuti del Rapporto Ambientale della VAS (allegato VI del D.Lgs. n. 152/2006) e dello Studio di Impatto Ambientale della VIA (allegato VII del D.Lgs. n. 152/2006).

Al termine dello svolgimento delle attività di valutazione, per questa seconda fase di valutazioni in corso, ed acquisiti i pareri del Ministero della Cultura e della Regione, tenuto conto degli altri pareri e osservazioni ricevute, l'Autorità Competente (MASE) concluderà la procedura integrata VIA-VAS con un Provvedimento Unico, ai sensi dell'articolo 6 comma 3-ter, ultimo periodo, redatto sulla base degli artt. 15 e 25 del D.Lgs. 152/2006.

Per quanto concerne le tempistiche, il procedimento specificatamente riferito alla project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'aeroporto di Firenze si svilupperà in applicazione delle **tempistiche modificate dalla Legge 5 agosto 2022, n. 108 (articolo 6), nel rispetto delle primarie esigenze**

di mantenimento del finanziamento pubblico previsto a supporto della realizzazione delle opere. Il citato articolo 6 “Disposizioni in materia di trasporto aereo” riporta: *“1. Al fine di accelerare lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) e di aumentare l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico agli aeroporti, nonché di incrementare la rilevanza strategica e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali italiani:*

a) le procedure di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 6, comma 3-ter, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nonché quelle relative alle opere inserite nei piani di sviluppo aeroportuali, ivi inclusi gli interventi di mitigazione e miglioramento ambientale, sono svolte nei tempi previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis, del decreto legislativo n. 152 del 2006;

b) il dibattito pubblico di cui all'articolo 22 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, si svolge secondo i termini previsti dall'articolo 46, comma 1, secondo periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;

c) sono ridotti della metà i termini per l'accertamento di conformità previsto dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, relativamente ai piani di sviluppo aeroportuale e alle opere inserite in detti piani.

2. Le opere di cui al comma 1 che comportano un miglioramento dell'impatto ambientale sulle aree antropizzate sono recepite in via prioritaria all'interno degli strumenti di pianificazione urbanistica, naturalistica e paesaggistica vigenti.

3. In relazione ai piani di sviluppo aeroportuale degli aeroporti di interesse nazionale diversi da quelli di cui al comma 1, nonché alle opere inserite nei medesimi piani di sviluppo, i termini delle procedure di valutazione ambientale di cui alla Parte Seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006 sono ridotti della metà. Si applicano, altresì, le disposizioni di cui al comma 1, lettere b) e c)”.

A conclusione di quanto espletato, si riepiloga, nel seguito, lo stato della procedura in corso, evidenziando in verde gli step delle fasi procedurali eseguite, in giallo la fase in corso, ed in blu le successive fasi che saranno seguite per giungere al provvedimento finale unico VIA-VAS del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2035.

Tabella 1-1 Fasi della procedura integrata VIA-VAS in corso

| | PROPONENTE ENAC | AUTORITA' COMPETENTE MASE | NOTE |
|---|--|--|--|
| FASE PRELIMINARE DI CONSULTAZIONE E REDAZIONE SAI | Redazione dello Studio Ambientale Preliminare Integrato VIA-VAS (SAPI) | | <p>Il SAPI si compone dei seguenti elaborati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modalità di integrazione della procedura VIA-VAS integrata con l'approvazione del PSA e delle conseguenti Varianti - Rapporto Ambientale Preliminare (di VAS, art. 13, c.1 e 2) - Studio Preliminare Ambientale (di VIA, art. 21) - Piano di lavoro per la redazione dello Studio Ambientale Integrato (SAI) - Studio di incidenza preliminare - Allegati di supporto al SAPI - Elaborati progettuali |
| | Istanza di scoping | Scoping (consultazione con SCA) | <p>Definizione dei contenuti e del livello di dettaglio dello Studio Ambientale Integrato (SAI), SAI integrato con il RA.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pubblicazione della documentazione sul sito web e contestuale richiesta di parere agli SCA e Amministrazioni/Enti territoriali potenzialmente interessati. - Rilascio del parere da parte dell'Autorità - Durata della fase: 30 giorni |
| FASE PRELIMINARE DI CONSULTAZIONE E REDAZIONE SAI | Redazione dello Studio Ambientale Integrato VIA-VAS (SAI) | | <p>si comporrà dei seguenti elaborati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elaborati progettuali - SAI, secondo i contenuti di cui agli allegati VI e VII alla parte seconda del D. Lgs n. 152/2006 - Sintesi non tecnica - Avviso al pubblico <p>(il pagamento del contributo di cui all'art. 33 del D. Lgs n. 152/2006 è già stato effettuato contestualmente alla trasmissione del SAPI). Il SAI tiene conto dei risultati del SAPI, delle osservazioni formulate dagli SCA in merito agli aspetti strategici (aspetti di Piano e alternative) prevenute in fase di SAPI e del parere dell'CTVA del MASE conclusivo della fase di scoping.</p> |
| PROCEDURA AMBIENTALE INTEGRATA VIA-VAS | Istanza procedura integrata VIA-VAS | | Inviata unitamente al SAI |
| | | Verifica completezza della documentazione | Entro 8 giorni |
| | Eventuale perfezionamento atti | | Entro 15 giorni |
| | | Verifica completezza documentazione perfezionata | Entro 8 giorni |
| | | Pubblicazione sul sito (consultazione del pubblico e delle Amministrazioni) | La pubblicazione avviene con le stesse modalità stabilite per la VIA dall'art. 24 del D. Lgs n. 152/2006. L'avvenuta pubblicazione verrà comunicata a tutte le Amministrazioni potenzialmente interessate. Verranno acquisite le osservazioni del pubblico ed i pareri delle Amministrazioni. Entro 30 giorni |
| | Eventuali controdeduzioni | | Possono essere presentate controdeduzioni alle osservazioni e ai pareri. Entro 8 giorni |
| | | Eventuale richiesta di integrazioni | Qualora all'esito delle controdeduzioni, dei pareri/osservazioni o delle controdeduzioni si renda necessario, possono essere richieste integrazioni. Entro 10 giorni |
| | Trasmissione di integrazioni | | Entro 20 giorni (fino a 20+ ≤120 giorni su motivata richiesta) |
| | | Pubblicazione sul sito (consultazione del pubblico e delle Amministrazioni) | La pubblicazione riguarderà la sola documentazione integrativa trasmessa dal Proponente. Verranno acquisite le osservazioni del pubblico ed i pareri delle Amministrazioni riferite esclusivamente alla eventuale documentazione integrativa. Entro 15 giorni |
| | | Valutazione del SAI, delle osservazioni, pareri, integrazioni e controdeduzioni | Entro 30 giorni (prorogabili di ulteriori 15 giorni) la CTVA esprime il proprio parere di competenza. |
| | Provvedimento finale unico VIA-VAS | Emissione del Decreto finale a firma congiunta del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministro della Cultura. Entro 30 giorni | |

Il procedimento si concluderà con un unico provvedimento del Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE), di concerto col Ministero della Cultura (MIC), atto ad esprimere il parere sulla project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale e a decretare la compatibilità ambientale delle opere previste.

1.5 Gli esiti della fase preliminare di consultazione (scoping)

Con nota n. 72221 del 6/06/2023, perfezionata da ultimo con nota prot. 108712-P del 21/08/2023, acquisita con prot. n. 135523/MASE del 24/08/2023, l’Ente Nazionale per l’Aviazione Civile, di seguito ENAC (Autorità Procedente e Proponente), ha trasmesso alla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) la documentazione ai fini dell’avvio della fase di *Scoping* della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale integrata dalla Valutazione Ambientale Strategica, ai sensi dell’art. 6 comma 3-ter del D.Lgs. 152/2006, per il Piano/programma-progetto in oggetto.

Con nota prot. 139800 del 05/09/2023, acquisita dalla Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS (CTVA) al prot. 9905 del 05/09/2023, la DVA, esprimendo l’accordo sull’elenco dei Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA), ha comunicato la procedibilità dell’istanza, l’avvio delle consultazioni e la pubblicazione della documentazione presentata dall’ENAC.

I soggetti competenti in materia ambientale (SCA) di seguito elencati hanno inviato le proprie osservazioni sulla portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nello Studio Ambientale Integrato, “SAI”, in coerenza con quanto previsto dagli artt. 13 e 22 del D.Lgs. 152/2006:

Tabella 1-2 SCA che hanno formulato osservazioni in merito alla fase preliminare di SAPI del PSA 2035 di Firenze

| N | SCA | Rif. Prot. MITE |
|---|--|-------------------------------|
| 1 | Ente AdB Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale | MASE_I_0157980 del 4/10/2023 |
| 2 | Città Metropolitana di Firenze | MASE_I_0158483 del 5/10/2023 |
| 3 | Ente ARPA Toscana | MASE_I_0153891 del 28/09/2023 |
| 4 | Comune di Sesto Fiorentino | MASE_I_0158767 del 05/10/2023 |
| 5 | Regione Toscana - Giunta Regionale | MASE_I_0158863 del 5/10/2023. |
| 6 | Comune di Signa | MASE_I_0159133 del 05/10/2023 |
| 7 | Comune di Prato | MASE_0159100 del 5/10/2023 |
| 8 | Comune di Firenze | MASE_I_0159399 del 6/10/2023 |

| | | |
|----|---|-------------------------------|
| 9 | Consorzio di bonifica 3 Medio Valdarno | MASE_I_0160211 del 9/10/2023 |
| 10 | Comune di Campi Bisenzio | MASE_I_0159917 del 06/10/2023 |
| 11 | Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per gli Aeroporti, il Trasporto Aereo e i Servizi Satellitari | MASE_I0159977 del 6/10/2023 |
| 12 | Ministero della Cultura – Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio di Roma | MASE_I_0161829 del 11/10/2023 |

A seguito dell'attivazione della fase di verifica preliminare (scoping) della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale integrata dalla Valutazione Ambientale Strategica, ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D.Lgs. n. 152/2006, dell'Aeroporto di Firenze "Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035", valutata la proposta di Project Review e la documentazione trasmessa e sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS Sottocommissione VAS ha formulato le proprie raccomandazioni e condizioni ambientali, e riportato, in allegato al parere n.56/2023 quelle pervenute dai soggetti competenti in materia ambientale (SCA), in coerenza con quanto previsto dagli artt. 13 e 22 del D.Lgs. 152/2006.

Nella presente fase di SAI della procedura integrata VIA-VAS, tali osservazioni e condizioni ambientali, saranno recepite tramite le modalità indicate nel paragrafo successivo "Metodologia e modalità di recepimento delle indicazioni recate dal parere della CTVA" e riportate integralmente, unitamente alle controdeduzioni ad esse riferite, all'interno del par. 3.3 "Il recepimento delle osservazioni pervenute nel corso della fase preliminare di consultazione VIA-VAS" della parte dei SAI relativa al Contesto Strategico di formazione della Project Review del PSA, ai quali si rimanda per il dettaglio di tale tematica.

1.6 Metodologia e modalità di recepimento delle indicazioni recate dal parere della CTVA

Le osservazioni e condizioni ambientali pervenute all'interno del Parere n.56 del 29/12/2023 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS e relative alla fase di Scoping della Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'Aeroporto di Firenze, riguardano sia aspetti generali, ovvero relativi al progetto della nuova pista e delle ulteriori opere ad essa connessa nel loro complesso o chiarimenti ad aspetti generali, sia aspetti specifici, cioè riferiti a determinati aspetti ambientali e/o approfondimenti specialistici richiesti. In conseguenza a ciò, la modalità di risposta alle prescrizioni ed osservazioni stesse sarà differenziata, individuando un'articolazione di ottemperanza in modalità e momenti differenti, e la presente sezione, ha la finalità, dunque, di esplicitare come le

indicazioni (prescrizioni) del decreto siano state assunte a riferimento, e quindi recepite, nella progettazione dell'intervento, per quanto concerne gli aspetti prettamente progettuali, e nello studio ambientale integrato, per quel che riguarda le tematiche ambientali.

Al fine di rendere chiara la modalità di recepimento delle osservazioni, è stato dedicato l'apposito paragrafo par. 3.3 "Il recepimento delle osservazioni pervenute nel corso della fase preliminare di consultazione VIA-VAS" della parte di SAI relativa al Contesto Strategico di formazione della Project Review del PSA, nel quale si espongono tutte le osservazioni pervenute e come si intende recepire le stesse, sia nei contenuti che nella modalità, al fine di poter agevolare la lettura del documento e rendere più chiara l'attività connessa.

Il Progetto del Masterplan 2035 dell'aeroporto di Firenze, come noto ed ampiamente illustrato nel proseguo della presente documentazione, contempla un complesso di interventi che vanno oltre al progetto della nuova pista di volo e che quindi implica interventi ricompresi in un ambito spaziale ampio e articolato nel tempo. Da ciò scaturisce l'ampiezza dei temi trattati dalle osservazioni e la potenziale complessità di esse; per questo, si è ritenuto opportuno riepilogare, nel paragrafo richiamato, una sintesi tabellare e schematica di queste, per cercare di fornire una chiave di lettura ed una guida sui paragrafi del SAI e/o sugli studi specialistici all'interno dei quali trovano risposta le osservazioni pervenute.

Nel proporre lo screening delle prescrizioni attinenti agli interventi in esame, si evidenzia come la corretta identificazione delle prescrizioni di interesse per gli interventi in esame consenta di poter individuare efficacemente e in modo chiaro, le attività utili alla predisposizione della documentazione attinente o agli approfondimenti progettuali e ambientali necessari.

In linea generale, le prescrizioni pervenute possono essere raggruppate in tre diverse macro-categorie:

- Prescrizioni le cui indicazioni sono relative a determinati aspetti ambientali pertinenti per l'intervento in esame e che quindi troveranno diretto riscontro all'interno dello Studio Ambientale Integrato in oggetto, e suddivise a loro volta in Aspetti di VAS e Aspetti di VIA;
- Prescrizioni di carattere generale: sono le prescrizioni che non sono direttamente correlabili e gestibili nell'ambito dello studio ambientale in oggetto, ma che necessitano di una lettura alla scala dell'intera progettazione dell'aeroporto di Firenze A. Vespucci e per le quali si rimanderà, pertanto, agli elaborati progettuali di dettaglio/specialistici che saranno richiamati nella risposta all'osservazione;

- Prescrizioni le cui indicazioni sono relative all'intervento in esame, ma che sottendono impostazioni progettuali che sono state escluse per le proprie finalità del progetto dell'aeroporto A. Vespucci di Firenze.

A loro volta, le prescrizioni le quali troveranno diretto riscontro all'interno della documentazione dello Studio Ambientale Integrato in oggetto, sono state affrontate, a loro volta, a seconda della tipologia dell'osservazione, come nel seguito riepilogato:

- se l'osservazione richiede delle informazioni di dettaglio, si riportano le stesse all'interno della matrice delle prescrizioni riportata all'interno del par. 3.3 "Il recepimento delle osservazioni pervenute nel corso della fase preliminare di consultazione VIA-VAS" della parte di SAI relativa al Contesto Strategico di formazione della Project Review del PSA, con le modalità secondo le quali queste sono state sviluppate e i documenti/sezioni del SAI all'interno della quale trovarne riscontro;
- se l'osservazione richiede chiarimenti, senza richiedere lo sviluppo di ulteriori studi o approfondimenti, si riportano i chiarimenti stessi all'interno della matrice delle prescrizioni stessa;
- per le richieste progettuali e gli approfondimenti specialistici (siano essi di natura ambientale che progettuale) e che sono stati sviluppati, si riporta il rimando alla documentazione tecnica prodotta all'interno della matrice delle osservazioni;
- per le prescrizioni che chiedono delle azioni di controllo si sviluppano degli appositi settori di analisi (es. progetto di monitoraggio ambientale) e a questi si rimanda per gli approfondimenti necessari.

Per il dettaglio di quanto espletato si rimanda alla sezione dedicata già citata, di cui al paragrafo par.3.3 "Il recepimento delle osservazioni pervenute nel corso della fase preliminare di consultazione VIA-VAS" della parte di SAI relativa al Contesto Strategico di formazione della Project Review del PSA.

1.7 La normativa in materia di VAS

Il **procedimento unico integrato VIA-VAS** risulta disciplinato dall'art. 6, com. 3-ter del D. Lgs n. 152/2006 e s.m.i., in base al quale il procedimento di VIA riferito al Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) viene integrato con la VAS con riferimento agli aspetti di pianificazione dello stesso che, nel caso di interesse, afferiscono alle **previsioni di trasformazione e di localizzazione/realizzazione di opere negli ambiti**

territoriali esterni all'esistente sedime aeroportuale e, come tali, attualmente soggetti ad altra pianificazione e programmazione.

Nello specifico, l'Art. 6 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. **definisce l'oggetto della disciplina in materia di VAS**, stabilendo come la VAS sia riferita a Piani e Programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale. Ancor più nello specifico, riferendosi a quanto contenuto al Com.3 ter, **"per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale o del Piano di sviluppo aeroportuale, già sottoposti ad una VAS, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la VIA, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale o dal Piano di sviluppo aeroportuale. Qualora il Piano regolatore aeroportuale, il Piano di sviluppo aeroportuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento"**.

Proprio riguardo l'ultimo fattore messo in evidenza dallo stesso corpo normativo nazionale di riferimento, il presente documento effettua una chiara distinzione su ciò che nel PSA è da riferirsi alla sua esplicita componente "progettuale", dunque, analizzata secondo gli aspetti propri della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, e ciò che assume il ruolo di "contenuti di pianificazione del PSA", conseguentemente trattati nelle sezioni dedicate alla Valutazione Ambientale Strategica.

Seppur per molti aspetti i due procedimenti valutativi (VIA e VAS) risultano similari, è proprio durante l'esecuzione di una procedura "integrata" che emergono più esplicitamente le loro differenze muovendosi, di fatto, su piani e contenuti caratterizzati da dettagli non sovrapponibili.

Lo Studio Ambientale Integrato (SAI) dunque mantiene gli elementi caratterizzanti e maggiormente stringenti di **ciascuna delle due procedure**, i cui contenuti sono ottenuti confrontando l'Allegato VII e l'Allegato VI del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii, introducendo così nello Studio di Impatto Ambientale gli aspetti tipici ed esclusivi del Rapporto Ambientale ed in particolare, il **"Quadro Strategico"** specifico della VAS. È proprio in tale quadro che, secondo quanto previsto dall'ordinamento nazionale in materia di VAS, vengono messi in luce elementi quali:

- Definizione degli Indirizzi, Obiettivi ed Azioni di PSA;

- Le analisi di coerenza interna;
- Le analisi di coerenza esterna (orizzontale e verticale);
- La definizione di un esplicito Piano di Monitoraggio Ambientale di VAS.

Ed ancora, anche durante la valutazione dei possibili effetti del PSA nei confronti delle matrici ambientali, il duplice approccio seguito mostra come, per quanto riguarda l'aspetto della VAS, esso venga trattato attribuendo alla stessa una valenza di analisi di "area vasta" sia attraverso valutazioni di carattere *quantitativo* che *qualitativo* (quest'ultime riferibili esplicitamente alla valutazione degli obiettivi (sia infrastrutturali che di sostenibilità del PSA)).