



Firenze, data del protocollo

A: MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – procedure di valutazione VIA e VAS
va@pec.mite.gov.it

c.a. **Claudia Pieri**
pieri.claudia@mase.gov.it

e p.c. REGIONE TOSCANA
Direzione difesa del suolo Protezione Civile

Settore Genio Civile Valdarno Superiore
regionetoscana@postacert.toscana.it

Settore Genio Civile Valdarno Centrale
regionetoscana@postacert.toscana.it

Oggetto: [ID: 9900] Aeroporto di Firenze. Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035. Procedimento di VIA/VAS integrato, ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D.Lgs.152/2006 - Fase di VIA. Comunicazione procedibilità istanza, Responsabile del procedimento, e pubblicazione documentazione – **Invio contributo**

In merito all'oggetto e in riferimento alla nota del 23/05/2024 Vs. prot. nr. 95514 (internamente protocollata il 24/05/2024 Ns. prot. nr. 6310/2024) presa visione della documentazione allegata, siamo con la presente a comunicare quanto segue.

La procedura in esame riguarda *il Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dello scalo di Firenze* articolato in due principali comparti:

- **Airside:** comprendente la nuova pista di volo (principale azione del comparto), le vie di rullaggio e le aree di sosta e manovra degli aeromobili;
- **Landside:** interventi di adeguamento e ottimizzazione delle aree terminali dell'aeroporto in cui la realizzazione del nuovo Terminal passeggeri rappresenta la principale azione di miglioramento e trasformazione del comparto, completata ed integrata da interventi propedeutici.

Gli interventi di trasformazione previsti per il futuro scalo aeroportuale contemplano la realizzazione di nuove opere (con particolare riferimento alla nuova infrastruttura di volo) che necessitano di prodromiche azioni di inserimento territoriale, in particolare:

Rif. tit.: 16_8_673

IM/nt-In

CONSORZIO DI BONIFICA 3 MEDIO VALDARNO

Sede legale: Viale della Toscana, 21 - 50127 - Firenze - N. Verde 800 672 242 - Tel. 055 244366 - Fax. 055 0882898
E-mail: info@cbmv.it - PEC: info@pec.cbmv.it - Sito internet: www.cbmv.it - Codice Fiscale: 06432250485

U
CONSORZIO BONIFICA 3 MEDIO VALDARNO
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N.0007353/2024 del 18/06/2024
Firmatario: IACOPO MANETTI

- *Interventi di **riassetto idraulico** della porzione di Piana interferita dalla nuova pista di volo e interventi indirettamente connessi al reticolo idrografico, tra cui si elencano:*
 - **intervento sul Fosso Reale** con modifica del suo tracciato attuale nel tratto interferente con la nuova pista e adeguamento di parte dell'esistente, con la realizzazione di due casse d'espansione per la laminazione delle portate di piena (**Area di Laminazione A** e **Area di Laminazione B**);
 - **adeguamento del reticolo** dei canali di bonifica con la realizzazione del **nuovo canale di gronda** e del **nuovo fosso Lupaia-Giunchi**;
 - **trasformazione del Canale Colatore Sinistro** in **collettore fognario** asservito al Polo Scientifico e Tecnologico Universitario;
 - **realizzazione collettore di scarico** nel Fosso Reale della prevista cassa sul Canale di Cinta Orientale;
 - realizzazione di una **vasca di autocontenimento (Vasca C)** che raccoglie le acque ricadenti sul sedime aeroportuale, sull'area del Polo Universitario, sulla nuova viabilità e il sottopasso stradale, sull'Apron100 e sul completamento dell'Apron100 per una superficie totale corrispondente a circa 266 ha, con scarico controllato nel Canale dell'Aeroporto per una portata massima di 693 l/s pari a 2.61 l/s per ettaro di superficie interessata.
- *Interventi di tipo viabilistico (opere varie)*
 - nuova viabilità locale di collegamento tra Sesto Fiorentino e Osannoro (**Tratto A-B**) con realizzazione di **nuovo sottopasso viario**;
 - nuova viabilità di Servizio Aeroporto;
 - nuovo tratto di riconnessione a Via del Pantano;
 - nuova rotatoria nei pressi del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino (c.d. **nodo A**);
 - nuova rotatoria a sud della futura pista aeroportuale, connessa all'adeguamento dello svincolo autostradale di Sesto Fiorentino (c.d. **nodo B**);
 - due nuove rotatorie che consentiranno il collegamento tra la porzione settentrionale del sedime aeroportuale (Polo Logistico) e la Stazione di Castello, denominate **nodo E** (presso la stazione ferroviaria di Castello) e **nodo D** (esterno al sedime aeroportuale, posto in corrispondenza del futuro impianto fotovoltaico).
- *Interventi di realizzazione di nuovi tratti di collegamenti ciclabili*
 - **asse est ciclabile**, nuovo collegamento tra l'aeroporto (Polo dell'Aviazione Commerciale – Terminal passeggeri), il Polo Scientifico e l'abitato di Sesto Fiorentino;
 - **asse ovest ciclabile**, nuovo collegamento tra l'aeroporto (Polo dell'Aviazione Generale), il Polo Scientifico e l'abitato di Sesto Fiorentino.
- *Interventi di completamento e ricucitura della viabilità esistente;*
- *Interventi, azioni, misure ed opere di mitigazione e compensazione paesaggistica e ambientale:*
 - **duna di protezione** del Polo Scientifico;
 - intervento di compensazione "**Mollaia**";
 - intervento di compensazione "**Santa Croce**";
 - interventi di compensazione "**Prataccio**";
 - intervento di compensazione "**Il Piano di Manetti**" di Signa.
- *Interventi di rimodellamento morfologico delle aree intercluse.*

Gli interventi di cui sopra interessano i comuni di Firenze (FI), Sesto Fiorentino (FI) e Signa (FI) i quali ricadono nel comprensorio del **Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno**, all'interno dei quali il Consorzio, in

ottemperanza alle funzioni elencate nell'art. 23 comma 1 lett. c della Legge Regionale 79/2012, effettua lavori di manutenzione ordinaria e gestione del reticolo individuato con la D.C.R.T.n.9 del 10/02/2015 e successivamente aggiornato con D.C.R.T.n.25 del 23/04/2024, delle opere di bonifica e delle opere idrauliche di terza, quarta e quinta categoria.

I corsi d'acqua interessati (direttamente o indirettamente) dal progetto e appartenenti al reticolo idrografico in gestione, pertanto soggetti ad interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, sono:

- *idretlt79*: MV32713, MV32731 e MV32738 denominati **Collettore Acque Basse**;
- *idretlt79*: MV32787 e MV32911 denominati **Collettore Principale delle Acque Basse**;
- *idretlt79*: MV32687, MV32764, MV32793 e MV32794 denominati **Collettore Sinistro di Acque Basse**;
- *idretlt79*: MV33670 denominato **Fiume Bisenzio**;
- *idretlt79*: MV33691 denominato **Fosso Di Piano (2)**;
- *idretlt79*: MV32818 denominato **Fosso Osmannoro**;
- *idretlt79*: MV32749 denominato **Fosso Reale (2)**;
- *idretlt79*: MV31927 e MV31979 denominati **Gora dell'Acqua Lunga**;
- *idretlt79*: MV32424, MV32596, MV32621, MV32684 e MV49944 denominati **Gora Gaine**;
- *idretlt79*: MV32277, MV32379, MV32389, MV32443, MV32525, MV32640, MV32643 e MV32712 denominati **Gora Rigognolo**;
- *idretlt79*: MV33297, MV33310, MV33314, MV33330 e MV33435 comunemente denominati **Allacciante Piano-Monaca**;
- *idretlt79*: MV31980 comunemente denominato **Canale Calice Nord**;
- *idretlt79*: MV32357 e MV32423 comunemente denominati **Canale di Gronda**;
- *idretlt79*: MV32663, MV32672, MV32691, MV32698, MV32701, MV32702, MV32709, MV32720, MV32744 e MV32757 comunemente denominati **Canale Dogaia**;
- *idretlt79*: MV32377 comunemente denominato **Canale Lumino Nord**;
- *idretlt79*: MV32907 comunemente denominato **Fosso dei Giunchi**;
- *idretlt79*: MV33303, MV33434, MV33487, MV33510, MV33553 e MV33566 comunemente denominati **Fosso della Monaca**;
- *idretlt79*: MV32908, MV33089, MV33089, MV33102 e MV33102 comunemente denominati **Fosso dell'aeroporto**;
- *idretlt79*: MV33291, MV33356 e MV33361 comunemente denominati **Fosso di Piano**;
- *idretlt79*: MV32595 comunemente denominato **Gora Gaine**;
- *idretlt79*: MV31866;
- *idretlt79*: MV49945;

Tutto ciò premesso, per quanto di Ns. competenza, ovvero per quanto riguarda la sfera della manutenzione dei corsi d'acqua in gestione, siamo con la presente a comunicare le seguenti osservazioni.

- Nell'elaborato "0728_FLR-MPL-PSA-OIE3-011-IL-DG_Coll_Scar_Cassa_Orient" il primo tratto del nuovo collettore di scarico della prevista cassa sul Canale di Cinta Orientale, sembra essere a cielo aperto (si veda *Figura 1*). Considerando che dalla sezione 6 – 250.00 il collettore può trovarsi a dover lavorare in pressione (in funzione dei battenti di cassa e del Fosso Reale), si richiede che anche il primo tratto sia tombato o in alternativa che siano realizzate opere che garantiscano la totale chiusura idraulica (argini e/o muri) in funzione delle quote attese in cassa e nel Fosso Reale.

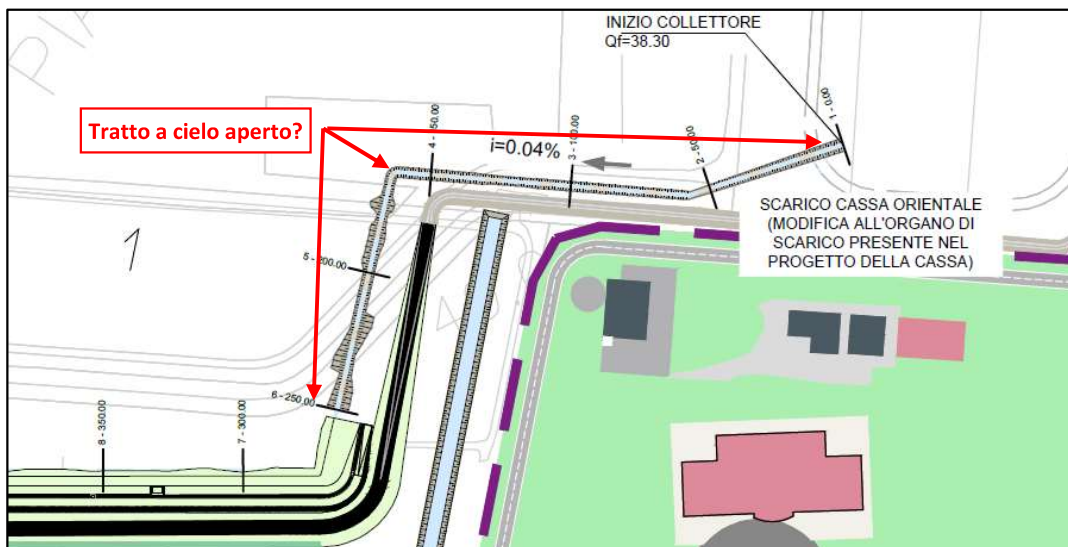


Figura 1: Estratto da elaborato "0728_FLR-MPL-PSA-OIE3-011-IL-DG_Coll_Scar_Cassa_Orient"

- Nell'ambito del progetto "Autostrada A11 Firenze – Pisa Nord. Ampliamento alla terza corsia, tratta Firenze-Pistoia Lotto1. Comune di Campi Bisenzio, lotto 1", la società richiedente Autostrade per l'Italia S.P.A. eseguirà una modifica al tracciato del Canale dell'Aeroporto, si richiede pertanto di valutare la possibilità di **spostare la recinzione** del sedime aeroportuale di progetto a **10 metri** (o ad almeno a 6 metri) dal nuovo ciglio di sponda del Canale dell'Aeroporto, salvo diverse indicazioni del Genio Civile di competenza, per poter garantire l'accessibilità e manutenibilità del canale stesso
- Lo scrivente Consorzio, nella precedente fase di Scoping, con nota del 05/10/2023 Ns. prot. n. 12458/2023 (Rif. Parere N.9 MASE_I_0160211 del 9/10/202) chiedeva "...di valutare, in questa fase preliminare, l'opportunità di rendere il tracciato della nuova inalveazione del Fosso Reale più sicuro, mediante la realizzazione di un nuovo attraversamento autostradale adeguato al deflusso delle portate attese, che permetta anche la dismissione dell'attuale attraversamento e delle opere annesse, con particolare riferimento alla vetusta struttura di contenimento in c.a., posta in corrispondenza di Via del Cantone, che funge da rilevato arginale...".

Da quanto riportato nell'elaborato "1163_Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali di Scoping", in cui si legge "Si confermano le originarie previsioni progettuali, già oggetto di precedenti analisi istruttorie e verifiche idrauliche da parte delle autorità idrauliche competenti. Si assicura che le verifiche aeronautiche condotte a supporto del progetto della nuova pista di volo hanno tenuto in considerazione la presenza di ingombri mobili nelle sommità arginali" e nell'elaborato "0736_FLR-MPL-PSA-OIE7-003-IL-DG_Tomb_viab_Case_Pass" si evince che tale proposta non è stata presa in considerazione. Prendendo quindi atto con disappunto della posizione del proponente si richiede che sia garantita la **chiusura idraulica** della "Derivazione del Fosso Reale per le portate di magra", **sia a monte che valle dell'autostrada A11 "Firenze mare", mediante la realizzazione di argini o muri con quota pari alla quota massima del rilevato arginale del Fosso Reale**. La richiesta origina dalla valutazione che l'ipotesi progettuale di eseguire la disconnessione del canale di magra a monte ed a valle del Fosso Reale mediante l'esclusivo ricorso a paratoie mobili non dia adeguata sicurezza ad una zona densa di insediamenti produttivi, per cui si ritiene indispensabile che il nuovo canale di magra sia realizzato in modo da garantire la chiusura idraulica in ogni condizione di esercizio e quindi anche nello scenario di chiusura incompleta o parziale delle paratoie (in questa nuova configurazione le paratoie

di progetto potrebbero essere ridotte e diventare delle paratoie di manutenzione e gestione del nuovo canale di magra).

- Si richiede che le quote dei rilevati arginali delle due casse d'espansione previste per la laminazione delle portate di piena del Fosso Reale, denominate **Area di Laminazione A** e **Area di Laminazione B** siano almeno pari alla quota del rilevato arginale del Fosso Reale.
- Si richiede che siano previste rampe di raccordo a monte e valle degli attraversamenti stradali al fine di garantire la continuità di percorrenza lungo i corsi d'acqua.
- In merito cassa di laminazione in derivazione denominata "*Il Piano di Manetti*", chiediamo di valutare la progettazione di organi di presa a soglia fissa invece che i previsti di organi manovrabili.
- Per quanto riguarda la manutenzione delle opere e la gestione del reticolo, lo scrivente Consorzio prenderà in carico solo quelle che la Regione Toscana ed in particolare il *Genio Civile di competenza (Direzione Difesa del suolo e Protezione Civile)* classificherà come di bonifica o idrauliche di terza, quarta e quinta categoria.
Si precisa che la cassa di laminazione denominata "*Il Piano di Manetti*", che prevede la derivazione delle acque dal Fiume Bisenzio, è localizzata in corrispondenza di un tratto classificato ai sensi del R.D. 523 del 1904, di **II categoria idraulica. Pertanto quanto riportato nell'elaborato "0966_FLR-MPL-PSA-CAP4-049-IL-PM_Manetti_OI_Pian_Man"** dove lo scrivente Consorzio viene indicato come ente manutentore, non è ad oggi da considerarsi corretto.
- Per quanto riguarda il **Nuovo fosso Lupaia-Giunchi che assolve, di fatto, a funzioni di fosso di guardia nord della nuova pista**, lo scrivente Consorzio ritiene che lo stesso non abbia le caratteristiche per essere inserito nel reticolo idraulico in gestione e pertanto la manutenzione dovrà essere a carico del privato, il tutto salvo diverse indicazioni del Genio Civile di competenza.

Inoltre, elenchiamo le seguenti **prescrizioni di ordine generale**, salvo eventuali diverse indicazioni da parte del Genio Civile di competenza:

- Le viabilità di servizio, le sommità e le banche delle strutture arginali dovranno avere una larghezza di almeno 4 metri, al fine di consentire il passaggio dei mezzi d'opera atti alla manutenzione, garantendone l'accesso e la continuità di percorrenza;
- Le recinzioni ed altri ostacoli fissi posti in parallelo ai canali, argini e altre opere idrauliche di progetto devono salvaguardare una distanza non inferiore a 6 metri quale spazio di manovra per le macchine operatrici;
- le rampe di accesso alle opere (sia ai rilevati arginali che alle aree interne) e le rampe di raccordo dovranno essere progettate in modo tale da avere un'opportuna pendenza, non superiore pertanto al 15% e una larghezza di almeno 4 metri, al fine di permettere il passaggio dei mezzi d'opera consortili e l'eventuale transito di mezzi pesanti;
- tutte le opere in progetto (tubature, coperture, botole ecc) che interferiscono con la manutenzione ordinaria (più volte all'anno) e straordinaria dovranno essere realizzate in modo tale da permettere il transito dei mezzi, anche pesanti e cingolati;

- il posizionamento di eventuali manufatti e/o opere di arredo e completamento (recinzioni, guard rail, parapetti, segnaletica, corpi illuminanti, paletti, catene, ecc) dovranno trovare opportuna collocazione in modo da non ostacolare la manutenzione ordinaria delle opere idrauliche e del reticolo;
- Larga parte delle canalizzazioni interferite hanno le marezzane di servizio e/o i corpi arginali catastalmente intestati al *Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno*.

Ai fini degli inevitabili passaggi di proprietà connessi con il riassetto della rete idraulica interferita si fa presente che dette superfici devono essere trattate, per loro natura e funzioni, alla stregua delle opere idrauliche demaniali.

La loro dismissione è quindi successiva alla dichiarazione di “*relitto d’alveo*” che consegue alla realizzazione delle nuove inalveazioni di progetto sulla base delle autorizzazioni all’uopo rilasciate dall’Autorità Idraulica (Genio Civile regionale).

In alternativa il diritto di utilizzo della superficie (ad esempio opere in sovrappasso) è disciplinato dal regime concessorio.

Si prende positivamente atto di quanto descritto negli elaborati progettuali circa la prevista area di autocontenimento (**Vasca C**) che recepisce il parametro di scarico di 2,6 l/s/ha di superficie interessata dagli interventi aeroportuali nella rete consortile di bonifica, come richiesto dallo scrivente Consorzio nelle precedenti comunicazioni.

Lo scrivente Consorzio si auspica che tutte le opere per il riassetto idraulico siano considerate prodromiche nei confronti di tutti gli interventi previsti nel *Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dello scalo di Firenze*.

Vista la complessità ed estensione degli interventi idraulici previsti dal progetto in oggetto si auspica che l’attuazione delle opere da parte del proponente sia preceduta da una Convenzione che coinvolga sia lo scrivente Consorzio che la Regione Toscana tesa a disciplinare tutti i rapporti tecnico-amministrativi connessi con l’attuazione dei lavori fino alla consegna delle opere agli interessati.

Si ricorda infine che tutte le opere e manufatti interferenti con le canalizzazioni di bonifica devono essere oggetto di concessione ai sensi dell’art. 23 comma 1 lettera f) della LRT 79/2012 rilasciata dallo scrivente consorzio con le modalità di cui all’art. 31-bis della medesima legge.

Per eventuali chiarimenti sarà possibile contattare telefonicamente o via e_mail:

Neri Tarchiani 0550882855 n.tarchiani@cbmv.it

Laura Nesterini 0550882824 l.nesterini@cbmv.it



Firmato digitalmente da:

MANETTI IACOPO

Firmato il 18/06/2024 14:06

Seriale Certificato: 2351255

Valido dal 07/04/2023 al 07/04/2026

InfoCamere Qualified Electronic Signature CA

Il Direttore Generale

Ing. Iacopo Manetti