

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali

Divisione 5 – Procedure di Valutazione VIA e VAS

c.a. Dirigente Orsola Renata Maria Reillo

e c.a. arch. Claudia Pieri

PEC: va@pec.mite.gov.it

Firenze, 21 giugno 2024

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 contributi tecnici e richiesta integrazioni.**

Con nota del 23.05.2024, acquisita in pari data dal protocollo generale comunale con il n.177247, codesta Direzione del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) ha comunicato per l'intervento in oggetto l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, integrato dalla Valutazione Ambientale Strategica, ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D.Lgs.152/2006.

Nella nota si evidenzia che, secondo quanto disposto dall'art. 6, comma 1-a, del D.L. 68/2022 convertito con modificazioni dalla L. 108/2022, il procedimento si svolge *“nei tempi previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis, del decreto legislativo n.152 del 2006”*. Viene pertanto precisato che, ai sensi dell'art. 24, comma 3, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., dalla data di avvio decorre il termine di 30 giorni entro il quale chiunque abbia interesse può presentare osservazioni concernenti la valutazione di impatto ambientale, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi. Ai sensi dell'art. 24, comma 3, entro il medesimo termine sono acquisiti per via telematica i pareri delle Amministrazioni e degli Enti pubblici in indirizzo.

Per le finalità suddette la scrivente Direzione ha raccolto anche i pareri di altre Direzioni comunali coinvolte nel procedimento. Sono pertanto pervenuti e Vi vengono trasmessi i seguenti contributi e pareri tecnici in allegato alla presente:

- Direzione Ambiente: Servizio Sostenibilità, Valutazione Ambientale, Geologia e Bonifiche;
- Direzione Ambiente: E.Q. Igiene pubblica, Ambientale e Vivibilità Urbana;
- Direzione Sistema Tramviario Metropolitano;
- Direzione Urbanistica;
- Direzione Infrastrutture di Viabilità e Mobilità.

Direzione Ambiente
Il Direttore
Ing. Ilaria Nasti



ILARIA
NASTI
Comune di
Firenze
22.06.2024
07:34:59
GMT+00:00

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.lgs. 82/2005.



Firenze, 22/06/2024

Al Direttore della Direzione Ambiente
Ing. Ilaria Nasti

Oggetto: 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 [ID 9900] - **Invio contributo**

La presente in riscontro alla comunicazione prot. 177247 del 23/05/2024 trasmessa dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica in merito al Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale di Firenze al 2035 e del relativo procedimento di VIA/VAS integrato, ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D.Lgs. 152/2006 [ID: 9900].

Con riferimento alla documentazione reperibile al link <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/9937/14638?pagina=1> e facendo riferimento a quanto evidenziato nella fase di scoping, si evidenziano i seguenti aspetti.

1. Compatibilità dell'intervento con il sistema della mobilità urbana

Si prende atto dello Studio di traffico sviluppato nell'elaborato

0432_FLR-MPL-PSA-GEN1-009-GE-RT_Studio_Trasp

ed in particolare delle conclusioni, nelle quali si specifica che:

“la presenza di un incremento sostanziale della domanda veicolare diretta allo scalo aeroportuale, pur comportando variazioni percentuali dei flussi di entità non trascurabile, non comporta la formazione di fenomeni di congestione sui tratti stradali della rete autostradale e ordinaria direttamente collegati con l'area aeroportuale ed è quindi assorbibile da parte della rete stessa.”

Scendendo in maggior dettaglio, la *Figura 6.7 - Variazioni percentuali scenario di riferimento 2035 – scenario di progetto 2035* dello Studio Trasportistico mostra un generalizzato incremento di traffico sulla rete viaria dell'area prossima all'Aeroporto; tuttavia, tale immagine mostra solo su quali assi viari tale incremento farà registrare valori maggiori del 5%. Sarebbe opportuno mostrare in maggior dettaglio gli incrementi di traffico che si registreranno nello scenario di progetto, evidenziandone il valore incrementale sui singoli assi stradali e riportando il LOS di tali viabilità, anche per evidenziare eventuali necessità di intervento puntuale, in termini per esempio di miglioramento delle intersezioni sulla viabilità esistente o di aggiustamenti della regolazione semaforica. Si richiede quindi di integrare, nelle fasi progettuali successive, la reportistica dello studio di traffico con un maggior grado di dettaglio dei risultati ottenuti.

Per quanto attiene le verifiche di funzionalità della viabilità aeroportuale, si prende atto delle valutazioni effettuate nell'elaborato

0429_FLR-MPL-PSA-GEN1-006-NA-RT_Rel_Tec_Acc_Viab

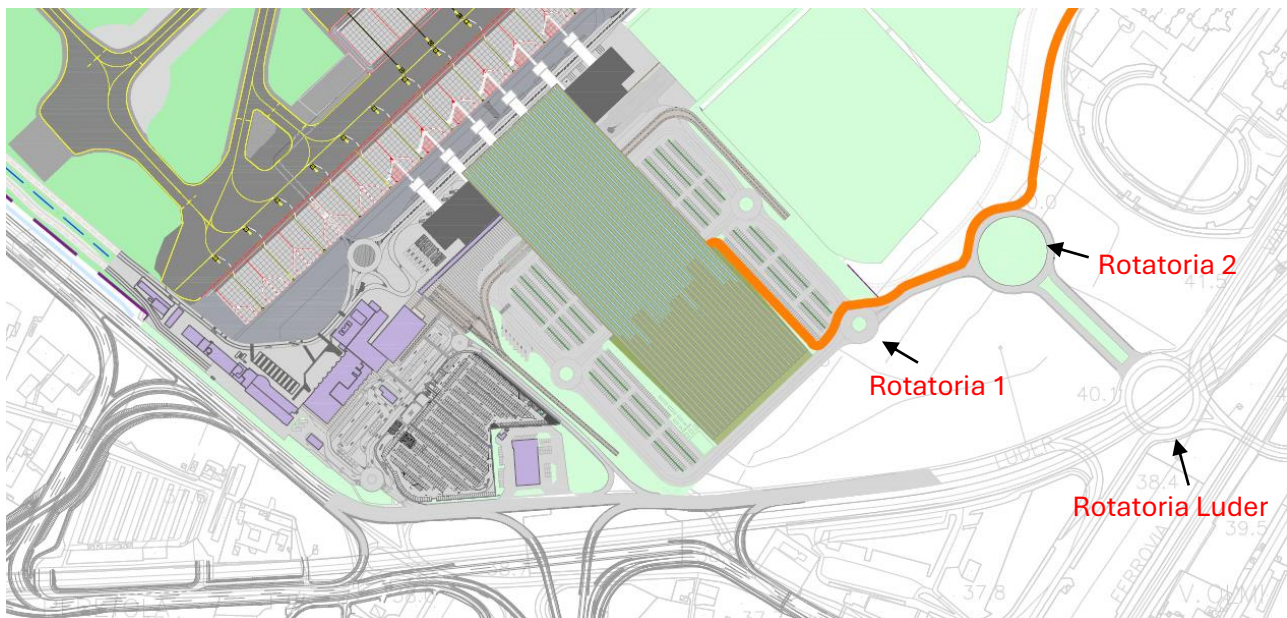


mediante l'analisi statica di tre nodi, la rotatoria di accesso all'area aeroportuale e le due interferenze semaforizzate tram-veicolo e delle conclusioni ivi riportate, secondo cui:

“gli accodamenti in corrispondenza dell'interferenza tram-veicolo sono contenuti e si verificano solo in corrispondenza del passaggio del tram; anche il Livello di Servizio della rotatoria è ottimo sia per lo scenario BASE sia per il SENSITIVITY, che riproduce un aumento di traffico pari al 20% di quanto considerato nello scenario base.”

Secondo tale elaborato risultano altresì positive le valutazioni relative al livello di funzionalità delle aree riservate e delle corsie di drop off e pick up.

Si evidenzia una potenziale criticità determinata dal fatto che l'unico accesso alla nuova viabilità aeroportuale risulta dalla rotatoria di cui alla suddetta analisi, posta nell'angolo est dell'area di parcheggio a lungo termine (Rotatoria 1 nella Figura seguente estratta dall'elaborato 0759).



Alla Rotatoria 1 si accede mediante un tronco di collegamento con una seconda rotatoria (Rotatoria 2 nella Figura) che a sua volta si connette con la rotatoria esistente fra Viale Luder e Viale XI Agosto (Rotatoria Luder), che rappresenta il principale snodo viario della zona.

Dagli elaborati non risulta del tutto chiaro se la Rotatoria 2 ed i tronchi di collegamento fra le Rotatorie 1 e 2 e fra la Rotatoria 2 e la Rotatoria Luder facciano parte o meno degli interventi inseriti nel Piano di Sviluppo aeroportuale, in quanto pur essendo riportati negli elaborati planimetrici (come l'estratto di cui sopra) non sono sviluppati negli elaborati progettuali di maggior dettaglio.

In effetti la Rotatoria 2 ed il tratto di collegamento con la Rotatoria Luder fanno parte del sistema della viabilità di progetto del PUE di Castello, pertanto si suppone che vengano realizzati in tale ambito, mentre il tratto di collegamento Rotatoria 1 – Rotatoria 2 non risulta previsto in tale pianificazione.

Si ritiene quindi necessario che il Piano di Sviluppo Aeroportuale prenda comunque in carico negli sviluppi progettuali successivi la realizzazione del tratto di collegamento fra le Rotatoria 1 e Rotatoria 2.



Inoltre, considerata l'indispensabilità del collegamento viario della nuova viabilità aeroportuale con Viale Luder–Viale XI Agosto, si ritiene necessario che, negli sviluppi progettuali successivi, venga inserita anche la realizzazione della Rotatoria 2 e del tratto di collegamento con la Rotatoria Luder fra gli interventi del Piano di Sviluppo Aeroportuale, a meno che tali opere non risultino già realizzate o in via di realizzazione nell'ambito del PUE di Castello. Questo allo scopo di rendere l'intervento dell'Aeroporto, sotto il profilo della viabilità, indipendente dagli sviluppi realizzativi del PUE di Castello.

2. Piste ciclabili

Visti gli interventi sul sistema della mobilità ciclistica riportati negli elaborati

0485_FLR-MPL-PSA-VBT2-017-OC-PL_Ret_Cic_Plan_Gen

0486_FLR-MPL-PSA-VBT2-018-OC-PL_Ret_Cic_Sist_Mob

0759_FLR-MPL-PSA-VBT2-017-OC-PL_Ret_Cic_Plan_Gen

0760_FLR-MPL-PSA-VBT2-018-OC-PL_Ret_Cic_Sist_Mob

si evidenzia come la nuova pista aeroportuale determini l'interruzione della direttrice ciclabile esistente tra via Pratese e Sesto Fiorentino lungo via Ponte Giogoli – via dei Giunchi, che rappresenta l'unico collegamento tra i due Comuni in quel quadrante di territorio.

L'ipotesi di tracciato alternativo proposto, che prevede l'aggiramento della nuova pista, aumenta la lunghezza del collegamento di oltre 3 km, rendendolo poco funzionale nell'ambito della rete della mobilità ciclistica. Si richiede perciò nelle fasi progettuali successive di studiare una ipotesi di collegamento tra via Pratese e Sesto Fiorentino che modifichi in modo meno impattante la situazione attuale. In particolare, si chiede di valutare l'inserimento della pista ciclabile lungo la nuova tratta viaria A-B, adottando per il sottopassaggio dell'area aeroportuale una soluzione con la pista ciclabile rialzata rispetto al piano viario, come quella rappresentata a titolo di esempio nella immagine seguente.





In merito agli altri percorsi ciclabili di progetto, si evidenzia che l'unico collegamento ciclabile che il Master Plan prevede di realizzare nel Comune di Firenze è il collegamento del nuovo terminal con la pista ciclabile prevista sull'asse centrale del PUE di Castello, il cui tracciato non è ancora definitivo. Risulta quindi necessario che nelle fasi successive della progettazione e realizzazione del Master Plan si tengano in considerazione gli eventuali sviluppi nella progettazione di tale pista al fine di coordinare i due interventi.

3. Mobilità pedonale

In fase di *scoping* era stato richiesto di studiare un adeguato sistema di accessibilità pedonale all'infrastruttura aeroportuale tenendo in particolare in considerazione la necessità di un collegamento fra le aree urbane di Via Palagio degli Spini – Via del Motrone e l'Aeroporto, anche in funzione della accessibilità della fermata tranviaria e del collegamento dei diversi parcheggi presenti nella zona.

In merito a tale richiesta, nell'elaborato

FLR_PR_MPL_2035_Riscontro_alle_raccomandazioni_e_condizioni_ambientali_di_Scoping

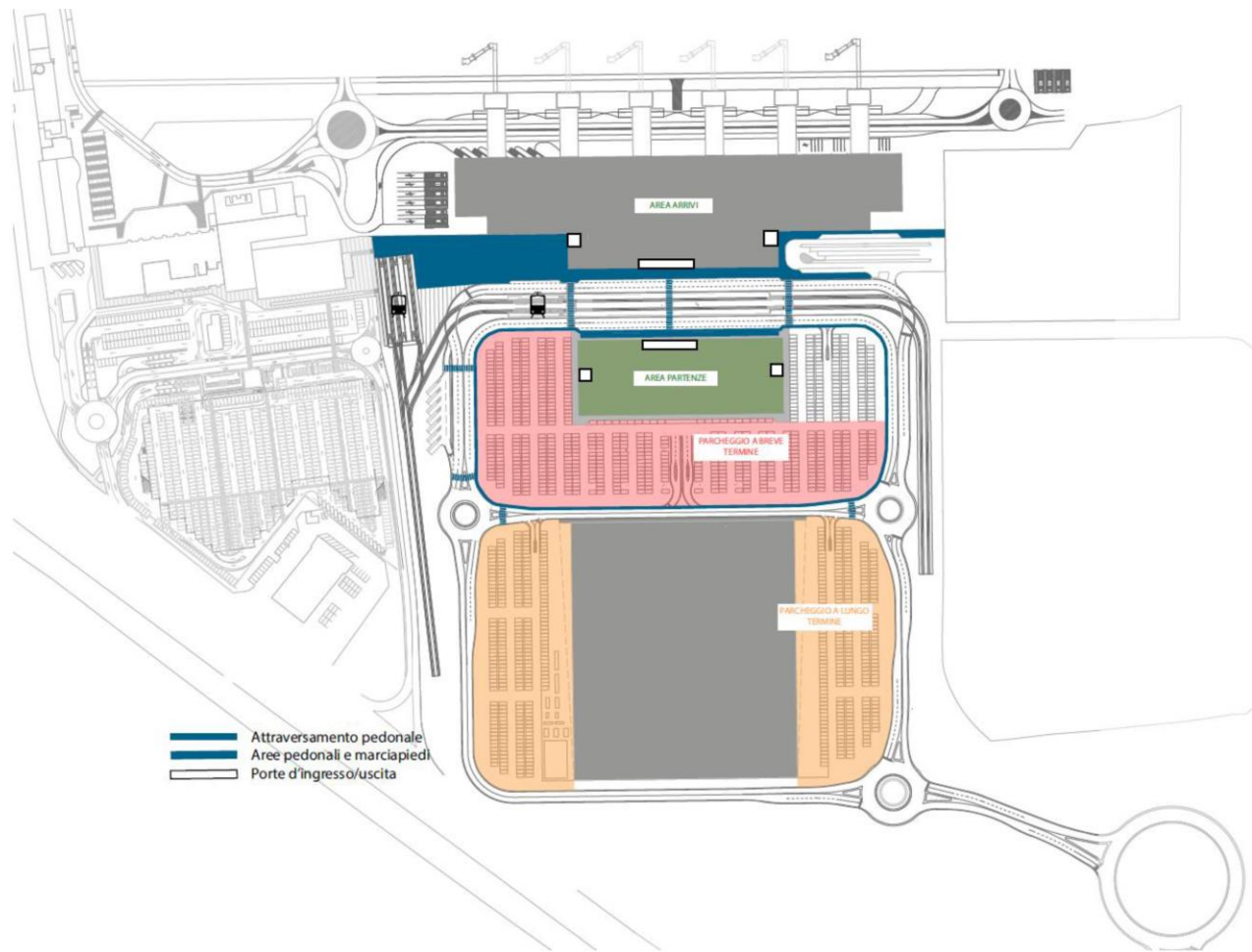
si riporta che: *“il sistema di accesso al nuovo terminal è risultato oggetto di modifica, come da elaborato n.1060. L'area di Palagio degli Spini non risulterà più funzionale all'attività aeroportuale e, pertanto, non si ravvedono necessità di previsione di collegamenti con l'aeroporto a carico di ENAC.”*

Si prende atto di quanto affermato, tuttavia si precisa che, qualora in futuro l'area di Palagio degli Spini dovesse essere utilizzata per finalità connesse all'attività aeroportuale, dovrà essere realizzato a cura del proponente un collegamento pedonale protetto che consenta di raggiungere i percorsi pedonali interni all'Aeroporto.

In linea più generale, dagli elaborati relativi al sistema di accesso al nuovo terminal,

0429_FLR-MPL-PSA-GEN1-006-NA-RT_Rel_Tec_Acc_Viab
1060_FLR-MPL-PSA-TRM4-021-AR-SD_Plan_Viabilita

si evince che l'Aeroporto non è dotato di un sistema di accessibilità pedonale dall'esterno, risultando collegati con percorsi pedonali al terminal solo i nuovi parcheggi a breve e lungo termine (v. figura seguente tratta da elaborato 429).



Si ritiene invece che l'accessibilità pedonale dall'esterno costituisca un elemento non trascurabile per un Aeroporto come quello fiorentino che risulta estremamente prossimo al tessuto urbano, per consentire il collegamento con le reti di mobilità pubblica, con i diversi poli attrattori presenti in zona, con le aree di sosta già esistenti ed in progetto.

Pertanto, si richiede che nelle fasi progettuali successive l'analisi delle percorrenze pedonali sopra riportata venga integrata con l'individuazione di una rete di collegamento con la viabilità esterna e dei percorsi pedonali lungo la viabilità esterna, sia esistenti che non esistenti ma necessari a collegare pedonalmente l'Aeroporto alla rete pedonale cittadina, in modo da individuare puntualmente gli interventi necessari sulla viabilità esterna.

4. Trasporti di cantiere

In fase di *scoping* era stato richiesto di fornire indicazioni preliminari relative al piano dei trasporti di cantiere e alla individuazione delle viabilità interessate e dei relativi carichi.

Dall'esame del Piano Ambientale della Cantierizzazione (rif. elaborato n.0406) ed in particolare dai par. relativi alle viabilità di cantiere (par. 4.2 e 4.3) non si evince l'entità dei trasporti di cantiere e non sono indicati in dettaglio i percorsi e le viabilità del Comune di Firenze che saranno interessate. Pertanto l'Amministrazione Comunale si riserva, nelle fasi di successivo sviluppo progettuale e nel rilascio delle relative autorizzazioni di indicare i tratti di strada pubblica che dovranno essere eventualmente soggetti, con oneri a carico del proponente, ad interventi di rafforzamento preventivo



o di ripristino delle pavimentazioni stradali in conseguenza della realizzazione degli interventi del Piano di Sviluppo.

Si rimane a disposizione per le fasi di studio successive e per i relativi sviluppi progettuali.

Il Direttore
Infrastrutture di Viabilità e Mobilità
Ing. Vincenzo Tartaglia



VINCENZO
TARTAGLIA
Comune di Firenze
22.06.2024 15:29:54
GMT+01:00

DIREZIONE
URBANISTICA

Servizio Pianificazione Urbanistica
EQ elaborazione e attuazione strumenti della
pianificazione/progetti speciali

Firenze, 18 giugno 2024
Classificazione 06.01

Comune di Firenze
Direzione Ambiente
Direttrice Ilaria Nasti

Oggetto: 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 DLgs 152/2006 - Fase di VIA | **contributo tecnico**

Preso visione della documentazione fornita, pervenuta con nota del 23.05.2014 e acquisita al protocollo generale dell'Ente con prot. 177247/2024, avente per oggetto la revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale (c.d. Masterplan) al 2035 dell'Aeroporto di Firenze - fase di VIA, il Servizio Pianificazione Urbanistica, Direzione Urbanistica del Comune di Firenze, fa presente quanto segue.

Piano Strutturale (vigente)

Dall'analisi della **mappa 1 | vincoli** del Piano Strutturale l'area interessata dal Masterplan 2035 risulta essere interessata dai seguenti vincoli:

- vincolo paesaggistico (beni paesaggistici DM 20.05.1967 - Dichiarazione di notevole interesse pubblico della fascia di terreno di 300 mt di larghezza da ogni lato dell'autostrada Firenze-mare) (art. 10.17 NTA PS);
- "zona di protezione speciale (ZPS)", "sito di importanza comunitaria (SIC)", "sito di interesse regionale (SIR)" (art. 10.20 NTA PS);
- metanodotti (art. 10.5 NTA PS);
- vincolo aeroportuale e zone di tutela (Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti e il vincolo aeroportuale) (art. 10.2 NTA PS).

Dall'analisi della **mappa 2 | invarianti** del Piano Strutturale l'area interessata dal Masterplan 2035 ricade all'interno delle seguenti invarianti:

- invariante dei fiumi e delle valli (art.11.3 NTA PS);
- invarianti PTCP 2013 art.3 - aree sensibili di fondovalle;
- PTCP - art.10 - ambiti di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve e aree naturali protette di interesse locale.

Dall'analisi della **mappa 3 | tutele** del Piano Strutturale l'area interessata dal Masterplan 2035 risulta essere sottoposta alle seguenti tutele:

- testimonianze archeologiche (art. 12.2 NTA PS);
- centro storico UNESCO - buffer zone (art. 12.3 NTA PS);
- assi visuali corrispondenti a un punto di belvedere (art. 12.5 NTA PS).

Regolamento Urbanistico (vigente)

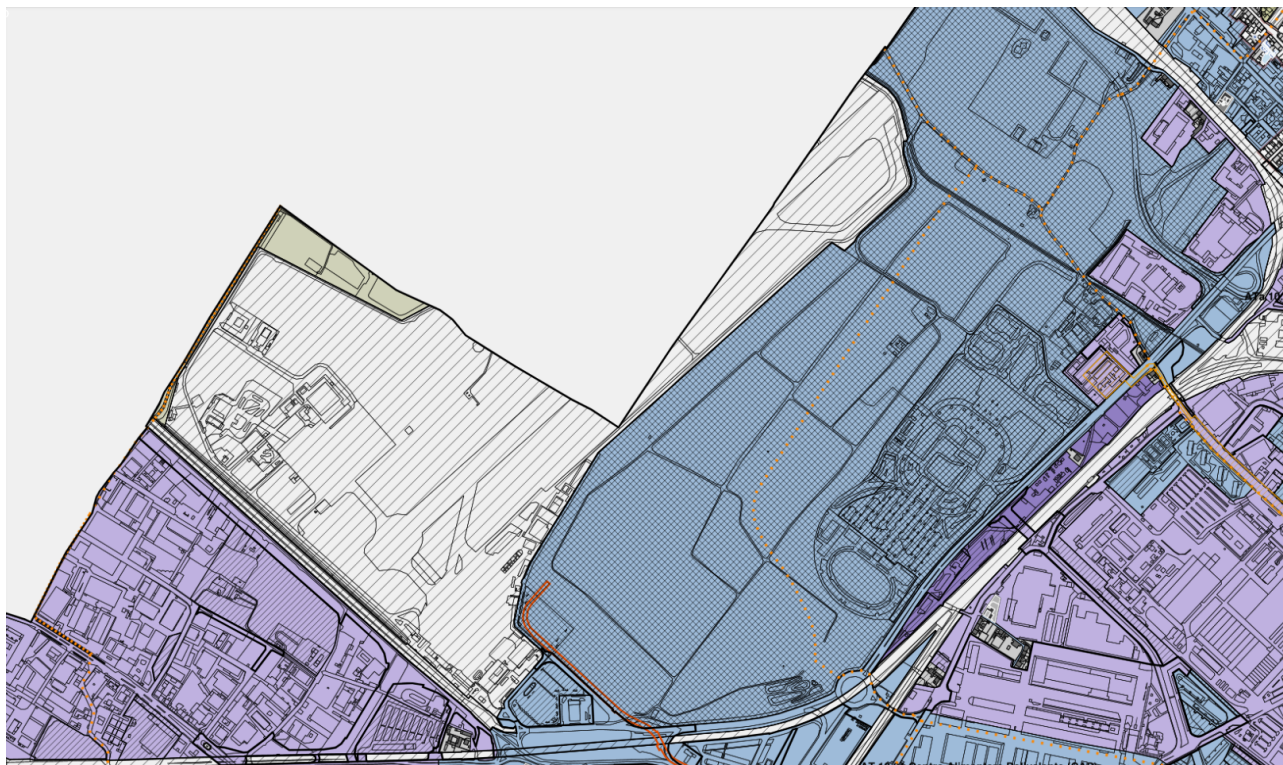
Dalla verifica con la mappa "Disciplina del suolo e degli insediamenti", e relative NTA, risulta che l'area individuata dal Masterplan 2035 ricade all'interno dei seguenti ambiti/sub-sistemi:

- sub-sistema della pianura coltivata (art. 61 NTA RU);
- ambito dell'insediamento recente (zona B) (art. 68 NTA RU).

Il Masterplan 2035 inoltre interessa:

documento sottoscritto digitalmente ai sensi della normativa vigente

- un'area indenticata "piani attuativi in itinere" (art. 5 NTA RU) disciplinata dal Piano Urbanistico Esecutivo (PUE) di Castello;
- l'aeroporto (art. 44 NTA RU);
- la rete tramviaria (art. 46 NTA RU);
- piste ciclabili esistenti e di progetto (art.49 NTA RU);
- un'area "spazi e servizi pubblici - aree per parcheggio" (art. 28 NTA RU);
- l'area di trasformazione ATs 09/10.21 Svincolo Peretola.



Regolamento Urbanistico | estratto mappa "Disciplina del suolo e degli insediamenti"

Con deliberazione DC/2023/00006 del 13.03.2023 il Consiglio Comunale ha adottato il nuovo Piano Strutturale (PS) e il Piano Operativo (PO) e ratificato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 42 della LR 65/2014, l'Intesa preliminare preordinata all'Accordo di pianificazione Parco Agricolo della Piana.

Con deliberazione DC/2024/00020 del 27.03.2024 gli stessi strumenti sono stati approvati dal Consiglio Comunale ma non risultano ancora essere efficaci:

- l'efficacia interverrà 30 giorni dopo la pubblicazione dell'avviso di approvazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana;
- tale pubblicazione avverrà solo a seguito della conclusione del procedimento di conformazione al PIT-PPR (Piano di indirizzo territoriale con valenza di piano paesaggistico).

Ai sensi delle misure di salvaguardia di cui all'art. 12 del DPR 380/2001 e all'art. 103 della LR 65/2014 la conformità urbanistica deve essere effettuata avendo a riferimento la disciplina del PS e RU vigenti e contestualmente quella del PS e PO adottati.

Piano Strutturale (adottato)

Dall'analisi della **mappa 1 | vincoli** del Piano Strutturale (adottato) l'area interessata dal Masterplan 2035 risulta essere interessata dai seguenti vincoli:

- bene paesaggistico DM 20.05.1967 Fascia di terreno di 300 mt. di larghezza da ogni lato dell'autostrada Firenze-Mare | Tipologia art.136, lettera d), DLgs 42/04 (art. 10.17 NTA PS);
- territori contermini ai laghi di interesse paesaggistico (art. 10.18 NTA PS);

- zone speciali di conservazione (ZSC) e zone di protezione speciale (ZPS) (art. 10.21 NTA PS);
- metanodotti (art. 10.5 NTA PS);
- impianti fissi di telefonia mobile (art. 10.11 NTA PS);
- zone soggette a limitazioni per la sicurezza della navigazione aerea e zone di tutela (Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti e il vincolo aeroportuale) (art. 10.2 NTA PS).

Dall'analisi della **mappa 2 | invarianti** del Piano Strutturale (adottato) l'area interessata dal Masterplan 2035 ricade all'interno delle seguenti invarianti:

- invariante dei fiumi e delle valli (art.11.3 NTA PS);
- PTCP - art.3 - aree sensibili di fondovalle;
- PTCP - art.10 - ambiti di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve e aree naturali protette di interesse locale;
- bene paesaggistico DM 140-1967 del 20.05.1967.

Dall'analisi delle **mappe 3a | tutele e 3b | tutela archeologia** del Piano Strutturale (adottato) l'area interessata dal Masterplan 2035 risulta essere sottoposta alle seguenti tutele:

- testimonianze archeologiche area II e area III (art. 12.2 NTA PS);
- centro storico UNESCO - buffer zone (art. 12.3 NTA PS);
- assi visuali corrispondenti a un punto di belvedere, classi di sensibilità 4 e 5 (art. 12.5 NTA PS);
- Parco urbano PUE Castello | area complementare Parco Agricolo Piana (art. 12.6 NTA PS).

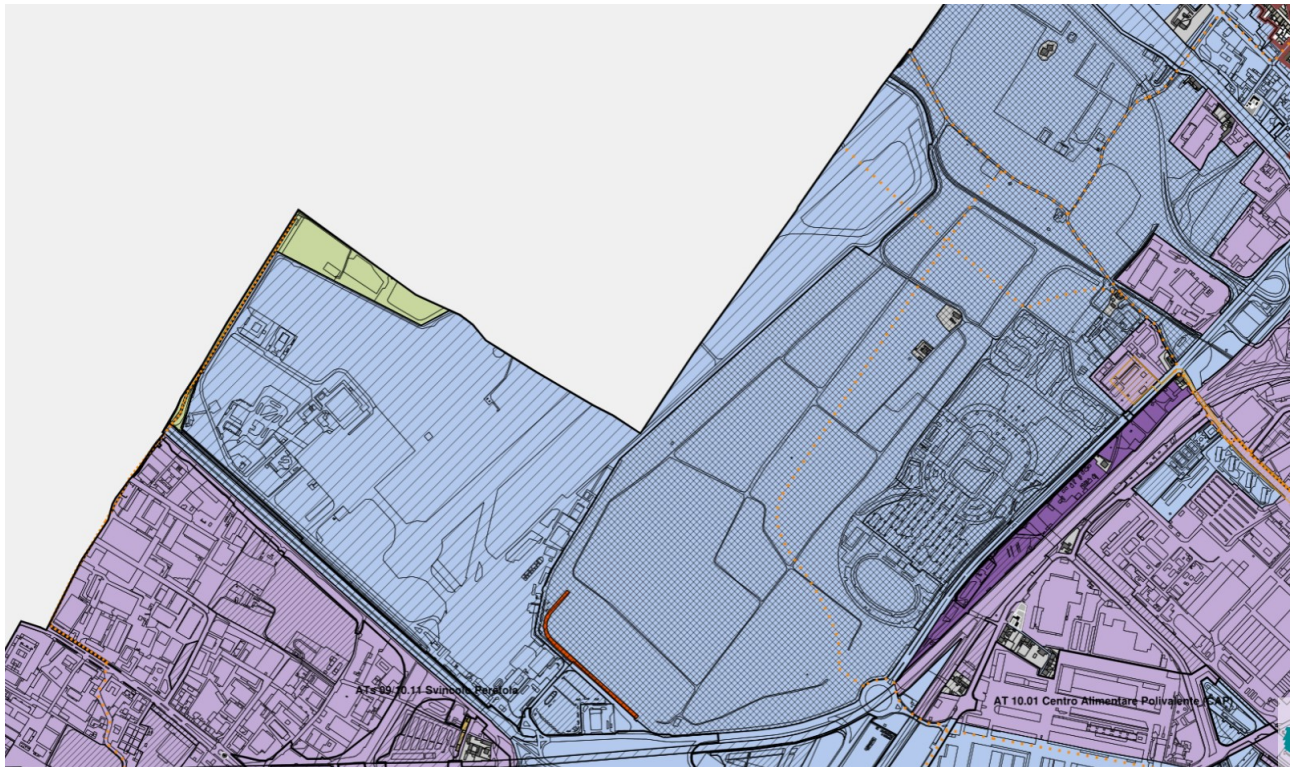
Piano Operativo (adottato)

Dalla verifica con la mappa "Disciplina del suolo e degli insediamenti", e relative NTA, risulta che l'area individuata dal Masterplan 2035 ricade all'interno dei seguenti ambiti/sub-sistemi:

- sub-sistema della pianura coltivata (art. 59 NTA PO);
- ambito dell'insediamento recente (zona B) (art. 68 NTA PO).

Il Masterplan 2035 inoltre interessa:

- un'area indenticata "PA vigenti/PU convenzionati e/o in itinere" (art. 5 NTA PO) disciplinata dal Piano Urbanistico Esecutivo (PUE) di Castello;
- l'aeroporto (art. 44 NTA PO);
- la rete tramviaria (art. 46 NTA PO);
- percorsi ciclabili esistenti e di progetto (art.49 NTA RU);
- un'area "dotazioni territoriali pubbliche - aree per parcheggio" (art. 28 NTA PO);
- una libreria (art. 23 NTA PO);
- l'area di trasformazione ATs 09/10.11 Svincolo Peretola.



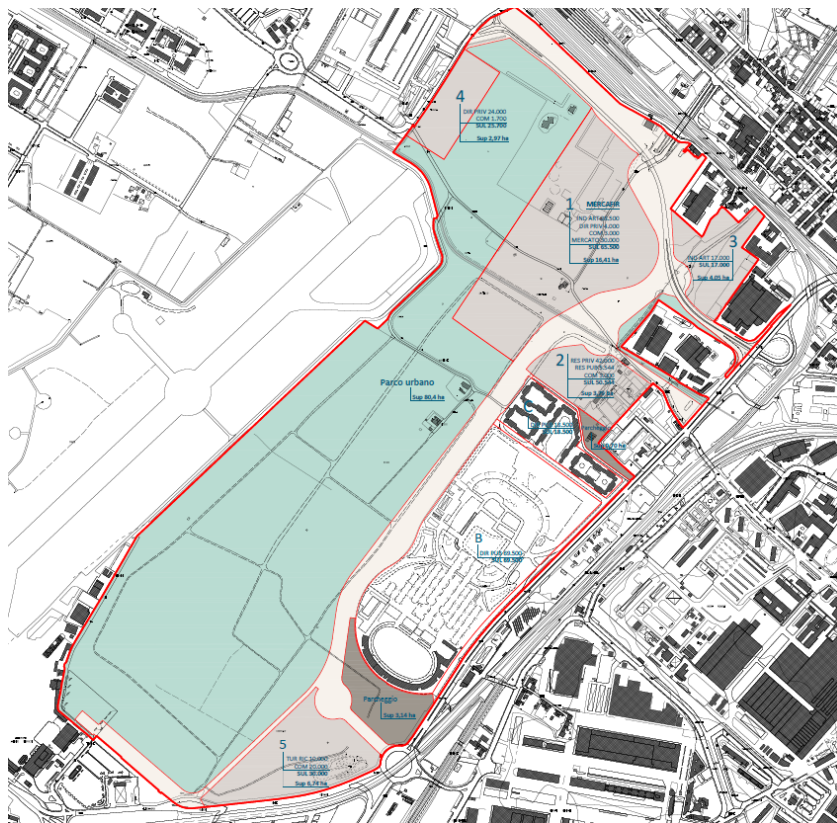
Piano Operativo | estratto mappa "Disciplina del suolo e degli insediamenti"

Piano Urbanistico Esecutivo (PUE) di Castello

Il Piano Urbanistico Esecutivo (PUE) di Castello vigente è esito della variante approvata con deliberazione [2018/G/00513](#) del 06.11.18 (link agli [Allegati integranti](#)) che ha ridelineato il progetto urbanistico della zona definendo aree verdi, corridoi infrastrutturali nonché perimetro, destinazione e dimensionamento di cinque lotti edificabili.

La pianificazione dell'area, come illustrato con l'immagine che segue, si sostanzia in:

- potenziamento del sistema produttivo e della logistica in continuità col tessuto produttivo esistente (lotti 1 e 3);
- realizzazione di un insediamento a destinazione residenziale (lotto 2) per l'insediamento di circa 2.000 abitanti a completamento di quello già realizzato per gli ufficiali della contigua scuola Marescialli con l'obiettivo di realizzare un quartiere dotato dei necessari servizi;
- insediamento di uno studentato collegato al vicino polo scientifico dell'Università nel lotto 4 (condizionato dalla realizzazione della nuova pista);
- realizzazione di un insediamento a destinazione commerciale e turistico-ricettiva (lotto 5) in posizione strategica rispetto all'aeroporto e al sistema di mobilità previsto (svincolo di Peretola, tramvia, stazione ferroviaria) costituisce un elemento emergente utile per rappresentare una porta di accesso alla città di Firenze.

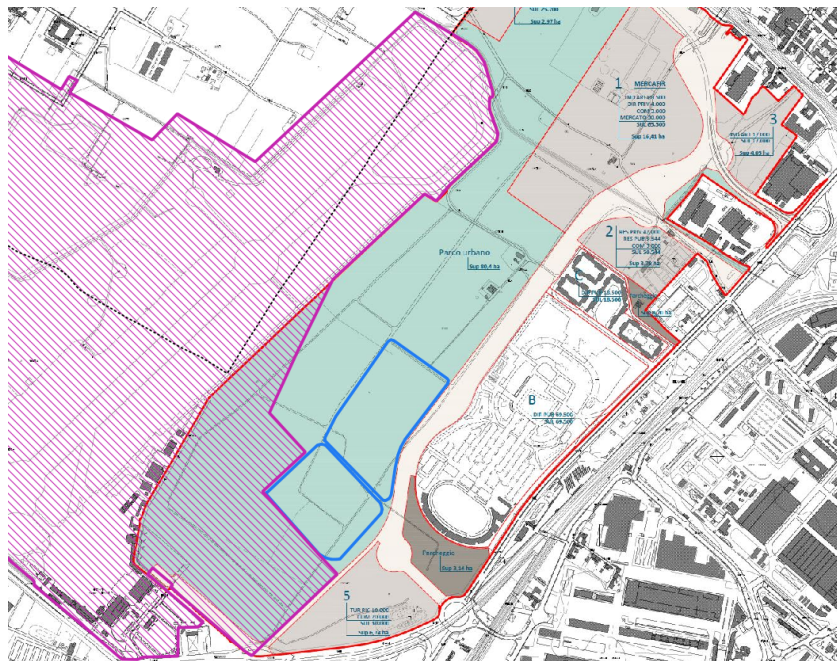


- perimetro PUE
- 1 - perimetro Unità di Intervento (U.I.)
- A - perimetro Unità già attuate con il PUE vigente
- corridoio infrastrutturale
- parco urbano
- aree a parcheggio

PUE Castello | estratto elaborato "V2018_6 Planimetria generale"

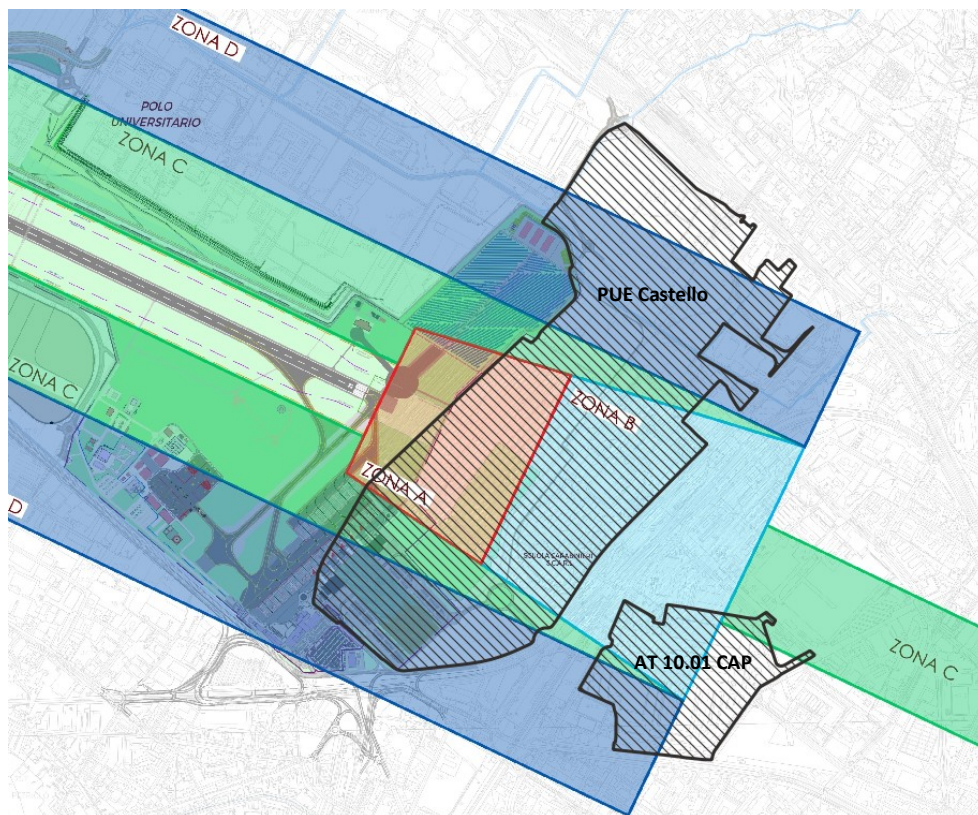
Dal confronto tra gli elaborati del PUE e l'area interessata dal Piano di Sviluppo Aeroportuale 2035 (sedime aeroportuale e opere di messa in sicurezza idraulica - vasche di compenso) emerge come quest'ultima intercetti aree destinate a:

- parco urbano;
- corridoio infrastrutturale.



Sovrapposizione elaborato "V2018_6 Planimetria generale" del PUE Castello con area interessata dal Piano di Sviluppo Aeroportuale 2035 | in **viola** il sedime aeroportuale, in **blu** le vasche di compenso, in **nero** (tratteggio) il confine comunale.

Si rileva inoltre che le zone di tutela, disegnate avendo a riferimento il Capitolo 9, paragrafi 6.5 e 6.6, del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti ENAC relativamente alla configurazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2035, interferiscono con le previsioni del PUE Castello, di iniziativa pubblica, e della AT 10.01 Centro Alimentare Polivalente (CAP), di proprietà comunale.



Sovrapposizione estratto elaborato "0471_FLR-MPL-PSA-RWY4-058-AE-PL_Piani_Rischio_RWY_2200m" del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2035 con aree interessate dal PUE Castello e dalla scheda norma AT 10.01 Centro Alimentare Polivalente (CAP).

Per tutto quanto sopra detto, si comunica che l'assetto proposto dal Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'Aeroporto di Firenze non risulta conforme agli strumenti urbanistici vigenti (e adottati) del Comune di Firenze né alla pianificazione attuativa approvata.

Distinti saluti,

La Responsabile
EQ elaborazione e attuazione strumenti della pianificazione/progetti speciali
Lucia Raveggi



DIREZIONE
URBANISTICA

Il Direttore

Firenze, 21 giugno 2024
Classificazione 06.01

Comune di Firenze
Direzione Ambiente
Direttrice Ilaria Nasti

Oggetto: 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 DLgs 152/2006 - Fase di VIA | **integrazione contributo tecnico**

Ad integrazione del contributo tecnico trasmesso in data 18.06.2024 prot. 209254/2024 si precisa quanto segue:

con l'approvazione del Piano Strutturale/Piano Operativo [deliberazione Consiglio Comunale n. DC/2024/00020 del 27.03.2024] ancorché non efficace, come già specificato nel contributo sopra menzionato, è stato ratificato l'Accordo di Pianificazione per l'Ambito territoriale interessato dal Parco Agricolo della Piana.

In particolare, l'Accordo di Pianificazione è stato siglato dai legali rappresentanti della Regione Toscana e del Comune di Firenze in data 14.02.2024 ai sensi dell'articolo 41 della L.R. n. 65/2014 ai fini dell'armonizzazione del nuovo Piano Strutturale del Comune di Firenze con il PIT e con i contenuti del "Progetto di Parco Agricolo della Piana" con specifico riferimento alle aree ricadenti nell'"ambito di salvaguardia A". L'Accordo è stato integralmente confermativo di quanto stabilito con l'Intesa Preliminare, già sottoscritta in data 02.02.2023 al secondo gli esiti della conferenza di servizi del 18.11.2022.

In seguito alla ratifica dell'Accordo il Comune di Firenze ha adeguato il Piano Strutturale alle disposizioni contenute nel PIT di cui alla DCR n. 61/2014 sopra richiamate assumendo il Parco Urbano del PUE di Castello (approvato con DGC n.2028/G00513 del 06.11.2018) quale "area complementare al Parco Agricolo della Piana".

Per i contenuti degli atti citati si rinvia ai seguenti link:

Intesa preliminare

[All 01 IntesaParcoPiana.zip](#)

Accordo di Pianificazione

[01 AccordoParcoPiana.zip](#)

Distinti saluti.

LA DIRETTRICE
arch. Stefania Fanfani

documento sottoscritto digitalmente ai sensi della normativa vigente

Firenze, 20 giugno 2024

Spett.le **Direzione Ambiente**
c.a. Direttore Ing. Ilaria Nasti

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 e richiesta integrazioni.

PREMESSA

Con nota del 23.05.2024, assunta in pari data al ns. protocollo con il n. 177247, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) ha comunicato per l'intervento in oggetto l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, integrato dalla Valutazione Ambientale Strategica.

Il Servizio Sostenibilità, Valutazione Ambientale, Geologia e Bonifiche della Direzione Ambiente:

- visionata la documentazione messa a disposizione;
- tenuto conto del precedente contributo trasmesso nella fase di *scoping*;
- facendo espresso riferimento al Parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS Sottocommissione VAS del MASE n. 56 del 29/12/2023, ove sono riportati i pareri pervenuti dagli S.C.A. e ove si rimanda l'Autorità Proponente ad una puntuale considerazione di quanto le singole amministrazioni hanno espresso;
- facendo riferimento inoltre al documento presentato dal proponente FLR-PR-MPL-2035 "Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali espresse dall'Autorità Competente in esito al procedimento di Scoping";

in merito agli aspetti di competenza e con riferimento alle possibili ricadute del progetto sul territorio comunale, riporta quanto di seguito.

Si ritiene opportuno evidenziare in via preliminare che la documentazione trasmessa, oltreché numericamente rilevante, risulta complessa ed in alcuni casi disarticolata, in quanto medesimi argomenti sono trattati in più relazioni (es. tema del rischio idraulico) rendendo complicata l'istruttoria e non chiari gli interventi da realizzare, le valutazioni e le verifiche svolte dal proponente.



Stralcio del Project Review nell'ambito del territorio del Comune di Firenze

CONTRIBUTO E RICHIESTE DI INTEGRAZIONE/CHIARIMENTI

Come indicato in premessa, il presente contributo tiene conto del precedente parere inviato dallo scrivente Servizio per la fase di *scoping* (nel seguito contributo) cui è stato sottoposto l'intervento, così come recepito dal Parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS Sottocommissione VAS del MASE n. 56 del 29/12/2023: di seguito è stato quindi dato atto dell'eventuale riscontro rilevato nella documentazione presentata in questa fase.

Qualità dell'aria

In merito al **punto 1** del precedente contributo risulta svolta la verifica di coerenza del Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) rispetto al Piano di Azione Comunale per la qualità dell'aria (PAC 2021-2024 approvato con DC/2021/00040 del 27.09.2021), nell'ambito dello *Studio Ambientale Integrato - Quadro Strategico Programmatico* (elaborato 005-FLR-MPL-SAI-AMB1-004-GE-RT).

In relazione al **punto 2**, si ritiene che sia stato dato parziale riscontro a quanto indicato con riferimento agli scenari urbanistici ed infrastrutturali previsti al 2035. In tal senso, per il Comune di Firenze, si rileva che nello studio trasportistico (0432 - FLR-MPL-PSA-GEN1-009-GE-RT) non è stato considerato il progetto di piano della Variante al PUE di Castello, approvata con Delibera di Giunta 2018/G/00413, che presenta sia previsioni urbanistiche che infrastrutturali.

Allo stato attuale, per il Comune di Firenze, utile riferimento per la definizione dello scenario al 2035 sono le previsioni urbanistiche ed infrastrutturali contenute nel nuovo Piano Strutturale e nel Piano Operativo approvati di recente con Delibera di Consiglio Comunale DC/2024/00020 del 27.03.2024, seppur non ancora efficaci: ad oggi, difatti, sono validi ai fini urbanistici il Regolamento Urbanistico ed il Piano Strutturale vigenti e, per il nuovo Piano Strutturale ed il Piano Operativo adottati con DC/2023/00006 del 13.03.2023, le misure di salvaguardia di cui all'art. 12 del DPR 380/2001 e all'art. 103 della LR 65/2014.

a) Per quanto sopra si ritiene necessario che lo studio trasportistico presentato sia implementato considerando, per lo scenario al 2035, le previsioni infrastrutturali ed urbanistiche deri-

vabili dal nuovo Piano Strutturale e dal Piano Operativo del Comune di Firenze (adottati/approvati), compreso l'adiacente PUE di Castello. Tale studio dovrà essere di base per la valutazione complessiva dell'impatto sulla qualità dell'aria determinato dall'attività aeroportuale (emissioni dirette) e dal traffico indotto dall'aeroporto (emissioni indirette) rispetto alla situazione previsionale attesa al 2035. Dei risultati della valutazione si dovrà conseguentemente tenere conto nella messa a punto, se necessario, delle misure ed degli interventi di mitigazione o compensazione (es. potenziamento ed adeguamento della viabilità, incremento del volume del verde, ecc.). Inoltre, la suddetta valutazione dovrà essere di base per la scelta ottimale dei punti di monitoraggio della qualità dell'aria, da individuare presso le zone urbanizzate esterne al sedime aeroportuale laddove sono attese potenziali situazioni di criticità legate a maggiori livelli di concentrazioni degli inquinanti.

Aspetti geologici, idraulici e sismici di carattere generale: Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico vigenti; nuovo Piano Strutturale e Piano Operativo adottati/approvati.

Allo stato attuale sono vigenti, quali strumenti urbanistici comunali, il Piano Strutturale ed il Regolamento Urbanistico approvati con DCC 2015/C/00025 e quindi l'insieme dei relativi studi di supporto e norme di carattere geologico, idraulico e sismico, elaborati secondo il previgente DPGR 53/R/2011.

In data 13 Marzo 2023 sono stati adottati, con deliberazione di Consiglio Comunale DC/2023/00006, i nuovi strumenti della pianificazione comunale: nuovo Piano Strutturale (PS) ed il Piano Operativo (PO). Tali piani contengono nuove/integrate indagini geologiche, sismiche ed idrauliche e definiscono nuovi criteri per la fattibilità degli interventi, secondo la più recente normativa regionale DPGR 5/R/2020.

Di recente, con Deliberazione Consigliare DC/2024/00020 del 27.03.2024, sono stati approvati il nuovo Piano Strutturale ed il Piano Operativo che, tuttavia, non sono ancora efficaci, in attesa del completamento procedurale di conformazione al PIT-PPR e quindi della successiva pubblicazione sul BURT.

Allo stato attuale, a partire dalla data di adozione del nuovo PS/PO e fino al conseguimento della loro efficacia, sono validi ai fini urbanistici il Regolamento Urbanistico ed il Piano Strutturale vigenti e, per il Nuovo Piano Strutturale ed il Piano Operativo adottati con DC/2023/00006, le misure di salvaguardia di cui all'art. 12 del DPR 380/2001 e all'art. 103 della LR 65/2014.

Premesso quanto sopra e tenuto conto del **punto 3** contenuto nel precedente contributo, si rileva che la numerosa documentazione presentata in materia ha tenuto conto, seppur in maniera non organica, delle condizioni di fattibilità e dei criteri di fattibilità di cui al PS/RU vigenti e PS/PO adottati. Tuttavia, proprio la non organicità delle condizioni vincolanti per la realizzazione degli interventi previsti all'interno e fuori dal sedime aeroportuale attuale, può determinare incomprensioni e quindi difficoltà applicative nelle successive fasi progettuali di maggior dettaglio.

Una certa integrità delle condizioni/criteri si è riscontrata nell'elaborato 0083 - FLR-MPL-SAI-VAR2-001-GL-RT - *Relazione descrittiva delle indagini geologico-tecniche e norme tecniche di attuazione redatta allo scopo di supportare la variante urbanistica per il Comune di Firenze*, delle opere del Masterplan Aeroportuale 2035 ricadenti nel territorio comunale. Tale relazione tuttavia non riporta nell'ambito dei condizionamenti geologici, sismici ed idraulici quanto richiesto dal DPGR 5/R/2020, sulla base del quale sono stati prodotti tra l'altro gli studi e le normative del Nuovo PS/PO adottati/approvati.

b) Al fine di definire nel dettaglio ed in maniera organica le condizioni geologiche, idrauliche e sismiche di riferimento per la progettazione degli interventi previsti dal Project Review e dal

PSA si dovrà produrre documentazione specifica che individui puntualmente per le varie situazioni di pericolosità e tipologia di intervento le idonee condizioni e criteri di fattibilità, derivandole dai nuovi strumenti adottati/approvati (nuovo PS/PO) e dagli strumenti vigenti (PS/RU), se i primi non sono ancora efficaci. In tal senso si ritiene opportuno che la Relazione geologica sia integrata (rif. 0083 - FLR-MPL-SAI-VAR2-001-GL-RT - *Relazione descrittiva delle indagini geologico-tecniche e norme tecniche di attuazione*) con le condizioni/criteri di cui sopra.

Rischio idraulico e regimazione idraulica

In merito al **punto 4** del precedente contributo si rileva che gli studi idraulici prodotti risultano in alcuni casi allineati al quadro conoscitivo del PS approvato il quale, contrariamente al PS adottato, riporta anche le esondazioni legate al reticolo secondario: si veda ad esempio la fig.2.4 riportata nell'elaborato 0051-FLR-MPL-SAI-IDR1-001-IL-RT *Relazione idraulica*, con la tavola PS_2023_I.01b_Carta_Battenti_RetSec_F1-signed a supporto del PS approvato. Tale allineamento per il reticolo secondario non si riscontra tuttavia in diverse relazioni e tavole prodotte quali ad es. 0061_FLR-MPL-SAI-IDR1-011-IL-PL_Batt_Max_Cinta_TR_200 che inoltre, nello stato di progetto (con PR aeroporto), riporta in modo improprio alcune aree interessate da allagamenti connessi al Canale di Cinta Orientale: lago di Peretola (che in realtà viene obliterato dall'intervento), Cassa C (esondazione "canalizzata" nei fossi campestri che sono cancellati dallo scavo), area PUE Castello (in sicurezza a seguito degli interventi su alcuni tombini di attraversamento del Canale).

Sempre nella varia documentazione consultata relativa al tema idraulico si evince che sono previsti alcuni interventi per l'eliminazione del rischio idraulico connesso alla piena del Canale di Cinta Orientale tra i quali, per il Comune di Firenze, l'adeguamento/demolizione di quattro tombini esistenti nel tratto che ricade nel territorio comunale. Nella documentazione consultata si riscontra tuttavia una non coerenza in merito a queste opere laddove, in alcuni casi, si parla di intervenire su tre tombini, in altri su tutti e quattro e in alcuni casi sembra che questi siano demandati ad altri piani (PUE di Castello).

c) Per quanto riguarda il Canale di Cinta Orientale dovranno essere chiariti gli interventi idraulici previsti propriamente nel Project Review (PR) dell'Aeroporto, per l'adeguamento anche parziale del Canale rispetto ad eventi con TR.200 anni. Sempre per il Canale dovrà essere prodotta documentazione che stabilisca in maniera univoca i battenti, la velocità e la magnitudo attesa nello stato attuale e nello stato di progetto (considerando in questo caso differenzialmente lo scenario con gli interventi idraulici previsti dal PR e lo scenario con gli interventi idraulici del PR comprensivo degli interventi idraulici demandati ad altri piani e progetti).

In riferimento al **punto 5** del precedente contributo, si prende atto delle valutazioni svolte per il Canale dell'Aeroporto per lo Stato Vigente, Stato Attuale e Stato di Progetto, nell'ambito dell'elaborato 0085 – FLR-MPL-SAI-VAR2-003-IL-RT *Relazione Idraulica a supporto della variante Urbanistica nel Comune di Firenze*.

Per quanto riguarda il **punto 6** del contributo, fermo restando quanto si riporta per i successivi ex punto 7 e 8, si prende atto della modellazione effettuata nell'ambito dell'elaborato 0051-FLR-MPL-SAI-IDR1-001-IL-RT, che ha tenuto conto delle dinamiche esondative dello stato attuale e di quelle successive al PR, con riferimento ad eventi con TR.200 anni, al fine di verificare l'efficacia delle aree di compensazione previste.

In merito agli interventi compensativi si ritiene di evidenziare quanto disposto dai commi 2 e 3 dell'art.8 della LR 41/2018, nella parte in cui si tratta del trasferimento in altre aree degli effetti idraulici determinati da un intervento:

2. Il non aggravio delle condizioni di rischio in altre aree è assicurato attraverso la realizzazione delle seguenti opere:

a) opere o interventi che assicurino il drenaggio delle acque verso un corpo idrico recettore garantendo il buon regime delle acque;

b) opere o interventi diretti a trasferire in altre aree gli effetti idraulici conseguenti alla realizzazione della trasformazione urbanistico-edilizia, a condizione che:

1) nell'area di destinazione non si incrementi la classe di magnitudo idraulica;

2) sia prevista dagli strumenti urbanistici la stipula di una convenzione tra il proprietario delle aree interessate e il comune prima della realizzazione dell'intervento.

3. Le opere o interventi di cui al comma 2, lettera b) sono previste negli strumenti urbanistici e sono realizzate previa verifica di compatibilità idraulica effettuata dalla struttura regionale competente in relazione al titolo abilitativo di riferimento.

Nella documentazione presentata non si riscontra tuttavia la risposta a quanto richiesto dal comma 2 lettera b), punti 1 e 2 dell'art.8 della LR 41/2018. In merito alla compatibilità delle opere previste per il non aggravio del rischio idraulico, si rimanda invece al parere della struttura regionale competente come previsto dal comma 3 del citato art.8. Nell'ambito della *Relazione Idraulica* (elab. 0051-FLR-MPL-SAI-IDR1-001-IL-RT) risulta che presso due aree (un'area a verde ed un parcheggio; cfr fig.5.1), nello scenario di progetto, si ha un incremento/interessamento di battenti rispetto allo stato attuale. In realtà dalle tavole a supporto del PS adottato ed approvato, tali aree risultano già interessate da magnitudo idraulica molto severa.

d) Per quanto sopra riportato, fermo restando che era attesa diversa soluzione idraulica e fermo restando il parere del settore regionale competente in merito alla verifica di compatibilità idraulica (comma 3 dell'art.8 della LR 41/2018), si richiede che per l'invaso di auto-contenimento idraulico previsto in sostituzione, mediante ripermimetrazione/riprofilatura dell'esistente vaso a servizio del PUE di Castello/Scuola Marescialli e Brigadieri dei Carabinieri, siano forniti chiarimenti in ordine a quanto previsto dall'art. 8 comma 2 lettera b) punti 1 e 2 della LR 41/2018, tenuto conto che, nel caso specifico, gli accordi dovranno essere previsti tra il proponente/gestore dell'aeroporto ed il proprietario delle aree. Visto che l'invaso sarà a servizio dell'aeroporto per le problematiche idrauliche ma, secondo quanto rappresentato, non sarà acquisito in modo permanente dall'autorità aeroportuale, tenuto conto sempre di quanto disposto dal citato comma 2 dell'art.8 in termini di convenzione, si ritiene che nell'ambito di tale convenzione/accordo il gestore aeroportuale dovrà essere individuato quale soggetto cui è demandata la gestione e manutenzione della cassa stessa ed eventuali rami afferenti della rete di scarico delle acque, al fine di garantirne nel tempo la dovuta funzionalità. Dovrà inoltre essere chiarito l'aspetto relativo all'incremento/interessamento di due aree (area a verde e area a parcheggio) dei battenti idraulici per evento con Tr.200 anni (rif. fig.5.1 dell'elaborato 0051-FLR-MPL-SAI-IDR1-001-IL-RT), in considerazione del fatto che gli studi a supporto del PS adottato/approvato, hanno già individuato per tali aree una magnitudo idraulica severa.

In riferimento ai **punti 7 ed 8** del contributo, permangono tutte le criticità già avanzate in particolare per l'invaso di auto-contenimento sostitutivo dell'esistente, previsto a servizio del PUE di Castello e dell'esistente Scuola Marescialli e Brigadieri dei Carabinieri. Tale vaso sostitutivo, solo perimetrato nella documentazione presentata, non risulta né dimensionato, né valutato e verificato dal punto di vista ambientale, idrogeologico ed idraulico ed in termini di efficienza e funzionalità idraulica rispetto al contesto topografico ed alle previsioni del PUE di Castello.

Infine, in merito alla prevista cassa di compenso e di auto-contenimento sostitutiva dell'esistente nell'area del PUE di Castello, non risulta valutata una differente soluzione che preveda per il bacino l'ubicazione nell'ambito del sedime aeroportuale di progetto o in altra area. Tale vasca sostitutiva non risulta inoltre valutata dal punto di vista idrogeologico considerato che è previsto uno scavo per l'approfondimento di 75 cm circa rispetto allo stato attuale. Nella documentazione presentata, le valutazioni idrogeologiche inerenti la quantità di acqua filtrante negli scavi, vengono rimandate al successivo progetto esecutivo. In merito a queste valutazioni si ritiene opportuno che tali verifiche di compatibilità idrogeologica degli invasi siano svolte in questa fase, al fine del corretto dimensionamento degli stessi.

e) Si richiede che, a valle degli studi idraulici definitivi (vedi precedenti lettere c) e d) ultimo periodo), sia valutata la possibilità di prevedere l'ubicazione delle eventuali compensazioni idrauliche all'interno del nuovo comparto aeroportuale o in altre aree, al fine di non interferire con la futura realizzazione del parco urbano di Castello. Una soluzione che si ritiene possa essere valutata potrebbe essere quella di utilizzare il Canale dell'Aeroporto, opportunamente ridimensionato e stombato nella parte coperta, per trasferire i volumi idraulici nella Vasca C incrementandone nel caso la prevista capacità.

f) Nell'eventualità che, a valle di quanto richiesto alla precedente lettera e), resti confermata la previsione della vasca sostitutiva dell'invaso esistente nel PUE di Castello, dovrà esserne verificata la compatibilità idrogeologica, considerata la maggiore profondità prevista rispetto allo stato attuale.

g) In merito alla nuova vasca prevista a servizio del PUE di Castello e dell'esistente Scuola Marescialli e Brigadieri dei Carabinieri, la stessa dovrà essere opportunamente dimensionata previa verifica dell'efficienza e funzionalità del nuovo bacino rispetto al contesto topografico ed alle previsioni del piano urbanistico.

h) Le verifiche suddette (lettere f e g) dovranno considerare il contesto idrogeologico di riferimento, al fine di quantificare per gli scavi previsti gli eventuali apporti di risalita della falda superficiale nei periodi piovosi, apporti che possono comportare un maggior dimensionamento del bacino e/o l'adozione di particolari tipologie costruttive.

i) Si ritiene infine che invece di due bacini nell'area del PUE di Castello, a valle di quanto richiesto in termini di differenti soluzioni e verifiche idrauliche/idrogeologiche nelle lettere che precedono, in ultima istanza dovrà essere valutata la possibilità di realizzare un unico invaso, al fine di inficiare il meno possibile il futuro parco di Castello, corredato da specifiche verifiche idrogeologiche ed idrauliche.

Per quanto concerne il **punto 9** del contributo passato, considerato che il tema non risulta trattato in maniera organica, si richiede che sia data risposta di dettaglio in un univoco elaborato.

l) Dovrà essere svolta una ricognizione della rete idrografica e di drenaggio superficiale esistente, sia principale ma anche di ordine secondario, finalizzata a verificare le soluzioni atte a dare continuità al regime idraulico in fase di cantiere e di esercizio, senza quindi compromissioni che possano determinare allagamenti o ristagni. Si richiede che tale tema sia sviluppato e affrontato in modo organico in unico elaborato/risposta.

In merito al precedente **punto 10**, risulta che la documentazione ha affrontato l'aspetto idrogeologico in particolare all'interno del nuovo sedime aeroportuale. Manca tuttavia quanto richiesto in merito alla compatibilità degli invasi previsti nel PUE di Castello, di cui uno esistente ma da approfondi-

re, per i quali si ribadisce e conferma quanto richiesto nelle lettere precedenti. Risulta inoltre eseguito il monitoraggio chimico-fisico per le acque sotterranee.

A seguito della documentazione consultata o comunque che è stato possibile consultare considerate le tempistiche ed il volume della medesima, seppure non afferente con i punti del precedente contributo, si è rilevato quanto di seguito.

m) Nell'elaborato 0006-FLR-MPL-SAI-AMB1-005-GE-RT *Studio Ambientale Integrato - Quadro Ambientale parte 1*, nelle azioni di progetto riportate nelle varie tabelle e quindi in merito agli effetti attesi sia in fase di cantiere che di esercizio, manca qualsiasi riferimento alle opere idrauliche (invasi idraulici) previste nell'ambito dell'area del PUE di Castello, di cui una sostitutiva di un bacino esistente da risagomare e riprofilare.

n) Nell'elaborato 258/A FLR-MPL-SAI-QCA4-014-SO-RT *Report di monitoraggio della qualità delle acque sotterranee 1° campagna 2024*, è individuato un piezometro denominato ASOT20 presso la vasca esistente dell'area del PUE di Castello, ma tale punto di monitoraggio non è stato campionato, in quanto ubicato in "area privata non accessibile" (rif. pag.10/25). La stazione, insieme ad altre in cui non è stato possibile fare il campionamento perché il piezometro non è più presente o perché l'area è privata e non accessibile, fa parte dei punti previsti per la campagna di monitoraggio Ante Opera di Pre Cantiere. Si ritiene importante eseguire il campionamento presso tale punto in considerazione delle valutazioni idrogeologiche richieste nelle precedenti lettere.

o) Si rileva un incremento dei battenti idraulici presso l'area interna al sedime aeroportuale esistente dove sono previste strutture di supporto all'attività aeroportuale. Si tratta di nuove costruzioni a diretto servizio dell'operatività e dell'esercizio aeroportuale quali: C03 hangar aeroclub; C04a e C04b nuovo terminal di Aviazione Generale e relativi hangar classe Bravo; C05 hangar Aviazione Generale classe Bravo fino a 30 m di apertura alare; C06 Hangar Aviazione Generale classe Charlie fino a 36 m di apertura alare; C07 hangar Aviazione Generale classe Bravo fino a 25 m di apertura alare; C08 officina mezzi; C09 edificio catering; C10 edificio di distacco Vigili del Fuoco; C12 locali tecnici; C13 nuova foresteria Guardia di Finanza e nuovo canile. Si richiede un approfondimento in merito alle misure necessarie per il superamento del rischio idraulico da adottare, che comunque non dovranno determinare incremento di pericolosità in altre aree. Tali valutazioni dovranno essere svolte all'interno della Relazione geologica (rif. 0083 - FLR-MPL-SAI-VAR2-001-GL-RT - *Relazione descrittiva delle indagini geologico-tecniche e norme tecniche di attuazione*).

p) Nell'elaborato 0245A FLR-MPL-SAI-QCA3-017-SP-RT *Report di monitoraggio della qualità delle acque superficiali 1° campagna 2024* si rileva che il punto di monitoraggio denominato ASUP7 è riferito erroneamente al fosso dei Giunchi mentre invece riguarda il Canale dell'Aeroporto.

Suolo e sottosuolo: siti oggetto di bonifica

Esaminata la documentazione di progetto, per quanto di competenza dell'ufficio bonifiche di questo Servizio ed in relazione al solo territorio comunale di Firenze, si segnala che nell'area di sedime aeroportuale individuata dal Piano di Sviluppo Aeroportuale in esame insistono siti con procedimenti di bonifica aperti e/o chiusi a vario titolo, come meglio evidenziato nell'estratto del SISBON, riportato in fig.1, che è la "banca dati dei siti interessati da procedimento di bonifica" nonché lo strumento di monitoraggio del Piano Regionale Bonifiche e lo strumento di attuazione dell'art. 251 del D.Lgs. 152/06 (perimetrazioni verdi e blu e rosse).

Osservazioni

Si rileva come nel par. 5.7 “Siti contaminati ed aree di bonifica” dello Studio Ambientale Integrato – Quadro di Riferimento Ambientale, elaborato n.0007, rif. Cap.5, non sia riportato il sito FI497a tra quelli direttamente interessati dalle previsioni della PR-PSA.

Per il progetto di ENAC si applica la casistica per gli “Interventi e opere nei siti oggetto di bonifica” di cui all’art. 242ter del D.Lgs. 152/2006, in quanto ricadente per alcune porzioni in siti oggetto di bonifica.

Qualora anche per il sito FI497a, di cui al momento non è nota l’estensione effettiva della caratterizzazione ma di probabile competenza comunale, si verificassero delle sovrapposizioni con il progetto di ENAC, sarà necessario il rilascio di specifico nulla osta ai da parte della Regione Toscana ai sensi e per gli effetti dell’art. 242ter.

Spettano perciò alla Regione Toscana gli adempimenti di cui al comma 2 dell’art. 242ter, ovvero la valutazione del rispetto delle condizioni di cui al comma 1 e al comma 1-bis nell’ambito dei procedimenti di approvazione e autorizzazione degli interventi e, nel caso specifico, nell’ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale.

A questo proposito si rileva che, con nota del 3/6/2024 (p.g. 188163), la Regione Toscana ha provveduto a richiedere il contributo istruttorio a ARPAT – Settore VIA- VAS e Az. USL Toscana Centro - Dipartimento Prevenzione, per la verifica delle suddette condizioni.

In relazione alla valutazione delle interferenze dell’infrastruttura aeroportuale con i siti in bonifica presenti in prossimità delle aree oggetto di intervento, in via generale si osserva quanto segue:

- nel caso in cui l’infrastruttura interferisca SITI con procedimenti di bonifica aperti, in fase di approvazione del progetto dovranno essere espletate le procedure di cui all’art. 242ter del D.Lgs. 152/06.
- ove l’infrastruttura intersechi aree iscritte all’anagrafe dei siti da bonificare SISBON con procedimenti di bonifica chiusi con l’approvazione di AdR ovvero porzioni risultate non contaminate con vincolo di utilizzo, resta fermo l’obbligo di riattivare le procedure di cui al titolo V parte IV del D.lgs.152/06, in caso di modifica delle condizioni antropico - ambientali utilizzate per l’Adr ovvero delle condizioni dei vincoli di utilizzo;
- ove l’infrastruttura intersechi aree iscritte all’anagrafe dei siti da bonificare SISBON con procedimenti di bonifica chiusi è necessario valutare la compatibilità delle condizioni ambientali definite in sede ed in esito al procedimento di bonifica con le previsioni insediative dal masterplan (con particolare riferimento alla destinazione d’uso e/o ai vincoli residui);
- ove infine l’infrastruttura intersechi aree iscritte all’anagrafe dei siti da bonificare SISBON con procedimenti di bonifica chiusi dove sono stati eseguiti interventi di messa in sicurezza permanente: gli interventi che interessano l’area in esame devono essere effettuati senza interferire e/o creare alterazioni alle misure di contenimento realizzate. Nel caso in cui gli interventi in progetto prevedessero di interferire con misure di contenimento vige l’obbligo di riattivare, preliminarmente all’attuazione di detti interventi, la procedura di cui di cui al titolo V del D.lgs. 152/2006 e s.m.i.

Si ricorda infine il rispetto della normativa europea e nazionale relativa all’efficientamento energetico degli edifici e al rispetto dei criteri ambientali minimi.

Si allega, per brevità di lettura, il precedente contributo inviato per la fase di *Scoping*

Il Dirigente
Ing. Raffaele Guldani

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.lgs. 82/2005.



**Al Direttore della Direzione Ambiente
Ing. Ilaria Nasti**

Firenze, 21 giugno 2024

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. **Contributo del SERVIZIO Rifiuti, Igiene Pubblica, Ambientale e del Territorio – E.Q. Igiene Pubblica, Ambientale e Vivibilità Urbana**

Il progetto presentato riguarda la Fase del procedimento integrato di VIA/VAS. E' stata esaminata la documentazione presentata, in particolare:

- il Parere n. 56 del 29/12/2023 del MASE - Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS Sottocommissione VAS
- il documento presentato dal proponente FLR-PR-MPL-2035 “Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali espresse dall'Autorità Competente in esito al procedimento di Scoping”
- lo Studio Ambientale Integrato,
- lo studio Specialistico sul Rumore
- il Piano di Monitoraggio Ambientale
- il Piano Ambientale della Cantierizzazione
- parte del Piano di Sviluppo Aeroportuale – MASTERPLAN (relazioni generali)

Il presente contributo riguarda in particolare i seguenti aspetti:

- valutazione acustica e sul rumore.
- valutazione campi elettromagnetici
- valutazione rifiuti

A) Rumore

Sono stati esaminati gli elaborati di progetto, dai quali è emerso che:

- è stato effettuato il censimento di tutti ricettori, sensibili, residenziali e non;
- sono state effettuate, separatamente, la Valutazione di impatto Acustico del nuovo aeroporto, la Relazione Impatto Acustico Nuove Viabilità e la Valutazione impatto acustico su area Polo Scientifico Sesto Fiorentino da attività aeroportuali.
- è stato valutato il rumore prodotto dalle attività di cantiere

La trattazione risulta completa, tuttavia si ritiene che possa essere integrata, almeno per una parte dei recettori, con una Valutazione verso i recettori che tenga conto dell'apporto complessivo del rumore aeroportuale e del rumore del nuovo assetto della viabilità.

Per quanto di competenza, si rilascia **PARERE FAVOREVOLE**.

B) Campi Elettromagnetici

Con riferimento alla documentazione di progetto, sono stati valutati gli elaborati che prendono in esame i Campi Elettromagnetici nel sedime aeroportuale di Firenze.

In dettaglio sono stati valutati i seguenti elaborati:

- | | |
|-----------------------------------|--|
| - 0008 FLR-MPL-SAI-AMB1-007-GE-RT | Relazione Tecnica – Sintesi non Tecnica. |
| - 0403 FLR-MPL-SAI-PMA1-008-GE-PL | Ubicazione dei punti di indagine - Campi elettromagnetici |
| - 0433 FLR-MPL-PSA-GEN1-010-AE-RT | Studio preliminare di compatibilità elettromagnetica degli apparati di radionavigazione. |
| - 0435 FLR-MPL-PSA-GEN1-012-AE-RT | Studio Aeronautico MPL 2035 ENAV - Verifica di Compatibilità Elettromagnetica |
| - 1145 FLR-MPL-PSA-FTV1-005-FV-RT | Relazione tecnica di valutazione campi elettromagnetici. |

Alla luce di quanto dichiarato e dall'analisi dei campi elettromagnetici effettuati sugli apparati a servizio dell'esercizio aeronautico e sugli impianti che possono fornire il contributo più significativo alla generazione dei campi elettromagnetici, valutate le misure di mitigazione e/o di compensazione previste nel piano di Monitoraggio Ambientale delle emissioni elettromagnetiche Post Operam, per quanto di competenza, si rilascia **PARERE FAVOREVOLE**.

C) Rifiuti

In relazione a quanto inserito nel documento **RELAZIONE TECNICA DI SOSTENIBILITÀ DEL TERMINAL**, per sviluppare nel modo corretto la sezione "Economia circolare, compresi la prevenzione e il riciclaggio dei rifiuti" si ritiene di evidenziare che, nei successivi livelli progettuali, sarà necessario inserire elaborati specifici che sviluppino il tema della raccolta differenziata (rifiuti urbani e speciali) all'interno del nuovo aeroporto.

La suddetta trattazione, finalizzata alla valutazione delle interferenze con il servizio pubblico di raccolta dei rifiuti, andrà prodotta anche per tutta la fase di cantierizzazione (rifiuti speciali oltre che terre e rocce da scavo).

Per eventuali chiarimenti si prega di contattare l'Ufficio Igiene Pubblica Ambientale e Vivibilità Urbana del Comune di Firenze (riferimento Dr. Arnaldo Melloni, tel. 055/2625302 – Ing. Elisabetta Sorelli tel 055/2625355 - arch. Andrea Magi tel 055/2625338).

Con l'occasione si porgono distinti saluti.

Per l' E.Q. Igiene Pubblica, Ambientale e Vivibilità Urbana

Il Direttore della Direzione Ambiente

Ing. Ilaria Nasti

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.lgs. 82/2005.



ILARIA NASTI
Comune di
Firenze
21.06.2024
09:41:14
GMT+00:00

Firenze, 20 giugno 2024
Prot. 212968

Spett.le. **Comune di Firenze**
Direzione Ambiente
SEDE

e p.c. **E.Q. Linea Tramviaria 4.2 e 2.2**
Dir. Sistema Tramviario Metropolitan
SEDE

OGGETTO: 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 [ID: 9900]
Parere di competenza per valutazione tecnica.

La presente in riscontro alla comunicazione prot. 177247 del 23/05/2024 trasmessa dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica in merito al Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale di Firenze al 2035 e del relativo procedimento di VIA/VAS integrato, ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D.Lgs. 152/2006 [ID: 9900].

In merito alla documentazione inviata si sottolinea che il tronchino tramviario presente dopo la fermata capolinea Aeroporto-Peretola della linea T2 è essenziale per garantire l'attuale servizio tramviario sia nella prima partenza della mattina che nell'ultima della sera. Il tronchino, oltre alla funzione di "cuscinetto" per il ripristino della regolarità durante il servizio giornaliero, consente, attraverso il ricovero notturno di 3 vetture, di garantire la prima partenza alle ore 05:00 e l'ultima partenza alle ore 00:00 dalla domenica al giovedì e alle 01:30 il venerdì e il sabato. La mancanza del tronchino non consentirebbe di garantire tale servizio perché i tram dovrebbero provenire e/o rientrare dal deposito di Villa Costanza (Scandicci) e questo non consentirebbe una sufficiente finestra di interruzione del servizio notturno, necessaria per realizzare opere di manutenzione e verifica della linea tramviaria.

È pertanto necessario che il terzo binario, previsto in adiacenza all'attuale fermata di capolinea, sia realizzato e disponibile al servizio prima della dismissione dell'attuale tronchino.

Considerato che durante la fase di realizzazione del terzo binario, e fino alla sua messa in servizio, non sarà possibile utilizzare il capolinea Aeroporto, dovrà essere previsto un indennizzo dovuto alla limitazione di servizio, che sarà effettuata alla fermata Novoli Palazzi Rossi, dove sarà necessaria l'attivazione di un servizio sostitutivo di tpl su gomma, per consentire agli utenti la copertura della tratta Aeroporto-Novoli Palazzi Rossi e Novoli Palazzi Rossi – Aeroporto.

Per quanto riguarda la futura estensione della Linea 2, che si svilupperà dall'attuale capolinea di Peretola Aeroporto fino al centro di Sesto Fiorentino, si rileva come il nuovo terminal previsto nel Masterplan 2035 preveda una piena integrazione dell'infrastruttura tramviaria.

Dalla documentazione di progetto disponibile sul portale del Ministero si rileva che il tracciato della tramvia è stato correttamente considerato dal punto di vista planimetrico.

Si segnalano le seguenti criticità che dovranno essere risolte nelle successive fasi progettuali per garantire correttamente realizzazione ed esercizio tanto dell'infrastruttura tramviaria che di quella aeroportuale:

- In sede di sviluppo del progetto esecutivo dovranno essere debitamente considerate le interferenze tra le due opere, comprese fondazioni, parte impiantistica, sottoservizi e forza elettromotrice. Attualmente è possibile rilevare la criticità rappresentata dai pilastri del terminal che ricadono al centro della sede tramviaria. È evidente come si debba procedere a realizzare almeno le fondazioni dei pilastri prima della sede tramviaria. Il livello di dettaglio del progetto disponibile del terminal non consente di verificare altri aspetti. A tal proposito, si raccomanda una costante collaborazione con il R.T.P. che si occupa della progettazione della tramvia, avente mandataria la società Systra S.A. L'Ufficio scrivente si rende disponibile a fornire i riferimenti dei professionisti.
- Si richiede anche il coordinamento della fase realizzativa, che è altrettanto fondamentale dato che le due opere sono fortemente interconnesse. In particolare, l'eventualità di realizzare le due infrastrutture in periodi diversi prospetterebbe la presenza di cantieri all'interno dell'opera già realizzata e funzionante, con notevolissimi disagi dal punto di vista della sicurezza e dell'esercizio.

Nello scenario peggiore, potrebbe addirittura essere necessario demolire parti dell'infrastruttura in servizio per consentire la realizzazione dell'altra. Per minimizzare questo impatto, è fondamentale garantire il coordinamento tra gli attori coinvolti in modo da eseguire sin dall'avvio le opere necessarie per rendere compatibili le due infrastrutture.

- Nell'ipotesi che i lavori della tramvia vengano eseguiti prima di quelli del nuovo terminal, occorrerà realizzare immediatamente almeno le fondazioni dei pilastri del terminal che ricadono nella sede della tramvia, oltre alle altre opere che saranno individuate dai progettisti come non posticipabili. Inoltre, si dovrà tener conto del fatto che – verosimilmente – durante la successiva realizzazione del terminal si dovrà interrompere l'esercizio della linea, attivando servizi sostitutivi con conseguenti maggiori costi di esercizio.
- Analogamente, nell'ipotesi che vengano avviati per primi i lavori del nuovo terminal, si dovrà valutare l'opportunità di realizzare contemporaneamente anche il tratto di tramvia interessato dall'interferenza, almeno per quanto riguarda le opere principali, in modo da minimizzare la futura presenza di cantieri della tramvia all'interno del terminal in esercizio.

Si ritiene che, prima dell'affidamento dei lavori, debba essere sottoscritta un'apposita convenzione con questa Amministrazione per disciplinare quanto sopra indicato.

Con l'occasione si porgono cordiali saluti

Il Dirigente
Servizio Gestione Tramvia
Ing. Filippo Martinelli

FILIPPO
MARTINELLI
Comune di
Firenze
20.06.2024
17:00:13
GMT+01:00

