

PROPONENTE



# MASTER PLAN 2014-2029

## AEROPORTO AMERIGO VESPUCCI FIRENZE

### STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE



sede di CARRARA

Via Frassina, 21  
54033 CARRARA (MS)  
Tel. 0585.855624  
Fax 0585.855617

sede di FIRENZE

Via di Soffiano, 15  
50143 FIRENZE (FI)  
Tel. 055.7399056  
Fax 055.713444

RESPONSABILE PROGETTO E COORDINATORE TECNICO:  
**Ing. Lorenzo TENERANI**

NOME ELABORATO

Relazione Generale: chiarimenti di Integrazioni e Controdeduzioni

CODICE ELABORATO

# INT-GEN-00-REL-001

Codice elaborato		INT-GEN-00-REL-001				Scala		
Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato
A	Emissione per integrazioni VIA	G.Rossi	Agosto 2015	M.Angeloni	Agosto 2015	L.Tenerani	Agosto 2015	T.A. - V. D'Arienzo

## INDICE

1.	PREMESSA	2
2.	CHIARIMENTI DI CARATTERE GENERALE	4
	2.1.1 <i>Aspetti inerenti la corretta procedura a cui assoggettare il Master Plan aeroportuale</i>	4
	2.1.2 <i>Il livello di dettaglio progettuale proprio del Master Plan aeroportuale</i>	7
	2.1.3 <i>Riferimento a contenuti ed elaborazioni presenti all'interno del SIA e del Master Plan</i>	8
	2.1.3.1 <i>Aspetti progettuali</i>	8
	2.1.3.2 <i>Aspetti ambientali</i>	9
	2.1.4 <i>Giacitura della nuova pista di volo e modalità di esercizio della stessa</i>	11
	2.1.5 <i>I rapporti con i quadri prescrittivi dei precedenti procedimenti di compatibilità ambientale</i>	13
3.	SINTESTI DELLE PRINCIPALI ATTIVITÀ EFFETTUATE IN RISPOSTA ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONI	17
4.	QUADRO SINOTTICO DEGLI APPROFONDIMENTI CONDOTTI	22
5.	CONTRODEDUZIONI	43

## STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA

### 1. PREMESSA

Il presente documento contiene e definisce le principali linee guida di supporto alla consultazione della documentazione integrativa che il Proponente ENAC ha predisposto in ottemperanza a quanto richiesto dall’Autorità Competente Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con propria nota prot. DVA-2015-0019141 del 21.07.2015 e successiva comunicazione di precisazioni del 24.07.2015 nell’ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale inerente il “Master Plan 2014-2029 dell’aeroporto internazionale di Firenze”.

In particolare, all’interno della presente trasmissione di documentazione integrativa si forniscono i chiarimenti e gli approfondimenti indicati dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’impatto ambientale – VIA e VAS del Ministero con propria richiesta prot. CTVA-2015-0002444 del 17.07.2015. Con riferimento a detta nota, le richieste di integrazioni vengono articolate in “Integrazioni di primaria importanza” (A) e “Altre integrazioni” (B).

Le richieste di cui alla lettera A si articolano, a loro volta, in 6 sottogruppi rispettivamente indicati col progressivo (da 1 a 6) e afferenti alle seguenti principali aree tematiche omogene:

1. Generali
2. Quadro di Riferimento Programmatico
3. Quadro di Riferimento Progettuale
4. Quadro di Riferimento Ambientale
  - 4.1 Componente “Atmosfera”
  - 4.2 Componente “Ambiente idrico”
  - 4.3 Componente “Vegetazione, flora e fauna”
  - 4.4 Componente “Rumore e vibrazioni”
5. Valutazione di incidenza ambientale
6. Varie

L’organicità e omogeneità che l’Autorità Competente ha inteso conferire alla propria richiesta di integrazioni hanno rappresentato il presupposto di base per l’elaborazione della documentazione di approfondimento che, pertanto, coerentemente con le risultanze del complesso procedimento di omogeneizzazione e sintesi già operato dall’Autorità Competente, vengono presentate attraverso la medesima articolazione, facendo diretto riferimento alle singole specifiche aree tematiche e alla loro classificazione secondo codici identificativi coincidenti con quelli riportati nella nota del Ministero.

A seconda della natura e dei contenuti della singola osservazione ricevuta, la documentazione predisposta al fine di darne la più esaustiva trattazione potrà trovare recepimento all’interno di elaborati di nuova edizione, ovvero all’interno di revisioni di elaborati già predisposti in fase di avvio del procedimento.

Per tutti i documenti di cui alla presente trasmissione integrativa si fa riferimento alla seguente codifica, utile per indirizzarne la consultazione verso la rapida individuazione degli elaborati di interesse:

- INT: tutti gli elaborati presentano detta sigla iniziale al fine di distinguerli da quelli presentati al momento dell’avvio della procedura VIA;
- PRM / PGT / AMB / PAE / INC / VIS: queste sigle identificano l’area di pertinenza del singolo elaborato prodotto, riconducibile rispettivamente al Quadro di Riferimento Programmatico del SIA (PRM), al Quadro di Riferimento Progettuale del SIA (PGT), al Quadro di Riferimento Ambientale del SIA (AMB), alla Relazione Paesaggistica (PAE), allo Studio di Incidenza (INC) o alla Valutazione di Impatto Sanitario (VIS);

- Codifica alfanumerica 01...06: la codifica identifica la singola componente ambientale od area specialistica di interesse, in analogia alla medesima codifica alfanumerica utilizzata per gli elaborati trasmessi in fase di avvio della procedura VIA, così sintetizzata:
  - PGT 01: Aspetti progettuali generali di Master Plan
  - PGT 02: Aspetti aeronautici (procedure di decollo e atterraggio) di Master Plan
  - PGT 03: Aspetti progettuali di carattere idrologico e idraulico (aree esterne al sedime aeroportuale)
  - PGT 04: Aspetti progettuali riferiti alla cantierizzazione
  - PGT 05: Aspetti progettuali riferiti agli interventi/opere di compensazione
  - AMB 01: Aspetti ambientali - Componente atmosfera
  - AMB 02: Aspetti ambientali – Componente suolo e ambiente idrico
  - AMB 03: Aspetti ambientali – Componenti biotiche ed ecosistemi
  - AMB 04: Aspetti ambientali – Componente rumore
  - AMB 05: Aspetti ambientali – Componente vibrazioni
  - AMB 06: Aspetti ambientali – Componente paesaggio
- REL / TAV: la codifica identifica la tipologia di elaborato (REL: relazione; TAV: carta tematica o tavola grafica)
- Codifica alfanumerica 001...00n: la codifica il progressivo dell'elaborato nell'ambito dell'area tematica e tipologica precedentemente indicate.

A titolo esemplificativo, pertanto, un elaborato con codifica INT PGT 03 TAV 004 può immediatamente associarsi ad una tavola di approfondimento progettuale attinente le sistemazioni idrauliche previste sul reticolo idrografico esterno al futuro sedime aeroportuale, mentre un elaborato con codifica INT AMB 04 TAV 011 può immediatamente ricondursi ad una carta tematica di carattere ambientale attinente alla componente rumore.

Ovviamente, all'interno del medesimo elaborato o del medesimo sotto-gruppo di elaborati integrativi potranno trovare risposta più note, commenti, richieste e osservazioni ricevute sia dall'Autorità Competente, sia dalla Regione Toscana, sia da altri soggetti che hanno ritenuto di avanzare proprie controdeduzioni alla documentazione che il Proponente ha presentato in fase di avvio del procedimento di VIA.

A tal proposito, al fine di semplificare la consultazione della documentazione integrativa predisposta e di indirizzarla immediatamente verso la verifica dei singoli aspetti di interesse, all'interno del presente documento si riporta uno specifico quadro riepilogativo di sintesi attraverso il quale sarà possibile la rapida identificazione e consultazione della singola controdeduzione o dell'elaborato/gruppo di elaborati dove poter trovare le nuove argomentazioni richieste. Secondo quanto indicato dall'Autorità Competente, i punti oggetto di approfondimento e controdeduzione sono quelli indicati dalla nota MATTM prot. DVA-2015-0019141 del 21.07.2015, dal parere 106/2015 della Regione Toscana pubblicato sul sito del MATTM nella cartella "pareri" e dalle osservazioni espresse ai sensi dell'art.42 del D.Lgs 152/2006 e smi pubblicate sul sito del MATTM nella cartella "osservazioni del pubblico".

Preliminarmente alla disamina delle singole osservazioni e controdeduzioni, si riportano talune considerazioni di carattere generale volte a fornire i necessari chiarimenti finalizzati alla più efficace definizione dell'opportuno contesto tecnico e amministrativo all'interno del quale collocare la documentazione predisposta dal Proponente e nell'ambito del quale dare luogo all'adeguato esame istruttorio.

## 2. CHIARIMENTI DI CARATTERE GENERALE

Preliminarmente alla presentazione degli approfondimenti tecnici condotti e all'esposizione delle controdeduzioni e risposte alle singole note, osservazioni e richieste ricevute, si ritiene opportuno formulare alcuni chiarimenti di carattere generale inerenti la procedura di VIA in corso e i relativi aspetti tecnici e procedurali, in modo tale da definire taluni presupposti utili per un più immediato esame istruttorio di tutta la documentazione prodotta dal Proponente.

### 2.1.1 Aspetti inerenti la corretta procedura a cui assoggettare il Master Plan aeroportuale

Si prende atto del fatto che la denominazione “Master Plan” abbia indotto numerosi Enti, Amministrazioni e soggetti di diritto pubblico e privato ad assimilare lo stesso ad un Piano/Programma, e non ad un vero e proprio progetto e come, di conseguenza, gli stessi abbiano in più modi palesato l'opportunità di sottoporre detto Master Plan a procedura di Valutazione Ambientale Strategica in luogo della Valutazione di Impatto Ambientale.

A tal riguardo si riscontra positivamente come la stessa Direzione Generale per le Valutazioni e le autorizzazioni ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare abbia ritenuto procedibile l'istanza di avvio del procedimento di VIA, risultando infatti acclarato che il Master Plan aeroportuale debba essere sottoposto a procedura VIA e non già a VAS.

A supporto di ciò si riporta, a titolo esemplificativo, quanto definito nell'ambito del Tavolo Tecnico istituito, nell'anno 2010, presso il Ministero dell'Ambiente in relazione al Master Plan dell'aeroporto di Malpensa.

***“La discussione si è articolata per determinare il percorso approvativo che, dal punto di vista ambientale, è più opportuno per il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PdS) o Master Plan. Le opzioni a confronto sono state quelle del processo proprio di una VAS sul Piano e di una successiva procedura di VIA per le singole opere ovvero di una procedura di VIA direttamente del PdS.*”**

*Per poter individuare in modo consapevole quale valutazione ambientale è opportuno sviluppare nel caso degli aeroporti si è ricondotta l'attenzione alla natura giuridica dello strumento del PdS e si fa presente quanto segue.*

*Gli aeroporti sono dati in concessione dallo Stato (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) ad una Società di cui all'art.10 comma 13 della Legge n.537 del 24.12.1993 (Società di gestione). L'affidamento è effettuato sulla base di un programma di intervento (il PdS) presentato dalla Società stessa, corredato dal relativo piano economico-finanziario. La durata della concessione ha un limite massimo di 40 anni.*

*L'affidamento è subordinato alla verifica da parte del MIT di una serie di condizioni tra cui vi è l'approvazione del PdS così come disciplinato dal comma 6 dell'art.1 della L.351/95. In particolare detto comma indica che: “I piani di sviluppo aeroportuale, approvati dal Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale dell'aviazione civile (oggi ENAC), d'intesa con il Ministero dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, comprendono la verifica di compatibilità urbanistica e comportano dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza, e variante agli strumenti urbanistici esistenti. L'approvazione di detti piani comprende ed assorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere in essi contenute”*

*Per comprendere meglio il ruolo dei PdS e quindi individuare il corretto percorso approvativo per gli aspetti ambientali si è considerata anche la Circolare del Ministero dei Trasporti e dei Lavori Pubblici n. 1408 del 23 febbraio 1996 (GU n.117 del 21.5.96) che disciplina la “PROGRAMMAZIONE, APPROVAZIONE E AUTORIZZAZIONE DEI PIANI DI SVILUPPO AEROPORTUALE E DELLE OPERE DA REALIZZARE IN AMBITO AEROPORTUALE (DECRETO-LEGGE 28 GIUGNO 1995, ART.1, COMMA 6, CONVERTITO NELLA LEGGE 3 AGOSTO 1995, N.351)”.*

*Detta circolare individua elementi d'interesse per il tema in esame. Essa infatti articola le varie fasi di lavoro e i diversi ruoli delle singole attività:*

- *La programmazione dell'attività di infrastrutturazione aeroportuale (parte A)*
- *I Piani di Sviluppo Aeroportuale (parte B)*

- *L'attuazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuale (parte C)*
- *Le singole opere da eseguire negli aeroporti non inserite in piani già approvati (parte D)*
- *Le opere minori (parte E)*

*E' interessante una riflessione in particolare sulle parti A e B.*

*La parte A è relativa alla programmazione ed indica che:*

1. *La Direzione generale dell'aviazione civile provvede alla programmazione, al coordinamento e al controllo dell'attività di infrastrutturazione aeroportuale nel rispetto della legge 7 agosto 1990, n.241, della legge 11 febbraio 1994, n.109, modificata dal decreto-legge 3 aprile 1995 convertito nella legge 2 giugno 1995, n.216, del decreto ministeriale 14 febbraio 1994, n.543, e della legge 3 agosto 1995, n.351.*
2. *Per assicurare l'inquadramento della programmazione aeroportuale nelle linee fondamentali dell'assetto del territorio, la D.G.A.C. promuove intese con la Direzione generale del coordinamento territoriale, anche chiedendo la convocazione di conferenze di servizi, ogni qualvolta risulti necessario o opportuno l'esame contestuale di interessi primari delle amministrazioni statali o degli enti locali.*

*Tenendo conto che nelle premesse la Circolare specifica che "Gli impianti e le opere aeroportuali sono parte integrante del sistema dei trasporti e, pertanto, sono elemento essenziale e qualificante dell'intero assetto del territorio. Ciò comporta l'esigenza che la programmazione degli impianti (da parte della Direzione generale dell'aviazione civile) sia effettuata nel rispetto delle indicazioni della programmazione relativa al sistema dei trasporti, nel suo complesso e che siano assicurati la corretta articolazione territoriale dei singoli interventi e l'inserimento dell'intero sistema nell'ambito dell'assetto del territorio (da parte della Direzione generale del coordinamento territoriale)" si comprende il ruolo che viene assegnato a questa attività.*

*Per la circolare quindi occorre un "quadro di riferimento per la programmazione del settore" esteso ad ambiti più estesi che non il singolo aeroporto. Sul significato di questo, in termini ambientali, si torna in seguito.*

*Il secondo momento (parte B), diverso da quanto indicato nella parte A, è quello del Piano di Sviluppo Aeroportuale. In merito al comma 1 è detto che "La Direzione generale dell'aviazione civile provvede, nel rispetto degli obiettivi di interesse generale nel settore del trasporto aereo e delle infrastrutture aeronautiche, delle linee fondamentali dell'assetto del territorio e della pianificazione comunitaria, a fissare le linee strategiche per la definizione dei piani di sviluppo aeroportuale di cui all'art.1, comma 6, del decreto legge 28 giugno 1995, n.251, convertito nella legge 3 agosto 1995, n.351. Tali piani indicano, per l'intero ambito aeroportuale o per le aree comunque interessate, la distribuzione delle opere e dei servizi, sia pubblici che privati previsti, 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".*

*Ed ancora (parte B comma 3) "La Direzione generale dell'aviazione civile, verificata la coerenza dei programmi con gli obiettivi di programmazione settoriale, li elabora unitamente e approva in linea tecnica il progetto del piano di sviluppo aeroportuale, secondo quanto stabilito dall'art.1, comma 6, della legge n.351/1995. Il progetto, approvato in conformità delle vigenti disposizioni legislative, è sottoposto, ai sensi dell'art.81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n.616, al Ministero dei lavori pubblici - Direzione generale del coordinamento territoriale, che provvederà a trasmetterlo alla Regione, alla Provincia e al Comune o ai Comuni interessati. Il Ministero dei lavori pubblici promuove l'intesa con la Regione interessata, accerta il rispetto delle linee fondamentali dell'assetto del territorio e rilascia il provvedimento di autorizzazione di cui all'art.81 del decreto del Presidente della Repubblica n.616/1977, eventualmente indicando limiti e prescrizioni; ovvero lo restituisce per la rielaborazione". Infine al comma 4 della medesima parte sono riportati i contenuti del "progetto del piano di sviluppo aeroportuale".*

*Da quanto esposto si prende quindi atto che, nel caso degli aeroporti, **il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PdS), è lo strumento tecnico con il quale si progetta e si gestisce un aeroporto** così come stabilito dal su citato Dlgs.251/95 convertito in Legge n. 351 del 3 agosto 1995 "disposizioni urgenti in materia di gestioni aeroportuali, ....".*

***Si ritiene quindi che il Piano di Sviluppo Aeroportuale è da assimilare al "progetto dell'Aeroporto"** e questo non solo per la denominazione che né è stata data (rif commi 3 e 4 della parte B della citata circolare ministeriale) ma anche per gli effetti che l'approvazione del Piano di Sviluppo comporta ovvero la **dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza, e la variante agli strumenti urbanistici esistenti**, nonché strumento per il controllo della coerenza delle realizzazioni che vengono messe in atto dalla società di gestione aeroportuale.*

*Il Piano di Sviluppo Aeroportuale (alcune volte denominato Master Plan) è assunto quindi al pari del progetto preliminare/ definitivo per le altre infrastrutture di trasporto.*

*L'opportunità di considerare il PdS e non i progetti delle singole opere risiede nel fatto che tali progetti sono eseguiti ad un livello estremamente di dettaglio e che l'esame di parti d'opera è decisamente contrario ai principi sui quali si fonda e viene eseguita la valutazione ambientale (effetti complessivi delle azioni di progetto).*

***In virtù delle caratteristiche sopra richiamate, il Piano di Sviluppo Aeroportuale, risulterebbe assoggettabile alla procedura di VIA ravvisandosi la sua natura di “progetto di opera pubblica”.***

La medesima posizione è stata, inoltre, più volte confermata anche dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Si faccia, a tal proposito, riferimento ad esempio alla comunicazione Classifica 3506/SIS, prot. 0043222-25/10/2010-USCITA 24.01 – Interrogazione n. 4-03441 pubblicata sul resoconto sommario n.402 del 13.07.2010, che a tal riguardo riporta: ***“[...] si rappresenta che in base a determinazioni assunte e formalizzate dalla Comunità europea, i Master Plan aeroportuali non sono soggetti a procedura di VAS (valutazione ambientale strategica) ma a procedura VIA (valutazione di impatto ambientale)”.***

Si riscontra, inoltre, come la stessa Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea si sia a tal riguardo così espressa: ***“Ai sensi dell'articolo 17 TUE, la Commissione ha il compito di vigilare sulla corretta applicazione del diritto dell'Unione Europea. [...] In relazione alla questione generale se i Master Plan – Piani di sviluppo aeroportuale debbano essere assoggettati a VAS, le autorità italiane ritengono che tali strumenti abbiano natura progettuale, riguardano modifiche di progetti esistenti, e rientrino dunque nel campo di applicazione della direttiva VIA (che si applica ai progetti) e non della direttiva VAS (che si applica a piani e programmi). Questi servizi non hanno ragione di contestare questa posizione delle autorità italiane. Le considerazioni relative al ruolo dell'ENAC quale ente di controllo, piuttosto che proponente di singoli progetti avviati a procedura VIA o screening, non rilevano ai sensi dell'applicazione del diritto ambientale dell'Unione europea.”*** (cfr. CHAO(2011)00398 e CHAP(2011)03569).

La stessa Direzione Generale per le valutazioni ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare riporta (DVA-2011-0001490 del 26.01.2011), specificatamente consultata da ENAC in merito alla tipologia di procedura adatta per un Master Plan aeroportuale, ha espressamente chiarito che: ***“[...] non ricorrono le condizioni per l'assoggettamento a VAS del Master Plan aeroportuale”.***

Da ultimo, lo stesso recente D.Lgs 12 settembre 2014, n.133 “Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive”, al Capo I – Misure per la riapertura dei cantieri, art.1, comma 11, conferma che: ***“Per gli stessi aeroporti il parere favorevole espresso dalle Regioni e dagli enti locali interessati sui piani regolatori aeroportuali in base alle disposizioni del regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale di cui al d.P.R. 18 aprile 1994, n. 383, e successive modificazioni, comprende ed assorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere inserite negli stessi piani regolatori”.***

Quanto sopra riportato evidenzia ed oggettiva, quindi, la correttezza del procedimento di compatibilità ambientale avviato per il Master Plan dell'aeroporto di Firenze, tra l'altro in piena coerenza con quanto già espletato, presso il medesimo Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, per altri Master Plan di aeroporti nazionali (Venezia, Lamezia Terme, Fiumicino, Bologna, Palermo, Bari, Foggia, Cagliari, Brindisi, ecc.).

### 2.1.2 Il livello di dettaglio progettuale proprio del Master Plan aeroportuale

Il Master Plan aeroportuale rappresenta lo strumento progettuale di definizione delle scelte strategiche di sviluppo di uno scalo aeroportuale. Le procedure di approvazione del Master Plan aeroportuale tengono conto delle previsioni della legge 351/95 e della relativa circolare applicativa 1408/96 del Ministero delle Infrastrutture.

Lo stesso documento “Qualità dell’ambiente urbano – VIII Rapporto, Edizione 2012 – Focus su porti, aeroporti e interporti” – Aeroporti e Valutazione Ambientale. ISPRA, con patrocinio del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, riporta a riguardo: “la stesura di un Piano di Sviluppo Aeroportuale parte dalle previsioni di traffico nelle sue diverse componenti: passeggeri, movimenti, merci, aviazione generale, dimensiona le infrastrutturali necessarie a far fronte ai flussi attesi con determinati livelli di servizio, progetta il layout aeroportuale nel rispetto della normativa vigente in ambito aeroportuale, ambientale e urbanistico. I Piani di sviluppo aeroportuali, per l’intero ambito aeroportuale o per le aree comunque interessate, indicano:

- la distribuzione delle opere e dei servizi, sia pubblici che privati previsti,
- il quadro di consistenza delle opere e la loro compatibilità con i vincoli aeronautici,
- i tempi di attuazione,
- il programma economico-finanziario,
- eventuale definizione edilizia delle opere e dei manufatti compresi nel perimetro interessato”.

La specifica normativa di settore vigente, quindi, non richiede, né indica espressamente che il Master Plan aeroportuale debba necessariamente essere equiparato ad un progetto definitivo ai sensi della normativa vigente in materia di lavori pubblici (D.Lgs 162/2006 e smi e DPR 207/2010), bensì essere corredato da tutti gli elementi progettuali ed ambientali necessari ad una completa valutazione degli impatti.

D’altro canto, lo stesso Tavolo Tecnico istituito nel 2010 presso il Ministero dell’Ambiente in relazione al Master Plan dell’aeroporto di Malpensa a tal proposito riporta: ***“L’opportunità di considerare il PdS e non i progetti delle singole opere risiede nel fatto che tali progetti sono eseguiti ad un livello estremamente di dettaglio e che l’esame di parti d’opera è decisamente contrario ai principi sui quali si fonda e viene eseguita la valutazione ambientale (effetti complessivi delle azioni di progetto)”***.

La stessa Direzione Generale per le valutazioni ambientali del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare riporta (DVA-2011-0001490 del 26.01.2011): *“...la valutazione di una sola parte di un progetto sarebbe contraria ai principi comunitari che prevedono un esame unitario di tutti gli impatti e di tutti gli effetti sinergici”*.

Ciò premesso, nel ricordare la prassi ampiamente consolidata con la quale il proponente ENAC ha provveduto all’avvio del procedimento di VIA e alla trasmissione dello Studio di Impatto Ambientale e del Master Plan corredato dagli elementi progettuali ed ambientali coerenti con il relativo e necessario livello di progettazione, si evidenzia come la documentazione predisposta in merito al Master Plan dell’aeroporto di Firenze possa e debba considerarsi assolutamente in linea, e almeno di medesimo contenuto tecnico, di quella posta alla base di numerosi altri procedimenti di VIA espletati presso il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, tra i quali si ricordano i seguenti:

- DEC/VIA 0000043 del 12.03.2015 inerente l’aeroporto di Palermo,
- DEC/VIA 0000124 del 18.06.2015 inerente l’aeroporto di Foggia,
- DEC/VIA 0000246 del 09.10.2014 inerente l’aeroporto di Brindisi,
- DEC/VIA 0000162 del 13.06.2014 inerente l’aeroporto di Cagliari,
- DEC/VIA 0000029 del 25.02.2013 inerente l’aeroporto di Bologna,
- DEC/VIA 0000277 del 19.11.2014 inerente l’aeroporto di Bari,
- DEC/VIA 0000236 del 08.08.2013 inerente l’aeroporto di Fiumicino, così come modificato dal DM 11 dicembre 2014
- Ulteriori procedimenti di VIA in stato di completamento, con esito positivo.

Ciò premesso, si può dedurre che l'esame istruttorio della documentazione di VIA da parte di taluni Enti, Amministrazioni interessate ed altri soggetti di diritto pubblico e privato sia avvenuto nel solco di una presunta e generale preconcepita ipotesi di lacuna di tipo progettuale, correlata alla mancanza del livello definitivo per ogni singolo intervento progettuale, e si ritiene, invece, che, analogamente a quanto effettuato per tutti gli altri Master Plan aeroportuali oggetto di procedura VIA nazionale, lo stesso possa concludersi nella piena e totale consapevolezza dei presupposti sopra citati.

Ciò soprattutto in considerazione del fatto che, così come richiesto dall'Autorità Competente, il Proponente ha comunque provveduto, nell'ambito della predisposizione della documentazione integrativa in esame, ad approfondire tecnicamente tutti gli aspetti progettuali ritenuti necessari dall'Autorità Competente al fine della definizione di un completo ed esaustivo quadro di valutazione degli impatti ambientali potenzialmente correlabili agli interventi di progetto. Il dettaglio raggiunto può, quindi, ritenersi, coerentemente con l'attuale fase di lavoro, idoneo per consentire una più ampia e approfondita analisi e valutazione sulla compatibilità ambientale delle opere e adeguato per l'espressione dei relativi pareri di competenza, nonché per la definizione di eventuali prescrizioni relative ai successivi step di progettazione, esecuzione dei lavori ed esercizio dell'infrastruttura aeroportuale che l'Autorità Competente ritenesse di impartire.

### **2.1.3 Riferimento a contenuti ed elaborazioni presenti all'interno del SIA e del Master Plan**

Si prende atto del fatto che diversi Enti e Amministrazioni interessate abbiano riferito in merito a presunte lacune del Master Plan e dello Studio di Impatto Ambientale, e proprio con l'obiettivo di superare e colmare dette lacune il Proponente ha provveduto alla predisposizione di ulteriori approfondimenti e chiarimenti. Preme, tuttavia, sottolineare che:

#### **2.1.3.1 Aspetti progettuali**

1. I dettagli progettuali relativi la nuova pista di volo risultavano in parte già contenuti all'interno dell'elaborato 22 MP "tavola tecnica – Pista, raccordi e piazzali" di Master Plan. La documentazione integrativa predisposta contempla nuovi e maggiormente dettagliati approfondimenti di tipo progettuale riferibili alla nuova pista di volo e, più in generale, all'intero sistema air-side;
2. I dettagli progettuali relativi al nuovo Terminal passeggeri risultano già contenuti all'interno degli elaborati A1 MP "Nuovo Terminal – Pianta PT, prospetto e sezione" e A2 MP "Nuovo Terminal – Pianta –S2 –S1 P1 P2 – Rendering;
3. I dettagli dimensionali relativi ai vari fabbricati previsti risultano già contenuti all'interno dell'elaborato 36 MP "Master Plan planivolumetrico";
4. I dettagli relativi alle reti idriche di regimazione, collettamento acque reflue, trattamento acque di prima pioggia risultavano già in parte contenuti all'interno degli elaborati 31 MP "Acque – regimentazione", 32 MP "Rete smaltimento acque reflue", 34 MP "Master Plan – Smaltimento acque di prima pioggia" di Master Plan. La documentazione integrativa predisposta contempla nuovi specifici approfondimenti progettuali esplicitati attraverso elaborati da intendersi sostitutivi di quelli sopra menzionati;
5. I dettagli progettuali relativi alle aree di parcheggio risultano già riportati all'interno dell'elaborato 35 MP "Parcheggi – Schema tipo e dettagli" di Master Plan;
6. I dettagli relativi alle fasi di attuazione degli interventi di Master Plan risultavano già sinteticamente riportati all'interno dei documenti 16 MP "Master Plan – Orizzonte 2018", 17 MP "Master Plan – Orizzonte 2023", 18 MP "Master Plan – Orizzonte 2029", nonché all'interno del cronoprogramma sintetico di cantiere contenuto all'interno del documento SIA PGT 04 REL 001. La documentazione integrativa predisposta contempla, sulla base dei nuovi approfondimenti di carattere progettuale condotti, uno specifico cronoprogramma (Gantt) di maggior dettaglio inerente la realizzazione delle singole opere

di Master Plan, comprensive degli interventi di compensazione ambientale e di riassetto idraulico del reticolo idrografico esterno al futuro sedime aeroportuale;

7. I dettagli progettuali relativi alla cantierizzazione, al bilancio dei materiali e al cronoprogramma di attuazione degli interventi risultavano già riportati all'interno degli elaborati SIA PGT 04 REL 001 "Relazione di cantierizzazione", SIA PGT 04 TAV 001 "Cantierizzazione area nuova pista – Fase 0", SIA PGT 04 TAV 002 "Cantierizzazione area nuova pista – Fase 1", SIA PGT 04 TAV 003 "Cantierizzazione area nuova pista – Fase 2", SIA PGT 04 TAV 004 "Cantierizzazione area nuova pista – Fase 3", SIA PGT 04 TAV 005 "Cantierizzazione area nuova pista – Fase 4", SIA PGT 04 TAV 006 "Cantierizzazione area nuovo Terminal – Fase 0 e Fase 1a", SIA PGT 04 TAV 007 "Cantierizzazione area nuovo Terminal – Fase 1b e Fase 2", SIA PGT 04 TAV 008 "Cantierizzazione area nuovo Terminal – Fase 3 e Fase 4", SIA PGT 04 TAV 009 "Cantierizzazione – Percorsi ingresso/uscita", SIA PGT 04 SCD 001 "Cronoprogramma dei lavori". La documentazione integrativa predisposta contempla nuovi specifici approfondimenti progettuali esplicitati attraverso elaborati da intendersi integrativi o sostitutivi di quelli sopra menzionati, come nel seguito meglio specificato. In particolare, si sono predisposti approfondimenti in merito ai layout delle singole aree fisse di cantiere, al bilancio delle terre e al cronoprogramma (Gantt) di attuazione delle lavorazioni ed opere.

### **2.1.3.2 Aspetti ambientali**

1. Il dettaglio delle analisi ambientali di raffronto fra gli effetti correlati alla nuova pista di sviluppo lineare di 2.400 metri e quelli conseguenti alla nuova pista di sviluppo lineare di 2.000 metri risultavano già contenuti all'interno del documento SIA PGT 00 REL 001 "Quadro di Riferimento Progettuale – Relazione" (paragrafo 8.6 "Scenario alternativo relativo allo sviluppo lineare della nuova pista"). Sulla base degli approfondimenti condotti il medesimo raffronto è risultato oggetto di aggiornamento e viene riportato all'interno del documento INT-AMB-04-REL-001 in termini di impatto acustico;
2. All'interno del modello di calcolo inerente la valutazione dell'inquinamento atmosferico è stato fin da subito implementato un set di emissioni che hanno sempre compreso interamente le rotte di decollo e di atterraggio degli aeromobili dal loro ingresso nel dominio di calcolo fino alla loro uscita, indipendentemente dalla quota raggiunta dall'aeromobile. La più opportuna estensione del dominio di calcolo da considerare nell'ambito degli studi ambientali e sanitari predisposti in relazione al Master Plan aeroportuale era stata individuata sulla scorta delle risultanze di simulazioni preliminari che avevano di fatto dimostrato come, oltre i 5,5 km dalla futura pista, le ricadute al suolo potessero ritenersi del tutto trascurabili.

La modellistica elaborata a supporto dell'avvio della procedura di VIA, quindi, non escludeva arbitrariamente e ingiustificatamente dalle valutazioni il territorio della Provincia di Prato ma prendeva atto dell'assoluta non significatività e rappresentatività degli effetti al suolo ivi riconducibili al sorvolo in quota del territorio da parte degli aeromobili e ne ottimizzava di conseguenza la complessità computazionale.

Più in dettaglio, il campo di vento per le analisi meteorologiche era stato calcolato su un dominio avente estensione indicativamente pari a 20 km x 20 km, mentre il calcolo della dispersione e della ricaduta degli inquinanti emessi era stato effettuato su un dominio avente estensione indicativa pari a 10 km x 10 km. La scala grafica di rappresentazione dei risultati, infine, era stata scelta in virtù dello specifico e singolo obiettivo perseguito: più ristretta intorno al futuro sedime aeroportuale nell'ambito del SIA, laddove l'oggetto delle valutazioni risultava esclusivamente l'esercizio aeroportuale, più ampia nell'ambito della VIS, laddove l'oggetto delle valutazioni risultava l'effetto cumulato delle differenti tipologie di emissione presenti all'interno del dominio (esercizio aeroportuale, traffico veicolare, termovalorizzatore).

Con l'intento di esplicitare e supportare le suddette assunzioni con specifici valori numerici di riferimento e opportune elaborazioni modellistiche, nell'ambito della predisposizione della documentazione

integrativa si è provveduto ad estendere il dominio di calcolo delle simulazioni diffusionali, in modo da comprendere al suo interno anche porzioni di territorio comprese nella Provincia di Prato.

3. Lo Studio di Impatto Sanitario condotto a supporto ed integrazione dello Studio di Impatto Ambientale ha avuto il duplice obiettivo di verificare, da un lato, l'entità degli effetti sanitari correlabili al futuro esercizio aeroportuale in progetto, e dall'altro quello di verificare l'eventuale sussistenza di condizioni di criticità di tipo sanitario (risk assessment) dovute alla simultanea azione di differenti interventi antropici esistenti o di prossima attuazione, all'interno della medesima area vasta di inserimento. Lo studio ha preso in particolare riferimento il fattore di pressione ambientale comune per tutte le tipologie di opere analizzate (aeroporto, traffico veicolare, termovalorizzatore) e particolarmente significativo e rappresentativo per le analisi di tipo sanitario: l'inquinamento atmosferico. Oltre a ciò, in considerazione delle specificità tecniche del progetto oggetto di studio, si è ritenuto opportuno estendere le valutazioni anche alla tematica dell'inquinamento acustico laddove, però, risultano sensibilmente differenti gli indicatori descrittivi del contributo aeroportuale rispetto a quelli associati alle altre tipologie di opere analizzate, e laddove i contributi locali dovuti a sorgenti puntuali potenzialmente prossimi ai singoli ricettori (dall'insediamento industriale all'impianto domestico di condizionamento, dal sistema di diffusione musicale-impianto elettroacustici della singola attività commerciale, alla viabilità e al parcheggio locale) possono costituire elementi di disturbo di assoluta significatività ma certamente non modellabili alla scala di dominio considerata, estesa per svariati chilometri intorno al futuro sedime aeroportuale. D'altro canto, la normativa stessa in materia di acustica distingue il rumore "ambientale" da quello prodotto dalle "infrastrutture" e, per ciascuna tipologia di infrastruttura, stabilisce indicatori, fasce di rispetto e limiti differenti. Da qui la considerazione di inserire nell'ambito dello studio sanitario le sole verifiche relative alla popolazione potenzialmente esposta al rumore aeroportuale, ampiamente più noto rispetto al complesso e variegato insieme di sorgenti acustiche al contorno e propriamente più attinente in relazione agli obiettivi sopra indicati per lo studio sanitario. Quanto sopra per significare e rappresentare l'impostazione metodologica seguita per la predisposizione di detto studio che, unico a livello nazionale in riferimento a scali aeroportuali, al presente livello di progettazione proprio del Master Plan e della procedura di VIA non consente ulteriori valutazioni di dettaglio in merito ad altri possibili fattori localizzati di pressione antropica (quali, ad esempio, i dettagli riferibili all'esposizione ai campi elettromagnetici che, per una loro compiuta definizione, richiedono dettagli tecnici estremamente specifici e al momento non noti). Ciò premesso, si ritiene che lo Studio condotto abbia correttamente affrontato la verifica e l'analisi dei possibili rischi di tipo sanitario riconducibili, in primis, all'esercizio del futuro scalo aeroportuale e, successivamente, agli effetti cumulativi indotti dalla sovrapposizione di effetti ascrivibili anche a differenti progetti e sorgenti di pressione antropica co-presenti sul territorio. Le risultanze a cui è pervenuto detto Studio, già predisposte con significativi margini di tutela e cautela, e detta analisi di rischio risultano oggettivamente tali da evidenziare, senza alcun inaccettabile margine di errore, l'assenza di criticità di tipo sanitario potenzialmente originate dal futuro esercizio aeroportuale. Né, d'altro canto, le osservazioni avanzate dall'Autorità Competente e dagli altri Enti interessati rispetto all'implementazione degli studi modellistici (con particolare riferimento a quello inerente l'inquinamento atmosferico), possono in alcun modo indurre a ritenere non affidabili le conclusioni stesse dello Studio di Impatto Sanitario già predisposto. Tanto, infatti, è grande il margine di sicurezza dell'analisi di risk-assessment, e tanto contenuti, invece, sono le modifiche e le variazioni conseguenti agli approfondimenti modellistici richiesti. Il quadro valutativo precedentemente espresso viene, quindi, di fatto confermato, sebbene gli approfondimenti e i chiarimenti richiesti abbiano indotto il Proponente a ritenere auspicabile un contestuale approfondimento e aggiornamento dello Studio di Impatto Sanitario che risulta, pertanto, oggetto di revisione unitamente alla restante documentazione integrativa predisposta.

### 2.1.4 Giacitura della nuova pista di volo e modalità di esercizio della stessa

In relazione alla giacitura della nuova pista, definita nel Master Plan 2014-2029 con orientamento 12/30, preme sottolineare come, analogamente a tutti gli aspetti tecnici e progettuali analizzati e sviluppati nel Master Plan e all'interno dello Studio di Impatto Ambientale, anche per essa la documentazione predisposta dal soggetto gestore dello scalo aeroportuale ed approvata in linea tecnica da ENAC muove a partire dai contenuti e dal quadro prescrittivo riportati all'interno dell'Integrazione al PIT approvata nel luglio 2014.

In particolare, si riscontra come la Delibera di Consiglio Regionale riporti, a proposito: *“Evidenziato che negli elaborati del PIT, anche a seguito dei risultati emersi dalla procedura di VAS, che ha evidenziato impatti ambientali meno significativi per l'areale di fattibilità B (pista parallela-convergente, orientamento 12/30).....”*.

Lo stesso Allegato A5 – Testo che integra la Disciplina di Master Plan “Il Sistema aeroportuale Toscano” riporta, all'articolo 5 – Prescrizioni per il progetto di qualificazione, comma 1, la dicitura: **“Pista parallela convergente con orientamento 12/30”**.

Si evidenzia, infine, come la Dichiarazione di Sintesi della VAS riporti (pag.11): *“Dagli elementi di analisi e dagli approfondimenti tematici effettuati nel corso della valutazione e contenuti nel Rapporto Ambientale e nella Sintesi Non Tecnica, l'ipotesi relativa all'areale B, che prende come riferimento l'ipotesi di pista parallela convergente, orientamento 12/30 di ENAC, con utilizzo esclusivamente monodirezionale, privo di pista di rullaggio [...] presenta impatti ambientali complessivamente meno significativi”*.

Si riscontra, infine, come lo stesso elaborato di ENAC risulti parte integrante dell'Integrazione al PIT. Ciò a significare che l'indicazione della giacitura della pista prevista nell'ambito del Master Plan aeroportuale coincide esattamente con quanto indicato e definito all'interno del Piano regionale, frutto tra l'altro di specifiche analisi comparative di carattere ambientale.

Inoltre, in riferimento alla coerenza del Master Plan con la disciplina paesaggistica del PIT di recente approvazione, si riscontra quanto evidenziato dalla Direzione Generale Belle Arti e Paesaggio del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo in merito all'art.7 della Disciplina dei beni paesaggistici contenuta nel PIT e, più in dettaglio, all'art.7.3 riferito ai territori contermini ai laghi, ritenuto di particolare interesse in quanto *“il progetto della pista si sovrappone completamente al suo (cfr. Lago di Peretola) invaso e alla aree contermini determinandone la cancellazione”*.

In particolare, dette norme potrebbero indurre a ritenere che qualsiasi intervento di trasformazione possa ritenersi ammesso a condizione che lo stesso non alteri l'assetto idrogeologico e che, nel caso di interesse, il tracciato della nuova pista di volo e relative opere air-side, non compromettano i caratteri morfologici ed ecosistemici dell'area perilacuale. Preme a tal proposito evidenziare, tuttavia, come l'art.27 “La mobilità intra e interregionale” della Disciplina del Piano riporti, al comma 13: *“Il sistema dei porti, degli aeroporti, degli interporti, delle aree ferroviarie e degli scali merci interrelato con la rete ferroviaria, stradale e autostradale costituisce risorsa di interesse unitario regionale”*.

Le suddette infrastrutture di interesse unitario regionale risultano espressamente disciplinate dall'art.32 che, al comma 8, riporta: *“Il Masterplan del Sistema Aeroportuale Toscano costituisce specifico atto di programmazione del sistema aeroportuale del presente Piano con i seguenti obiettivi operativi:*

- a) *definire lo scenario di riferimento;*
- b) *definire lo stato attuale e le linee di sviluppo;*
- c) *stabilire una classificazione regionale degli aeroporti;*
- d) **definire elementi statuari e indirizzi strategici.**

9. *La disciplina del Masterplan dei porti toscani e del sistema aeroportuale toscano, ivi comprese le loro interrelazioni e le connessioni funzionali fra essi e il sistema infrastrutturale e logistico della Toscana, costituisce parte integrante delle presenti norme”*.

Si ritiene, pertanto, che l'art.32 rappresenti l'opportuno presupposto per non considerare unicamente applicabili le disposizioni di cui all'art.7 evidenziato dal Ministero, ma per ritenere la disciplina paesaggistica della specifica area oggetto del Master Plan aeroportuale svincolata dalla suddetta norma di carattere generale. L'area in esame risulta, infatti, oggetto di specifica pianificazione e disciplina paesaggistica, così come definite dalla recente Integrazione al PIT per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze, posta quale elemento statutario del territorio al quale riferirsi

per i relativi indirizzi strategici e norme paesaggistiche. D'altro canto non potrebbe essere il contrario considerato il fatto che si tratta di stralci del medesimo Piano di Indirizzo Territoriale, approvati dalla medesima Amministrazione regionale a distanza di pochi mesi uno dall'altro.

In relazione alla modalità di esercizio della futura pista di volo, si ricorda che l'intera progettazione del Master Plan 2014-2029 si è sviluppata a partire dai contenuti dello specifico quadro prescrittivo di cui all'art.5ter della *Disciplina del Master Plan "Sistema aeroportuale toscano"* così come integrato dalla DCR n.61 del 16.07.2014 – Integrazione al PIT. In particolare, si riscontra che al comma 1, lett. b) del citato documento è riportato: *"Il suo utilizzo dovrà essere regolamentato in modo da garantire la massima tutela degli insediamenti dall'inquinamento acustico ed atmosferico con utilizzo esclusivamente monodirezionale nell'opzione di cui alla pista parallela convergente, senza sorvolo di Firenze, fatte salve situazioni di emergenza"*.

Nell'ambito del Quadro di Riferimento Programmatico (elaborato SIA PRM 00 REL 001), in riferimento all'analisi di coerenza con detta Integrazione al PIT, è riportato (cfr. pag. 67): *"Per la pista di Master Plan 2014-2029 è previsto, comunque, **Pesclusivo utilizzo monodirezionale**, fatte salve situazioni di emergenza"*.

Risulta, pertanto, evidente come le procedure di volo prevista per la futura pista debbano esclusivamente ricondursi a: decollo per pista 30 (in direzione Firenze-Prato) e atterraggio per pista 12 (in direzione Prato-Firenze).

Il Master Plan oggetto di VIA **non contempla**, quindi, le manovre di atterraggio per pista 30, in direzione Firenze-Prato, e di decollo per pista 12, in direzione Prato-Firenze, che avrebbero inevitabilmente comportato il sorvolo della città di Firenze, espressamente non ammesso dal Piano regionale (e dal relativo procedimento di Valutazione Ambientale Strategica).

I citati casi di emergenza devono, quindi, ricondursi esclusivamente a improvvise problematiche che possano manifestarsi, al raggiungimento di una determinata e prestabilita quota, nel corso della procedura di avvicinamento e atterraggio, allorché inaspettate raffiche di vento, ostacoli in pista, cattive condizioni del psicofisiche del pilota, malfunzionamenti strumentali dell'aeromobile o disposizioni della torre di controllo dovessero di fatto compromettere il completamento dell'atterraggio. In tal caso gli aeromobili dovranno proseguire la loro rotta, definendo il cosiddetto "mancato atterraggio/avvicinamento" e attivando la manovra cosiddetta "riattaccata", consistente in una brusca ri-accelerazione dei motori con significativa ripresa di quota.

Si tratta di condizioni che, statisticamente, potranno determinare una numerosità di eventi estremamente ridotta, dell'ordine dello 0,1% dei movimenti di atterraggio (in media circa 16 movimenti/anno nello scenario 2018 e 24 movimenti/anno nello scenario 2029). Da qui l'assoluta ed oggettiva non rappresentatività statistica di detta condizione di esercizio dell'aeroporto, che pertanto non è risultata oggetto di specifici approfondimenti ambientali all'interno del SIA.

Ai sensi delle norme e dei regolamenti aeronautici, comunque, anche la rotta che gli aeromobili devono seguire in detti casi viene preventivamente definita e codificata, in modo tale che il pilota segua anche simili circostanze specifiche disposizioni dettate da ENAV. Nel caso particolare di interesse, è stato verificato un data-set di possibili rotte e quella ritenuta ottimale in termini ambientali è quella che prevede la massima pendenza di salita dell'aeromobile (pari a circa il 5%), il passaggio al di sopra della città (con provenienza lato Prato e sorvolo in corrispondenza dei limiti settentrionali della stessa, senza interessamento del centro cittadino e delle sue strutture architettoniche di pregio) in continua salita e a quote elevate rispetto a terra, e la virata verso sud all'altezza di Coverciano, con possibilità di nuovo allineamento per atterraggio in prossimità di Agliana o di "dirottamento" presso altro aeroporto (Pisa o Bologna).

I cosiddetti "dirottamenti" presso altri scali aeroportuali (sia in partenza, sia in arrivo) dovuti a specifiche condizioni anemologiche di vento in coda (maggiore di 10 nodi) determineranno una numerosità complessiva di dette movimentazioni inferiore all'1%, perfettamente comparabile con quanto registrato presso gli altri scali nazionali e quanto convenzionalmente ritenuto compatibile dai vettori aerei.

## 2.1.5 I rapporti con i quadri prescrittivi dei precedenti procedimenti di compatibilità ambientale

In relazione ai pregressi procedimenti di compatibilità ambientale relativi all'aeroporto di Firenze, risultano agli atti:

- DEC/VIA/2003/0676 del 04.11.2003, relativo al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale inerente il Piano Generale di Sviluppo dell'Aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze, avente orizzonte temporale il periodo 2001-2010;
- DVA-2010-0026139 del 29.10.2010, relativo al procedimento di Verifica di Assoggettabilità alla VIA inerente il progetto di ampliamento del piazzale Ovest di sosta aeromobili dell'aeroporto di Firenze.

La procedura di VIA sul Master Plan 2001-2010, avviata da AdF Spa il 26 settembre 2000, si è conclusa con l'espressione del giudizio positivo di compatibilità ambientale, condizionato al rispetto del relativo quadro prescrittivo individuato.

La procedura di Verifica di Assoggettabilità alla VIA per il progetto di ampliamento del piazzale Ovest sosta aeromobili è stata avviata da AdF SpA in data 18 maggio 2010 e si è conclusa con provvedimento di esclusione dalla VIA, ponendo a carico del Proponente alcune prescrizioni.

### Stato di attuazione dei procedimenti precedenti

#### **Master Plan 2001-2010**

La maggior parte degli interventi relativi al Master Plan 2001-2010, aggiornamento e revisione del precedente "Piano di zonizzazione dell'aeroporto di Firenze Peretola" redatto nel 1990 dal Ministero dei Trasporti – Direzione Generale dell'Aviazione Civile, è rimasta inattuata.

Tale piano, infatti, prevedeva uno scenario di traffico (con 2,7 milioni di passeggeri al 2010) che non si è verificato, in conseguenza degli eventi del 2001 e della crisi economica del 2008.

Pertanto, la maggior parte degli interventi previsti nel Piano, volti al potenziamento dello scalo, ed in special modo la realizzazione della bretella di rullaggio in grado di eliminare i perditempo legati al "contropista", di fluidificare il traffico nelle aree di manovra e di eliminare le restrizioni sul numero di movimenti orari tuttora presenti, non sono stati realizzati.

Gli interventi eseguiti riguardano principalmente l'adeguamento delle clearways delle testate pista ai sensi della normativa vigente, la realizzazione di un loop di raccordo nei pressi della testata 23 e la prima fase di ampliamento del terminal volto all'adeguamento dei livelli di servizio minimi.

La tabella seguente mostra nel dettaglio l'elenco degli interventi previsti nel Master Plan 2001-2010, fornendo evidenza delle opere realizzate e di quelle non realizzate.

#### **NUOVA AREA TERMINALE**

##### **Nuova Aerostazione**

- |                                  |                       |
|----------------------------------|-----------------------|
| - Arrivi / Partenze I° Modulo    | <b>REALIZZATO</b>     |
| - Opere propedeutiche II° Modulo | <b>NON REALIZZATO</b> |
| - Arrivi / Partenze II° Modulo   | <b>NON REALIZZATO</b> |

##### **Edifici Area Terminale**

- |   |                       |
|---|-----------------------|
| - Palazzina uffici direzionali (ex Aerostazione arrivi) | <b>NON REALIZZATO</b> |
| - Palazzina Enti di Stato (ex ENAV)                     | <b>NON REALIZZATO</b> |

##### **Riqualifica Aerostazione Partenze**

- |   |                       |
|---|-----------------------|
| - Riqualifica esistente Aerostazione Partenze | <b>NON REALIZZATO</b> |
|---|-----------------------|

<b>NUOVO SISTEMA CENTRALI TECNOLOGICHE</b>	
Cabine elettriche	<b>NON REALIZZATO</b>
Centrali termiche	<b>NON REALIZZATO</b>
<b>NUOVO SISTEMA RETI IMPIANTISTICHE, IDRICHE E FOGNARIE</b>	
<b>Bacino di Laminazione</b>	<b>NON REALIZZATO</b>
<b>Reti ed Impianti Area Terminale</b>	
- Rete di drenaggio acque bianche	REALIZZATO IN PARTE
- Rete fognaria acque nere	REALIZZATO IN PARTE
- Rete elettrica	REALIZZATO IN PARTE
<b>Reti ed impianti Area Terminale</b>	
- Rete Antincendio	REALIZZATO
- Rete Adduzione Gas Metano	REALIZZATO
<b>NUOVA VIABILITA' LANDSIDE</b>	
<b>Parcheggio multipiano (5 livelli)</b>	<b>NON REALIZZATO</b>
<b>Viabilità Landside</b>	
- Viabilità principale ingresso-uscita Arrivi/Partenze	<b>NON REALIZZATO</b>
- Parcheggi a raso	<b>NON REALIZZATO</b>
- Illuminazione esterna	<b>NON REALIZZATO</b>
<b>Viabilità Landside</b>	
- Viabilità di servizio aree di parcheggio	<b>NON REALIZZATO</b>
- Illuminazione esterna	<b>NON REALIZZATO</b>
<b>NUOVO SISTEMA AIRSIDE</b>	
<b>Adeguamento pista e piazzali</b>	
- Nuovo Piazzale Aeroclub	<b>NON REALIZZATO</b>
- Pavimentazione Clearways (testate 05 e 23)	REALIZZATO
<b>Realizzazione Piazzola di emergenza antipirateria</b>	REALIZZATO
<b>Via di Rullaggio e Bretelle</b>	
- Via di Rullaggio	<b>NON REALIZZATO</b>
- Raccordi in testata 23	REALIZZATO
<b>Viabilità di Servizio Interna</b>	
- Nuova viabilità perimetrale in testata 05 incluso sottovia	<b>NON REALIZZATO</b>
- Viabilità d'accesso area ovest con sottovia dall'Area Terminale	<b>NON REALIZZATO</b>
<b>NUOVO ASSETTO AREA OVEST</b>	
<b>Ampliamento Piazzale di Sosta Aeromobili Area Ovest</b>	<b>NON REALIZZATO</b>
<b>Opere di Urbanizzazione Area Ovest</b>	
- Recinzione nuova Area Doganale e relativo varco	<b>NON REALIZZATO</b>
- Viabilità interna e parcheggi di pertinenza	<b>NON REALIZZATO</b>
- Movimenti di materia per livellamento area lottizzata	<b>NON REALIZZATO</b>
- Rete di Drenaggio Acque Bianche e Nere	REALIZZATO IN PARTE
- Rete Antincendio	<b>NON REALIZZATO</b>
- Illuminazione esterna	<b>NON REALIZZATO</b>
- Cabine Elettriche e reti	REALIZZATO IN PARTE

- Realizzazione parcheggi Rent Car	<b>NON REALIZZATO</b>
<b>Nuovo edificio Mezzi di rampa ed uffici addetti</b>	<b>NON REALIZZATO</b>
<b>Polo Logistico ed Operativo (Area Ovest)</b>	
- Uffici operativi (n.3 Moduli)	<b>NON REALIZZATO</b>
- Edificio per manutenzione, magazzino ricambi e depositi	<b>NON REALIZZATO</b>
- Edificio per ricovero, lavaggio e rifornimento mezzi di rampa	<b>NON REALIZZATO</b>
<b>Edifici Area Ovest</b>	
- Edificio bilanciamento VV.F.	<b>NON REALIZZATO</b>
- Edificio Merci	<b>NON REALIZZATO</b>
- Hangar Aeroclub e relativi parcheggi	<b>NON REALIZZATO</b>
- Hangar Aviazione Generale	<b>NON REALIZZATO</b>
- Aerostazione Aviazione Generale	<b>NON REALIZZATO</b>
- Hangar per Base Operativa Compagnie Aeree	<b>NON REALIZZATO</b>
- Edificio Catering	<b>NON REALIZZATO</b>

### **Ampliamento Piazzale Aeromobili Ovest**

Il progetto di ampliamento del piazzale aeromobili in area Ovest, a seguito del rilascio delle autorizzazioni urbanistiche ed all'espletamento delle procedure di gara di appalto, è attualmente in fase di realizzazione dei lavori.

### **Ottemperanza rispetto alle prescrizioni rilasciate nei procedimenti precedenti**

#### **Master Plan 2001-2010**

Le valutazioni di impatto condotte nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale associate al Master Plan 2001-2010 sono state riferite alle azioni progettuali previste all'orizzonte 2010 (data di attuazione completa del Piano) nell'ipotesi di Scenario controllato (con 2,7 milioni di passeggeri stimati).

Le prescrizioni espresse nel decreto VIA del 2003 erano, quindi, riferite ad uno scenario che prevedeva la realizzazione di opere di potenziamento dello scalo (ad es. via di rullaggio) e, di conseguenza, un incremento di passeggeri, che non si è verificato.

A tal riguardo vale evidenziare che allo stato attuale i livelli di traffico registrati presso lo scalo fiorentino non sono equiparabili nemmeno all'orizzonte intermedio 2005 stimato in 2,3 milioni di passeggeri.

Si segnala, inoltre, che, con riferimento ad alcune prescrizioni relative all'inquinamento acustico, alla sicurezza ed al PUE di Castello espresse nel Decreto, AdF ha presentato apposito ricorso al Presidente della Repubblica, tuttora pendente. Tale ricorso contestava la legittimità di alcune prescrizioni in merito alla delocalizzazione delle abitazioni secondo "la piena soddisfazione degli inquilini", alla realizzazione di impianti di condizionamento estivo ed alla realizzazione dell'interramento di parte della autostrada A11.

#### **Ampliamento Piazzale Aeromobili Ovest**

Le prescrizioni contenute nel decreto di esclusione dalla procedura di VIA riguardano il dimensionamento dei volumi di accumulo delle vasche di trattamento delle acque (prescrizione cui è stato ottemperato aggiornando il progetto), alcune misure relative alla gestione del cantiere (in corso) ed infine una campagna di misure post operam cui verrà dato seguito una volta terminati i lavori.

### **Confronto tra gli interventi previsti nel Master Plan 2014-2029 e gli interventi inclusi nei procedimenti precedenti Master Plan 2001-2010**

Il sistema aeroportuale definito nel Master Plan 2014-2029 risulta fondato sulla realizzazione della nuova pista di volo 12-30, di orientamento diverso rispetto alla pista attuale. Il Master Plan 2001-2010, invece, prevedeva alcuni interventi di potenziamento della attuale pista 05-23 e, principalmente, la realizzazione della via di rullaggio.

Pertanto, poiché i due piani fanno riferimento ad infrastrutture di volo con orientamento differente, ne risulta che le funzioni aeroportuali (piazzi aeromobili, terminal, parcheggi, viabilità, aree logistiche, ecc.) pur essendo presenti nei due piani, risultano dimensionate e distribuite su un sedime aeroportuale che prevede uno sviluppo completamente diverso.

L'intervento di ampliamento del Piazzale Aeromobili in area Ovest, la cui realizzazione è in corso, risulta integrato nel nuovo Master Plan 2014-2029 nell'ambito dei piazzali aeromobili collocati in area Ovest.

### 3. SINTESTI DELLE PRINCIPALI ATTIVITÀ EFFETTUATE IN RISPOSTA ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONI

Si riporta di seguito la sintesi delle principali attività che il Proponente ha effettuato ai fini della predisposizione della documentazione integrativa così come richiesta dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con propria nota prot. DVA-2015-0019141 del 21.07.2015, e successiva comunicazione di precisazioni del 24.07.2015.

La documentazione predisposta tiene conto di tutti i pareri e osservazioni avanzate, con integrazioni che rispondono alle esigenze fin qui espresse. L'elenco sintetico delle attività viene articolato attraverso una loro omogeneizzazione per aree tematiche principali, in modo da facilitarne la lettura.

#### Quadro di Riferimento Programmatico

- Si sono approfonditi i rapporti di coerenza e di correlazione fra gli interventi di riassetto idraulico previsti in progetto e quelli attesi dalle altre pianificazioni e programmazioni che insistono nell'area. L'analisi viene esplicitata nell'ambito della Relazione Generale (nuovo elaborato INT PGT 03 REL 001) della progettazione idraulica e supportata da specifici elaborati grafici. Vengono altresì definite le azioni necessarie per la risoluzione di eventuali interferenze (es. cassa di laminazione prevista per il PUE di Castello), per le quali si è provveduto ad una preliminare verifica di fattibilità;
- Si è approfondita la tematica inerente l'applicazione delle Norme del recente (marzo 2015) PIT regionale a valenza di Piano Paesaggistico e si è verificato che non sussistono condizioni di contrasto fra quanto in generale previsto dal Piano e le ipotesi progettuali di Master Plan in relazione alle trasformazioni morfologiche e del reticolo idrografico. Permangono elementi formali di non piena coerenza in relazione a taluni aspetti (es. sviluppo lineare della pista, riqualificazione della porzione di sedime da restituire al territorio, viabilità di connessione a Sesto Fiorentino), per la risoluzione dei quali si rimanda alla successiva fase di conformità urbanistica, ritenendo che all'interno del presente procedimento di VIA possa trovare attuazione quanto previsto dall'art.3 "Quadro di Riferimento Programmatico", comma 1, del DPCM 27 dicembre 1988 "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art.6, L. 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art.3 del D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377": *Il quadro di riferimento programmatico per lo studio di impatto ambientale fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale. Tali elementi costituiscono parametri di riferimento per la costruzione del giudizio di compatibilità ambientale di cui all'art. 6. E' comunque escluso che il giudizio di compatibilità ambientale abbia ad oggetto i contenuti dei suddetti atti di pianificazione e programmazione, nonché la conformità dell'opera ai medesimi.*

#### Quadro di Riferimento Progettuale

- Si sono predisposti elaborati di approfondimento progettuale inerenti gli aspetti ritenuti di maggiore interesse ambientale, così come desumibile dalle osservazioni avanzate dall'Autorità Competente e dalle altre Amministrazioni interessate. Detti aspetti sono quelli relativi a:
  - sistemazioni idrauliche del reticolo delle acque basse;
  - sistemazioni idrauliche del reticolo delle acque alte;
  - sistemi di raccolta, convogliamento e trattamento delle acque meteoriche all'interno del sedime aeroportuale;
  - specificità tecniche delle opere air-side: nuova pista, taxiways e parcheggi;
  - organizzazione delle singole aree di cantiere (stoccaggi e impianti);
  - aggiornamento e approfondimento del bilancio terre;

- definizione del cronoprogramma di dettaglio (Gantt) relativo alla realizzazione di tutte le opere (comprehensive di quelle di compensazione ambientale e di riassetto idraulico del reticolo idrografico esterno al futuro sedime aeroportuale) previste dal Master Plan.

### **Quadro di Riferimento Ambientale – Componente atmosfera**

- Si sono acquisiti ed elaborati i dati meteorologici relativi agli ultimi 10 anni e, a seguito di specifica analisi di rappresentatività, si è individuato l'anno climatologico da impiegare come punto di partenza delle nuove simulazioni modellistiche e si sono aggiornate tutte le simulazioni inerenti la ricostruzione del campo di vento tridimensionale sul dominio di calcolo;
- Si è provveduto, sulla base di dati reali riferiti al 2013 e al 2014, alla verifica della variabilità oraria di tutte le sorgenti emissive legate all'esercizio aeroportuale e si è elaborato il profilo di emissione oraria per tutte le 8.760 ore dell'anno-tipo;
- Si è provveduto ad estendere il dominio di calcolo delle simulazioni diffusionali secondo quanto richiesto (in relazione alle simulazioni diffusionali poste a supporto della Valutazione di Impatto Sanitario e comprensive dell'analisi degli effetti cumulativi con le altre principali sorgenti emissive caratteristiche del medesimo areale si specifica che si è provveduto ad ampliare il dominio di simulazione in modo tale da comprendere anche porzioni di territorio afferenti alla Provincia di Prato);
- Si è provveduto a separare, rispetto a quanto già contenuto all'interno dello studio trasportistico, il solo contributo di traffico indotto direttamente e indirettamente generato dall'attuazione degli interventi di Master Plan e a verificarne, in termini modellistici, i relativi impatti atmosferici, valutati anche in sovrapposizione agli effetti direttamente correlabili dall'esercizio aeroportuale;
- Si è introdotto un nuovo scenario trasportistico (e di impatto) caratterizzato dall'esercizio dell'attuale svincolo di ingresso cittadino al 2018, anno di entrata in esercizio della nuova pista di volo (nel SIA si era assunto già dall'anno 2018 l'esercizio dello svincolo cittadino come da progetto Autostrade-Spea inerente la realizzazione della terza corsia della A11);
- Si è provveduto ad aggiornare il data-set di ricettori discreti inseriti all'interno del modello, in modo che gli stessi siano maggiormente rappresentativi dell'effettiva distribuzione della popolazione esposta;
- Si è eseguita un'ulteriore campagna di monitoraggio della qualità dell'aria in periodo estivo (agosto), al fine di acquisire dati sito-specifici degli inquinanti (con particolare riferimento all'ozono e ai COV-HAPs) riferibili anche a detto periodo;
- Si è definita la condizione di "worst case" attraverso l'abbinamento di condizioni peggiorative sia di tipo climatologico (si sono individuate le 2 settimane dell'anno aventi peggiori caratteristiche diffusive), sia di tipo emissivo (si sono incrementati fino al massimo valore nominale i movimenti aerei, si sono incrementati i tempi di attivazione delle sorgenti di terra, si è considerato il massimo utilizzo nominale delle aree di parcheggio land-side, si è considerata la presenza di sorgenti canalizzate presso il Terminal passeggeri rappresentativa del caso di non possibilità di allaccio al termovalorizzatore con utilizzo dei relativi fluidi caldi), e se ne sono verificati gli effetti di inquinamento per via modellistica;
- Si è provveduto ad aggiornare le valutazioni di impatto di cantiere sulla base degli approfondimenti progettuali condotti (layout aree di cantiere, bilancio terre, cronoprogramma).

### **Quadro di Riferimento Ambientale – Componenti vegetazione, flora e fauna / Studio di Incidenza**

In considerazione della tipologia di osservazioni avanzate dall'Autorità Competente e della stretta correlazione esistente fra gli ambiti naturali afferenti alla Rete Natura 2000 e gli altri ambiti di naturalità e semi-naturalità presenti nella Piana fiorentina, la documentazione integrativa predisposta viene integralmente presentata all'interno dello Studio di Incidenza e dei relativi elaborati di supporto.

Le principali attività eseguite in riferimento all'endo-procedimento della Valutazione di Incidenza e, più in generale, alle componenti biotiche direttamente e indirettamente interessate dal progetto sono le seguenti:

- Si è ampliata la fase di screening di incidenza a tutte le aree protette afferenti alla Rete Natura 2000 presenti entro una distanza di circa 10 km dall'areale di progetto;
- A supporto dei dati bibliografici disponibili e delle risultanze delle prime indagini di campo effettuate nell'ambito della predisposizione della documentazione trasmessa in fase di avvio della procedura di VIA si sono effettuati nuovi censimenti, indagini e sopralluoghi integrativi inerenti:
  - Vegetazione,
  - Habitat,
  - Avifauna,
  - Rettili e anfibi,
  - Chiroterti.

Le risultanze di dette indagini, per buona parte estese all'intera Piana di Sesto Fiorentino ma certamente focalizzate soprattutto all'interno delle aree SIC-ZPS-SIR interferite, sono presentate all'interno di uno specifico book di supporto allo Studio di Incidenza, unitamente alla descrizione delle metodologie di monitoraggio. Si sono, inoltre, predisposti specifici elaborati grafici di sintesi: carta della vegetazione, carta degli habitat, carta delle interferenze opere-habitat;

- Si è provveduto all'esecuzione di una campagna di rilevamento fonometrico in corrispondenza delle aree naturali afferenti al Lago di Peretola, all'Oasi Val di Rose, al Podere La Querciola e all'Oasi di Focognano, finalizzata alla definizione degli attuali livelli di impatto acustico presenti e alla successiva analisi comparativa con i previsti livelli di rumorosità di progetto, come da risultanze dello specifico modello numerico di impatto acustico;
- Si è provveduto a valutare per via modellistica, in corrispondenza di uno specifico data-set di ricettori interni alle aree SIC-ZPS-SIR, i futuri livelli di impatto acustico correlati all'esercizio aeroportuale e al relativo traffico indotto;
- Si è provveduto a valutare per via modellistica, in corrispondenza di uno specifico data-set di ricettori interni alle aree SIC-ZPS-SIR, i futuri livelli di impatto atmosferico correlati all'esercizio aeroportuale e al relativo traffico indotto;
- Si è approfondita l'analisi delle soluzioni alternative di progetto, evidenziando le motivazioni tecniche, aeronautiche, di sicurezza, di minimizzazione degli impatti ambientali e di massima tutela della salute pubblica poste a supporto della scelta di progetto;
- Si è approfondita la caratterizzazione di strategicità nazionale del progetto, evidenziandone i benefici economici e sociali conseguenti alla relativa attuazione;
- Si sono specificati gli interventi di mitigazione previsti per il massimo contenimento dei fattori di pressione ambientale generati dal progetto;
- Si è previsto un ulteriore intervento di compensazione naturalistica all'interno del futuro parco periurbano di Sesto Fiorentino, finalizzato alla massima tutela degli anfibi. In particolare, il nuovo intervento si colloca in adiacenza all'attuale area SIC-ZPS Podere La Querciola (nella parte centrale del parco periurbano) e prevede la perimetrazione di ulteriori 19,5 ha di territorio da inserire nella futura perimetrazione del SIC-ZPS. L'area sarà adibita, per circa 9 ha, alla creazione di piccoli stagni umidi protetti per gli anfibi, intervallati e circondati da prati umidi e vegetazione igrofila, e per i restanti 10,5 ha da bosco a prevalenza di salice e pioppo, con sporadica presenza di piccoli stagni umidi non protetti per gli anfibi;
- Si è prevista l'esecuzione di uno specifico monitoraggio Ante Operam degli anfibi da effettuarsi, secondo metodologie da definirsi con ISPRA e ARPAT, preliminarmente all'avvio dei lavori relativi a qualsiasi opera di Master Plan.

Non sono state prese in esame soluzioni alternative di progetto che non prevedessero l'interramento dei laghi presenti presso l'areale di intervento in quanto dette alternative risulterebbero in contrasto con l'orientamento di

progetto della nuova pista che, come noto, rappresenta la risultanza di un lungo percorso caratterizzato anche da un articolato processo partecipativo di VAS di livello regionale.

In coerenza con le linee guida Comunitarie per la redazione degli Studi di Incidenza, si è ritenuto opportuno mantenere il riferimento agli indicatori di sintesi per la valutazione delle incidenze, opportunamente integrati con specifiche valutazioni, anche quantitative, riferite agli habitat e alle specie presenti.

#### **Quadro di Riferimento Ambientale – Componente ambiente idrico**

- Si è approfondita la caratterizzazione chimica delle acque superficiali attraverso il prelievo di ulteriori 9 campioni in corrispondenza del reticolo idrografico presente a sud dell'autostrada A11 e successive analisi di laboratorio;
- Si è fornito il layout di ciascuna area fissa di lavorazione, prevedendo per ciascuna di esse opportuni sistemi di trattamento delle acque di prima pioggia e definendo il relativo recapito finale;
- Si è provveduto all'approfondimento progettuale richiesto per le opere idrauliche afferenti sia al sistema di regimazione e trattamento delle acque meteoriche interne al sedime aeroportuale, sia al reticolo idrografico esterno (acque alte e acque basse). I dimensionamenti delle opere idrauliche afferenti al reticolo delle acque basse e al sedime aeroportuale hanno preso a riferimento i dati aggiornati indicati (LSPP);
- Si sono aggiornate le verifiche idrauliche di tutte le opere previste in progetto e si sono definite le relative planimetrie e sezioni, comprensive di analisi geotecniche riferite al punto di potenziale massima criticità corrispondente al passaggio del futuro alveo del Fosso Reale nei pressi della discarica di Case Passerini;
- Si è provveduto alla verifica del non aggravio delle condizioni di rischio idraulico conseguenti alla realizzazione delle opere di progetto;
- Si è provveduto ad approfondire la ricostruzione dell'idrogeologia dell'area di intervento e a verificarne i potenziali livelli di interferenza con le singole opere in progetto.

#### **Quadro di Riferimento Ambientale – Componente rumore e vibrazioni**

- Si è provveduto a verificare gli effetti correlati a differenti distribuzioni dei decolli (con virata Sud e con virata Nord) e a definire, sulla base delle relative risultanze espresse in termini di popolazione esposta, la suddivisione più performante in termini ambientali e al contempo tale da garantire adeguati livelli di sicurezza, operatività e flessibilità aeronautica. La distribuzione individuata è quella caratterizzata da un 75% di decolli con virata Sud e un 25% con virata Nord (in luogo della distribuzione 65% Sud e 35% Nord precedentemente valutata nel SIA). Tutte le simulazioni di impatto acustico sono state aggiornate di conseguenza;
- Si è provveduto ad inserire nel codice di simulazione INM anche le operazioni di taxiing;
- Si è provveduto a simulare l'impatto acustico aeroportuale considerando anche differenti procedure di decollo (ICAO A e ICAO B);
- Si è provveduto a separare, rispetto a quanto già contenuto all'interno dello studio trasportistico, il solo contributo di traffico indotto direttamente e indirettamente generato dall'attuazione degli interventi di Master Plan e a verificarne, in termini modellistici, i relativi impatti acustici valutati, presso uno specifico data-set di ricettori, anche in sovrapposizione agli effetti direttamente correlabili dall'esercizio aeroportuale;
- Si è recepita l'indicazione avanzata dall'Università in merito all'opportunità di inserimento di apposita duna in terra antirumore in posizione antistante il limite meridionale del Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino. Detta opera diviene, pertanto, a tutti gli effetti parte integrante degli interventi di Master Plan;

- Si è provveduto ad aggiornare le valutazioni di impatto acustico di cantiere sulla base degli approfondimenti progettuali condotti (layout aree di cantiere, bilancio terre, cronoprogramma);
- Si è provveduto alla predisposizione degli approfondimenti richiesti in relazione alle vibrazioni.

### Ulteriori approfondimenti

- Nell'ambito dell'aggiornamento/approfondimento/integrazione della documentazione di cui sopra, con particolare riferimento alle tematiche dell'impatto atmosferico e dell'impatto acustico, si è provveduto a recepire anche la maggior parte delle note e osservazioni presenti all'interno del parere formulato dalla Regione Toscana;
- Sulla base delle risultanze delle nuove modellazioni si è provveduto ad aggiornare lo Studio di Impatto Sanitario, riportandone all'interno anche specifiche controdeduzioni ad alcune osservazioni contenute all'interno del parere formulato dalla Regione Toscana;
- Si è provveduto ad approfondire alcune delle tematiche di carattere paesaggistico inerenti la valutazione dell'attuale assetto e valore paesaggistico dei luoghi e dei rapporti tra le opere in progetto, i beni architettonici vincolati e le visuali delle colline.

#### **4. QUADRO SINOTTICO DEGLI APPROFONDIMENTI CONDOTTI**

Al fine di agevolare e rendere maggiormente immediata la consultazione degli elaborati integrativi prodotti, la verifica della corrispondenza delle attività eseguite a quanto richiesto e la corrispondenza delle controdeduzioni alle singole osservazioni avanzate, si riporta il seguente schema sinottico di sintesi.

ID	AREA TEMATICA	RICHIESTA DI CHIARIMENTO / APPROFONDIMENTO	CONTRODEDUZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO
1.1	Generali	Il P. provvederà a riferire in merito agli esiti della Verifica di ottemperanza rispetto alla Verifica di Assoggettabilità del progetto di ampliamento del piazzale ovest di sosta aeromobili di cui alla determina DVA 26139 del 29.10.2010, in carico a ARPA Toscana	Il progetto di cui al procedimento di Verifica di Assoggettabilità non risulta ancora attuato in quanto nella preliminare fase di attuazione dello stesso si sono rinvenute tracce di rifiuto al di sotto del piano di campagna, tali da richiedere l'attivazione di una procedura di bonifica/messa in sicurezza permanente ancora in fase di approvazione.	INT-GEN-00-REL-001
1.2	Generali	Il P. provvederà a riferire in merito agli esiti di eventuali verifiche di ottemperanza rispetto al DEC VIA 2003/676, o ad una eventuale rinuncia al decreto stesso	Gli interventi progettuali di cui al vecchio Master Plan oggetto del procedimento VIA non risultano attuati per contingenze legate agli sviluppi economici che hanno caratterizzato gli anni successivi all'emanazione del decreto, con conseguente forte contrazione della domanda, e di rinnovate scelte strategiche di sviluppo dello scalo che solo col recente Piano Nazionale degli Aeroporti hanno visto la loro concreta e certa definizione	INT-GEN-00-REL-001
2.1	Quadro Programmatico	Il P. provvederà a chiarire quali sono le modalità previste per la risoluzione dell'incongruenza rilevata con le previsioni del PIT	<p>Come riportato all'interno del Capitolo 3 di cui al presente documento, l'incongruenza riscontrata si limita ad aspetti formali che potranno essere affrontati e risolti nella successiva fase di conformità urbanistica a cui risulta sottoposto il Master Plan aeroportuale. Si precisa, tuttavia, che l'incongruenza si limita ad aspetti più formali che sostanziali, infatti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Il sedime aeroportuale di Master Plan risulta compreso all'interno dell'area di fattibilità verificata e definita dal PIT;</li> <li>b) La quota parte di areale di intervento di Master Plan esterna all'ambito di fattibilità indicato dal PIT risulterà interessata da interventi di adeguamento del reticolo idrografico delle acque basse e delle acque alte, riconducibili per lo più a casse di laminazione delle piene, aventi non solo carattere di pubblica utilità, ma anche volti al miglioramento delle condizioni di rischio e pericolosità</li> </ul>	INT-GEN-00-REL-001

			<p>idraulica della porzione di Piana interessata. All'interno delle aree di laminazione non sono previsti interventi edilizi e potrà essere mantenuta, laddove ritenuto opportuno, la vocazione agricola dei terreni;</p> <p>c) L'intervento previsto in corrispondenza della porzione di sedime oggetto di dismissione ottimizza, rispetto alla previsione di PIT, l'inserimento ambientale, paesaggistico e sociale in corrispondenza di un'area presso la quale la mera piantumazione arborea segnerebbe il territorio con un elemento completamente avulso rispetto al contesto insediativo e antropizzato. Eventuali problematiche legate all'esposizione al rumore potranno trovare risoluzione attraverso l'inserimento, in corrispondenza del limite meridionale del sedime, di una barriera fonoassorbente in materiale trasparente di elevata altezza;</p> <p>d) L'attraversamento viario interrato della pista di volo previsto dal PIT per via dell'Osmannoro non risulta tecnicamente coerente con i dimensionamenti e le pendenze di cui alla vigente normativa tecnica di settore. La soluzione presenta, inoltre, rilevanti problemi di security aeroportuale;</p> <p>e) La deviazione del Fosso Reale prevista con sottoattraversamento autostradale e transito in corrispondenza del canale dell'Acqualunga è caratterizzata da incidenze sulla porzione di SIC-ZPS Stagni di Focognano sensibilmente superiore rispetto alla soluzione di progetto;</p> <p>f) La maggiore lunghezza della pista, dovuta a motivi di sicurezza aeronautica, comporta minori fattori di pressione ambientale in termini di emissioni acustiche e di inquinanti in</p>	
--	--	--	--	--

			atmosfera.	
2.2	Quadro Programmatico	<p>Il P. non esplicita in modo chiaro e dettagliato le integrazioni, le correlazioni e la coerenza delle opere idrauliche previste dal Master Plan oggetto della procedura di VIA con i progetti attesi dalle altre pianificazioni – programmazioni che insistono nell’area di influenza dell’aeroporto; in particolare si evidenzia la necessità di chiarire da un punto di vista progettuale e di conseguenza degli impatti attesi, in primo luogo, le relazioni con:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Autostrada A11 Firenze-Pisa Nord: ampliamento della terza corsia del tratto Firenze-Pistoia, attualmente soggetta a procedura di VIA, che prevede l’adeguamento dell’attuale attraversamento del Fosso Reale;</li> <li>b) L’impianto di recupero energia da incenerimento di rifiuti non pericolosi loc. Passerini-Sesto Fiorentino e la discarica esistente in loc. Passerini;</li> <li>c) Il Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) – Masterplan “Il sistema aeroportuale toscano”, approvato con parere VAS, che prevede diverse opere di gestione delle problematiche del sistema idrico dell’area oggetto del Master Plan</li> <li>d) La pianificazione dei comuni interessati;</li> <li>e) Il piano di gestione delle Acque del Distretto Idrografico dell’Appennino Settentrionale;</li> <li>f) Il piano stralcio “Bilancio Idrico”;</li> <li>g) Il piano stralcio Riduzione Rischio Idraulico</li> <li>h) Il Piano per l’Assetto Idrogeologico (PAI) – Progetto di Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA)</li> </ul>	La documentazione di approfondimento progettuale predisposta affronta le tematiche richieste.	<p>INT-PGT-03-REL-001                      INT-PRM-03-TAV-001                      INT-PRM-03-TAV-002                      INT-PRM-03-TAV-003                      INT-PRM-03-TAV-004                      INT-PRM-03-TAV-005                      INT-PRM-03-TAV-006                      INT-PRM-03-TAV-007                      INT-PRM-03-TAV-008                      INT-PRM-03-TAV-009                      INT-AMB-02-REL-001</p>
3.1	Quadro Progettuale	<p>Il dettaglio progettuale delle opere previste dal Master Plan oggetto della procedura di VIA dovrà essere sviluppato fino a permettere di valutare gli effettivi impatti sull’intero sistema idraulico dell’area interferita e di conseguenza valutare l’efficacia della rimodulazione dell’intero reticolo idrografico influenzato dalla costruzione della nuova pista presentata dal P.</p>	La documentazione di approfondimento progettuale predisposta affronta le tematiche richieste.	<p>INT-PGT-03-REL-001                      INT-PGT-03-REL-002                      INT-PGT-03-TAV-001                      INT-PGT-03-TAV-002                      INT-PGT-03-TAV-003                      INT-PGT-03-TAV-004                      INT-PGT-03-TAV-005                      INT-PGT-03-TAV-006                      INT-PGT-03-TAV-007                      INT-PGT-03-TAV-008                      INT-PGT-03-TAV-009                      INT-PGT-03-TAV-010                      INT-PGT-03-TAV-011                      INT-PGT-03-TAV-012                      INT-PGT-03-TAV-013                      INT-PGT-03-TAV-014                      INT-PGT-03-TAV-015</p>

				INT-PGT-03-TAV-016 INT-PGT-03-TAV-017 INT-PGT-03-TAV-018 INT-PGT-03-TAV-019 INT-PGT-03-TAV-020 INT-PGT-03-TAV-021
3.2	Quadro Progettuale	Il P. Provvederà a dettagliare in modo maggiormente esaustivo le alternative progettuali di tutti gli interventi idraulici previsti e la metodologia di scelta di una soluzione rispetto all'altra; ad esempio la scelta di deviare il Fosso Reale secondo il tracciato presentato e la soluzione scelta per superare l'interferenza con l'autostrada A11 non risultano dettagliatamente motivate	La scelta progettuale viene ulteriormente giustificata	INT-PGT-03-TAV-016
4.1.1	Quadro Ambientale – C. Atmosfera	Il campo meteorologico è modellizzato attraverso i soli dati dell'anno 2010. Tale modellizzazione deve essere condotta tramite una serie pluriennale di dati, comunque non inferiore a 10 anni (30 anni di dati sarebbe la scelta più opportuna)	Si è provveduto alle elaborazioni richieste	INT-AMB-01-REL-001
4.1.2	Quadro Ambientale – C. Atmosfera	Per descrivere lo stato della qualità dell'aria in relazione all'opera e alle sue peculiarità emissive, è necessario considerare anche inquinanti che non abbiano un obiettivo ambientale di legge (tutti gli inquinanti analizzati dal P. sono infatti quelli per cui esistono un valore limite/obiettivo stabilito dalla normativa), pertanto il P. provvederà a considerare tra gli inquinanti anche le emissioni di: CO, SOX, NOX, PM e COV (di questi ultimi in particolare la sottocategoria HAPs – gas – phase hazardous air pollutant (acroleina, formaldeide, 1,3 butadiene, naftalene, benzene, acetaldeide, toluene, xylene e propanale), non solo in relazione al rischio di superamento dei limiti di legge (rischio che esiste per il PM, ma non per il CO o l'SO2), ma anche come indicatori delle eventuali alterazioni dello stato di qualità dell'aria (ad es. i COV). Questi possono essere rilevati e quantificati attraverso opportuno monitoraggio da effettuarsi in fase ante operam e in corso d'opera (esercizio). Tali attività andrebbero pianificate e inserite nel PMA.	Si è provveduto ad eseguire un monitoraggio della qualità dell'aria in relazione agli inquinanti evidenziati. Si è provveduto alle elaborazioni richieste per le verifiche dell'impatto atmosferico	INT-AMB-01-SCD-001  INT-AMB-01-REL-001
4.1.3	Quadro Ambientale – C. Atmosfera	Il P. provvederà a svolgere le analisi sulle emissioni utilizzando lo scenario di traffico più gravoso (ovvero di massimo traffico), e non solo lo scenario medio di traffico aereo contenuto nel Master Plan	Detto scenario non costituisce elemento di progetto e trova la sua giustificazione solo nell'ambito del corretto dimensionamento del Master Plan in termini di movimenti e passeggeri movimentati. Oggetto della procedura di VIA deve intendersi il sistema di pressioni ambientali così come definito e quantificato nel SIA e nella documentazione integrativa richiesta. Il bilancio emissivo richiesto è stato comunque elaborato	INT-AMB-01-REL-001
4.1.4	Quadro Ambientale – C. Atmosfera	Il testo riporta sia l'utilizzo del modello CALPUFF, che del modello AERMOD; è opportuno chiarire quale dei due modelli è stato effettivamente usato	La quantificazione dell'impatto atmosferico è stata effettuata con utilizzo del modello CALPUFF	INT-AMB-01-REL-001
4.1.5	Quadro Ambientale – C.	Il P. adotta per la simulazione della diffusione degli inquinanti un dominio di calcolo di	Il dominio di calcolo è stato aggiornato ed	INT-AMB-01-REL-001

	Atmosfera	<p>10 km x 10 km di lato, che comprende il sedime aeroportuale e l'area circostante. Le distanze tra il perimetro del sedime e i confini del dominio variano da 2,5 km circa a 5 km circa. Sarebbe opportuno esplicitare i criteri che hanno portato a tale scelta. Tuttavia è opportuno considerare che:</p> <p>a) È necessario considerare una distanza minima pari a 3 km dal sedime aeroportuale, come distanza entro la quale gli effetti dell'aeroporto sono direttamente rilevabili</p> <p>b) È necessario che le fasi di LTO possano essere simulate nel modo più accurato possibile; pertanto è necessario che l'altezza del dominio di calcolo sia coerente con le dinamiche dell'altezza dello strato di mescolamento dell'area.</p> <p>Il P. non ha effettuato simulazioni relative al traffico indotto dall'opera (vedi criticità 12). La scelta del dominio di calcolo dovrebbe tenere conto anche di questo fattore.</p>	esteso secondo le indicazioni ricevute	<p>INT-AMB-01-TAV-001 INT-AMB-01-TAV-002 INT-AMB-01-TAV-003 INT-AMB-01-TAV-004 INT-AMB-01-TAV-005 INT-AMB-01-TAV-006 INT-AMB-01-TAV-007 INT-AMB-01-TAV-008 INT-AMB-01-TAV-009</p>
4.1.6	Quadro Ambientale – C. Atmosfera	<p>Il P. provvederà a presentare tavole/dati per simulazioni su CO, CO2 (non rilevante ai fini della qualità dell'aria) e sul Ni, che comunemente viene misurato/valutato insieme ad As e Cd</p>	Si è provveduto a presentare le tavole/dati richiesti relativamente a CO e Ni	<p>INT-AMB-01-REL-001 INT-AMB-01-TAV-001 INT-AMB-01-TAV-002 INT-AMB-01-TAV-003 INT-AMB-01-TAV-004 INT-AMB-01-TAV-005 INT-AMB-01-TAV-006 INT-AMB-01-TAV-007 INT-AMB-01-SCD-002 INT-AMB-01-SCD-003</p>
4.1.7	Quadro Ambientale – C. Atmosfera	<p>Il P. non ha provveduto ad effettuare simulazioni che permettessero di valutare i fenomeni di inquinamento acuto (come i valori limite orario dell'NO2 e dell'SO2 o il valore limite giornaliero del PM10), né a considerare il caso di situazione sfavorevole alla dispersione di inquinanti (worst case), che andrebbe analizzata anche in relazione all'incremento del rischio di superamento di detti valori limite, pertanto provvederà ad integrare l'analisi atmosferica con quanto sopra</p>	Si è provveduto alle elaborazioni richieste	<p>INT-AMB-01-REL-001 INT-AMB-01-TAV-004</p>
4.1.8	Quadro Ambientale – C. Atmosfera	<p>Le conclusioni del P. sono espone in maniera qualitativa e in alcuni aspetti risultano contraddittorie e/o imprecise. Una contraddizione si può riscontrare nel fatto che, pur a fronte di un aumento delle emissioni, i livelli di concentrazione degli inquinanti al suolo possano essere considerati invariati o sostanzialmente tali. [...] Pertanto la valutazione dell'impatto dell'opera sullo stato di qualità dell'aria dovrebbe considerare che l'incremento dei livelli degli inquinanti potrebbe, almeno localmente, agire in controtendenza alla riduzione di livelli medi dell'area. Non è chiaro se il contributo del PM10 ai livelli complessivi dell'area sia dell'ordine delle unità percentuali (come riportato "inferiore al 10%") o dei decimi di unità (come riportato "inferiore al 0,5%")</p>	Le valutazioni sono state oggetto di aggiornamento	INT-AMB-01-REL-001
4.1.9	Quadro Ambientale – C. Atmosfera	<p>Le concentrazioni degli inquinanti vengono simulate senza considerare i livelli di fondo dell'area. Le simulazioni vanno presentate invece discriminando i livelli di fondo (ma mostrandoli) dai contributi derivanti dall'opera, pertanto il P. provvederà ad eseguire l'analisi in tal senso</p>	Si è provveduto alle elaborazioni richieste	INT-AMB-01-REL-001

4.1.10	Quadro Ambientale – C. Atmosfera	Il P. presenta i dati delle simulazioni come dati medi annuali. I dati degli inquinanti vanno modellizzati anche per poterne permettere il confronto diretto con tutti i relativi valori limite. Ad es. nel caso dell'NO <sub>2</sub> , oltre al valore medio annuale dovranno essere stimati gli episodi di superamento della soglia oraria di 200 µg/m <sup>3</sup> per la valutazione del rispetto del valore limite orario e pertanto le simulazioni dovranno restituire i dati in formato tale da permettere un confronto diretto con tale obiettivo ambientale. Tale indicazione va estesa quindi a tutti gli inquinanti considerati, in particolare per quelli per cui è previsto un valore limite orario o giornaliero	Si è provveduto alle elaborazioni richieste	INT-AMB-01-REL-001 INT-AMB-01-TAV-001 INT-AMB-01-TAV-002 INT-AMB-01-TAV-003 INT-AMB-01-TAV-004 INT-AMB-01-TAV-005 INT-AMB-01-TAV-006 INT-AMB-01-TAV-007 INT-AMB-01-SCD-002 INT-AMB-01-SCD-003 INT-AMB-01-SCD-004
4.1.11	Quadro Ambientale – C. Atmosfera	Il P. provvederà ad eseguire la modellizzazione dei livelli di inquinanti dovuti al traffico indotto	Si è provveduto alle elaborazioni richieste	INT-AMB-01-REL-001 INT-AMB-01-TAV-001 INT-AMB-01-TAV-002 INT-AMB-01-TAV-003 INT-AMB-01-TAV-004 INT-AMB-01-SCD-002 INT-AMB-01-SCD-003
4.1.12	Quadro Ambientale – C. Atmosfera	Le simulazioni delle attività di cantiere mostrano livelli di concentrazione di inquinanti non trascurabili; le conclusioni del P. sono espone in maniera qualitativa e per alcuni aspetti risultano contraddittorie. L'analisi delle mappe mostra livelli importanti per gli inquinanti considerati per l'area vicina alle lavorazioni, come ad esempio nel caso del Polo Universitario – ricettori R8 e R9. I livelli risultano interessante un'area che si estende dalle zone limitrofe del cantiere fino alla distanza di 1,5 / 2 km. [...]	L'impatto atmosferico di cantiere è risultato oggetto di aggiornamento in base ai nuovi approfondimenti progettuali condotti	INT-AMB-01-REL-001 INT-AMB-01-TAV-008 INT-AMB-01-SCD-004
4.1.13	Quadro Ambientale – C. Atmosfera	La campagna di monitoraggio ha riguardato un periodo ridotto per poter essere considerata rappresentativa della condizione ante operam [...] Si riscontra che i valori di PM <sub>10</sub> misurati nell'area risultano inferiori (circa 4 µg/m <sup>3</sup> ) rispetto ai valori di fondo misurati nei siti di fondo urbano dell'agglomerato di Firenze (20-24 µg/m <sup>3</sup> ). Sarebbe opportuna una verifica di tali dati. Le misure di O <sub>3</sub> (inquinante di origine secondaria) non risultano direttamente correlate alla verifica degli impatti dell'opera. In ogni caso le misure di O <sub>3</sub> andranno eseguite di preferenza in periodo primaverile-estivo, dove l'ozono può rappresentare un effettivo problema, considerata la presenza di COV tra le emissioni principali degli aeromobili. In definitiva i dati della campagna non hanno al momento utilità nell'analisi dell'impatto dell'opera	Si è provveduto all'esecuzione di una nuova campagna di monitoraggio della qualità dell'aria, tra l'altro con rilevamento dell'inquinante O <sub>3</sub>	INT-AMB-01-REL-001 INT-AMB-01-SCD-001
4.1.14	Quadro Ambientale – C. Atmosfera	Il PMA proposto dal P. presenta alcuni aspetti che necessitano di un approfondimento e un eventuale miglioramento. La durata del monitoraggio scelta dal P. non è supportata da alcuna analisi che permetta di valutarne la rappresentatività temporale. Allo stesso modo la scelta dei punti di monitoraggio non risulta commentata/supportata da alcuna valutazione. Inoltre i limiti delle simulazioni modellistiche evidenziati nei punti	Nel corso delle successive fasi di approfondimento progettuale si provvederà ad approfondire il dettaglio del PMA recependo le osservazioni avanzate	

		<p>precedenti difficilmente rendono tali stime uno strumento di supporto nella localizzazione di tali siti. È opportuno invece che la durata dei monitoraggi e il loro posizionamento sia valutato in funzione dello scenario presente (si ricorda che siamo in “zona di risanamento”) e in funzione dello stato atteso della qualità dell’aria in futuro, cioè le criticità previste. La durata dei monitoraggi deve essere estesa all’intero anno e non a ridotte porzioni di esso, se non per particolari esigenze. Nel caso non si optasse per delle misure continue, il monitoraggio dovrà garantire almeno la copertura della metà dei giorni di ogni mese, in modo che la misura sia rappresentativa sia del breve che del medio periodo. Nel caso del cantiere il monitoraggio non potrà prescindere da un dettagliato crono-programma dei lavori, per consentire il monitoraggio delle attività più impattanti. Gli inquinanti da prendere in considerazione devono essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• quelli per cui esiste una situazione critica, già nello stato attuale della qualità dell’aria (vedi Crit. 1) e che, con l’introduzione dell’opera, vedrebbero un possibile aumento dei livelli (es. PM10, PM2,5, NO2);</li> <li>• quelli per cui è previsto un incremento nei livelli a causa della realizzazione/presenza dell’opera, indipendentemente dalla esistenza di valori limite per detti inquinanti e dalla distanza da essi (es. Benzene e altri COV, Benzo(a)pirene, ed eventualmente traccianti specifici delle emissioni degli aerei (acroleina, formaldeide).</li> </ul> <p>Nel caso venga deciso di adottare un monitoraggio in continuo (o discontinuo, ma correttamente pianificato) per le tre fasi dell’opera (AO, CO, PO), sarebbe opportuno effettuare le misurazioni in una postazione unica, in modo che questa permetta di seguire l’evoluzione dello stato della qualità dell’aria. La scelta del punto di monitoraggio potrebbe essere valutata insieme ad ARPAT dalla Regione Toscana. Infine, nelle situazioni in cui la vicinanza dell’opera ai recettori sensibili, comporti la possibilità di un impatto importante su di essi, sarà opportuno predisporre dei monitoraggi a sorveglianza degli stessi come misura di tutela e controllo;</p>		
4.2.1	Quadro Ambientale – C. Amb. Idrico	<p>sia maggiormente approfondita l’interazione dei singoli cantieri con il sistema idrico della zona oltre che fornire un quadro dettagliato della gestione di tutte le tipologie di acque presenti all’interno dei cantieri così come prescritto dalla normativa vigente;</p>	<p>L’aspetto viene trattato all’interno dei nuovi elaborati di approfondimento progettuale. Lo stesso sarà, comunque, oggetto di successivo approfondimento e dettaglio in sede di progettazione esecutiva, all’interno del Piano Ambientale della Cantierizzazione</p>	<p>INT-GEN-03-REL-001 INT-AMB-02-REL-001 INT-PGT-04-TAV-002</p>
4.2.2	Quadro Ambientale – C. Amb. Idrico	<p>Il Proponente provvederà a fornire una cartografia univoca coerente con le indicazioni dell’Autorità di Bacino dell’Arno attualmente vigenti;</p>	<p>L’elaborazione cartografica è stata eseguita</p>	<p>INT-PRM-03-TAV-004 INT-PRM-03-TAV-005 INT-PRM-03-TAV-006 INT-PRM-03-TAV-007 INT-PRM-03-TAV-008</p>
4.2.3	Quadro Ambientale – C. Amb. Idrico	<p>Poiché con la realizzazione del progetto si ha un consistente aumento del valore esposto (e dunque del danno in caso di evento, dove il danno D è dato dal prodotto del valore del bene E per la sua vulnerabilità V1), per far sì che il rischio idraulico non aumenti, il Proponente dovrebbe dimostrare una decisa riduzione della pericolosità (R=EVP). Anche in questo caso, dunque, si ritiene necessario che il Proponente riesami le interferenze tra il progetto e le indicazioni della pianificazione di riduzione</p>	<p>L’elaborazione richiesta è stata eseguita</p>	<p>INT-PGT-03-REL-001</p>

		del rischio idraulico, mediante elaborati cartografici che siano aggiornati alle norme vigenti dell'Autorità di Bacino dell'Arno. Si ricorda infine che, ai sensi delle NTA del PAI e di quelle del Piano di Riduzione del Rischio Idraulico, il Proponente dovrà conseguire il relativo parere della suddetta Autorità di Bacino;		
4.2.4	Quadro Ambientale – C. Amb. Idrico	Si ritiene necessario che i dati siano aggiornati ed integrati prendendo in considerazione i dati disponibili presso gli enti competenti ("Analisi di Frequenza Regionale delle Precipitazioni Estreme - LSPP" sviluppati nell'ambito dell'accordo di collaborazione tra Regione Toscana e Università di Firenze di cui alla DGRT 1133/2012, i cui risultati sono stati pubblicati nell'anno 2014 - <a href="http://www.sir.toscana.it">www.sir.toscana.it</a> ) e che comunque siano forniti eventuali studi fatti propri ai fini di considerazioni tecnico - ambientali;	Le nuove LSPP sono state prese a riferimento per la progettazione di tutti gli interventi idraulici afferenti al reticolo delle acque basse e alla regimazione delle acque all'interno del sedime	INT-PGT-03-REL-001 2.02
4.2.5	Quadro Ambientale – C. Amb. Idrico	si ritiene necessario che il Proponente illustri dettagliatamente, da un punto di vista progettuale e dei relativi impatti ambientali, come le opere idrauliche previste dal Masterplan - che si inseriscano nell'area in cui sono presenti e/o previste costruzioni idrauliche già prescritte da altre pianificazioni e/o programmazioni - siano state dimensionate e verificate in relazione all'assetto idraulico complessivo;	I chiarimenti sono contenuti nella documentazione integrativa predisposta	INT-PGT-03-REL-001 INT-PGT-03-REL-002
4.2.6	Quadro Ambientale – C. Amb. Idrico	si ritiene fondamentale che il Proponente chiarisca la scelta della tipologia di attraversamento della A11 considerando le indicazioni della normativa vigente in materia; inoltre, si ritiene indispensabile chiarire quanto affermato a pag. 49 della Relazione Idrologica - idraulica: " <i>La portata che può defluire nell'attraversamento in condizioni libere (non in pressione e con funzionamento delle aree di laminazione di progetto) risulta di circa 50 mc/s. Nei recenti anni passati, con riferimento ai valori misurati all'idrometro, situato sul corso d'acqua in prossimità del Polo Universitario, risulta una frequenza media di superamento di questa portata di una volta ogni tre anni. Gli anni di registrazione disponibili riguardano le annualità partire dall'anno 1998</i> ". Pertanto, si ritiene che debba essere integrato lo studio idraulico riferito all'attraversamento della A11 riportando i dettagli progettuali e le verifiche in tutte le condizioni di esercizio della tipologia di opera scelta per superare l'interferenza, considerando anche come condizioni al contorno il trasporto solido che, per la tipologia di corpo idrico, non può ritenersi trascurabile. Inoltre, si dovrà tener conto anche dell'interferenza con la discarica in loc. Passerini sia in fase di esecuzione lavori che in fase di esercizio;	La documentazione integrativa contiene gli approfondimenti richiesti	INT-PGT-03-REL-001 INT-PGT-03-REL-002 INT-PGT-03-TAV-008 INT-PGT-03-TAV-009 INT-PGT-03-TAV-010 INT-PGT-03-TAV-019 INT-PGT-03-TAV-020
4.2.7	Quadro Ambientale – C. Amb. Idrico	Per quanto riguarda la gestione delle acque aeroportuali ed in particolare il sistema di drenaggio delle acque meteoriche, le vasche di prima pioggia, le acque reflue e la rete idrica - antincendio, si ritiene necessario che sia eseguita:  a) una verifica quali-quantitativa dell'immissione delle acque meteoriche nella rete idrica; ovvero che il Proponente fornisca il dettaglio progettuale dell'intero sistema di gestione delle acque meteoriche con dimensionamenti e verifiche di tutte le opere idrauliche previste (ad esempio dell'impianto di trattamento delle acque di prima pioggia e del deolatore) in modo tale da valutare gli effettivi impatti sull'ambiente idrico;  b) una verifica idraulica di tutti i nuovi interventi per la salvaguardia del territorio previsti dal masterplan evidenziando anche la loro correlazione con le opere previste da altre pianificazioni/programmazioni realizzate, in corso di realizzazione o non ancora realizzate di cui il progetto in oggetto prevede o non prevede la delocalizzazione;	La documentazione di approfondimento progettuale predisposta a supporto del SIA contiene le verifiche richieste	INT-PGT-03-REL-001 INT-PGT-03-REL-002 2.02 6.01 OI-AS-PL001 6.02 OI-AS-PL002 6.03 OI-AS-PL003 6.04 OI-RWY-PL001 6.05 OI-RWY-PL002 6.06 OI-AS-DT001 6.07 OI-AS-DT002 6.08 OI-AS-DT003

4.2.8	Quadro Ambientale – C. Amb. Idrico	Poiché la caratterizzazione è finalizzata a definire lo stato della componente per poter procedere alla valutazione degli impatti del progetto, si ritiene necessario un approfondimento in tal senso, estendendo la caratterizzazione di dettaglio anche nella porzione di territorio a SW dell'area di progetto (che peraltro è quella destinata ai recapiti dei vari scarichi dell'aeroporto) riportando opportune valutazioni e commenti. Inoltre, per quanto riguarda la gestione delle acque reflue e di quelle meteoriche, gli elementi forniti dal Proponente sono decisamente poco approfonditi e ancor meno dettagliati e risulta complicato valutare realisticamente le soluzioni individuate ed i relativi impatti sulle acque superficiali, che pertanto dovranno essere maggiormente approfonditi e dettagliati;	Si è provveduto ad integrare la caratterizzazione dello stato qualitativo delle acque superficiali. Si è provveduto ad approfondire la tematica della gestione delle acque all'interno del sedime	INT-AMB-02-REL-002 2.02 6.01 OI-AS-PL001 6.02 OI-AS-PL002 6.03 OI-AS-PL003 6.04 OI-RWY-PL001 6.05 OI-RWY-PL002 6.06 OI-AS-DT001 6.07 OI-AS-DT002 6.08 OI-AS-DT003
4.2.9	Quadro Ambientale – C. Amb. Idrico	Considerando tutte le potenziali criticità degli impatti della realizzazione del progetto, si ritiene essenziale, per poter procedere ad una corretta valutazione degli stessi, che il Proponente produca un'adeguata caratterizzazione idrogeologica, così come, ad es. descritto all'All. 5 delle Norme annesse al Piano stralcio "Bilancio idrico" redatto dall'Autorità di bacino dell'Arno, e valide per " <i>Attività estrattive, lavori di escavazioni e movimenti terra che vanno ad interessare direttamente l'acquifero o che si svolgono in prossimità di esso [...]'</i> ";	Si è provveduto alle elaborazioni richieste	INT-AMB-02-REL-001
4.2.10	Quadro Ambientale – C. Amb. Idrico	Una volta definito con dettaglio adeguato l'assetto idrogeologico, si ritiene necessario che il Proponente definisca un appropriato PMA anche per quanto riguarda le acque sotterranee, attualmente non previsto. Analogamente, per poter effettuare corrette valutazioni, andrebbe meglio dettagliato il Quadro di riferimento progettuale, che allo stato attuale non fornisce molti particolari utili per ipotizzare interferenze tra le azioni di progetto e l'ambiente idrico, acque sotterranee. Gli aspetti indefiniti sono molteplici, tra gli altri, ad esempio, la realizzazione della deviazione del Fosso Reale, che nel suo ultimo tratto si troverebbe a passare tra la discarica in località Case Passerini ed il prospiciente impianto di recupero energia da incenerimento di rifiuti non pericolosi, in corso di realizzazione. Dall'analisi della cartografia e della documentazione presentata si evince che gli spazi a disposizione sono ristretti, non è chiara l'organizzazione del cantiere e non è analizzata in modo esaustivo la presenza del Fosso Reale in stretta adiacenza alla discarica in un'area connotata da rischio idraulico con la presenza della falda acquifera ad una profondità non determinata;	Nel corso delle successive fasi di approfondimento progettuale si provvederà ad approfondire il dettaglio del PMA recependo le osservazioni avanzate	
4.3.1	Quadro Amb. – C. Veget. Flora Fauna	Il Proponente provvederà a fornire la carta della vegetazione dell'area di studio	L'elaborazione è stata eseguita	INT-INC-00-TAV-001 INT-INC-00-TAV-003 INT-INC-00-TAV-004
4.3.2	Quadro Amb. – C. Veget. Flora Fauna	Il Proponente provvederà ad integrare il PMA degli elementi floristico-vegetazionali, ed a prevedere che vengano effettuati in periodi ecologicamente idonei a cadenza annuale per i primi tre anni, e quinquennale per gli anni a venire;	L'elaborazione è stata eseguita	INT-INC-00-REL-001
4.3.3	Quadro Amb. – C. Veget. Flora Fauna	Si richiede di chiarire i metodi di monitoraggio effettuati per i censimenti, il numero dei sopralluoghi, le stagioni in cui sono stati effettuati i rilievi essendo l'area interessata da popolazioni presenti tutto l'anno con modalità diverse (riproduttori, migratori e	L'elaborazione è stata eseguita	INT-INC-00-REL-002

		svernanti) non solo a livello di area vasta ma anche in riferimento alle popolazioni presenti nelle aree protette e nei Sic impattati;		
4.3.4	Quadro Amb. – C. Veget. Flora Fauna	Si richiede di specificare in una tabella le misure dei transetti e i metodi utilizzati per i monitoraggi lungo questi;	L'elaborazione è stata eseguita	INT-INC-00-REL-002
4.3.5	Quadro Amb. – C. Veget. Flora Fauna	Si richiede di inserire checklist aggiornate integrate da sopralluoghi effettuati in idonee stagioni;	L'elaborazione è stata eseguita	INT-INC-00-REL-002
4.3.6	Quadro Amb. – C. Veget. Flora Fauna	Il Proponente provvederà a fornire informazioni sull'inquinamento acustico della nuova traiettoria di decollo rispetto alle caratteristiche ed ai comportamenti biologici di ciascuna delle numerose specie comunitarie attualmente presenti nell'area "Stagni di Focognano"; inserire tutte le Aree Protette Natura 2000 nella simulazione, poiché con la dicitura "da non causare abbastanza rumore"(pg.140 del SIA) il proponente non fornisce alcun dato significativo per poter valutare se sussiste un problema di inquinamento acustico all'interno dei Siti protetti;	L'elaborazione è stata eseguita	INT-INC-00-REL-001
4.3.7	Quadro Amb. – C. Veget. Flora Fauna	Si richiede di effettuare per le aree protette una analisi di dettaglio dell'inquinamento acustico considerando anche il rumore proveniente da fonti connesse all'attività dell'aeroporto (infrastrutture viarie);	Si è provveduto ad approfondire la tematica dell'inquinamento acustico delle aree naturali protette, anche attraverso l'esecuzione di specifici monitoraggi fonometrici	INT-INC-00-REL-001
4.3.8	Quadro Amb. – C. Veget. Flora Fauna	Si richiedono specifiche di dettaglio (tempistiche, distanze dalla pista) degli interventi di mitigazione della piana fiorentina attraverso la creazione di sistemi agroforestali lineari. localizzandoli su carte 1:5000;	Nelle successive fasi di approfondimento progettuale si provvederà ad eseguire le elaborazioni richieste	
4.3.9	Quadro Amb. – C. Veget. Flora Fauna	Si chiede una valutazione sull'avifauna in rapporto all'aumento del traffico aereo, alla correlata maggiore continuità di esercizio ed alle rotte di decollo/atterraggio dettate dal diverso orientamento della nuova pista aeroportuale, considerando le caratteristiche ecologiche del Sito. SIC/ZPS 5140011 "Stagni della piana fiorentina e pratese", il suo ruolo di connessione ecologica rispetto alle numerose altre aree protette presenti nell'area vasta, le zone di svernamento in area vasta, l'eventuale disponibilità nell'area di siti di attrazione per l'avifauna a le peculiarità dell' avifauna presente, a partire dalle specie prioritarie interferite;	Si è provveduto alla valutazione richiesta	INT-INC-00-REL-001
4.3.10	Quadro Amb. – C. Veget. Flora Fauna	Si richiede una valutazione delle probabili rotte seguite per spostamenti diurni dell'avifauna e notturni della chiroterro fauna;	Si è provveduto alla valutazione richiesta	INT-INC-00-REL-002
4.3.11	Quadro Amb. – C. Veget. Flora Fauna	Si richiede il Cronoprogramma dettagliato delle attività. e tempi di realizzazione dei cantieri in funzione dei periodi critici per la fauna residente, svernante o nidificante e della attuazione delle opere di compensazione (bonifica, ripristini, trasloco anfibi...);	Si è provveduto all'approfondimento progettuale richiesto	INT-INC-00-REL-001 INT-PGT-04-SCD-001
4.3.12	Quadro Amb. – C. Veget. Flora Fauna	Si chiedono: a) informazioni sulla presenza/assenza di effetti cumulativi e sinergici dettati dalla realizzazione ed esercizio della nuova pista; b) certezze sulle capacità progettuali di mitigare/compensare ogni entità di pressione cumulativa; c) indicazioni sulle pressioni cumulative sulle aree naturali limitrofe al Sito SIC/ZPS in esame, in virtù della loro valenza di corridoi ecologici (vedi Corridoio Est,	La nuova revisione dello Studio di Incidenza contiene le informazioni richieste	INT-INC-00-REL-001

		INC_GEN_01_REL_001, da pagg. 18); d) rappresentazione cartografica (scala 1:25.000) dell'opera progettuale e di ogni altra infrastruttura presente e da realizzare;		
4.3.13	Quadro Amb. – C. Veget. Flora Fauna	Al fine della salvaguardia della coerenza della Rete Natura 2000, si chiedono adeguate informazioni ed esplicite garanzie sull'efficacia ecologica dei nuovi habitat rispetto alle esigenze biologiche del " <i>Triturus carnifex</i> ", tenendo in considerazione le interferenze progettuali con il corridoio ecologico interno ed esterno a Rete Natura 2000 (vedi soppressione bacini, fossi e scoline), la riconosciuta sensibilità degli anfibi all'inquinamento atmosferico, le riconosciute limitate capacità di movimento e la necessità di attuare misure precise di monitoraggio durante la realizzazione delle opere di compensazione previste;	La nuova revisione dello Studio di Incidenza contiene le informazioni richieste	INT-INC-00-REL-001
4.3.14	Quadro Amb. – C. Veget. Flora Fauna	Si richiede: a) di fornire chiarimenti in merito all'efficacia e comparabilità, in termini di proporzioni, di funzioni, di tempistica e di localizzazione, delle misure progettuali previste nell' "Area campestre Il Prataccio di Focognano", destinate alla compensazione delle aree ad alta idoneità ambientale limitrofe al Sito SIC/ZPS ed interferite dall'ampliamento aeroportuale; b) informazioni utili per escludere ogni potenziale coincidenza operativa con eventuali azioni a valenza ordinaria per la gestione del Sito SIC/ZPS, in corso o in programma;	La nuova revisione dello Studio di Incidenza contiene le informazioni richieste	INT-INC-00-REL-001
4.3.15	Quadro Amb. – C. Veget. Flora Fauna	Il Proponente provvederà ad effettuare una valutazione dei potenziali impatti sulle aziende agricole, con particolare attenzione verso quelle caratterizzate da produzioni di qualità, ove presenti	La nuova revisione dello Studio di Incidenza contiene le informazioni richieste	INT-INC-00-REL-001
4.4.1	Quadro Amb. – C. Rumore e Vibraz.	In merito agli scenari di esercizio, il Proponente dovrà: Valutare in modo dettagliato i due scenari postoperam: scenario 2018 - entrata in esercizio della configurazione di progetto; scenario 2029 - configurazione di massimo sviluppo.	Detto scenario non costituisce elemento di progetto e trova la sua giustificazione solo nell'ambito del corretto dimensionamento del Master Plan in termini di movimenti e passeggeri movimentati. Oggetto della procedura di VIA deve intendersi il sistema di pressioni ambientali così come definito e quantificato nel SIA e nella documentazione integrativa richiesta. Il SIA contiene le elaborazioni riferite ai due scenari post operam	INT-AMB-04-TAV-001 INT-AMB-04-TAV-002 INT-AMB-04-TAV-003 INT-AMB-04-TAV-004 INT-AMB-04-TAV-005 INT-AMB-04-TAV-006 INT-AMB-04-TAV-007 INT-AMB-04-TAV-008 INT-AMB-04-TAV-009 INT-AMB-04-TAV-010 INT-AMB-04-TAV-013 INT-AMB-04-TAV-014 INT-AMB-04-TAV-015 INT-AMB-04-TAV-016 INT-AMB-04-TAV-017 INT-AMB-04-TAV-018

				INT-AMB-04-TAV-019 INT-AMB-04-TAV-020 INT-AMB-04-TAV-021 INT-AMB-04-TAV-022 INT-AMB-04-TAV-023 INT-AMB-04-TAV-024 INT-AMB-04-TAV-025 INT-AMB-04-TAV-026 INT-AMB-04-TAV-027 INT-AMB-04-TAV-028 INT-AMB-04-TAV-029 INT-AMB-04-TAV-030 INT-AMB-04-TAV-031 INT-AMB-04-TAV-032 INT-AMB-04-TAV-033 INT-AMB-04-TAV-034 INT-AMB-04-TAV-035 INT-AMB-04-TAV-036 INT-AMB-04-TAV-039 INT-AMB-04-TAV-040 INT-AMB-04-TAV-041 INT-AMB-04-TAV-042 INT-AMB-04-TAV-043 INT-AMB-04-TAV-044 INT-AMB-04-TAV-045 INT-AMB-04-TAV-046 INT-AMB-04-TAV-047 INT-AMB-04-TAV-048 INT-AMB-04-TAV-049 INT-AMB-04-TAV-050
4.4.2	Quadro Amb. – C. Rumore e Vibraz.	Valutare altri possibili utilizzi della piste (ipotesi sull'uso bidirezionale della pista/diversa distribuzione dei decolli).	Non sono previsti differenti utilizzi della pista se non quello esclusivamente monodirezionale	INT-GEN-00-REL-001
4.4.3	Quadro Amb. – C. Rumore e Vibraz.	Valutare procedure operative che minimizzano l'impatto delle attività aeroportuali sia nella fase di volo, in particolare decollo/atterraggio, sia a terra (procedure antirumore).	Si è provveduto alle elaborazioni richieste	INT-AMB-04-REL-001 Elaborati grafici
4.4.4	Quadro Amb. – C. Rumore	Valutare le operazioni di taxing, oltre alle operazioni di decollo e atterraggio, per il	Si è provveduto alle elaborazioni richieste	INT-AMB-04-REL-001

	e Vibraz.	calcolo dei descrittori LVA e LAeq; tutte le valutazioni dovranno essere effettuate considerando il giorno medio delle tre settimane peggiori (stimato dalle condizioni di traffico attuali).		INT-AMB-04-TAV-001 INT-AMB-04-TAV-002 INT-AMB-04-TAV-003 INT-AMB-04-TAV-004 INT-AMB-04-TAV-005 INT-AMB-04-TAV-006 INT-AMB-04-TAV-007 INT-AMB-04-TAV-008
4.4.5	Quadro Amb. – C. Rumore e Vibraz.	Specificare in modo dettagliato tutti dati di input utilizzati per la modellizzazione INM.	L'informazione è già presente nel SIA	
4.4.6	Quadro Amb. – C. Rumore e Vibraz.	Esplicitare la metodologia di taratura del modello di calcolo, evidenziando il confronto tra i valori calcolati e i valori misurati.	L'assetto infrastrutturale della nuova pista risulta completamente differente da quello attuale, tanto da rendere non praticabile una vera e propria taratura del modello di calcolo. Si è comunque relazionato in merito	INT-AMB-04-REL-001
4.4.7	Quadro Amb. – C. Rumore e Vibraz.	Al fine della comparazione tra i diversi scenari di sviluppo, valutare la popolazione esposta al 2018 con pista attuale, al 2018 con pista futura e al 2029 con pista futura.	Il dato riferito alla pista attuale è già contenuto all'interno del SIA. All'interno della documentazione integrativa predisposta si sono fornite le nuove elaborazioni riferite al 2018 e al 2029	INT-AMB-04-REL-001
4.4.8	Quadro Amb. – C. Rumore e Vibraz.	Considerare la possibilità di utilizzo della pista di progetto da parte di altre tipologie di aeromobili non attualmente presenti nello scalo (fleet mix compatibile con dimensioni/capacità della futura pista).	Detto scenario non costituisce elemento di progetto. Oggetto della procedura di VIA deve intendersi il sistema di pressioni ambientali così come definito e quantificato nel SIA e nella documentazione integrativa richiesta.	
4.4.9	Quadro Amb. – C. Rumore e Vibraz.	Valutare il traffico veicolare indotto dall'esercizio dell'infrastruttura aeroportuale, al fine di verificarne il contributo acustico sul livello complessivo.	Si è provveduto all'elaborazione richiesta	INT-AMB-04-TAV-039 INT-AMB-04-TAV-040 INT-AMB-04-TAV-041 INT-AMB-04-TAV-042 INT-AMB-04-TAV-047 INT-AMB-04-TAV-048
4.4.10	Quadro Amb. – C. Rumore e Vibraz.	Valutare il rumore prodotto dalle aree di parcheggio/viabilità interna al sedime aeroportuale (land scape).	Si è provveduto all'elaborazione richiesta	INT-AMB-04-TAV-039 INT-AMB-04-TAV-040 INT-AMB-04-TAV-041 INT-AMB-04-TAV-042 INT-AMB-04-TAV-047

				INT-AMB-04-TAV-048
4.4.11	Quadro Amb. – C. Rumore e Vibraz.	Valutare su tutti i ricettori individuati gli effetti cumulativi prodotti dal traffico aeroportuale e veicolare (indotto e complessivo), considerando la concorsualità delle sorgenti all'estero delle fasce di pertinenza/zone di rispetto individuate dalle infrastrutture.	Si è provveduto all'elaborazione richiesta	INT-AMB-04-SCD-005 INT-AMB-04-SCD-006
4.4.12	Quadro Amb. – C. Rumore e Vibraz.	In merito ai ricettori, il Proponente dovrà: Valutare la compatibilità acustica dei ricettori presenti all'interno e all'esterno dell'ipotizzato intorno aeroportuale; in particolare individuare all'interno dell'intorno aeroportuale tutti i ricettori non compatibili con le destinazioni urbanistiche specificate dal DM 31/10/1997 e all'esterno dell'intorno aeroportuale i ricettori i cui livelli sonori sono superiori ai limiti specificati dal DPCM 14/11/1997, ovvero determinati dai piani di classificazione acustica dei comuni interessati.	Si è provveduto all'elaborazione richiesta	INT-AMB-04-REL-001 INT-AMB-04-TAV-011 INT-AMB-04-SCD-001 INT-AMB-04-TAV-012 INT-AMB-04-SCD-002 INT-AMB-04-TAV-019 INT-AMB-04-TAV-020 INT-AMB-04-TAV-021 INT-AMB-04-TAV-022 INT-AMB-04-TAV-023 INT-AMB-04-TAV-024 INT-AMB-04-TAV-025 INT-AMB-04-TAV-026 INT-AMB-04-TAV-027 INT-AMB-04-TAV-028 INT-AMB-04-TAV-029 INT-AMB-04-TAV-030 INT-AMB-04-TAV-031 INT-AMB-04-TAV-032 INT-AMB-04-TAV-033 INT-AMB-04-TAV-034 INT-AMB-04-TAV-035 INT-AMB-04-TAV-036 INT-AMB-04-SCD-003
4.4.13	Quadro Amb. – C. Rumore e Vibraz.	Considerare tutti i ricettori sensibili come indicato dalla norma nazionale (classe I DPCM 14/11/1997); in particolare si chiede di valutare con maggiore attenzione il Polo scientifico, che per le attività attuali e future non risulta compatibile con la classe IV attribuita dal PCCA del comune di Firenze.		
4.4.14	Quadro Amb. – C. Rumore e Vibraz.	Per i ricettori sensibili all'interno dell'intorno aeroportuale (zona A), prevedere limiti di tutela più restrittivi del solo rispetto del livello LVA, coerenti con i limiti previsti dalla normativa nazionale per tali ricettori.		
4.4.15	Quadro Amb. – C. Rumore e Vibraz.	Specificare per tutti i ricettori critici, non solo quelli sensibili, adeguati interventi di mitigazione (in particolare per il ricettore abitativo individuato in zone B, per porzioni di aree residenziali nel comune di Campi Bisenzio in classe III e per il Polo Scientifico)		
4.4.16	Quadro Amb. – C. Rumore e Vibraz.	<u>In merito alle fasi di cantiere, il Proponente dovrà:</u> Valutare l'impatto prodotto da tutte le aree di cantiere previste, individuando per ogni area i potenziali ricettori critici, le attività più impattanti e la viabilità in ingresso/uscita dal cantiere.	Si è provveduto all'elaborazione richiesta	INT-AMB-04-TAV-051 INT-AMB-04-TAV-052 INT-AMB-04-TAV-053
4.4.17	Quadro Amb. – C. Rumore e Vibraz.	Individuare per, ogni ricettore critico l'opportuno intervento di mitigazione, indicandone le caratteristiche dimensionali ed acustiche e stimandone l'efficacia,	Si è provveduto all'elaborazione richiesta	INT-AMB-04-TAV-051

	e Vibraz.	mediante confronto tra i livelli ante e post mitigazione.		INT-AMB-04-TAV-052 INT-AMB-04-TAV-053
4.4.18	Quadro Amb. – C. Rumore e Vibraz.	<u>In merito al progetto di monitoraggio ambientale per la componente "Rumore" (PMA), il Proponente dovrà:</u> prevedere il monitoraggio post-operam all'entrata, in esercizio della configurazione di progetto (2018) e nella configurazione di massimo sviluppo (2029);	Nel corso delle successive fasi di approfondimento progettuale si provvederà ad approfondire il dettaglio del PMA recependo le osservazioni avanzate	
4.4.19	Quadro Amb. – C. Rumore e Vibraz.	prevedere punti di monitoraggio all'interno a all'esterno dell'(ipotizzato) intorno aeroportuale;		
4.4.20	Quadro Amb. – C. Rumore e Vibraz.	prevedere punti di monitoraggio per i ricettori sensibili e per tutti i ricettori critici individuati;		
4.4.21	Quadro Amb. – C. Rumore e Vibraz.	prevedere punti di monitoraggio atti a verificare l'efficacia degli interventi di mitigazione; nel caso di interventi diretti al ricettore, in modo cautelativo, si verifica il rispetto di limiti interni, parimenti a quanto previsto dalla normativa per le altre infrastrutture di trasporto (strade/ferrovie);		
4.4.22	Quadro Amb. – C. Rumore e Vibraz.	individuare planimetricamente e in forma tabellare i punti di monitoraggio/ricettori.		
4.4.23	Quadro Amb. – C. Rumore e Vibraz.	<u>In merito alla componente "Vibrazioni" il Proponente dovrà:</u> Integrare lo studio della componente - finora finalizzato alla valutazione degli effetti sugli edifici, con riferimento alla norma UNI 9916, - con la valutazione degli effetti sulla popolazione (disturbo), con riferimento alla norma UNI 9614;	Si è provveduto all'elaborazione richiesta	INT-AMB-05-REL-001
4.4.24	Quadro Amb. – C. Rumore e Vibraz.	Lo studio dovrà inoltre prevedere l'analisi dei livelli vibrazionali e relativo confronto con i limiti (norme UNI 9614 e 9916) su tutti i ricettori potenzialmente impattati (individuati planimetricamente e in formato tabellare), nelle fasi di esercizio (atterraggio/decollo) e cantiere (considerando tutte le aree di cantiere e non solo il Polo Scientifico);	Si sono analizzati i casi potenzialmente più critici e si è provveduto alla quantificazione del relativo impatto	INT-AMB-05-REL-001
4.4.25	Quadro Amb. – C. Rumore e Vibraz.	Integrare il Progetto di Monitoraggio con l'individuazione di punti di monitoraggio, scelti coerentemente con le analisi previsionali, finalizzati a valutare gli effetti sulla popolazione e sugli edifici.	Nel corso delle successive fasi di approfondimento progettuale si provvederà ad approfondire il dettaglio del PMA recependo le osservazioni avanzate	
5.1	Valutazione di Incidenza Ambientale	Il Proponente provvederà a sviluppare uno studio di valutazione di incidenza ambientale, [...]	Si è provveduto all'elaborazione richiesta	INT-INC-00-REL-001 INT-INC-00-REL-002 INT-INC-00-REL-003 INT-INC-00-TAV-001 INT-INC-00-TAV-002 INT-INC-00-TAV-003 INT-INC-00-TAV-004 INT-INC-00-TAV-005 INT-INC-00-TAV-006

				INT-INC-00-TAV-007 INT-INC-00-TAV-008 INT-INC-00-TAV-009 INT-INC-00-TAV-010 INT-INC-00-TAV-011
5.2	Valutazione di Incidenza Ambientale	Il Proponente provvederà ad analizzare la funzionalità ecologica complessiva dei siti esistenti nell'area e ad individuare le eventuali interruzioni/perdite di funzionalità complessiva dovute alla realizzazione dell'opera;	Si è provveduto all'elaborazione richiesta	INT-INC-00-REL-001
5.3	Valutazione di Incidenza Ambientale	Per quanto risulti chiaro che la scelta dell'alternativa definitiva rappresenti il risultato dell'analisi di diversi aspetti tecnici, ambientali ed economici, si ritiene opportuno, dovendo valutare in questa sede l'impatto sulle componenti ambientali, il Proponente provvederà a dare maggiore risalto a tali aspetti, motivandone le scelte prese e fornendo cartografie tematiche che mostrino come le diverse alternative possano incidere sugli ecosistemi, sulle specie vegetali e animali presenti;	L'analisi delle alternative è stata inserita all'interno dello Studio di Incidenza	INT-INC-00-REL-001
5.4	Valutazione di Incidenza Ambientale	Il Proponente provvederà inoltre a valutare la possibilità di prendere in considerazione un'alternativa che non debba prevedere l'interramento dei tre laghi e che pertanto generi un'incidenza meno significativa;	La tematica è già stata affrontata nelle precedenti sezioni del presente documento. Non risultano praticabili soluzioni alternative che garantiscano l'orientamento 12/30 preservando i citati laghi	INT-GEN-00-REL-001
5.5	Valutazione di Incidenza Ambientale	Il Proponente provvederà a prendere in considerazione gli obiettivi di conservazione del sito interferito e a concentrarsi sugli stessi, individuandone i potenziali effetti negativi, anziché utilizzare gli indicatori inseriti nello studio di VAS del PIT;	La valutazione richiesta è contenuta all'interno dello Studio di Incidenza. In coerenza con quanto previsto dalla stessa direttiva Habitat, si è ritenuto di mantenere anche l'uso di indicatori sito-specifici	INT-GEN-00-REL-001
5.6	Valutazione di Incidenza Ambientale	Il Proponente nell'elaborato riporta la descrizione degli habitat di interesse comunitario, non mettendoli però in relazione con l'opera in progetto e quindi con gli impatti generati;	Si è provveduto agli approfondimenti richiesti	INT-GEN-00-REL-001
5.7	Valutazione di Incidenza Ambientale	Poiché gli habitat elencati corrispondono alle categorie CORINE e non agli habitat ai sensi della direttiva 92/43/CEE, si può affermare che i dati forniti non corrispondono alla reale quantificazione degli impatti sugli habitat di interesse comunitario; pertanto il Proponente riformulerà l'analisi degli impatti sulla base degli habitat realmente presenti;	Si è provveduto agli approfondimenti richiesti	INT-GEN-00-REL-001 INT-INC-00-TAV-002 INT-INC-00-TAV-003 INT-INC-00-TAV-004 INT-INC-00-TAV-005 INT-INC-00-TAV-006
5.8	Valutazione di Incidenza Ambientale	Per ottenere una visione dettagliata dell'impatto dell'opera sulle popolazioni di uccelli presenti in Direttiva 2009/147/CE e nel caso particolare delle colonie di ardeidi si richiede una caratterizzazione delle opere su cartografia in scala 1:5000 o di maggior dettaglio che tenga conto della reale presenza degli individui censiti (numero di coppie) nella quale vengano evidenziate le distanze dalle aree interessate dal progetto, compresi cantieri e viabilità di servizio;	Viene fornita una più approfondita caratterizzazione dell'avifauna. Viene fornita la sovrapposizione delle opere e delle aree di cantiere con gli habitat rilevati.	INT-GEN-00-REL-001 INT-GEN-00-REL-002 INT-INC-00-TAV-005 INT-INC-00-TAV-006

5.9	Valutazione di Incidenza Ambientale	Si richiede la valutazione della perdita delle aree di alimentazione per le popolazioni di nidificanti/migratori/svernanti degli uccelli e delle popolazioni di anfibi tutelati dalla direttiva habitat presenti nelle aree che saranno interessate dall'opera di Masterplan con calcolo della percentuale di scomparsa e le misure di mitigazione e compensazione adeguate degli habitat di alimentazione che saranno distrutti o degradati;	La valutazione è contenuta all'interno dello Studio di Incidenza	INT-GEN-00-REL-001
5.10	Valutazione di Incidenza Ambientale	Si richiede di valutare le alternative in funzione dell'impatto che queste. hanno sulle aree protette e sulla fauna tutelata da normativa nazionale ed europea;	La giacitura della pista individuata è coerente con quella indicata dal PIT a valle di un lungo e partecipato processo valutativo di VAS che ha già preso in esame gli aspetti richiesti.	
5.11	Valutazione di Incidenza Ambientale	Si richiede che i monitoraggi ante-operam siano non semiquantitativi ma semiquantitativi soprattutto per gli anfibi. Per i rettili e anfibi si dovrebbero applicare adeguati protocolli standard di censimento basati sulle specifiche caratteristiche ecologiche di ciascuna specie ed effettuati in periodi che coprono le diverse fasi di attività delle specie potenzialmente presenti e, in particolar modo per gli anfibi, le fasi riproduttive. Questo permetterà di effettuare stime quantitative (o semiquantitative) in aggiunta al dato qualitativo (presenza/assenza) della popolazione di anfibi proprio in relazione alla "traslocazione" presa in considerazione dal proponente a compensazione delle popolazioni che subiranno impatti elevati;	Lo Studio di Incidenza contiene i dettagli richiesti	INT-GEN-00-REL-001
5.12	Valutazione di Incidenza Ambientale	Si richiedono specifiche della metodologia e della tempistica che sarà utilizzata per lo "spostamento" della popolazione di anfibi presenti nelle aree che saranno oggetto di interrimento;	Lo Studio di Incidenza contiene i dettagli richiesti	INT-GEN-00-REL-001
5.13	Valutazione di Incidenza Ambientale	Si richiedono le mitigazioni delle strutture connesse con la funzionalità dell'aeroporto; nello specifico mancano le indicazioni di dettaglio sulla struttura e caratteristiche tecniche delle fonti luminose atte a impedire l'attrazione da parte della fauna selvatica, le specifiche tecniche e le mitigazioni connesse alle opere di canalizzazione dei fossi, gli attraversamenti per la fauna nelle aree che saranno oggetto di modifiche della viabilità, gli accorgimenti di mitigazione nel nuovo riassetto delle linee elettriche a MT e AT in funzione della nuova disposizione della pista;	La tematica delle mitigazioni di dettaglio sarà approfondita nell'ambito delle successive fasi di progettazione	
5.14	Valutazione di Incidenza Ambientale	Al fine di avere un quadro esaustivo e di interferenza diretta o indiretta si richiede che sia prodotta una carta in cui siano indicate le distanze che intercorrono tra i siti natura 2000 e le opere che incideranno sui siti;	Il SIA contiene detta cartografia	INC-GEN-TAV-001
6.1	Varie	Si chiede al proponente di controdedurre puntualmente alle osservazioni espresse ai sensi dell'art. 24 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. che si trovano pubblicate e scaricabili sul sito del MATTM <a href="http://www.va.minambiente.it">www.va.minambiente.it</a> ;	Le controdeduzioni richieste sono contenute all'interno del presente documento	INT-GEN-00-REL-001
B.1	Altre integrazioni	Il Proponente provvederà ad analizzare opportunamente il PRQA (Piano Regionale per la Qualità dell'Aria) come documento di riferimento per la qualità dell'aria, integrando quanto già svolto con il PRRM (Piano Regionale di Risanamento e di Mantenimento della qualità dell'aria - PRRM 2008-2010);	La disciplina nazionale, costituita dal D.Lgs 155/2010, di attuazione della Direttiva 2008/50/CE, attribuisce alle regioni le competenze in materia di gestione della qualità dell'aria. Il quadro di riferimento regionale è costituito dalla L.R. 9/2010 "Norme per la tutela della qualità dell'aria	

			<p>ambiente”.</p> <p>Detta Legge, con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita e di salvaguardare l'ambiente e la salute pubblica, individua nel Piano regionale per la qualità dell'aria ambiente PRQA lo strumento di programmazione attraverso cui la Regione persegue il duplice obiettivo di raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi per la salute umana e per l'ambiente e di ridurre le emissioni di sostanze climalteranti per la lotta ai cambiamenti climatici anche attraverso l'integrazione tra la programmazione regionale di settore.</p> <p>Il principale obiettivo del PRQA, in coerenza con i principi e le finalità della Direttiva 2008/50/CE recepiti dal D.Lgs 155/2010, e con gli indirizzi stabiliti dal PRS 2011-2015, è quello di mantenere la qualità dell'aria ambiente, laddove buona, e migliorarla negli altri casi garantendo una continua informazione al pubblico sulla qualità dell'aria ambiente derivante dal monitoraggio dei livelli di concentrazione degli inquinanti fondato su solidi criteri di qualità.</p> <p>In Toscana, il controllo della qualità dell'aria avviene tramite un sistema di monitoraggio basato sulla Rete Regionale di Rilevamento, individuata dalla Regione sulla base delle indicazioni comunitarie e statali e composta da decine di centraline che misurano in continuo i principali inquinanti.</p> <p>Sulla base della valutazione della qualità dell'aria effettuata nelle zone e negli agglomerati in cui è stato suddiviso il territorio, mediante le informazioni acquisite dalla rete regionale di rilevamento e dall'Inventario delle emissioni, sono state individuate le aree in cui si superano i valori limite di qualità dell'aria.</p> <p>I Comuni in cui si verificano tali superamenti sono tenuti, ai sensi della L.R. 9/2010, all'adozione di uno specifico Piano di Azione Comunale (PAC), che nella</p>	
--	--	--	--	--

			<p>precedente programmazione costituivano uno strumento volontario di attuazione del PRRM 2008-2010, contenente interventi strutturali e contingibili finalizzati al miglioramento della qualità dell'aria, ed adeguano i propri regolamenti edilizi, i piani urbani della mobilità, i piani urbani del traffico, ai contenuti dei PAC stessi.</p> <p>Al momento il PRQA è in fase di elaborazione e lo stesso, pertanto, non risulta né adottato, né approvato, dalla Regione Toscana. Ciò rende, di fatto, oggettivamente impossibile una completa ed esaustiva analisi di dettaglio del Piano.</p> <p>Ciononostante, come emerso a seguito di confronto con i competenti Uffici regionali, si prende atto del fatto che le principali attività in corso prevedono l'aggiornamento dell'intero sistema regionale di monitoraggio della qualità dell'aria e la definizione della nuova zonizzazione del territorio regionale con conseguente individuazione delle cosiddette "aree di criticità".</p> <p>Nonostante negli ultimi anni, anche in ragione delle politiche ambientali attuate a tutti i livelli istituzionali, si sia registrato un lieve miglioramento dello stato di qualità dell'aria ed un decremento delle emissioni di origine antropica, sussistono ancora elementi di criticità relativamente ai livelli di concentrazione di alcune sostanze inquinanti in particolar modo nelle aree urbane ad alta densità di popolazione, quale l'area della conurbazione fiorentina comprendente anche i Comuni della Piana, direttamente e indirettamente interferiti dal progetto.</p> <p>Il Quadro di Riferimento in materia di qualità dell'aria, quindi, non dovrebbe risultare sostanzialmente differente da quello di cui al precedente PRRM 2008-2010 già analizzato nel SIA. Si riscontra, inoltre, come i citati Comuni della Piana abbiano già provveduto all'emanazione e approvazione dei propri PAC, così come riferito all'interno del SIA. Detti Piani, elaborati di concerto fra i Comuni dell'area fiorentina in modo tale da</p>	
--	--	--	--	--

			<p>concordare azioni mirate al miglioramento della qualità dell'aria, contengono provvedimenti che riguardano il trasporto pubblico locale, lo sviluppo della mobilità ciclabile, il controllo sulla circolazione e gli interventi sulla viabilità. Altri interventi sono rivolti all'ottimizzazione dell'uso delle risorse energetiche e in particolare all'impiego di fonti rinnovabili.</p> <p>Le principali fonti di inquinamento sono, infatti, rappresentate dal traffico veicolare e, nel periodo invernale, dagli impianti di riscaldamento; le azioni dei Piani si concentrano, quindi, soprattutto sulla riduzione del trasporto privato, sulla promozione di sistemi di mobilità alternativi, sulla riduzione delle emissioni da impianti di riscaldamento.</p> <p>Ciò premesso si ritiene che quanto già verificato possa rappresentare e considerarsi, nelle more dell'approvazione del nuovo PRQA, un valido quadro conoscitivo e di riferimento in materia di qualità dell'aria</p>	
B.2	Altre integrazioni	<p>si ritiene necessario che il PMA sia ridefinito in modo tale da valutare con maggior dettaglio le singole interferenze che possano alterare/modificare la qualità delle acque superficiali; si ritiene, quindi, necessario integrare il Piano di monitoraggio per quanto riguarda le stazioni, la frequenza e la durata dei campionamenti, considerando le indicazioni normative di settore e quelle contenute nelle <i>"Linee Guida per il monitoraggio ambientale delle opere sottoposte a Valutazione di Impatto Ambientale"</i>, reperibili sul sito del MATIM.</p>	<p>Nel corso delle successive fasi di approfondimento progettuale si provvederà ad approfondire il dettaglio del PMA recependo le osservazioni avanzate</p>	

## 5. CONTRODEDUZIONI

### Regione Toscana

A.1	Aspetti programmatici	Si rileva l'assenza nella documentazione di una puntuale analisi degli effetti derivanti dal nuovo vincolo aeroportuale, dal piano di rischio e dalle aree di sorvolo prive di ostacoli, sia con riferimento alle previsioni urbanistiche da realizzare o in fase di realizzazione (in particolare sulle zone in fascia B e C), sia con riferimento alla disciplina degli edifici esistenti qualora gli strumenti urbanistici comunali ne consentano la sopraelevazione e/o il cambio di destinazione d'uso	Gli aspetti di carattere urbanistico saranno oggetto di specifica istruttoria e trattazione nell'ambito della successiva Conferenza di Servizio per la conformità urbanistica a cui sarà sottoposto il Master Plan	
B.1	Aspetti progettuali	<p>Sono state evidenziate generali carenze di approfondimento progettuale, in particolare in riferimento ai seguenti contenuti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Realizzazione della pista e dell'infrastruttura aeroportuale;</li> <li>b) Regimentazione delle acque di contorno della pista e rapporti con i corsi d'acqua superficiali a valle della pista stessa;</li> <li>c) Modificazioni del letto del Fosso Reale;</li> <li>d) Modificazioni delta viabilità di Via dell'Osmannoro;</li> <li>e) Realizzazione della cassa di espansione nell'area La Querciola;</li> <li>f) Realizzazione del canale di Gronda per la raccolta acque basse zona Ovest;</li> <li>g) Realizzazione della raccolta delle acque basse nella zona Est e costruzione del canale delle Acque Basse con indicazione dei punti e delle modalità di immissione delle eventuali acque in uscita dalla cassa di espansione del polo scientifico posta a est dell'area Universitaria, già approvata;</li> <li>h) Realizzazione del bacino di laminazione a sud della pista;</li> <li>i) Rimodellazione del Canale dell'aeroporto;</li> <li>l) Rimodellazione delle seguenti aree di compensazione ambientale previste: <ul style="list-style-type: none"> <li>- "Il Piano" nel Comune di Signa;</li> <li>- "Santa Croce" nel Comune di Sesto Fiorentino;</li> <li>- "Prataccio" ne Comune di Campi Bisenzio;</li> <li>- "Parco ecologico e ricreativo" nell'area dell'attuale pista aeroportuale;</li> <li>- "Parco peri-urbano" con identificazione degli effettivi lavori di competenza del proponente;</li> </ul> </li> </ul>	<p>Il livello progettuale proprio del Master Plan aeroportuale è già stato discusso nelle precedenti sezioni del documento</p> <p>Gli approfondimenti progettuali predisposti contribuiscono alla definizione di un più esaustivo e completo quadro di definizione e valutazione degli impatti ambientali correlabili al progetto.</p>	Elaborati di approfondimento progettuale

		<p>m) Rete impiantistica per fluidi di collegamento con il nuovo termovalorizzatore "Casa Passerini", di cui è prevista la realizzazione, e l'area aeroportuale;</p> <p>n) Reti correlate alla deviazione di una serie di infrastrutture tecnologiche a rete (Acquedotto, Collettore Fognario reti gas, reti elettriche MT e AT eC.).</p>		
B.2	Aspetti progettuali	<p>Si rileva l'assenza nella documentazione di un'analisi dettagliata, con valutazioni di confronto su tutti gli aspetti ambientali di interesse, relativamente alle alternative progettuali per la risoluzione delle seguenti interferenze:</p> <p>a) fra la pista e la viabilità di Via dell'Osmannoro, di collegamento fra l'abitato di Sesto Fiorentino, lo svincolo dell'Autostrada A11 e la zona industriale Osmannoro;</p> <p>b) fra la pista ed il letto del Fosso Reale.</p>	Il SIA contiene già al suo interno numerose analisi di alternative	
B.3	Aspetti progettuali	<p>Non sono descritte con sufficiente approfondimento le modalità previste, con particolare riferimento alla gestione delle acque, alla fauna presente ed alle eventuali interferenze con la falda, per lo svuotamento e successivo riempimento delle seguenti aree naturali:</p> <p>a) Lago di Peretola;</p> <p>b) Oasi WWF "Val di Rose".</p>	La gestione delle acque di cantiere è riportata all'interno degli approfondimenti progettuali di natura idraulica	INT-PGT-03-REL-001
B.4	Aspetti progettuali	<p>Relativamente all'intervento di compensazione ambientale denominato "Parco ecologico e ricreativo", si prevedono livelli sonori massimi elevati e frequenti, a causa delle verifiche ordinarie eseguite sugli aerei prima del decollo, che prevedono l'uso dei motori ad elevata potenza ad aereo fermo (run-up); in tale area, in occasione di un precedente procedimento, ARPAT ha stimato un livello massimo L<sub>max</sub>, relative al decollo dell'AIRBUS A320, e senza tener conto delle citate procedure di run-up, dell'ordine di 75-80 dBA. Cui premesso, si ritiene che l'intervento previsto non appaia compatibile con l'ordinaria attività dell'aeroporto, a causa dei livelli acustici che saranno presenti;</p>	L'intervento potrà risultare compatibile attraverso la previsione di apposita barriera fonoassorbente in materiale trasparente da posizionarsi in corrispondenza del limite meridionale della porzione di sedime da dismettere	
B.5	Aspetti progettuali	<p>Non è descritto con sufficiente livello di dettaglio il progetto del Parco Peri-Urbano previsto, con particolare riferimento alla superficie boscata, ai fabbisogni idrici ed all'individuazione della risorsa idrica necessaria, coordinandolo con gli interventi già oggetto di finanziamento regionale nell'ambito della realizzazione del Parco della Piana.</p>	Lo Studio di Impatto Ambientale analizza e valuta la funzione svolta da detto intervento di compensazione ambientale e ricomposizione paesaggistica. Nel corso delle successive fasi di approfondimento progettuale si provvederà ad incrementare il livello di dettaglio tecnico dell'intervento	
B.6	Aspetti progettuali	<p>Per quanto riguarda la cantierizzazione, in relazione alle 4 fasi previste sia per l'area "Nuova pista" che per il "Nuovo terminal", si ritiene che la "Relazione di cantierizzazione" riporti in modo generico le attività che</p>	<p>Si è provveduto agli approfondimenti richiesti.</p> <p>A livello di progettazione esecutiva si</p>	<p>INT-PGT-04-TAV-001</p> <p>INT-PGT-04-TAV-002</p>

		<p>saranno intraprese nelle diverse fasi costruttive e le mitigazioni che potranno essere adottate per contenere gli impatti; si ritiene pertanto necessario un maggior dettaglio dei singoli interventi e delle mitigazioni da adottare. In particolare, si ritiene necessario un Piano di cantierizzazione, con layout di dettaglio delle singole aree di cantiere e del campo base, descrivendo in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- impianti di lavorazione e gestione delle materie prime;</li> <li>- impianti di stoccaggio e di trattamento delle acque di lavorazione, sia di aggettamento che derivanti da qualsiasi altra attività lavorativa, e delle acque meteoriche dilavanti (AMD);</li> <li>- rete di raccolta delle suddette acque di lavorazione e AMD, con i relativi punti di scarico;</li> <li>- rete per l'eventuale recupero delle acque di lavorazione o meteoriche;</li> <li>- modalità di gestione delle acque di contorno rispetto all'area di lavoro;</li> <li>- modalità di gestione dei rifiuti derivanti dalle lavorazioni, con individuazione delle aree di stoccaggio;</li> <li>- posizionamento e dimensione delle aree di accumulo dei materiali di scavo e di demolizione e relativi volumi di deposito (sia che si tratti di rifiuti, che di terre e rocce riutilizzabili);</li> <li>- localizzazione, funzionamento e gestione degli impianti di betonaggio e produzione di bitume che risultano previsti;</li> <li>- lavorazioni che implicano l'esecuzione di palificazioni con uso di prodotti quali bentonite, indicate nell'area del terminal, con evidenziata la metodologia di esecuzione prevista, le eventuali interferenze ambientali e le relative soluzioni, nonché la gestione dei materiali di risulta.</li> </ul>	<p>provvederà alla predisposizione del Piano Ambientale della Cantierizzazione.</p>	
B.7	Aspetti progettuali			
B.8	Aspetti progettuali	<p>Non sono presenti elaborati riportanti la sovrapposizione del Master Plan aeroportuale con il progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A11, comprensivo dello svincolo urbano di Peretola (attualmente sottoposto a procedimento di VIA di competenza statale, sul quale la Regione Toscana ha espresso parere favorevole con prescrizioni con D.G.R. n.543 del 08/07/2013), necessari per valutare eventuali interferenze e individuare le relative soluzioni</p>	<p>Gli approfondimenti progettuali di carattere idraulico esaminano con maggior dettaglio i rapporti fra le opere di Master Plan e quelle di ampliamento alla terza corsia della A11</p>	INT-PGT-03-REL-001
B.9	Aspetti progettuali	<p>Non è presente un cronoprogramma dei lavori dettagliato, comprensivo di tutte le opere previste dal progetto, ivi inclusi gli interventi di compensazione ambientale e tutte le opere connesse previste (opere idrauliche, viabilità, ecc.). In particolare, relativamente alle interferenze relative alla viabilità nello svincolo di Peretola e alla sua risoluzione attraverso la nuova infrastruttura viaria ivi prevista, si ritiene necessaria una verifica puntuale dei tempi di realizzazione, assegnando quando possibile la priorità alle opere viarie rispetto alla apertura del nuovo scalo aeroportuale.</p>	<p>Si è provveduto alla definizione del cronoprogramma di dettaglio dei lavori</p>	INT-PGT-04-SCD-001

B.10	Aspetti progettuali	Relativamente allo studio aeronautico, si segnala che sono rilevate interferenze costituite dagli ostacoli esistenti, senza che sia specificato come tali incoerenze possano essere risolte.	Le interferenze in esame non compromettono la fattibilità tecnica del Master Plan, così come riscontrato tra l'altro da ENAV proprio in relazione al Master Plan	
C	Aspetti ambientali	Per quanto riguarda gli aspetti ambientali, per ciascuna componente:		
C.1	Aspetti ambientali - Atmosfera	Si evidenzia che nell'agglomerato urbano di Firenze e nella zona Prato-Pistoia la qualità dell'aria ambiente attualmente presenta alcune criticità relativamente alle concentrazioni medie giornaliere di PM10 ed alle concentrazioni medie annuali di NO2; tali inquinanti sono emessi anche dalle sorgenti tipiche delle attività aeroportuali e insieme ad As e Cd sono stati inclusi nell'analisi di rischio. Poiché sia per la valutazione dell'impatto sulla qualità dell'aria sia per l'analisi di rischio, il proponente ha effettuato con la medesima metodologia la stima delle emissioni negli scenari attuale e di progetto ed il calcolo delle concentrazioni in aria ambiente (tramite il sistema di codici CALMET CALPUFF), le osservazioni metodologiche e le conclusioni in merito riportate di seguito sono da estendersi ad entrambe le elaborazioni. Ciò premesso, si evidenziano le carenze riscontrate nella documentazione relativamente a questa componente ambientale, riportando anche alcuni elementi tecnici utili alla redazione della documentazione integrativa.	Si è provveduto all'aggiornamento e approfondimento dello studio di impatto atmosferico	INT-AMB-01-REL-001 INT-AMB-01-SCD-001 INT-AMB-01-TAV-001 INT-AMB-01-TAV-002 INT-AMB-01-TAV-003 INT-AMB-01-TAV-004 INT-AMB-01-TAV-005 INT-AMB-01-TAV-006 INT-AMB-01-TAV-007 INT-AMB-01-TAV-008 INT-AMB-01-TAV-009 INT-AMB-01-SCD-002 INT-AMB-01-SCD-003 INT-AMB-01-SCD-004
C.1.a	Aspetti ambientali – Atmosfera Fase di cantiere	Da quanto riportato nell'elaborato "Report tabellare delle simulazioni" relativo alla fase di cantiere, emerge che le ricadute di PM10 e NOx stimate presso alcuni punti recettori vicini alle aree di cantiere relativamente alla Fase 1 e Fase 2 previste prefigurano impatti potenzialmente critici per il rispetto dei limiti fissati dal D.Lgs.155/2010, sia relativamente alle medie orarie e giornaliere sia a quelle annuali. In particolare, si evidenziano le seguenti carenze nella documentazione:		
C.1.a.1	Aspetti ambientali - Atmosfera Fase di cantiere	non risultano chiari i calcoli effettuati, gli assunti e le grandezze utilizzate in sede di valutazione dei singoli ratei emissivi associati a ciascuna attività di cantiere;	Si è provveduto a riaggiornare la valutazione dell'impatto atmosferico di cantiere sulla base dei nuovi approfondimenti progettuali disponibili	INT-AMB-01-REL-001 INT-AMB-01-TAV-008 INT-AMB-01-SCD-004
C.1.a.2	Aspetti ambientali - Atmosfera Fase di cantiere	non risultano chiari i calcoli e le valutazioni effettuate per stimare i ratei complessivi associati a tutte le opere previste (ad es. riconfigurazione della viabilità da e per Sesto Fiorentino, deviazione del Fosso Reale e opere accessorie, costruzione della pista, demolizione e ricostruzione del terminal, ecc.);		
C.1.a.3	Aspetti ambientali - Atmosfera Fase di cantiere	non risultano chiare le modalità di implementazione del codice di calcolo CALPUFF, utilizzato per stimare le concentrazioni in aria ambiente ed in particolare fornire i file di input		

C.1.a.4	Aspetti ambientali - Atmosfera Fase di cantiere	risulta assente un'analisi, almeno di massima, degli eventuali impatti derivanti dalla cantierizzazione delle opere che non risultano programmate nella Fase 1 e nella Fase 2 (ad es. la realizzazione dell'impianto di teleriscaldamento o la realizzazione delle previste aree di compensazione ambientale);	Le nuove valutazione di impatto atmosferico di cantiere hanno preso in esame lo scenario di massimo impatto in corrispondenza del quale avranno luogo pressochè tutte le operazioni di scavo e movimentazione dei terreni. Le successive fasi di cantiere risultano a priori sensibilmente meno critiche	INT-AMB-01-REL-001 INT-AMB-01-TAV-008 INT-AMB-01-SCD-004
C.1.a.5	Aspetti ambientali - Atmosfera Fase di cantiere	non risultano definiti, con opportuni dimensionamenti, le misure mitigative previste, al fine di limitare le concentrazioni in aria ambiente presso i recettori più esposti.	Nell'ambito della stima dei ratei emissivi vengono fornite le indicazioni richieste	INT-AMB-01-REL-001
C.1.b	Aspetti ambientali – Atmosfera Fase di esercizio	Il proponente dichiara che il maggiore sviluppo lineare della pista (2400 m di lunghezza) rispetto a quanto previsto nel PIT (2'000 m), determina significativi aspetti positivi e miglioramenti di carattere ambientale, presentando le stime delle emissioni complessive di inquinanti nello scenario attuale e di progetto; tuttavia tali stime risultano effettuate solo nel caso di scenari futuri "medi" di trallico.  In particolare, si evidenziano le seguenti carenze nella documentazione:		
C.1.b.1	Aspetti ambientali - Atmosfera Fase di esercizio	non risultano presenti analoghe stime anche nelle condizioni "di massimo" traffico, sia in termini di movimenti aerei, sia di passeggeri, che il nuovo aeroporto sarà in grado di garantire. A tal proposito si rileva inoltre che non è stata esplicitata, né descritta nel dettaglio la condizione di massima operatività, per la quale le emissioni derivanti sarebbero dovute essere analizzate quantitativamente e confrontate con quelle dovute allo "scenario medio". In particolare, non risultano chiari i dati di partenza e le ipotesi ed assunzioni di calcolo per lo scenario al 2029, in quanto maggiormente soggetto a variabilità ed incertezze in dipendenza dalle ipotesi di crescita del traffico aeroportuale;	Si è provveduto all'aggiornamento e all'approfondimento degli scenari emissivi	INT-AMB-01-REL-001
C.1.b.2	Aspetti ambientali - Atmosfera Fase di esercizio	non risultano specificati i dati emissivi richiesti da EDMS utilizzati per la stima delle emissioni aeroportuali, pertanto non risulta possibile capire se sono stati adattati alla realtà aeroportuale in esame, come esplicitamente raccomandato dalle linee guida di settore. È necessario riferirsi alla letteratura di settore per la collezione dei dati necessari ad una corretta implementazione degli input di calcolo, strutturandoli secondo la suddivisione per categorie implementata in EDMS:  - aeromobili: motore principale ed impianti di potenza ausiliari (Auxiliary Power Units, APU);  - mezzi per la gestione ed il supporto allo svolgimento delle operazioni a terra (Ground Support Equipment, GSE) degli aeromobili: rifornitori di carburante, trattori e rimorchiatori, ground power units (GPU), autobus, caricatori per cargo, trasportatori di containers, air starters, camion dell'acqua potabile, veicoli per il servizio lavanderia e catering, nastri	Si è provveduto all'aggiornamento e all'approfondimento degli scenari emissivi	INT-AMB-01-REL-001

		<p>trasportatori, scale per l'accesso dei passeggeri, veicoli anti-ghiaccio;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- infrastrutture o sorgenti stazionarie: centrali termiche, generatori di emergenza, inceneritori, fire training test, serbatoi di stoccaggio di carburante, attività di manutenzione degli aerei (test dei motori, lavaggio, deicing, verniciatura, utilizzo di solventi sgrassanti), cumuli di sabbia e di sale;</li> <li>- traffico veicolare interno all'aeroporto (Ground Access Veichle, GAV): traffico sulle strade interne all'area aeroportuale, veicoli in sosta nelle aree parcheggio. Preme sottolineare che nella trattazione del traffico degli aeromobili è necessario approfondire anche la ripartizione delle manovre di atterraggio e decollo tra le due piste (05 e 23 nello scenario attuale, 12 e 30 in quelli futuri);</li> </ul>		
C.1.b.3	Aspetti ambientali - Atmosfera Fase di esercizio	dato che nella zona in questione la qualità dell'aria ambiente attualmente presenta alcune criticità relativamente alle concentrazioni medie giornaliere di PM10, si evidenzia la carenza di uno studio dettagliato di tale inquinante, che è necessario effettuare anche tramite un'accurata rassegna della recente letteratura di settore, da cui produrre una descrizione esaustiva dei fattori di emissione eventualmente implementati in EDMS, selezionando in via cautelativa i fattori emissivi più elevati tra quelli reperiti in letteratura;	Si è provveduto all'aggiornamento e all'approfondimento degli scenari emissivi	INT-AMB-01-REL-001
C.1.b.4	Aspetti ambientali - Atmosfera Fase di esercizio	non risulta inclusa la sorgente costituita dal traffico indotto sulla viabilità ordinaria nella valutazione dell'impatto ambientale sulla componente atmosfera nel SIA, in tutti gli scenari;	Si è provveduto all'aggiornamento e all'approfondimento degli scenari emissivi	INT-AMB-01-REL-001
C.1.b.5	Aspetti ambientali - Atmosfera Fase di esercizio	poiché le recenti linee guida FAA indicano il software EDMS, inclusivo di AERMOD e dei suoi preprocessori, come modello di calcolo <i>required</i> per la simulazione della dispersione in atmosfera delle emissioni aeroportuali, si ritiene che debba essere valutata l'opportunità di impiegare questi strumenti modellistici seguendone le scelte di implementazione degli input e dei parametri di simulazione inclusi nei manuali. In tal caso i dati meteorologici al suolo ed in quota sarebbero dovuti essere implementati separatamente nella modalità indicata nel manuale del codice e sarebbero dovuti essere forniti i file di controllo del codice AERMOD.INP ed i files contenenti le sorgenti emissive ed i loro profili emissivi orari, tutti creati direttamente dall'esecuzione di EDMS;	Il contesto orografico e climatologico che caratterizza l'area vasta di studio induce a ritenere più appropriato l'impiego del modello CALPUFF in luogo di AERMOD	INT-AMB-01-REL-001
C.1.b.6	Aspetti ambientali - Atmosfera Fase di esercizio	in ogni caso, dal momento che è stato utilizzato il sistema di codici CALMET-CALPUFF per la simulazione della dispersione degli inquinanti in aria ambiente, si ritiene che sia necessario correggere le simulazioni secondo i seguenti punti: <ul style="list-style-type: none"> <li>- la corretta gestione degli input di CALMET consiste nella selezione della sola stazione del Servizio meteorologico dell'Aeronautica militare presso lo scalo "Vespucci" per i dati meteorologici al suolo e nell'esclusione dei dati di profilo dagli algoritmi di interpolazione nei livelli alle quote inferiori (tramite l'impostazione, nel file di controllo di CALMET, del parametro di BIAS);</li> <li>- in linea con le indicazioni relative alla migliore modellizzazione delle</li> </ul>	Si è provveduto all'aggiornamento e all'approfondimento degli scenari emissivi	INT-AMB-01-REL-001

		<p>emissioni, tutte le emissioni aeroportuali devono essere implementate in CALPUFF come sorgenti non stazionarie, secondo profili orari, eventualmente variabili nei giorni della settimana e nei mesi dell'anno, distinte tra puntuali, areali e volumetriche, in base al calcolo effettuato con EDMS e seguendone le scelte di implementazione degli input e dei parametri di simulazione inclusi nei documenti di guida di CALPUFF. Il dettaglio di tale implementazione deve essere fornito tramite una relazione tecnica in cui siano illustrati i criteri di schematizzazione delle varie sorgenti (soprattutto rispetto all'assimilazione a sorgenti puntuali, areali o volumetriche), a cui dovranno essere allegati integralmente i files di input richiesti da CALPUFF (PTEMARB.DAT, BAEMARB.DAT, VOLEM.DAT);</p> <p>- al fine di completare la simulazione della dispersione con CALPUFF includendo i fenomeni piu rilevanti devono essere implementate le planimetrie degli edifici dimensionalmente piu rilevanti, sia esistenti sia in progetto, che possono influire sulla dispersione degli inquinanti emessi dalle sorgenti aeroportuali, calcolando il conseguente effetto building downwash. Inoltre la dispersione in aria ambiente degli inquinanti, sia gassosi sia particolato, deve essere calcolata in assenza di deposizione. Per esplicitare queste impostazioni ne è richiesta la descrizione dettagliata e chiara nella relazione tecnica, a cui deve essere allegato il file di controllo CALPUFF.INP;</p> <p>- poiché i risultati delle simulazioni sono comunque finalizzati ad un confronto con i limiti di qualità dell'aria, i punti recettori devono essere posizionati entro 2 m dal piano di campagna locale;</p>		
C.1.b.7	Aspetti ambientali - Atmosfera Fase di esercizio	<p>si registra la necessità di una revisione di tutta la procedura finalizzata allo studio di impatto ambientale sulla componente atmosfera, secondo quanto indicato nei punti precedenti, che includa una rendicontazione e discussione dei risultati delle simulazioni nell'ambito di una documentazione adeguata, cioè chiara, completa e coerente. In particolare la documentazione dovrà contenere la stima degli indici statistici delle concentrazioni in aria ambiente fissati dalla normativa di qualità dell'aria (D.Lgs.155/2010) per tutti gli inquinanti emessi dalle sorgenti simulate, per tutti i recettori (sia quelli disposti su grigliato regolare sia quelli discreti). La stima su tutto il dominio di simulazione deve essere fornita in forma di mappe di concentrazione, preferibilmente non riportando gli isolivelli, bensì riportando i valori in ciascuna cella del dominio di calcolo (nel caso in esame si tratta di 1444 celle di 250 m di lato) secondo una legenda di corrispondenza tra colori ed intervalli di valori. La medesima stima presso i recettori discreti individuati all'interno del dominio di simulazione deve essere prodotta in forma tabellare, comprensiva delle coordinate di ciascun recettore.</p> <p>Relativamente a tali recettori, si raccomanda che siano individuati in accordo con la valutazione del rischio sanitario ovvero in modo completamente distinto, comunque non confondendo i due casi se i due studi sono stati effettuati con approcci ed obiettivi diversi. Inoltre si</p>	<p>Gli aspetti evidenziati ai punti precedenti non comportano significative alterazioni alla ricostruzione degli scenari di impatto già definiti nel SIA. Si è comunque provveduto ad una revisione e aggiornamento dello studio, anche sulla base dei nuovi approfondimenti progettuali disponibili.</p> <p>Si è provveduto alla predisposizione di alcune mappe di ricaduta nel formato grafico richiesto, in modo da agevolare l'eventuale confronto.</p>	INT-AMB-01-REL-001 INT-AMB-01-TAV-009

		richiede di valutare l'opportunità di estendere l'insieme dei recettori discreti ai punti in cui è stato effettuato il monitoraggio della qualità dell'aria;		
C.1.b.8	Aspetti ambientali - Atmosfera Fase di esercizio	l'impatto degli scenari emissivi in progetto risulta quantitativamente discorde nelle mappe di concentrazione del valore medio annuale di NO2 rispetto a quanto riportato nelle tabelle; si ritiene che i valori puntuali ivi riportati, relativi ai recettori discreti, non corrispondano ai medesimi scenari di simulazione che hanno prodotto le mappe nell'elaborato SIA-AMB-01-TAV-02. In considerazione dell'impatto potenzialmente elevato delle concentrazioni di NO2 in ampie zone anche esterne al sedime aeroportuale, si ritiene necessario porre particolare attenzione agli aspetti più critici, fornendone un resoconto dettagliato e coerente;	Si è provveduto all'aggiornamento e all'approfondimento degli scenari emissivi e delle mappe di ricaduta	INT-AMB-01-REL-001 INT-AMB-01-SCD-001 INT-AMB-01-TAV-001 INT-AMB-01-TAV-002 INT-AMB-01-TAV-003 INT-AMB-01-TAV-004 INT-AMB-01-TAV-005 INT-AMB-01-TAV-006 INT-AMB-01-TAV-007 INT-AMB-01-TAV-008 INT-AMB-01-TAV-009 INT-AMB-01-SCD-002 INT-AMB-01-SCD-003 INT-AMB-01-SCD-004
C.1.b.9	Aspetti ambientali - Atmosfera Fase di esercizio	A causa delle incertezze metodologiche e delle lacune già evidenziate in merito alle simulazioni modellistiche finalizzate allo studio di impatto ambientale, ripetute nelle simulazioni finalizzate alla valutazione del rischio, a cui si aggiungono altre incertezze od omissioni nella stima delle altre sorgenti incluse in tale valutazione, le stime delle concentrazioni in aria ambiente utilizzate come base quantitativa per la valutazione del rischio tossicologico e del rischio cancerogeno appaiono assai incerte. Perciò si ritiene, come riportato nel paragrafo sulla componente "Salute Pubblica", di non poter esprimere un parere in merito alle conclusioni del proponente circa il "...livello contenuto..." di rischio sanitario. Si ritiene pertanto necessario che il proponente elabori nuovamente una nuova valutazione del rischio sanitario, elaborata secondo quanto indicato nell'apposito paragrafo "Salute Pubblica" e in base a nuove simulazioni modellistiche delle concentrazioni in aria ambiente delle sostanze emesse nello scenario attuale e di progetto, che debbono essere eseguite soddisfacendo i criteri individuati ai precedenti punti. È necessario fornire il file di controllo di CALPUFF (CALPUFF.INP) ed il file in cui sono riportati i dati emissivi (ad es. VOLEM.DAT) di tali elaborazioni, al fine di chiarire l'implementazione dei dati emissivi di traffico come sorgenti lineari/volumetriche e l'emissione del termovalorizzatore. Infine si ritiene utile che venga inclusa nella documentazione descrittiva dei risultati la stima finale delle emissioni complessive da traffico veicolare medie e massime orarie degli inquinanti considerati;	Gli aspetti evidenziati ai punti precedenti non comportano significative alterazioni alla ricostruzione degli scenari di impatto e di rischio già definiti nel SIA e nella Valutazione di Impatto Sanitario.	
C.1.b.10	Aspetti ambientali - Atmosfera	Lo studio della qualità dell'aria non comprende le analisi svolte con i volumi di traffico generato e indotto dal polo attrattore costituito dalla "Nuova	In relazione agli effetti indotti e complementari attesi dalla	

	<p>Fase di esercizio</p>	<p>scuola allievi marescialli dei carabinieri”;</p>	<p>realizzazione del nuovo stadio nell'area Mercafir o della “Nuova scuola allievi marescialli dei carabinieri”, preme sottolineare quanto segue.</p> <p>Lo scenario simulato è quello caratteristico del giorno feriale tipo, rispetto al quale, le punte di traffico generate dal nuovo stadio sono sicuramente non sovrapponibili; del resto il numero di addetti atteso nello scenario di progetto oscilla tra 80 e 120 unità, un valore scarsamente incidente rispetto al normale flusso veicolare;</p> <p>In relazione al nuovo complesso della nuova Scuola Nazionale Marescialli, allo stato attuale dell'iter realizzativo non è chiaro l'orizzonte temporale di avvio dell'attività, anche se verosimilmente si potrà collocare dopo il 2018. Ai fini degli impatti sul traffico è importante sottolineare come, stante la destinazione d'uso, gran parte delle attività previste si esplicheranno internamente all'area stessa; in ogni caso la viabilità principale di riferimento per la suddetta area (Viale XI Agosto) dispone di una sufficiente riserva di capacità</p>	
<p>C.1.b.11</p>	<p>Aspetti ambientali - Atmosfera Fase di esercizio</p>	<p>Nell'elaborato VIS-GEN-REL-002 "Valutazione di Impatto Sanitario", in cui sono riportati i risultati relativi all'analisi di rischio sanitario, condotta conformemente ad approcci metodologici consolidati, relativamente alle emissioni in atmosfera derivanti dall'esercizio dell'aeroporto nella sua configurazione di progetto, si evidenziano le seguenti sviste: a pag. 13 si indica l'"Autoritratto ACI 213" invece che 2012; a pag. 22 la formula non correttamente indicata. Si evidenziano inoltre le seguenti carenze: le emissioni relative al traffico non sono chiaramente indicate, né sono indicati i volumi di traffico utilizzati per tale calcolo; non è chiaro se nella stima delle emissioni si tiene conto della realizzazione della linea 2 delta tramvia di Firenze che dovrebbe alleggerire il traffico da e per l'aeroporto. Si evidenziano infine i seguenti errori: le tabelle a pagg. 33 e 34 riportano valori di concentrazione di PM10 e N02 non credibili e non coerenti con quanto indicato con altre tabelle in altri documenti.</p>	<p>La sezione di valutazione degli impatti cumulativi risulta oggetto di aggiornamento.</p> <p>Il modello simula la presenza della linea 2 della tramvia nello scenario 2029, mentre non ne tiene conto al 2018 a favore di sicurezza, ipotizzando così la rete veicolare a pieno carico.</p>	<p>INT-AMB-01-REL-001</p>

C.2.1	Aspetti ambientali – Ambiente idrico, suolo e sottosuolo	In riferimento al Piano Stralcio Riduzione Rischio Idraulico - il Master Plan aeroportuale prevede la realizzazione dell'intervento di compensazione ambientale denominato "Zona Umida - Il Piano" nel Comune di Signa all'interno di un'area di tipo "B" destinata alla realizzazione di interventi strutturali per la riduzione del rischio idraulico denominato "I Casoni", prevista dal Piano di Bacino del Fiume Arno. Pertanto la fattibilità dell'intervento è condizionata al rispetto di quanto previsto dalla Norma 3 (e relativi casi d'esclusione) del D.P.C.M.5 novembre 1999. Si richiamano inoltre i principi espressi dalla Norma 13 dello stesso D.P.C.M. in merito alla salvaguardia dei suoli e del reticolo idraulico minore.	L'intervento di compensazione in esame non appare in contrasto con un suo futuro adeguamento a fini idraulici	
C.2.2	Aspetti ambientali – Ambiente idrico, suolo e sottosuolo	<p>In riferimento al Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI) - Progetto di Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA) - Gli interventi previsti dal Master Plan riguardanti il sedime aeroportuale ricadono quasi completamente in aree classificate dal PAI a pericolosità idraulica media P.I.2 (aree a pericolosità media "P2" nelle Mappe di pericolosità del PGRA) e soltanto per alcune zone marginali, adiacenti all'attuale corso del Fosso dell'Aeroporto, in aree classificate a pericolosità idraulica elevata P.I.3 (aree a pericolosità elevata "P3" nelle Mappe di pericolosità del PGRA). Cionondimeno gli interventi di sistemazione idraulica e soprattutto quelli riguardanti la deviazione del Fosso Reale hanno ricadute anche sulle aree situate più a valle, classificate in buona parte a pericolosità idraulica elevata P.I.3 del PAI (aree a pericolosità elevata "P3" e media "P2" nelle Mappe di pericolosità del PGRA). Pertanto la fattibilità di tali interventi è da ritenersi condizionata al rispetto di quanto previsto dall'art.7 delle norme di attuazione del Piano (D.P.C.M.6 maggio 2005). Specificatamente, le opere dovranno essere realizzate in condizioni di sicurezza idraulica senza aggravio di pericolosità per le aree adiacenti.</p> <p>A tale riguardo, non risultano forniti tutti gli scenari necessari alla valutazione del rispetto di tale normativa. In particolare, l'unico scenario riguardante lo stato attuale è stato realizzato prendendo in considerazione un evento del Fosso Reale con portata di picco pari a 260 mc/s, che non risulta in linea con gli scenari idrologico-idraulici utilizzati per lo stesso corso d'acqua ai fini della redazione del PAI e delle mappe di pericolosità del PGRA. Pertanto, anche in conformità con quanto previsto dal PGRA, si ritiene necessario approfondire gli studi fin qui condotti dimostrando, tramite specifica modellazione idraulica, il non incremento della pericolosità per eventi con tempo di ritorno di 30 e 200 anni e durata di pioggia di 3, 6, 12, 18, 24 e 36 ore nello scenario attuale e in quello di progetto.</p>	Gli approfondimenti richiesti sono contenuti all'interno dei documenti progettuali di carattere idraulico	INT-PGT-03-REL-001 E relativi elaborati grafici
C.2.3	Aspetti ambientali – Ambiente idrico, suolo e sottosuolo	<p>Premesso che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- si applica quanto previsto dall'art.12, comma1, lett.g ter) della L.R.91/1998, relativa al rilascio dell'autorizzazione e dei pareri di cui al R.D.523/1904, tenuto conto che l'infrastruttura Aeroportuale ricade nelle opere di cui all'allegato C della suddetta legge;</li> <li>- il Fosso Reale risulta appartenere all'elenco delle acque pubbliche soggette</li> </ul>	Gli approfondimenti richiesti sono contenuti all'interno dei documenti progettuali di carattere idraulico	INT-PGT-03-REL-001 E relativi elaborati grafici

		<p>al R.D.523/1904 già dal 1913;</p> <p>- prima dell'approvazione della progettazione definitiva, sarà necessario individuare il soggetto preposto sia alla manutenzione, che alla gestione delle opere idrauliche previste e/o modificate col presente intervento, anche durante eventi meteo avversi. Le competenze sulla gestione del reticolo idraulico sono disciplinate dalla L.R.79/2012.</p> <p>Al fine di valutare compiutamente le modifiche al reticolo idraulico interessato, si sottolinea la carenza nella documentazione presentata dei seguenti aspetti:</p> <p>a) non risulta presente la sovrapposizione fra gli scenari di pericolosità attuali e di progetto, che faccia riferimento alle portate definite negli atti di Pianificazione dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno e con durate di evento fino a 36 ore. Si ricorda anche che sono disponibili sul sito della Regione Toscana gli aggiornamenti relativi alle <i>Linee segnalatrici di Possibilità pluviometrica</i>. Si ricorda infatti che il progetto, con riferimento alla normativa regionale, non può aumentare il rischio idraulico nelle altre aree, per nessun tempo di ritorno, e che l'infrastruttura deve essere realizzata in sicurezza rispetto all'evento duecentennale;</p> <p>b) non risulta chiaro se con il Master Plan in esame il Proponente intenda proporre una modifica della natura di alcuni recettori idraulici presenti, ciò in relazione al bacino naturale di drenaggio di alcuni corsi d'acqua presenti nell'areale interessato e in riferimento al fatto che per i corsi d'acqua ricompresi nel reticolo idrografico di cui alla D.C.R.T.9/2015 vige il divieto di tombamento. secondo quanto disposto dalla L.R.21/2012:</p> <p>c) ai fini del dimensionamento idraulico e strutturale delle opere in progetto, non risulta valutato quanto previsto dal D.M. 14/01/2008 "Norme tecniche per le costruzioni".</p>		
C.2.4	Aspetti ambientali – Ambiente idrico, suolo e sottosuolo	<p>Relativamente all'interferenza dell'intervento in oggetto con il reticolo delle acque alte, pur condividendo l'impostazione progettuale generale degli interventi idraulici proposti con l'obiettivo di ridurre con casse di espansione le portate che potranno interessare il nuovo attraversamento autostradale e considerato che non sono ancora stati eseguiti alcuni interventi legati al PUE di Castello, ai fini di valutare compiutamente gli impatti del progetto sul reticolo idraulico interessato, si ritiene necessario acquisire gli elementi di seguito elencati, utili anche ai fini dei successivi sviluppi della progettazione:</p>		
C.2.4.a	Aspetti ambientali – Ambiente idrico, suolo e sottosuolo	<p>Relativamente agli elaborati delle verifiche idrologico-idrauliche:</p> <p>a.1) una planimetria con traccia delle sezioni idrauliche, del perimetro delle casse di espansione e degli altri elementi della modellazione idraulica;</p> <p>a.2) verificare e aggiornare le sezioni della modellazione idraulica con quelle utilizzate dal Comune di Sesto Fiorentino per la redazione del Regolamento Urbanistico e dall'Autorità di Bacino del Fiume Arno per la redazione del PAI 2014;</p>	<p>Gli approfondimenti richiesti sono contenuti all'interno dei documenti progettuali di carattere idraulico</p>	<p>INT-PGT-03-REL-001 E relativi elaborati grafici</p>

		<p>a.3) assumere come condizioni di valle del fosso Reale i livelli del fiume Bisenzio definiti nell'ambito del PAI 2014, per i vari tempi di ritorno e le varie durate di pioggia;</p> <p>a.4) incrementare il coefficiente di resistenza al moto a valori adeguati alla tipologia di alveo e al materiale con cui è costituito;</p> <p>a.5) specificare il metodo di calcolo utilizzato per l'attraversamento dell'autostrada, distinguendo tra moto a pelo libero e in pressione;</p> <p>a.6) i tabulati di calcolo delle verifiche idrauliche per i vari scenari analizzati;</p> <p>a.7) una tavola dei profili longitudinali per i vari scenari analizzati;</p> <p>a.8) specificare le curve d'invaso delle casse di espansione e della vasca volano costituita dall'attuale canale tra l'autostrada e il ponte di Maccione;</p> <p>a.9) analizzare lo scenario di durata delle piogge pari a 36 ore per ciascun tempo di ritorno;</p> <p>a.10) dimostrare il non aggravio delle attuali condizioni di rischio idraulico, attraverso il confronto nello stato attuale e di progetto degli idrogrammi a valle della zona di intervento e dei livelli a monte;</p>		
C.2.4.b	Aspetti ambientali – Ambiente idrico, suolo e sottosuolo	Rilevato che il nuovo sottoattraversamento dell'autostrada A11 da parte del fosso Reale prevede la presenza di pile in alveo, nonché il funzionamento a battente a partire dalla portata di circa 50 mc/s, si ritiene necessario verificare il rispetto delle condizioni di cui al punto 5.1.2.4 del D.M. 16/01/2008 "Norme tecniche per le costruzioni" e relativa Circolare n.617 del 2/2/2009, sia con riferimento all'ampiezza della luce libera degli impalcati, che al franco di sicurezza e alla continuità dei rilevati arginali;	Gli approfondimenti richiesti sono contenuti all'interno dei documenti progettuali di carattere idraulico	INT-PGT-03-REL-001 E relativi elaborati grafici
C.2.4.c	Aspetti ambientali – Ambiente idrico, suolo e sottosuolo	Rilevato che le quote arginali di progetto risultano circa 1 m più basse rispetto a quelle attuali in corrispondenza della deviazione (circa 41,50 m s.l.m.), si chiede che la geometria e le dimensioni del nuovo tratto del fosso Reale non siano inferiori a quelle attuali e che sia garantito almeno l'attuale grado di sicurezza rispetto ai massimi livelli;	Gli approfondimenti richiesti sono contenuti all'interno dei documenti progettuali di carattere idraulico	INT-PGT-03-REL-001 E relativi elaborati grafici
C.2.4.d	Aspetti ambientali – Ambiente idrico, suolo e sottosuolo	In merito ai rilevati arginali del nuovo tratto del fosso Reale, in riferimento alle condizioni geotecniche ed idrauliche del terreno di fondazione e dei terreni da costruzione disponibili, si ritiene necessario verificarne e dare evidenza della loro fattibilità, con particolare riferimento ai tratti in corrispondenza delle aree attualmente occupate da specchi d'acqua, da vasche di autocontenimento e in prossimità della discarica di Case Passerini;	Gli approfondimenti richiesti sono contenuti all'interno dei documenti progettuali di carattere idraulico	INT-PGT-03-REL-001 E relativi elaborati grafici
C.2.4.e	Aspetti ambientali – Ambiente idrico, suolo e sottosuolo	è necessario verificare che l'area aeroportuale non sia interessata dai battenti duecentennali delle esondazioni del fiume Arno, così come definiti dal PAI. Nel caso lo fosse, si dovrebbero prevedere interventi per la messa in sicurezza e il non aggravio del rischio nelle aree contermini;	Gli approfondimenti richiesti sono contenuti all'interno dei documenti progettuali di carattere idraulico	INT-PGT-03-REL-001 E relativi elaborati grafici
C.2.4.f	Aspetti ambientali – Ambiente idrico, suolo e sottosuolo	manca evidenza dell'eventuale sottrazione di volumi di naturale esondazione in conseguenza delle trasformazioni morfologiche e della realizzazione di argini di mascheramento delle aree di compensazione ambientale previste, al	Per le opere di compensazione ambientale e naturalistica si prevede la realizzazione di strutture arginali	

		fine del non aggravio del rischio idraulico nelle aree contermini;	perimetrali con locali interruzioni tali da garantirne la trasparenza idraulica.	
C.2.5	Aspetti ambientali – Ambiente idrico, suolo e sottosuolo	manca un dettaglio del computo dei volumi sottratti alla libera espansione delle acque, rispetto allo stato attuale, calcolandoli con riferimento all'evento con tempo di ritorno 200 anni e tenendo conto sia delle strutture previste che delle modifiche morfologiche in progetto. Si ricorda che tali volumi dovranno essere opportunamente recuperati nel medesimo comparto idraulico, prevedendo idonee casse di compensazione che siano effettivamente "invasabili" in caso di esondazione.	La stima dei volumi da compensare risulta pertanto non significativa ed ottenibile con lievi (20-50 cm) approfondimenti degli scavi.	
C.2.6	Aspetti ambientali – Ambiente idrico, suolo e sottosuolo	Relativamente agli aspetti manutentori e gestionali del nuovo tratto del fosso Reale, non risulta chiaro se l'operatività della nuova pista non comporti alcun tipo di limitazione alle attività di gestione delle opere idrauliche, con particolare riferimento al transito sulle sommità arginali del fosso Reale dei mezzi d'opera addetti alle operazioni di manutenzione idraulica, sia di tipo ordinario che straordinario, che di gestione del servizio di piena.		
C.2.7	Aspetti ambientali – Ambiente idrico, suolo e sottosuolo	Relativamente all'interferenza dell'intervento in oggetto con il reticolo delle acque basse:		
C.2.7.a	Aspetti ambientali – Ambiente idrico, suolo e sottosuolo	<p>di seguito si riporta la richiesta espressa dal Consorzio di Bonifica Medio Valdarno nel proprio parere del 18/05/2015 in merito alle acque basse in sinistra del fosso Reale:</p> <p><i>“In sintesi si ritiene che il sistema prospettato debba essere rivisto privilegiando un'impostazione coerente con lo stesso S.I.A. ovvero con la estrapolazione delle infrastrutture di tipo idraulico a valenza non esclusivamente aeroportuale dall'interno del sedime aeroportuale di progetto.</i></p> <p><i>A tale scopo può essere prevista la realizzazione di un canale di Gronda in sinistra idraulica della deviazione di tracciato del Reale in grado di drenare lo scarico detta cassa di espansione sul Canale di Cinta Orientale, le acque provenienti dal Polo Scientifico Universitario e le nuove aree che rimangono intercluse tra la sinistra della deviazione del Fosso Reale e la nuova pista ed alle quali è comunque necessario garantire un adeguato drenaggio.</i></p> <p><i>Il Canale dell'Aeroporto deve essere invece mantenuto e prolungato, al limite anche con una adeguata sezione ad U tenuto conto degli spazi effettivamente disponibili, fino a raggiungere il previsto scarico dell'Area del PUE di Castello, mantenendosi esterno all'area aeroportuale.</i></p> <p><i>Questa infrastruttura pubblica è infatti l'unico recapito utile di tutte le acque meteoriche provenienti dalla zona di Castello - Viale XI Agosto e dagli svincoli previsti per dare continuità al collegamento tra la A11 ed il ponte all'Indiano. (...)</i></p> <p><i>A valle il sistema Canale dell'Aeroporto - Colatore sinistro dovrà essere ricollegato al tracciato esistente adeguando l'attuale manufatto anche utilizzando il passaggio reso libero dalla dismissione del Fosso Reale?”;</i></p> <p>In merito al Canale dell'Aeroporto, si ritiene che dovrebbe essere valutata dal proponente anche la richiesta espressa dal Comune di Firenze nel proprio parere (Deliberazione n.2015/G/00189 del 19/05/2015), che di</p>	<p>Gli approfondimenti richiesti sono contenuti all'interno dei documenti progettuali di carattere idraulico</p>	<p>INT-PGT-03-REL-001 E relativi elaborati grafici</p>

		<p>seguito riporta:</p> <p><i>"Per il Canale dell'Aeroporto, considerata l'appartenenza al reticolo idrografico definito con LR 79/2012, vige il divieto di tombamento sulla base di quanto disposto dal DLgs 152/06 e dalla LR 21/2012. Si richiede pertanto di rivedere il progetto del canale, prevedendo lo stesso a ciclo aperto anche per il tratto attualmente tombato e quindi fino alla sezione di monte. Si ritiene inoltre quale migliore soluzione, rispetto a quanto prospettato in progetto, che il Canale dell'Aeroporto recapiti direttamente nella vasca di laminazione senza il previsto collegamento con bocca tarata, in modo tale che tutto il comparto interessato dal nuovo aeroporto sia ben regimato e laminato";</i></p>		
C.2.7.b	Aspetti ambientali – Ambiente idrico, suolo e sottosuolo	<p>tenuto conto che le distanze di rispetto tra le nuove opere idrauliche e le altre infrastrutture dovranno essere non inferiori a 10 m (misurate dal piede arginale a campagna o dal ciglio di sponda) e che secondo il Consorzio di Bonifica Medio Valdarno le distanze minime reciproche tra le nuove opere idrauliche (es. argine di cassa e/o argine Reale con ciglio nuovo Canale di Gronda) per le esigenze di manutenzione sono pari a 6 m, il progetto è carente di elaborati (sezioni) che attestino il rispetto di tali distanze;</p>	<p>Gli approfondimenti richiesti sono contenuti all'interno dei documenti progettuali di carattere idraulico</p>	<p>INT-PGT-03-REL-001 E relativi elaborati grafici</p>
C.2.7.c	Aspetti ambientali – Ambiente idrico, suolo e sottosuolo	<p>in merito alla rete di acque basse pre e post intervento, non sono stati forniti nella documentazione i necessari idrogrammi allo stato attuale e di progetto, riportati alle due sezioni di chiusura dei colatori destro e sinistro a valle delle deviazioni di progetto del fosso Reale. Si ritengono necessarie sezioni in cui sia garantita l'eguaglianza delle portate pre e post intervento con riferimento a diversi eventi meteorici con durate di riferimento ai tempi di ritorno di 30, 50, 100, 200 anni. Gli idrogrammi di portata corrispondenti dovranno essere determinati per durate pari a 20 e 40 minuti e 1, 2, 3, 6, 12, 18, 24 e 36 ore. Per la durata critica del sistema le portate non dovranno comunque essere maggiori di quelle previste dallo studio di aggiornamento del Piano Generale di Bonifica;</p>	<p>Gli approfondimenti richiesti sono contenuti all'interno dei documenti progettuali di carattere idraulico</p>	<p>INT-PGT-03-REL-001 E relativi elaborati grafici</p>
C.2.7.d	Aspetti ambientali – Ambiente idrico, suolo e sottosuolo	<p>si riporta la richiesta espressa dal Consorzio di Bonifica Medio Valdarno nel proprio parere del 18/05/2015 in merito alla proposta di interventi per <i>"l'autocontenimento dei maggiori deflussi"</i>:</p> <p><i>"In sintesi si ritiene che la portata unitaria immessa in rete di bonifica non debba essere superiore a 2,6 l/s per ettaro a meno che non si preveda, contestualmente allo scarico di realizzare anche l'ultima opera necessaria per il completamento della prima fase del Piano.</i></p> <p><i>Alla luce di quanto sopra si richiede che venga rivisto il dimensionamento proposto per le opere di autocontenimento tenendo conto di un parametro di scarico unitario di 2,6 l/s x ettaro per tutte le aree del sedime aeroportuale (esistenti e di nuova impermeabilizzazione).</i></p> <p><i>Resta inteso che il soggetto proponente deve identificare con chiarezza chi sarà il gestore delle aree di autocontenimento di progetto tenuto conto che assolvono a funzioni di laminazione di sistemi idraulici a servizio anche di aree extra sedime aeroportuale.</i></p> <p><i>Resta inteso che i relativi costi di gestione non potranno fare carico allo scrivente Consorzio trattandosi di interventi relativi a specifici interventi di natura edilizia";</i></p>	<p>Gli approfondimenti richiesti sono contenuti all'interno dei documenti progettuali di carattere idraulico</p>	<p>INT-PGT-03-REL-001 E relativi elaborati grafici</p>

C.2.7.e	Aspetti ambientali – Ambiente idrico, suolo e sottosuolo	<p>in merito alle aree di compensazione ambientale previste, che sono delimitate da canalizzazioni consortili, nella documentazione non risulta data evidenza del mantenimento della fascia di rispetto di 10 m. Si ricorda che recinzioni ed altre "fabbriche" possono essere ammesse in detta fascia di rispetto previo rilascio di concessione precaria onerosa a termini del vigente regolamento consortile e previa acquisizione del parere della Città Metropolitana di Firenze ai sensi deirart.31-bis della L.R.79/2012.</p> <p>In tale ottica si ritiene necessario individuare, prima dell'approvazione del progetto definitivo, i soggetti istituzionali preposti alla gestione di queste aree di compensazione ambientale.</p> <p>Inoltre si ritiene che i previsti argini di "mascheramento" delle opere di compensazione ambientale debbano essere recuperati qualora sottraggano volume alla libera espansione delle acque con riferimento ai battenti duecentennali.</p>	La tematica potrà essere analizzata e dibattuta nell'ambito della Conferenza di Servizi per la compatibilità urbanistica a cui è soggetto il Master Plan	
C.2.8	Aspetti ambientali – Ambiente idrico, suolo e sottosuolo	Non risulta chiaro se nei calcoli relativi al dimensionamento del volume di laminazione del reticolo delle Acque Basse sia stato considerato l'apporto derivante dallo scolmatore del Nuovo Canale dell'Aeroporto; in caso contrario, si chiede di considerare tale apporto e di verificare il sistema di funzionamento idraulico vasca/canale.	Gli approfondimenti richiesti sono contenuti all'interno dei documenti progettuali di carattere idraulico	INT-PGT-03-REL-001 E relativi elaborati grafici
C.2.9	Aspetti ambientali – Ambiente idrico, suolo e sottosuolo	Premesso che la nuova struttura aeroportuale interferisce con la vasca di laminazione prevista per comparto del PUE di Castello, si ritiene che dovrebbero essere valutate dal proponente adeguate soluzioni (eventualmente una o più casse di laminazione provvisorie), chieste dal Comune di Firenze nel proprio parere del 19/05/2015, che consentano, nelle fasi precedenti la realizzazione delle definitive opere di regimazione idraulica del nuovo aeroporto, la possibilità di laminare le acque meteoriche legate al PUE, secondo le portate ammesse dall'ente gestore della rete di bonifica. Per il collettore del PUE di Castello, che recapita verso la nuova vasca di laminazione, si segnala che dovranno essere definite le modalità di gestione e manutenzione. Sempre per tale collettore, si dovrà verificarne nel dettaglio la funzionalità in relazione al recapito nella vasca di laminazione.	Gli approfondimenti richiesti sono contenuti all'interno dei documenti progettuali di carattere idraulico	INT-PGT-03-REL-001 E relativi elaborati grafici
C.2.10	Aspetti ambientali – Ambiente idrico, suolo e sottosuolo	Relativamente ai parcheggi previsti, non risulta chiaro se rientrano, nella definizione di "parcheggi pertinenziali privati non eccedenti le dotazioni minime obbligatorie di legge" previsti dal par.3.2.2.2 lett.b del D.P.GR.53/R/2011 e dal R.U. del Comune di Firenze approvato il 02/04/2015 con D.C.C.2015/C/00025: in tal caso, si ritiene che possano non essere previsti interventi di messa in sicurezza idraulica, in ogni caso, considerata la tipologia di fruizione, si chiede di prevedere almeno per i parcheggi definiti a "lunga sosta" e quelli "rent-car" idonee opere di protezione dal rischio idraulico con riferimento ad eventi con tempo di ritorno 200 anni.	Nelle successive fasi di sviluppo progettuale si provvederà agli adempimenti richiesti	
C.2.11	Aspetti ambientali – Ambiente idrico,	Si evidenzia l'assenza nella documentazione di un'analisi delle interferenze di ogni singola opera in fase di realizzazione e di esercizio con le acque di falda,	Si è predisposto specifico elaborato di caratterizzazione idrogeologica	INT-AMB-02-REL-001

	suolo e sottosuolo	comprese le variazioni di livello nelle fasi di magra e morbida, con anche la predisposizione di una tavola di correlazione fra sezioni topografiche, punti di indagine effettuati e relativi livelli piezometrici. Si ritiene necessario specificare le modalità di gestione delle acque di aggottamento, individuando le opere di mitigazione da mettere in atto durante la cantierizzazione al fine di evitare l'impatto sulla risorsa idrica sotterranea (ad es. per evitare l'interferenza con le attività lavorative, di recupero delle acque, di scarico previo eventuale trattamento, ecc.). Infine si ritiene necessario specificare le modalità costruttive atte ad evitare che in esercizio si possa intercettare la falda con impaludamento o comunque interferenze con gli obiettivi di progettazione.	dell'areale di intervento e verifica delle interferenze fra opere in progetto e acque sotterranee	
C.2.12	Aspetti ambientali – Ambiente idrico, suolo e sottosuolo	Non risultano specificate le modalità di gestione delle acque superficiali e di scolo durante la realizzazione dei nuovi canali con particolare evidenza alle modalità di gestione e mitigazione di eventuali impatti.	Gli approfondimenti progettuali di carattere idraulico contengono le informazioni richieste	INT-PGT-03-REL-001
C.2.13	Aspetti ambientali – Ambiente idrico, suolo e sottosuolo	In merito alla realizzazione del Fosso Reale e del nuovo canale di Gronda in destra idrografica del Fosso Reale, non risultano fornite indagini e analisi sulle possibili interferenze, nell'area di passaggio fra la discarica di Case Passerini e l'impianto di selezione e compostaggio, con la falda, con il sistema di impermeabilizzazione della discarica e con gli impianti di trasferimento delle acque reflue prodotte dall'impianto di selezione che vengono attualmente trattati presso l'impianto di depurazione del percolato della discarica.	Gli approfondimenti progettuali di carattere idraulico contengono le informazioni richieste	INT-PGT-03-REL-001 INT-PGT-03-TAV-007 INT-PGT-03-TAV-009 INT-PGT-03-TAV-010
C.3.1	Aspetti ambientali – Flora, vegetazione, fauna ecosistemi	Non risulta presente un'analisi dell'effettiva validità della nuova area boschiva inserita nel cosiddetto "Parco peri-urbano" quale opera di compensazione del termovalorizzatore di Case Passerini al posto dei "Boschi della piana" originariamente previsti nell'intorno dell'impianto ed ora delocalizzati nel "Parco periurbano" a nord-ovest del termovalorizzatore stesso.	L'estensione complessiva delle aree boscate previste in corrispondenza del parco peri-urbano di Sesto Fiorentino risulta assolutamente in linea le previsioni di cui ai "Boschi della Piana". L'area boscata risulta semplicemente traslata di qualche centinaio di metri rispetto alla sua originaria posizione. Il nuovo contesto ambientale e territoriale di inserimento è caratterizzato dalle medesime condizioni al contorno. Non si ritiene, quindi, che possano sussistere condizioni tali da ritenere alterata e/o compromessa e/o meno efficiente la propria funzione ecologica anti-inquinamento.	
C.4.1	Aspetti ambientali – Pesaggio e beni culturali	Ai fini di una completa valutazione paesaggistica del progetto in esame, non sono disponibili elaborati grafici nella scala adeguata delle opere previste che consentano di verificare "che il progetto di qualificazione della infrastruttura aeroportuale persegua" la "....qualità architettonica delle strutture aeroportuali e il loro più congruo inserimento paesaggistico", così come previsto dall'Articolo 5 ter	La documentazione integrativa predisposta contiene approfondimenti in merito all'analisi del contesto paesaggistico di inserimento e alle funzioni percettive	INT-PAE-00-REL-002 INT-PAE-00-TAV-007

		Prescrizioni per il progetto di qualificazione dell'Allegato A5 - Testo che integra la Disciplina del Master Pian "Il Sistema Aeroportuale Toscano". Inoltre, per gli stessi motivi, non risulta possibile evidenziare le interferenze determinate dagli interventi di trasformazione sulle visuali panoramiche che si aprono verso gli elementi significativi del paesaggio, così come stabilito dalla disciplina d'uso dell'area tutelata per legge del D.M.20/05/1967 GU.140-1967.	dei luoghi	
C.4.2	Aspetti ambientali – Pesaggio e beni culturali	In riferimento alla petizione (che si allega) inviata dalla Sede UNESCO di Parigi e trasmessa dall'Ufficio UNESCO del MIBAC in data 10/02/2015 al Settore regionale "Musei ed Ecomusei", referente per il Sito seriale UNESCO "Ville e Giardini medicei in Toscana", in cui si fa riferimento al rischio di impatto a cui sarebbe sottoposto il Sito stesso dal progetto in esame, si rileva che non sono disponibili elaborati che consentano di valutare l'eventuale impatto che tale progetto potrebbe avere su alcune delle ville componenti il sito seriale e sulle loro buffer zone. Pertanto è necessario procedere alla redazione di tale documentazione.	La documentazione integrativa predisposta contiene approfondimenti in merito.	INT-PAE-00-REL-002
C.5.0	Aspetti ambientali – Agenti fisici	Le stime modellistiche relative all'impatto acustico e, in generale, a tutti gli agenti fisici (vibrazioni e radiazioni non ionizzanti), non hanno tenuto in considerazione dell'incertezza associata ai valori forniti nelle valutazioni. Si ritiene opportuno che essa venga quantificata con un margine di confidenza del 95% (incertezza estesa) e tenuta di conto nella valutazione di conformità ai limiti/soglie di specifica; in particolare, in accordo e in analogia a quanto previsto dalla norma UNI/TS 11326-2: 2015, verificando, per asserire la conformità, che il valore misurato/stimato sommato all'incertezza sia contenuto nell'intervallo di specifica;	L'incertezza può cautelativamente assumersi pari a circa 1 dB(A)	
C.5	Aspetti ambientali – Rumore	La documentazione inerente l'impatto acustico dell'opera è parzialmente conforme alla D.G.R.857/2013. In particolare si osserva quanto segue:		
C.5	Aspetti ambientali – Rumore	il quadro normativo di riferimento riportato non è completo. I riferimenti alla normativa regionale non tengono conto degli sviluppi delle modifiche introdotte da ultimo con L.R.39/2011 e relativo regolamento attuativo, anche per quanto riguarda i criteri per la predisposizione e i contenuti della documentazione di valutazione previsionale di impatto acustico di cui alla citata D.G.R.857/2013;	La documentazione di valutazione di impatto acustico predisposta nell'ambito del SIA risulta coerente e congruente con quanto analizzato nell'ambito di altre procedimenti VIA di competenza del MATTM	
C.5	Aspetti ambientali – Rumore	la documentazione presentata considera il PCCA dei comuni interessati, ma non considera i piani comunali di risanamento acustico approvati dai comuni di Firenze, Sesto Fiorentino ai sensi dell'art.8 della L.R.89/98, nonché nel caso di Firenze del Piano d'Azione approvato dallo stesso comune ai sensi del D.Lgs.194/2005. Non è stato preso in considerazione anche il piano contenimento e abbattimento del rumore ex D.M.29/11/2000 presentato da AdF per l'Aeroporto di Firenze, anche se lo stesso non è stato ancora approvato ai sensi dello stesso decreto. Considerare i suddetti piani è essenziale per completare il quadro di riferimento per la valutazione dell'impatto acustico dell'opera, in quanto lo stesso può ovviamente interagire/interferire con le ipotesi alla base degli	Nel corso delle successive fasi di approfondimento progettuale potrà essere valutata l'eventuale interferenza con le citate ipotesi alla base degli interventi di mitigazione previsti dai Piani.	

		interventi di mitigazione previsti dai medesimi piani;		
C.5	Aspetti ambientali – Rumore	la caratterizzazione del clima acustico dello stato attuale, presa a riferimento per la valutazione dell'impatto acustico, sia della fase di cantiere e che della fase di esercizio, è incompleta. Il proponente non tiene conto dei dati del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale in funzione dal 2009-2010. I dati considerati si limitano a quelli derivanti dalle campagne di misura di ARPAT, che si fermano al 2008;	Il futuro assetto infrastrutturale risulta completamente diverso da quello esistente, pertanto anche il mancato aggiornamento delle misurazioni acustiche fonometriche, che pure si sono acquisite e verificate nell'ambito della redazione del SIA, non pregiudica il quadro previsionale e valutativo degli impatti acustici	
C.5	Aspetti ambientali – Rumore	la documentazione di impatto acustico non considera direttamente lo "scenario 0" relativo allo stato attuale in prossimità di tutti i ricettori potenzialmente interessati. Tale scenario è stato considerato solo per il caso della viabilità e, parzialmente, nel calcolo aggiuntivo sull'impatto acustico presso il polo universitario di Sesto Fiorentino. L'eventuale utilizzo dei dati riportati nel rapporto Ambientale allegato alla Variante PIT deve essere giustificato e deve essere valutata/assicurata la congruenza del modello utilizzato nell'ambito del presente progetto con quello della Variante;		
C.5	Aspetti ambientali – Rumore	il proponente non specifica le tipologie di intervento di risanamento nei casi di superamento dei limiti di legge all'interno e all'esterno delle fasce di rispetto aeroportuale. Nel caso degli edifici di civile abitazione presenti all'interno della fascia B e quindi incompatibili con la stessa non specifica i provvedimenti da intraprendere per la loro delocalizzazione;	il manufatto esistente all'interno della fascia B con funzione residenziale risulta esistente e come tale non necessita obbligatoriamente di delocalizzazione	
C.5	Aspetti ambientali – Rumore	per quanto riguarda la fase di esercizio si sottolinea infine che la valutazione del limite assoluto di immissione all'esterno delle fasce indicate dell'intorno aeroportuale non è facoltativa, come affermato dal proponente, ma obbligatoria in quanto stabilita ai sensi dell'art.3, comma 2, ultima proposizione del D.P.C.M. 14/11/97 che recita: " <i>All'esterno di tali fasce, dette sorgenti (nдр: infrastrutture stradali, ferroviarie, marittime, aeroportuali e le altre sorgenti sonore di cui all'art.1, comma 1, della l. n.447/95) concorrono al raggiungimento dei limiti assoluti di immissione</i> ". In relazione a tale fatto la necessità di definire compiutamente le opere di mitigazione necessarie al rispetto dei limiti di legge;	la documentazione predisposta considera la necessità di rispetto dei limiti di PCCA al di fuori dell'intorno aeroportuale	INT-AMB-04-REL-001 e relativi allegati grafici e schede
C.5	Aspetti ambientali – Rumore	i risultati degli scenari analizzati sono riportati in forma di mappe non sempre facilmente leggibili e associabili ai ricettori individuati.	Si sono predisposte nuovi elaborati grafici e schede descrittive	INT-AMB-04-TAV-019 INT-AMB-04-TAV-020 INT-AMB-04-TAV-021 INT-AMB-04-TAV-022 INT-AMB-04-TAV-023 INT-AMB-04-TAV-024 INT-AMB-04-TAV-025 INT-AMB-04-TAV-026 INT-AMB-04-TAV-027 INT-AMB-04-TAV-028

				INT-AMB-04-TAV-029 INT-AMB-04-TAV-030 INT-AMB-04-TAV-031 INT-AMB-04-TAV-032 INT-AMB-04-TAV-033 INT-AMB-04-TAV-034 INT-AMB-04-TAV-035 INT-AMB-04-TAV-036  INT-AMB-04-SCD-003
C.5	Aspetti ambientali – Rumore	In particolare, si ritiene necessario: con riferimento alle disposizioni della D.G.R. n.857/2013 completare la caratterizzazione del clima acustico dello stato attuale, presa a riferimento per la valutazione dell'impatto acustico, sia della fase di cantiere e che della fase di esercizio, tenendo conto anche dei dati del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale in funzione dal 2009-2010.	Nel corso delle successive fasi di sviluppo e approfondimento progettuale si provvederà ad eseguire quanto richiesto	INT-AMB-04-TAV-035 INT-AMB-04-TAV-036
C.5.a	Aspetti ambientali – Rumore	<p><u>Fase di cantiere</u></p> <p>I livelli attesi ai ricettori più esposti (polo scientifico) durante alcune fasi di lavoro sono superiori ai limiti previsti dal piano comunale di classificazione acustica (PCCA) del Comune di Sesto Fiorentino. Inoltre, la documentazione non è sufficiente per valutare in modo completo per tutte le aree interessate dalle lavorazioni l'impatto acustico della fase di cantiere. In particolare, si evidenziano le seguenti carenze nella documentazione, riportando anche alcuni elementi tecnici utili alla redazione della documentazione integrativa che l'Autorità Competente vorrà richiedere;</p>	Si sono effettuati approfondimenti e aggiornamenti della valutazione di impatto acustico di cantiere. Ulteriori approfondimenti potranno essere effettuati, a livello di progettazione esecutiva, all'interno del Piano Ambientale della Cantierizzazione	INT-AMB-04-REL-001 INT-AMB-04-TAV-051 INT-AMB-04-TAV-052 INT-AMB-04-TAV-053
C.5.a.1	Aspetti ambientali – Rumore	non risultano presenti valutazioni di impatto acustico per tutte le aree di lavoro previste, anche esterne all'area del nuovo aeroporto (opere propedeutiche e di compensazione);		
C.5.a.2	Aspetti ambientali – Rumore	non risulta essere stato valutato se sia possibile utilizzare macchinari e impianti meno rumorosi, con potenza acustica come riportato in tabella 1, né sono state portate argomentazioni tecniche sul motivo del non utilizzo di tali macchinari; (Vedi Tabella 1)		
C.5.a.3	Aspetti ambientali – Rumore	non risultano indicate l'area di cantiere e la durata dell'attività di demolizione, né stimato l'impatto acustico di tale fase di lavorazione tenendo conto del punto a.1);		
C.5.a.4	Aspetti ambientali – Rumore	non risulta analizzata con sufficiente accuratezza la possibilità di ridurre il rumore entro i limiti di zona (con analisi degli scenari di lavorazione e delle possibili mitigazioni), in particolare per l'area didattica del polo scientifico;		

C.5.a.5	Aspetti ambientali – Rumore	non risultano riportati in una tabella, per tutti i ricettori su cui si stima un superamento dei limiti di zona, il Leq stimato, il rispettivo limite e l'entità del superamento (senza mitigazioni e con mitigazioni).		
C.5.b	Aspetti ambientali – Rumore	<p><u>Fase di esercizio</u></p> <p>Per quanto riguarda il contesto normativo, la documentazione fa riferimento in modo errato o incompleto alla normativa applicabile al rumore prodotto in fase di esercizio. Si precisa infatti che la classificazione dell'intorno aeroportuale è di esclusiva competenza della Commissione Aeroportuale e, essendo un atto di pianificazione territoriale, deve essere sottoposta Valutazione Ambientale Strategica, come stabilito dalla sentenza n.668 del TAR della Lombardia, sezione 1, Brescia del 15/7/2013, recentemente confermata dal Consiglio di Stato. Inoltre, riguardo ai limiti da rispettare all'esterno dell'intorno aeroportuale, per le infrastrutture aeroportuali, come per le altre sorgenti fisse, sono previsti limiti di emissione (D.P.C.M.14/11/97, art.2). Inoltre, come le altre infrastrutture, le infrastrutture aeroportuali concorrono al raggiungimento dei valori limite di immissione assoluta all'esterno delle fasce di propria pertinenza (D.P.C.M.14/11/97, art 3).</p> <p>[...]</p> <p>Alla luce delle considerazioni di cui sopra, si riporta quanto ritenuto necessario come elementi tecnici utili alla redazione della documentazione integrativa, che l'Autorità Competente vorrà richiedere:</p>		
C.5.b.1	Aspetti ambientali – Rumore	valutare in dettaglio almeno una alternativa di posizione della pista rispetto al progetto scelto, nell'ambito dell'areale individuato su larga scala (ad es. stimando l'impatto per una piccola variazione di orientamento in senso antiorario, traslazione verso sud, arretramento verso l'attuale pista...), al fine di rendere minima l'esposizione al rumore della popolazione nell'area circostante, con particolare riferimento ad i livelli più elevati (area di Capalle e Polo Scientifico);	La giacitura della pista 12/30 è indicata dal PIT. Questo dato è stato assunto quale punto di riferimento e di partenza al momento dello sviluppo progettuale del Master Plan. Non si ritiene di prendere in esame giaciture differenti.	
C.5.b.2	Aspetti ambientali – Rumore	a completamento dell'analisi al punto precedente, valutare se sia minore l'impatto acustico nell'area circostante per un arretramento maggiore con intersezione tra la pista di progetto e l'attuale nell'ipotesi di realizzare il progetto in due fasi successive (attivando prima la porzione di pista a Nord Ovest dell'attuale e quindi, in seguito al completamento dell'opera, l'intera pista;	L'ipotesi non risulta coerente e compatibile con la necessità di realizzazione della nuova pista di volo in condizioni di completo e regolare esercizio dello scalo attuale.	
C.5.b.3	Aspetti ambientali – Rumore	stimare l'incertezza da associare ai valori forniti nelle valutazioni, tenendo anche conto di quanto riportato nel documento "Criteri per la validazione dei modelli di simulazione del rumore aeroportuale e metodologia di verifica dei risultati del loro impiego". Pubblicazione ANPA CTN AGF-T-LGU-03-02, aprile 2005 e nella norma UNI 11143-1:2005 "Metodo per la stima dell'impatto e del clima acustico per tipologia di sorgenti – Generalità";	L'incertezza può, al più, considerarsi pari a 1 dB(A).	
C.5.b.4	Aspetti ambientali – Rumore	elaborare, tramite il software INM, una diversa distribuzione dei decolli sulle	Si è provveduto all'elaborazione	INT-AMB-04-REL-001

		due rotte proposte, in modo da minimizzare la popolazione esposta;	richiesta	
C.5.b.5	Aspetti ambientali – Rumore	Elaborare, tramite il software INM, le curve isofoniche impostando i profili di decollo antirumore ICAO A e ICAO B ed il conseguente impatto in termini di popolazione esposta;	Si è provveduto all'elaborazione richiesta	INT-AMB-04-REL-001 INT-AMB-04-TAV-005 INT-AMB-04-TAV-006 INT-AMB-04-TAV-007 INT-AMB-04-TAV-008
C.5.b.6	Aspetti ambientali – Rumore	supponendo che nello studio quale profilo di avvicinamento sia stato applicato un angolo di discesa pari a 3 gradi, valutare la possibilità di adottare profili di discesa più ripidi e la possibilità di adottare una procedura di Continuous Descent Approach, come già in uso in altri scali europei	Il profilo di discesa impiegato si ritiene rappresentativo per gli aeromobili considerati.	
C.5.b.7	Aspetti ambientali – Rumore	dichiarare quale sia l'aeromobile critico (ovvero il velivolo che nell'ambito di quelli che utilizzeranno le infrastrutture aeroportuali risulta avere le maggiori esigenze, in termini di caratteristiche della pista);	L'aeromobile che contraddistinguerà la futura pista di volo può assumersi l'A319-A320	
C.5.b.8	Aspetti ambientali – Rumore	analizzare le curve isofone, relative ai livelli Lva, Leq diurno e Leq notturno, con i movimenti previsti per l'anno 2029 per tutte le alternative di pista individuate a seguito dell'analisi di cui ai punti precedenti;	Si è provveduto al calcolo di tutte le curve richieste in modo da poter esprimere valutazioni in merito alla popolazione esposta. Per semplicità di esposizione si è ritenuto di selezionare i casi più rappresentativi per l'elaborazione delle relative mappe	
C.5.b.9	Aspetti ambientali – Rumore	tenendo conto dei punti precedenti, in merito alla stima della popolazione esposta: - stimare la popolazione esposta all'anno 2029 (per la pista 12-30 e per le piste di cui ai punti b1 e b2), includendo la popolazione residente nella Scuola Carabinieri e nelle lottizzazioni residenziali approvate dai comuni interessati dalle curve isofoniche; - analizzare i conflitti con i limiti di zona (per la pista 12-30 e per le piste di cui ai punti b1 e b2) per tutte le zone interessate dalle curve isofoniche al 2029 esterne al confine dell'aeroporto (senza fare ipotesi sulla estensione del futuro intorno aeroportuale), riportando in una tabella, per tutti i conflitti individuati, il Leq stimato, il rispettivo limite di zona e l'entità del superamento (diurno e notturno); - proporre una soluzione per gli edifici incompatibili interni all'isofona dei 65 dB di Lva al 2029 e proporre le mitigazioni da adottare per tutti gli altri ricettori interni a tale isofona (per la pista 12-30 e per le piste di cui ai punti b1 e b2), riportando in una tabella, per tutti i conflitti individuati, il livello Lva stimato e l'entità del superamento (senza mitigazioni e con mitigazioni); - quantificare la popolazione disturbata dal rumore aeroportuale al 2029 (per la pista 12-30 e per le piste di cui ai punti b1 e b2), applicando le relazioni dose-risposta presenti nella <i>Good practice guide on noise exposure and potential</i>	Al fine di rendere tutte le valutazioni relative alla popolazione esposta fra loro congruenti, si è optato di operare con la medesima metodologia già seguita nel SIA. Gli altri approfondimenti condotti sono consultabili all'interno della documentazione integrativa prodotta	INT-AMB-04-REL-001 e relativi allegati grafici

		<p><i>health effects</i>, EEA Technical report no. 11/2010;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- stimare la popolazione esposta ai differenti livelli di rumore nello stato attuale, riferendosi alla popolazione attualmente residente nelle aree interessate dalle curve isofone e confrontarla con la popolazione esposta al 2029;</li> <li>- stimare le isofone e la popolazione esposta al 2029 (per la pista 12-30 e per le piste di cui ai punti b1 e b2), per un uso non strettamente monodirezionale della pista, valutando il possibile verificarsi di eventi di "mancato avvicinamento" che implicano il sorvolo della città di Firenze;</li> <li>- prevedere azioni concrete per declinare le "<i>raccomandazioni per minimizzare la perdita o massimizzare il guadagno di salute</i>" (VIS_GEN_REL_001, paragrafo 16.2 A.2 Impatti dell'opera in progetto classificati per priorità e raccomandazioni), quali ad es. vietare i movimenti aerei nelle ore notturne e nelle prime ore del mattino nei giorni festivi e nei fine settimana, inserire sistemi per limitare il rumore generato dai movimenti aerei (Quota Count), studiare rotte di decollo che permettano di evitare le zone attualmente abitate e le zone in cui risultano approvate lottizzazioni residenziali, ecc;</li> <li>- stimare il livello massimo prodotto dall'aereo critico in relazione alle operazioni di decollo e runup (per la pista 12-30 e per le piste di cui ai punti b1 e b2) in tutte le aree in cui è previsto l'intervento di compensazione ambientale relativo al parco ecologico-ricreativo (come descritto nella relazione SIAPGT-05-REL-005);</li> <li>- stimare l'impatto acustico dovuto alle modifiche dei flussi di traffico veicolare al 2029 sulle principali vie di accesso alla città di Firenze in termini di livelli sonori e di popolazione esposta.</li> <li>- valutare l'impatto acustico diurno ed anche notturno determinato dalla nuova infrastruttura aeroportuale in corrispondenza della "Scuola dei Carabinieri" (che oltre alla funzione di polo educativo ha anche destinazione residenziale) quale recettore sensibile, ed inoltre anche presso le aree di verde pubblico/parchi (aree di quiete) potenzialmente interessate da disturbo acustico. Nel caso in cui dalla suddetta valutazione risulti un superamento dei limiti previsti per il recettore sensibile: "Scuola Carabinieri", si chiede che vengano messe a punto opportune misure di mitigazione acustica a protezione dello stesso.</li> </ul>		
C.6	Aspetti ambientali - Vibrazioni	<p>Tenuto conto che non vi è attualmente una normativa di legge per la matrice ambientale in oggetto, ma soltanto standard tecnici (in particolare la norma UNI 9614), che riportano valori soglia di riferimento per il disturbo alla popolazione, in appendici informative degli stessi standard, si ritiene che nella documentazione non venga affrontata in modo esplicito la problematica del possibile disturbo alla popolazione e che non siano supportate in modo accurato le conclusioni tratte dai dati riportati. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- per il valore di fondo viene fornito un valore indicativo di 10-3 mm/sec, senza una più dettagliata caratterizzazione e senza riferimento a dati o esiti</li> </ul>	I chiarimenti e approfondimenti richiesti sono stati implementati	INC-AMB-05-REL-001

		<p>di misure svolte nell'area, anche in punti prossimi al Polo universitario;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- non viene valutata l'incertezza associata ai valori di velocità/accelerazione misurati e stimati;</li> <li>- la stima dell'attenuazione del terreno si basa sugli esiti illustrati nelle figure 18, 24 e 26 dell'elaborato SIA-AMB-05-REL-001, dichiarando che gli andamenti osservati sono omogenei. Tale evidenza non appare invece chiara (per es. in figura 24 si osserva una riduzione inferiore a due ordini di grandezza su una distanza di 40 m, mentre in figura 26 si ricava una riduzione di poco superiore a un ordine di grandezza su 70 m): non viene adeguatamente motivata la scelta del valore atteso di attenuazione del terreno, elemento base per tutta la valutazione di impatto vibrazionale proposta;</li> <li>- alle pagg. 39-40 dell'elaborato SIA-AMB-05-REL-001, vengono riportate due volte le stesse tabelle relative ai movimenti di decollo; mancano invece quelle analoghe relative agli atterraggi;</li> </ul> <p>Alla luce delle considerazioni sopra riportate, si riporta quanto ritenuto necessario come elementi tecnici utili alla redazione della documentazione integrativa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) affrontare in modo specifico la problematica del possibile disturbo alla popolazione, con una valutazione dedicata, nella quale i parametri descrittivi, le considerazioni svolte e le conclusioni siano tutte in termini di accelerazione e di livelli di accelerazione, come previsto dalla UNI 9614;</li> <li>b) fornire dati e esiti di misure svolte nell'area interessata dal progetto, anche in punti prossimi al Polo universitario, sia in termini di velocità della vibrazione che di accelerazione;</li> <li>e) motivare adeguatamente la scelta del valore atteso di attenuazione del terreno;</li> <li>d) fornire la tabella corretta per gli atterraggi alle pagg. 39-40 dell'elaborato SIA-AMB-05-REL-001.</li> </ul>		
<p>C.7.1</p>	<p>Aspetti ambientali – Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti</p>	<p>Per quanto riguarda gli impianti radioelettrici, la documentazione non è sufficiente per valutarne l'impatto elettromagnetico né, in particolare, il rispetto dei limiti di legge: non sono descritte tutte le sorgenti di campo e non viene stimato il campo massimo prodotto nell'area circostante gli impianti stessi.</p> <p>Non è inoltre riportato il progetto degli impianti che generano campi elettromagnetici: radar, impianti di telecomunicazione, impianti elettrici MT (presente unicamente il tracciato, Tav 27). È unicamente stata riscontrata nei documenti presentati (SIA-AMB-04-REL-001) una relazione di misura effettuata dall'IFAC-CNR del campo elettromagnetico del radar primario dell'aeroporto attuale, presso le strutture dello stesso IFAC (distanti oltre 1 km dalla torre di controllo).</p> <p>Alla luce delle considerazioni sopra riportate, si riporta quanto ritenuto necessario come elementi tecnici utili alla redazione della documentazione</p>	<p>Gli approfondimenti richiesti potranno essere implementati nel corso delle successive fasi di sviluppo del progetto esecutivo</p>	

		<p>integrativa:</p> <p>a) evidenziare nella cartografia generale (documento SIA-PMA-TAV-001) la posizione del radar, indicata solo a pag. 104 del documento SIA-AMB-04-REL-001 tramite un'immagine ripresa da Google e di tutti gli altri impianti radioelettrici, specificando se di nuova realizzazione o a modifica anche parziale dell'impianto attuale;</p> <p>b) stimare il campo prodotto dagli impianti di cui al punto precedente, tenendo conto di tutte le sorgenti, vecchie e nuove;</p> <p>e) indicare le caratteristiche del radar e di tutti gli altri impianti radioelettrici almeno in termini di frequenze, intensità e forma dei segnali trasmessi, guadagno e diagramma d'antenna, tempo di rotazione, tempo di funzionamento nell'arco delle 24 ore;</p> <p>d) analizzare l'impatto elettromagnetico per il radar in termini più generali del mero rispetto dei valori di riferimento in uno specifico luogo (il laboratorio delPIFAC nel caso in questione), producendo, per mezzo di una simulazione numerica, una mappa dell'esposizione, in termini di valore di picco e di valore medio del campo elettromagnetico, sia nell'area dell'aeroporto che nelle zone circostanti.</p>		
C.7.2	Aspetti ambientali – Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti	<p>Per quanto riguarda gli elettrodotti, nella documentazione non vi sono elaborati riguardanti l'impatto del campo magnetico né, in particolare, il rispetto dei limiti di legge. Il progetto non ha per oggetto impianti di produzione, trasformazione e trasporto di energia elettrica; tuttavia viene menzionata la presenza di cabine MT/BT a servizio del nuovo aeroporto (pagg. 30 e 70, Relazione tecnica generale).</p> <p>Si rileva infine che tra gli ostacoli che "forano" le superfici di avvicinamento strumentale per gli aerei in fase di atterraggio e decollo, riportati nel documento ENAV "Aeroporto di Firenze nuova pista di volo RWY 12/30", sono presenti alcuni tralicci AT sia nell'area a ovest (RWY12) della nuova pista che nell'area a est (RWY30). Il documento riporta gli ostacoli sia rispetto a superfici "standard" che a superfici meno ampie, relative a ipotesi di deroga della "pendenza". Non è chiaro se le suddette deroghe siano applicate e se sia necessario intervenire sui suddetti tralicci modificandone le altezze.</p> <p>Alla luce delle considerazioni sopra riportate, si riporta quanto ritenuto necessario come elementi tecnici utili alla redazione della documentazione integrativa:</p> <p>a) fornire lo schema dell'impianto elettrico in media tensione (cabine e linee) a servizio del nuovo aeroporto, specificando se di nuova realizzazione o a modifica anche parziale dell'impianto attuale;</p> <p>b) stimare il campo magnetico prodotto dall'impianto elettrico di cui al punto precedente, tenendo conto di tutte le sorgenti di campo magnetico, vecchie e nuove, ossia calcolando la somma quadratica sotto radice di tutti i contributi (somma incoerente), con indicazione della destinazione d'uso</p>	Gli approfondimenti richiesti potranno essere implementati nel corso delle successive fasi di sviluppo del progetto esecutivo	

		<p>delle aree e dei locali interessati;</p> <p>c) rappresentare graficamente le fasce di rispetto degli elettrodotti (cabine e linee) di altro gestore esistenti nell'area, con indicazione della destinazione d'uso delle aree e degli edifici previsti dal progetto in esame che ricadano all'interno delle suddette fasce;</p> <p>d) nel caso in cui il progetto non possa escludere di intervenire sui tralicci AT esistenti che forano le superfici di avvicinamento strumentale, valutare la compatibilità di tali interventi rispetto alle norme in materia di tutela dall'inquinamento elettromagnetico, le quali prevedono (D.P.C.M.08/07/2003 art. 4) nella progettazione di nuovi elettrodotti - e dunque di modifiche agli elettrodotti esistenti - il rispetto dell'obiettivo di qualità di 3 microtesla "in corrispondenza di aree gioco per l'infanzia, di ambienti abitativi, di ambienti scolastici e di luoghi adibiti a permanenze non inferiori a quattro ore".</p>		
C.8	Aspetti ambientali - Materiali di scavo, rifiuti e bonifiche	<p>Visti i notevoli quantitativi di materiali movimentati (circa 2.500.000 m3), di cui è previsto il parziale riutilizzo in opera nel regime di sottoprodotto, ai sensi dell'art.84-bis D.Lgs. 152/06 (circa 1.500.000 m3) e la destinazione a discarica o il riutilizzo in siti esterni del rimanente quantitativo, premesso che per il riutilizzo del materiale in qualità di sottoprodotto non è stato predisposto un Piano di Utilizzo ai sensi del D.M.161/2012 nell'ambito del presente procedimento di VIA, considerato inoltre che alcune zone del sito in oggetto sono come elementi tecnici utili alla redazione della documentazione integrativa che l'Autorità Competente vorrà richiedere al Proponente:</p> <p>a) presentare il Piano di Utilizzo dei materiali di scavo che si intendono riutilizzare, ai sensi di quanto previsto dal D.M.161/2012;</p> <p>b) presentare una caratterizzazione della qualità ambientale di tutte le aree di lavoro che saranno sottoposte a movimentazione di terra secondo la metodologia prevista dagli allegati 2 e 4 allo stesso D.M.161/2012, comprese quindi le aree di compensazione ambientale;</p> <p>c) comprendere nel piano la descrizione delle attività di trattamento a calce, con l'indicazione della metodologia prevista e delle relative mitigazioni;</p> <p>d) identificare i siti di lavoro in cui si intende riutilizzare il materiale di scavo ivi prodotto ai sensi dell'art.185, comma 1c del D.Lgs. 152/2006 e le relative quantificazioni. Poiché l'opera è relativa a più siti di scavo, si chiede al proponente, qualora intenda far ricorso a tale articolo, di specificare le aree ed i relativi progetti;</p> <p>e) quantificare il materiale di scavo che sarà smaltito come rifiuto. A tal proposito, si ritiene utile riportare che la Città Metropolitana di Firenze, nel proprio parere del 25/05/2015, evidenzia che fra gli impianti rappresentati ai fini di dimostrare la presenza di impianti nelle vicinanze, sono stati riportati anche impianti chiusi o che comunque non ricevono materiale dall'esterno;</p> <p>f) identificare le sostanze chimiche utilizzate nelle lavorazioni, con</p>	<p>Gli approfondimenti progettuali condotti hanno consentito un aggiornamento del bilancio dei materiali e del cronoprogramma, ed un conseguente aggiornamento delle valutazioni di impatto atmosferico e acustico.</p> <p>Il Piano di Utilizzo ai sensi del DM 161/2012 potrà essere presentato a valle delle operazioni di caratterizzazione dei terreni che richiedono necessariamente la possibilità di accesso alle aree, ad oggi non disponibile.</p>	

		<p>particolare riferimento a quelle per la impermeabilizzazione delle superfici (rif. SIA-AMB-02-REL-001 par.14.6) e relative modalità puntuali di utilizzo nonché attività e mitigazioni messe in atto per la protezione dell'uomo e dell'ambiente;</p> <p>g) indicare i protocolli operativi che verranno attuati in caso di ritrovamento di rifiuti durante gli scavi;</p> <p>h) indicare le modalità di gestione dei prodotti di risulta utilizzati in caso di emergenza, nella fase di esercizio, rispetto ai relativi impatti con il suolo e le acque;</p> <p>i) dettagliare il bilancio delle terre, precisando in particolare le destinazioni delle terre in uscita (pari a 1.078.960 m<sup>3</sup>) e ricomprendendo anche le terre di scavo per la realizzazione delle aree di compensazione ambientale;</p>		
C.8.2	Aspetti ambientali - Materiali di scavo, rifiuti e bonifiche	Per quanto riguarda i procedimenti di bonifica presenti nell'area interessata dal progetto, non è presente nella documentazione una puntuale ricognizione dei procedimenti in corso e un'analisi delle interferenze con gli interventi previsti. La presenza di siti di bonifica, e le possibili fonti di contaminazione presenti nell'area di intervento e nelle immediate vicinanze (aeroporto; autostrada etC...), evidenziano infatti la necessità di prevedere una adeguata caratterizzazione del sito, anche in funzione del previsto riutilizzo delle terre di scavo.	Si dà atto del fatto che per il Piazzale Ovest risulta attualmente in corso l'iter procedurale di approvazione del progetto di bonifica e messa in sicurezza permanente. Lo stesso non risulta ancora autorizzato.	
C.8.3	Aspetti ambientali - Materiali di scavo, rifiuti e bonifiche	Relativamente al futuro termovalorizzatore di Case Passerini, non risulta chiaro come intenda essere risolta l'interferenza con il camino, dal momento che nello studio aeronautico si legge che risulta forare la superficie con una <i>clearance</i> negativa di 24.5 m.	La documentazione tecnica prodotta dalla società di gestione del futuro impianto di termovalorizzazione nell'ambito dei relativi procedimenti di autorizzazione contiene specifico documento ENAV che prende in esame le interferenze fra il camino e la nuova pista, senza aver nulla a che eccepire. La presenza del camino non risulta incompatibile con gli interventi in oggetto	
C.8.4	Aspetti ambientali - Materiali di scavo, rifiuti e bonifiche	Non risultano chiaramente indicate le interferenze del progetto con il corpo della discarica di Case Passerini per effetto dello scavo e per effetto degli argini del nuovo tratto del Fosso Reale, né se vengono lasciate fasce di rispetto tra l'impianto di discarica e il piede esterno dell'argine.	Gli approfondimenti di carattere idraulico contengono le informazioni richieste	INT-PGT-03-REL-001 e relativi allegati grafici
C.8.5	Aspetti ambientali - Materiali di scavo, rifiuti e bonifiche	Non vengono specificati i rifiuti derivanti dalla demolizione delle varie strutture (quantitativi prodotti, destinazioni ecC.) ed i relativi impatti.	Si tratta di quantitativi minimali che potranno essere definiti con esattezza nel corso delle successive fasi di progettazione.	
C.8.6	Aspetti ambientali - Materiali di scavo, rifiuti e bonifiche	Non viene specificata la gestione delle varie tipologie di rifiuti prodotti in fase di esercizio (quantitativi e tipologie, sistemi di raccolta e raccolta differenziata, ecC.). A tal proposito, si ricorda quanto previsto dalla gerarchia di azioni comunitaria, recepita a livello nazionale e regionale, che	Il SIA contiene già una sintetica trattazione dell'argomento. Non si ha motivo di ritenere che la stessa	

		prevede di favorire la prevenzione della produzione e della pericolosità dei rifiuti, il riutilizzo, il recupero e, in ultimo lo smaltimento.	debba risultare oggetto di modifica.	
C.9	Aspetti ambientali – Salute pubblica	<p>La Valutazione di Impatto Sanitario prodotta evidenzia che, all'interno del dominio di calcolo costruito per valutare i rischi tossicologici e sanitari, corrispondente ad un quadrato di estensione pari a circa 10 km in direzione Nord-Sud e 10 km in direzione Est-Ovest, le stime di PM10, NO2, metalli emessi dall'aeroporto danno un aumento di concentrazioni ai recettori discreti al 2029 rispetto al 2014, così come aumenta complessivamente la popolazione esposta a rumore oltre 50dB. Non è stato possibile valutare i rischi tossicologici e sanitari calcolati e riferiti nelle due relazioni VISGEN-REL-001 e VIS-GEN-REL-002, poiché i dati di inquinamento ambientale usati per la esposizione ai recettori sono stati ritenuti non del tutto adeguati e necessitano di integrazioni e rielaborazioni, come riportato ai punti precedenti del presente parere (atmosfera, rumore, vibrazioni, radiazioni ionizzanti e non ionizzanti, ecC.).</p> <p>Pertanto si ritiene necessario che siano prodotte nuove valutazioni di rischio sanitario, basate su dati corretti di concentrazione atmosferica o di livello sonoro e sui conseguenti soggetti esposti. Le valutazioni dovrebbero essere comprensive delle fasi di cantiere, nonché dei fattori inquinanti non considerati (CEM e vibrazioni) e devono riferirsi a tutti gli impatti attribuibili, secondo le indicazioni di letteratura.</p> <p><u>In particolare, si rilevano le seguenti considerazioni:</u></p>	<p>Gli approfondimenti e analisi richiesti non risultano tali da modificare il generale quadro di valutazione degli impatti sanitari. A seguito dell'aggiornamento e approfondimento dei suddetti studi specialistici si è, comunque, provveduto anche all'aggiornamrnto dello studio sanitario.</p> <p>Lo stesso, implementato come risk assessment, non evidenzia la potenziale sussistenza di fattori di rischio in corrispondenza dell'areale di residenza.</p>	<p>INT-AMB-01-REL-001 INT-VIS-00-REL-001 INT-VIS-OO-TAV-001</p>
C.9.1	Aspetti ambientali – Salute pubblica	Le due relazioni VIS-GEN-REL-001 e VIS-GEN-REL-002, che riportano informazioni complementari ma di fatto non coerenti e collegate, non sono opportunamente coordinate; si ritiene che debbano essere unificate in un unico documento.	Si è operato come indicato	INT-VIS-00-REL-001
C.9.2	Aspetti ambientali – Salute pubblica	<p>In riferimento all'analisi di contesto condotta nella VIS (v. elaborato VIS-GEN-REL-OOI, paragrafo 5), lo studio, oltre alle analisi relative ad intere aree comunali o sovra comunali, non prende in esame la documentazione disponibile relativa alle analisi dello stato di salute della popolazione residente nella Piana, area specificamente interessata ai potenziali effetti del nuovo impianto; in particolare, si segnala l'analisi effettuata dalla Agenzia Regionale di Sanità della Toscana per la predisposizione del PIT della Regione Toscana, che analizza lo stato di salute dei comuni di Firenze, Scandicci, Sesto F.no, Campi B., Calenzano, Signa, Poggio a Caiano, Carmignano, Prato, Quarrata e Agliana, confrontando la popolazione residente nell'area del Parco della Piana con quella non residente in tale area. L'analisi condotta mediante georeferenziazione di residenti ed eventi sanitari, ha evidenziato la presenza di alcune criticità, anche se di entità generalmente non accentuata, in particolare per diabete, malattie circolatorie, malattie respiratorie ed alcuni tumori.</p> <p>Inoltre precedenti studi, pubblicati su riviste recensite su Medline, hanno analizzato più nel dettaglio la situazione dell'area fiorentina della Piana evidenziando specifiche problematiche di salute.</p>	Si ritengono comunque le valutazioni effettuate adeguate allo scopo e non suscettibili di importanti alterazioni anche a seguito di una modifica dei dati di raffronto	

		Inoltre, si segnalano analoghi studi che interessano l'area pratese della Piana ed in particolare la Zona Sud del comune di Prato, coinvolta nella fase di decollo e atterraggio degli aereomobili, che hanno indagato specifici problemi di salute.		
C.9.3	Aspetti ambientali – Salute pubblica	<p>Le liste dei recettori non sono state rese univoche nella denominazione e nella collocazione, senza descrivere/caratterizzare i recettori scelti per la valutazione dei rischi tossicologici e sanitari (indicati al punto 7.1 della VIS-GEN-REL-002 e al punto 7.2 e 7.3 della VIS-GEN-REL-001), indicando i criteri con cui essi rispondono allo scenario worst-case di esposizione da considerare nel calcolo dei rischi.</p> <p>Inoltre lo studio non specifica la presenza o meno di "recettori sensibili" (es. scuole e centri di istruzione, strutture socio-sanitarie, ecc.) nell'area circostante il nuovo impianto ed eventualmente interessati alla esposizione sia a ricadute di inquinanti atmosferici che a livelli elevati di rumore causato dall'attività aeroportuale.</p> <p>In particolare, per quanto riguarda la fase di cantiere, non risultano valutati con attenzione gli effetti sulla salute per i frequentatori del Polo Universitario di Sesto Fiorentino che si trova nelle immediate vicinanze dell'area di cantiere, soprattutto sotto l'aspetto del rumore, tenendo presente che per questo ricettore sensibile pare difficile ipotizzare una deroga ai limiti previsti dalla classificazione acustica.</p>	Si è provveduto alla revisione e aggiornamento del data-set di ricettori discreti.	INT-AMB-04-REL-001
C.9.4	Aspetti ambientali – Salute pubblica	Tra le premesse della VIS non è stata riportata una sintesi dello stato delle conoscenze scientifiche sulla definizione della tipologia di inquinanti generati dagli aeroporti e sugli effetti di tale inquinamento sulla salute umana, su cui poi sviluppare le successive analisi e stime.	Si è integrato come richisto	INT-VIS-00-REL-001
C.9.5	Aspetti ambientali – Salute pubblica	<p>Le stime dei rischi tossicologici e sanitari (cancerogeni e non) non sono state effettuate per singolo inquinante atmosferico, che risultasse significativo a livello di emissioni delle sorgenti studiate (comprehensive per l'aeroporto di PM, benzene, formaldeide e SO<sub>2</sub>), e non sono state riferite ai recettori più esposti all'inquinamento (atmosferico, acustico, ecc.). Per il rumore sarebbe stato necessario calcolare il numero di casi disturbati attribuibili, considerando non solo la popolazione residente al 2014 (stimata sul censimento 2011), ma anche quella stimabile al 2029, sulla base delle previsioni insediative dei comuni interessati, facendo riferimento altresì alla popolazione presente nell'area per motivi di studio e di lavoro.</p> <p>Inoltre tra le premesse della valutazione del rischio tossicologico non risulta riportata una descrizione della popolazione residente nelle sezioni censuarie, nonché dei criteri utilizzati per selezionare il dominio di calcolo di 10 Km in direzione Nord-Sud e Est-Ovest, che escludono il territorio pratese coinvolto nelle fasi dei decollo e di atterraggio. La ASL di Prato chiede esplicitamente che netta valutazione del rischio tossicologico venga considerata l'area pratese.</p>	Si è provveduto all'aggiornamento dello studio	INT-VIS-00-REL-001
C.9.6	Aspetti ambientali – Salute pubblica	Inoltre le stime di calcolo dei rischi tossicologici e sanitari (cancerogeni e	Si è provveduto all'aggiornamento	INT-VIS-00-REL-001

		non) sono state condotte senza indicare lo scenario di riferimento considerato (se residenziale e/o industriale); le funzioni dose risposta utilizzate (cancerogene e non) non risultano aggiornate secondo la classificazione IARC degli inquinanti al 2015, completando e documentando con precisione la scelta dei parametri tossicologici (UR, SF, RfC). Nel calcolo della dose inalata giornaliera non risulta che si sia tenuto conto del rateo respiratorio dei soggetti esposti nello scenario preso a riferimento (adulti e/o bambini) e non risulta presente nella documentazione il calcolo del rischio non cancerogeno, singolo e totale, per tutti gli inquinanti atmosferici significativi per l'aeroporto e le altre sorgenti, con riferimento chiaro alle indicazioni della letteratura metodologicamente conforme.	dello studio	
C.9.7	Aspetti ambientali – Salute pubblica	I risultati ottenuti per i recettori più esposti all'inquinamento atmosferico e acustico del progetto non sono stati posti in relazione agli impatti cumulativi con le altre sorgenti (termovalorizzatore e adeguamento autostradale) ed anche in relazione alle criticità del profilo di salute attuale della popolazione, correttamente riferite ai dati e alle valutazioni aggiornate delle ASL di competenza.  Non sono state inoltre considerate cautelativamente le emissioni degli impianti termici necessari ai fabbisogni dell'opera anche nello scenario 2029, senza ipotizzare l'utilizzo del teleriscaldamento.		
C.9.8	Aspetti ambientali – Salute pubblica	La valutazione dei rischi tossicologici e sanitari, indicata come "VIS prospettica breve" dovrebbe, secondo la metodologia consolidata, valutare le alternative di progetto. Nel caso in esame le alternative da considerare si possono quantomeno riferire alle scelte introdotte nel procedimento VIA rispetto alle previsioni inerenti la qualificazione dell'aeroporto, di cui alla deliberazione di Consiglio Regionale n. 61 del 2014, fra cui la differente lunghezza della pista, la ricollocazione dei Boschi della piana, ecc. nonché valutare il contributo al rischio degli scenari di avvicinamento diversi rispetto all'uso unidirezionale della pista, al fine di prevedere e realizzare il miglior intervento specifico di mitigazione ambientale.	Le citate soluzioni alternative non modificano, di fatto, le risultanze dello studio di VIS.	
C.9.8 bis	Aspetti ambientali – Salute pubblica	Non risulta chiaro se le raccomandazioni inserite in Appendice A2 della VIS-GEN-REL-001 siano state fatte proprie nel progetto e nel piano di monitoraggio, ai fini di garantire il controllo e il superamento degli impatti segnalati.	Si è provveduto all'aggiornamento dello studio	INT-VIS-00-REL-001
C.9.9	Aspetti ambientali – Salute pubblica	In riferimento all'analisi del rischio condotta nella VIS, per quanto riguarda le note metodologiche (v. elaborato VIS-GEN-REL-001, paragrafo 7.3.1 ), si segnalano le seguenti carenze rilevate nella documentazione:  a) nella tabella degli effetti cancerogeni non viene indicata, per valori di UR e di SF, la fonte specifica utilizzata (pubblicazione, sito web, ecc.) e non è chiaro se è stato incluso nelle stime del rischio cancerogeno il particolato atmosferico;  b) per quanto riguarda la modellistica diffusionale utilizzata, si rileva che la caratterizzazione meteorologica e la definizione del regime anemologico	Si è provveduto all'aggiornamento dello studio	INT-VIS-00-REL-001

		<p>(VIS-GEN-REL-002, paragrafo 5.1.1 ) è stata basata su un solo anno solare (il 2010); si ritiene invece che sia necessario effettuare le valutazioni del regime dei venti e dei modelli di dispersione che li utilizzano su una serie temporale più lunga e confrontabile con quella già utilizzata per la valutazione della dispersione delle emissioni del termovalorizzatore (1/1/2007-31/12/2011), in modo da consentire una valutazione congiunta delle diverse componenti emissive presenti nell'area e stimate in maniera omogenea nelle analisi di rischio;</p> <p>e) i risultati delle stime non risultano organizzati in maniera razionale nella sezione riguardante gli effetti cancerogeni ed effetti tossici non cancerogeni (v. elaborato VIS-GEN-REL-001, paragrafo 7.3.2); in particolare si segnala che alcune sostanze classificate come cancerogene da IARC (es. benzene, IPA, formaldeide) sono collocate nel settore EFFETTI TOSSICI NON CANCEROGENI e che per Benzene, IPA e formaldeide si usano espressioni generiche, quali "minime influenze", "largamente inferiori" ecc., senza specificare le modalità di calcolo, come invece riportato per arsenico e cadmio;</p> <p>d) non risulta fornita una valutazione del rischio cumulativo, che tenga conto dell'effetto congiunto e sommatorio delle varie sostanze esaminate, che viene invece presentato nella relazione VIS-GEN-REL-002 (tabella 32). Peraltro in tale tabella viene valutato l'effetto congiunto di solo due cancerogeni (As e Cd) e non di tutti quelli di cui si ipotizza un incremento anche modesto a causa dell'aeroporto. Occorre invece riportare in questa sezione (paragrafo 7.3.2) un rischio cumulativo che valutasse, sostanza per sostanza, incluso il particolato atmosferico, la somma degli effetti stimati per le varie fonti di emissione (traffico, aeroporto, termovalorizzatore), specificando il contributo delle emissioni dell'aeroporto stesso alla situazione generale dell'area</p>		
C.9.11	Aspetti ambientali – Salute pubblica	<p>In riferimento alla valutazione di impatto acustico (v. elaborato VIS-GEN-REL-001, paragrafo 9), oltre a quanto già segnalato per la componente "Rumore", considerato che il rumore rappresenta la maggior fonte di rischio per la salute delle popolazioni nelle aree vicine agli aeroporti, in particolare per l'impatto su ipertensione e malattie cardiovascolari, e che a tale proposito le valutazioni fatte in relazione al PIT dalla Agenzia Regionale di Sanità della Toscana hanno evidenziato un maggior rischio di malattie cardiocircolatorie nella popolazione che vive nell'area del Parco della Piana, si segnalano le seguenti carenze rilevate nella documentazione:</p> <p>a) non viene specificato se è prevista un'esposizione al rumore notturno a seguito delle modifiche all'impianto aeroportuale e la sua eventuale quantificazione;</p> <p>b) non vengono esaminati gli effetti sulla salute dovuti al possibile uso bidirezionale della pista, che comporterebbe il sorvolo a bassa quota di aree densamente abitate;</p> <p>c) analisi del rischio (paragrafo 9.3): considerato che il confronto della popolazione esposta è stato sostanzialmente basato sui due scenari futuri:</p>	Si è provveduto all'aggiornamento dello studio	INT-VIS-00-REL-001

		<p>Pista attuale 5/23 a 45.000 movimenti anno vs. Pista Master Plan 12/30, scenario 2029 a 48.430 movimenti anno, effettuare tale confronto fra lo scenario attuale (pista 5/23 con 33.000 movimenti anno) e le diverse ipotesi di modifica, tra cui rientra anche la Pista Master Plan 12/30, scenario 2029. In questo caso, ritenuto più idoneo a valutare l'impatto sulla salute pubblica, i risultati del confronto sono più articolati. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la popolazione totale esposta a Lva &gt; 50dB(A) cresce del 21%, con una diversa distribuzione tra le varie classi di livello;</li> <li>- la popolazione esposta a Lva 50-55dB(A) aumenta in maniera consistente del 55%;</li> <li>- la popolazione esposta a Lva &gt; 55dB(A) diminuisce in maniera consistente del 42-45%, a seconda delle classi di esposizione;</li> </ul> <p>d) scenario della pista di 2.000 m: considerare anche lo scenario che era stato oggetto della Valutazione ambientale strategica del PIT;</p> <p>e) non risultano individuati i recettori sensibili (edifici scolastici compreso il polo universitario, residenze per anziani ecc.), sulla base di stime di esposizione presenti nell'area considerata nella VIS. Per ognuno di questi recettori è necessario anche stimare la variazione di esposizione al rumore tra lo scenario attuale e quello futuro ed indicare per quali sono previsti interventi di mitigazione acustica (citati a pag. 62) e specificare la tipologia di tali interventi, tenendo anche conto della necessità di utilizzo sia degli edifici a finestre aperte che delle pertinenze esterne;</p> <p>f) non risultata valutata l'esposizione al rumore in future aree a utilizzo ricreativo, in cui sia prevista la permanenza di persone;</p> <p>g) oltre a indicare la dimensione della popolazione esposta, non risultano stimati gli effetti sanitari attribuibili alle modifiche dei livelli di esposizione al rumore legate al nuovo impianto, con particolare riferimento alla variazione nel numero di casi attesi di disturbo generico da rumore (<i>annoyance</i>) all'ipertensione e all'ospedalizzazione per malattie cardiovascolari (o infarto acuto del miocardio), utilizzando le funzioni concentrazione risposta disponibili in letteratura nei diversi scenari di esposizione (<i>situazione attuale vs. scenari di progetto</i>);</p> <p>h) la valutazione dell'impatto acustico non è stata estesa a tutto il territorio interessato, senza comprendere anche quello pratese coinvolto nelle procedure di atterraggio e di decollo; La ASL di Prato chiede esplicitamente che nella valutazione del rischio venga considerata l'area pratese;</p>		
C.9.12	Aspetti ambientali – Salute pubblica	<p>In riferimento alla cantierizzazione (v. elaborato SIA-PGT-04-REL-001), si segnalano le seguenti carenze rilevate nella documentazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) relativamente alle demolizioni di edifici riportate nei paragrafi 2.4.3 e 2.4.4, non risulta indicata l'eventuale presenza di manufatti o materiali contenenti amianto;</li> <li>b) non sono chiari numericamente i flussi di mezzi in ingresso con quelli in uscita riportati nel paragrafo 6.2 sulla stima del traffico indotto, che non</li> </ul>	<p>Gli approfondimenti richiesti potranno trovare spazio nell'ambito del Piano Ambientale della Cantierizzazione, da predisporre a livello di progettazione esecutiva</p>	

		<p>risultano concordi;</p> <p>e) sulle tipologie di aree per la cantierizzazione, riportate nel paragrafo 5.1 e in particolare per i campi base, non viene fatto riferimento alla nota interregionale Regione Toscana - Regione Emilia Romagna redatta per la realizzazione dell'alta velocità ferroviaria e della variante di valico Autostradale (Prot. 27965/PRC del 10/07/2000 e Prot. 40226/PRC del 16/10/2000) e non risulta fornita la valutazione dell'impatto delle attività aeroportuali esistenti (in riferimento alla produzione di rumore e di inquinanti) sulla dislocazione delle unità abitative previste per il personale del cantiere.</p>		
<p>C.10.1</p>	<p>Aspetti ambientali – Beni materiali (infrastrutture, attività produttive, attività agricole, ecc.)</p> <p>Viabilità</p>	<p>a) Si rileva che non sono state analizzate le interferenze di traffico fra la viabilità cittadina di Firenze e dei comuni limitrofi (Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio), in relazione all'afflusso verso l'area aeroportuale.</p> <p>b) Nello studio di traffico non risultano considerate le interferenze determinate dalla domanda indotta dalla nuova caserma Marescialli dei C.C., nell'arco delle varie ore della giornata e non nella sola ora di punta (7.30 - 8.30) del mattino; pertanto non risultano nel dettaglio le criticità della viabilità e non sono state individuate eventuali misure correttive, quali l'adeguamento di sezioni stradali e/o di intersezioni.</p> <p>Inoltre lo studio trasportistico non prende in esame lo scenario relativo alla fase di cantierizzazione del Master Plan aeroportuale, che tenga conto delle eventuali interferenze fisiche determinate dai cantieri con la viabilità esistente e dell'aggravamento delle condizioni di traffico dovute ai trasporti di cantiere.</p> <p>Nello studio non sono stati tenuti in considerazione anche gli effetti conseguenti alla realizzazione delle infrastrutture in fase di progettazione (Mezzana Perfetti-Ricasoli, Linea 2 della tramvia –prolungamento verso Sesto Fiorentino).</p> <p>c) Considerato che dallo studio trasportistico presentato si osservano variazioni ai flussi di traffico sui tratti di competenza della Città Metropolitana di Firenze, in particolare il peggioramento delle condizioni dei flussi a breve termine (al 2018) sulla S.P.5 nel tratto tra il km 0+900 (rotatoria Casa Rossa) ed il km 0+000 (confine con il comune di Firenze) e sull'intero tratto del lotto 5A della Mezzana Perfetti Ricasoli (MPR5A), non risultano previste eventuali azioni di mitigazione del peggioramento previsto. A tal proposito, al fine di alleggerire i flussi previsti sulla SP 5 "Lucchese" ed in particolare in corrispondenza con l'intersezione a rotatoria al km 0+900, loC. Casa Rossa, si segnala la proposta della Città Metropolitana di Firenze nel proprio parere del 25/05/2015 di prevedere un collegamento diretto tra la S.P.5 intersezione Motorizzazione Civile, con il tratto di Via dell'Osmannoro di nuova realizzazione, nello specifico con la rotatoria intermedia progetto.</p> <p>d) Considerato che il progetto prevede un'intersezione a rotatoria a 4 bracci in corrispondenza dell'ingresso al Polo universitario tra via dell'Osmannoro</p>		

		<p>e Via delle Idee, di cui la Città Metropolitana di Firenze, nell'ambito dei lavori di costruzione del Lotto 5° dell'Asse Stradale Prato Mezzana - Firenze Perfetti Ricasoli, ha già redatto il progetto esecutivo, data la sostanziale corrispondenza tra i due progetti, al fine di evitare inutili sovrapposizioni, si segnala di valutare la realizzazione di tale intersezione nell'ambito dei lavori aeroportuali, tenendo presente la disponibilità, già dichiarata nel proprio parere del 25/05/2015, da parte della Città Metropolitana di Firenze alla messa a disposizione del progetto esecutivo già redatto. I rapporti, anche economici, tra gli Enti interessati dovranno essere regolati da apposita convenzione.</p> <p>e) Il progetto presentato risulta carente di uno studio che dia evidenza delle relazioni tra l'aeroporto e le previsioni di mobilità nel territorio in esame, finalizzato all'ottimizzazione del sistema di mobilità e l'orientamento a ricercare soluzioni di intermodalità tra le varie tipologie di trasporto atte a ridurre il traffico veicolare indotto.</p> <p>f) Non risulta fornito il piano dei trasporti di cantiere finalizzato alla costruzione delle opere previste nel Master Plan, che evidenziasse i carichi previsti sulla viabilità ed individuare i tratti di strada che dovranno essere soggetti ad interventi preventivi di rafforzamento della pavimentazione stradale od a successivi interventi di ripristino a seguito del deterioramento prodotto dai carichi di cantiere.</p> <p>g) Non risultano studiate nuove ipotesi di collegamento dei percorsi ciclabili di progetto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nel Comune di Firenze: da un lato con la pista esistente di via Ponte Giogoli, dall'altro con la pista di previsione di Piano Strutturale lungo via delle Due Case;</li> <li>- nel Comune di Sesto Fiorentino: con il centro abitato.</li> </ul> <p>A tal proposito inoltre in merito alla tipologia dei percorsi ciclabili di progetto, si ritiene opportuno studiare la fattibilità di piste ciclabili "in sede propria" o "su corsia riservata", rispettando le prescrizioni contenute nel D.M. 30 novembre 1999 n. 557, anziché percorsi ciclopedonali come rappresentato nell'elaborato progettuale SIA-PGT-05-TAV006.</p>		
<p>C.10.2</p>	<p>Aspetti ambientali – Beni materiali (infrastrutture, attività produttive, attività agricole, ecc.) Rischio industriale</p>	<p>Nel cerchio di raggio 5 km dalla pista - che rappresenta l'area di riferimento da considerare ai fini dell'analisi di rischio del singolo stabilimento ai sensi del D.P.C.M.31/03/1989 - sono presenti i seguenti stabilimenti a rischio di incidente rilevante:</p> <p>(vedi tabella)</p> <p>[...]</p> <p>A Barberino di Mugello (circa 20 km dalla pista) sono presenti gli impianti GALVAIR S.r.l. e ICAP SIRA S.p.A.</p> <p>Il citato D.P.C.M.31/03/1989 prevede che nell'analisi di sicurezza delle suddette installazioni industriali si debba tener conto anche della presenza di "aeroporti e corridoi aerei di atterraggio e decollo". Più precisamente, tra i</p>	<p>Si è provveduto all'aggiornamento dello studio</p>	<p>INT-VIS-00-REL-001</p>

		<p>fattori e le condizioni da prendere in considerazione, nell'ipotesi di rilascio di sostanze pericolose, la suddetta norma reputa importante la presenza di aeroporti e corridoi aerei di atterraggio o decollo. Anche l'art. 14 comma 2 del predetto D.Lgs. 334/99 prevede l'esplicita valutazione di opere che potrebbero aggravare il rischio o le conseguenze di un incidente rilevante.</p> <p>Non risulta fornita un'analisi di rischio connessa all'esistenza degli stabilimenti sopra detti, contenente le eventuali misure finalizzate all'eliminazione o riduzione del rischio, anche di tipo gestionale (quali ad es. specifiche procedure di volo).</p>		
C.10.3	<p>Aspetti ambientali – Beni materiali (infrastrutture, attività produttive, attività agricole, ecc.)</p> <p>Interferenze con sottoservizi</p>	<p>In merito alle interferenze del progetto presentato con il sistema idrico ed il sistema fognario, segnalate da Publiacqua S.p.A. nel proprio contributo istruttorio del 15/05/2015 (che si allega), non risultano prodotti specifici elaborati progettuali per la loro risoluzione. In particolare si evidenzia che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sistema Idrico: in via dell'Osmannoro sono presenti due condotte idriche rispettivamente di diametro Dn 400 e Dn 350 ed un cavo di telecontrollo (Colonnata - Osmannoro);</li> <li>- Sistema Fognario: parallelamente a Via Lungo Gavine è presente un collettore fognario di diametro Dn 1500 denominato "Opera 6", che concorre al recapito delle acque reflue urbane del comparto Calenzano/Sesto Fiorentino/Firenze al depuratore di San Colombano.</li> </ul> <p>L'Autorità Idrica Toscana, nel proprio contributo istruttorio del 28/05/2015 (che si allega) evidenzia che <i>"Preliminarmente alla prosecuzione dell'iter progettuale dovranno essere valutate da parte del proponente le opportune soluzioni per l'eliminazione di tali interferenze e tali soluzioni dovranno essere condivise con Publiacqua S.p.A.. Preme sottolineare a tal proposito che l'eventuale spostamento delle condotte in essere non dovrà interessare la sola area del futuro aeroporto, ma presumibilmente il completo spostamento delle stesse e una soluzione di sistema che consenta una corretta funzionalità di tali infrastrutture e di quelle ad esse collegate. I costi attinenti l'eliminazione delle interferenze dovranno essere compresi nei costi dell'intervento oggetto del presente procedimento"</i>.</p>	<p>Nel corso delle successive fasi di approfondimento e dettaglio progettuale si provvederà a valutare quanto riferito</p>	
C.11.1	<p>Aspetti ambientali – Impatti cumulativi</p>	<p>Non risultano analizzati in uno specifico elaborato gli impatti cumulativi, suddivisi per ciascuna componente ambientale, dovuti ai seguenti interventi previsti nell'area:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A1 nel tratto Firenze Nord - Firenze Sud (in corso di conclusione dei lavori);</li> <li>- ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A1 nel tratto Barberino - Firenze Nord (in corso di realizzazione);</li> <li>- ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A11 nel tratto Firenze - Pistoia (attualmente in corso di VIA di competenza statale);</li> <li>- Termovalorizzatore "Case Passerini" (in fase di autorizzazione).</li> </ul>	<p>La trattazione dell'impatto atmosferico prende in esame la possibile sovrapposizione degli effetti con parte delle opere citate</p>	
C.12	<p>Aspetti ambientali – Piano di monitoraggio ambientale</p>	<p>Il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) ante, in corso e post operam presentato risulta in alcune parti carente, come di seguito riportato per</p>	<p>Nel corso delle successive fasi di approfondimento progettuale si</p>	

		ciascuna componente ambientale:	provvederà ad approfondire il dettaglio del PMA recependo le osservazioni avanzate	
C.12.1	Aspetti ambientali – Piano di monitoraggio ambientale Acque superficiali e sotterranee	<p>a) risulta assente un piano di monitoraggio delle acque sotterranee per le tre fasi (ante, in corso e post operam), che consideri per le situazioni più critiche di effettuare in corso d'opera anche un eventuale monitoraggio in continuo e che renda conto dei punti di campionamento scelti, delle metodologie di campionamento ed analisi utilizzate, dei parametri previsti, delle tempistiche di monitoraggio nelle diverse fasi e delle modalità di restituzione del dato;</p> <p>b) risulta necessario rivedere il piano di monitoraggio delle acque superficiali rivalutando le scelte finalizzate alla individuazione ed alla localizzazione dei n. 5 punti previsti e sulla loro possibilità di essere utilizzati in tutte o solo in una parte delle fasi dell'opera, considerando la necessità di fare dei monitoraggi almeno trimestrali e per periodi non inferiori all'anno per la fase di ante e post operam e monitoraggi trimestrali per tutta la durata dei lavori in corso d'opera. Anche in questo caso, ove le attività di cantiere dovessero essere particolarmente impattanti, potrà essere necessario prevedere dei monitoraggi in continuo per la valutazione, delle interferenze.</p>		
C.12.2	Aspetti ambientali – Piano di monitoraggio ambientale Atmosfera	<p>a) non vengono esplicitati i criteri utilizzati per la scelta dei punti di campionamento, con particolare riferimento alle simulazioni di impatto sulla componente atmosfera effettuate all'interno del SIA, che costituiscono un ausilio fondamentale per la scelta delle zone ove sia possibile effettuare misure convenientemente rappresentative;</p> <p>b) non vengono definite le modalità di restituzione dei dati da fornire all'ente titolare del controllo. A tal proposito, si ritiene necessario che i dati siano resi disponibili in allegato alle relazioni su supporto informatico standard, organizzati in ordine cronologico su un foglio elettronico ovvero database per ogni sito. I files dovrebbero essere compilati "in progress" in modo da consentire le necessarie elaborazioni grafiche e numeriche;</p> <p>c) non vengono previste attività di monitoraggio sulla componente atmosfera relativamente alle aree di compensazione ambientale previste, nonostante la loro elevata estensione superficiale; si ritiene che l'assenza di un monitoraggio dovrebbe essere adeguatamente motivata sulla base di opportune stime di impatto associate alle lavorazioni previste;</p> <p>d) non risultano chiari i valori segnalati, evidenziati in alcune brevi campagne di misura di inquinanti in situ che risultano essere state già effettuate dal proponente nel periodo invernale 2014-2015 nelle vicinanze dell'attuale pista aeroportuale, seppure su punti diversi da quelli previsti nel piano (v. figura a pag.13 della relazione "report di monitoraggio");</p> <p>e) si rilevano le seguenti sviste nell'elaborato SIA-PMA-REL-001 "<i>Relazione Generale del Piano di Monitoraggio Ambientale</i>" (nel capitolo 4): a pag. 17 non è riportato il valore obiettivo dell'ozono pari a 120 µg/m<sup>3</sup> e a pag. 16 il valore limite per la protezione della vegetazione è riferito all'ossido di azoto NO e non a NO<sub>2</sub>;</p> <p>f) si rilevano i seguenti errori nelle tabelle, nei grafici e nei commenti</p>		

		<p>presenti nell'elaborato SIA-AMBSCD-001 "<i>Atmosfera: report di monitoraggio</i>": le tabelle a pagg. 35 e 37 riportano i dati di pesate del particolato senza indicare se tali valori sono validi, in quanto si è rispettata la copertura media giornaliera. In particolare i dati relativi ai giorni di inizio e fine campionamento non risultano coerenti con quanto misurato negli stessi giorni dalle vicine centraline della rete regionale di qualità dell'aria; i grafici a pagg. 36 e 38 riportano un'unità di misura errata (<math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math> invece di mg). Tale errore ha condotto a considerare tali valori come concentrazioni invece che pesate e quindi a confrontarli con il limiti di qualità dell'aria, con ovvi errori di valutazioni indicate nei commenti ai grafici stessi.</p> <p>g) dato che il punto ATM.02 ricade all'interno di una zona in cui gli impatti dovuti alle emissioni in atmosfera degli aeromobili e di tutte le altre sorgenti dell'aerostazione sono presumibilmente non trascurabili (come sembrerebbe emergere anche dall'analisi dell'elaborato grafico SIA-AMB-01-TAV-001), al fine di poter quantificare, almeno in linea di massima, i citati impatti, si ritiene necessario valutare l'opportunità di predisporre un'opportuna campagna di monitoraggio ante operam relativa anche a tale punto;</p> <p>h) con particolare riferimento alle previste misure di PM10 in corso d'opera, si ritiene che dovrebbe essere aggiunto almeno un punto di misura nella zona posta immediatamente a sud-ovest della nuova pista, e in particolare nelle vicinanze dell'area in cui è prevista la riconfigurazione dell'attuale viabilità da e per Sesto Fiorentino (eventualmente, in luogo di uno dei due punti di misura previsti all'interno del Polo Scientifico);</p> <p>i) sempre in relazione ai campionamenti di PM10, considerato il fatto che gli impatti previsti non sono trascurabili e che la durata delle fasi di cantiere più impattanti risulta essere di oltre due anni, si ritiene necessario:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- considerare la possibilità di effettuare un campionamento ante operam, in modo da avere un'idea più precisa dei livelli di 'fondo' di particolato che interessano le diverse zone attorno all'aeroporto (zona commerciale dell'Osmannoro, Polo scientifico, ecc.);</li> <li>- effettuare in continuo i campionamenti in corso d'opera o comunque con campagne di misura con cadenza almeno mensile, in modo da poter consentire la massima efficacia e tempestività possibile nel monitoraggio e nell'implementazione delle contromisure necessarie ad evitare stati di emergenza;</li> </ul>		
C.12.3	Aspetti ambientali – Piano di monitoraggio ambientale Rumore	Considerato che viene previsto di fornire i risultati del monitoraggio solamente una volta all'anno e con tale periodicità il PMA non risulta uno strumento interattivo, capace di dare risposte alle amministrazioni, alla popolazione ed al gestore del cantiere e inoltre che il PMA post operam prevede la misura del livello Lva in undici postazioni, limitatamente al primo anno di esercizio della nuova pista, ma si ritiene che il monitoraggio del rumore ambientale in fase di esercizio debba essere effettuato in maniera più sistematica (DM 31/10/97 e DM 20/5/99), si segnalano le seguenti carenze rilevate nella documentazione:		

		<p>a) il PMA non tiene conto di quanto indicato da ISPRA nelle "Linee guida per il monitoraggio del rumore derivante dai cantieri di grandi opere";</p> <p>b) per le misure del rumore prodotto dai cantieri, non viene previsto un metodo che consenta di individuare il rumore derivante dalla sola attività di cantiere;</p> <p>e) per le misure del rumore indotto dagli automezzi di cantiere sulla viabilità ordinaria, non viene previsto un metodo che consenta di individuare il rumore dovuto al solo passaggio degli automezzi a servizio del cantiere;</p> <p>d) non risultano indicate le modalità previste per rendere identificabili gli automezzi a servizio dei cantieri (modalità necessarie per consentire l'attuazione del punto precedente);</p> <p>e) non risultano indicate le azioni previste nel caso in caso di criticità acustiche rilevate dalle misure;</p> <p>f) non risultano indicate le azioni previste nel caso in caso di criticità segnalate dalla popolazione o dal Comune;</p> <p>g) non viene considerato il recettore relativo alla "Scuola dei Carabinieri", sia nella fase di corso d'opera che post-operam (secondo la classificazione riportata negli studi del SIA).</p>		
C.12.4	Aspetti ambientali – Piano di monitoraggio ambientale Vibrazioni	<p>Si segnalano le seguenti carenze rilevate nella documentazione:</p> <p>a) non risultano indicate le procedure e le azioni previste nel caso in cui la stessa attività di monitoraggio riscontri un superamento dei limiti/soglie;</p> <p>b) non risultano indicate le misure di monitoraggio post operam previste ad aeroporto in esercizio a regime.</p> <p>c) si ritiene necessario individuare un ulteriore punto per il monitoraggio presso l'edificio più vicino alla nuova pista (chiaramente individuabile nella planimetria contenuta in SIA-PMA-TAV-001), indicando in quale ambiente interno (stanza) degli edifici prescelti verranno eseguite le previste misure;</p>		
C.12.5	Aspetti ambientali – Piano di monitoraggio ambientale Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti	<p>Si segnalano le seguenti carenze rilevate nella documentazione:</p> <p>a) il PMA prevede solo due punti di misura per il monitoraggio, peraltro piuttosto vicini fra di loro;</p> <p>b) non sono chiari i criteri per la scelta dei punti di monitoraggio effettuata.</p> <p>c) si ritiene necessario inserire ulteriori e più significativi punti di misura, in modo da coprire le principali aree d'impatto e validare la simulazione effettuata (per es. un punto sugli edifici in prossimità della sorgente, un punto a distanza interessato dal lobo principale di radiazione e un punto intermedio tra questi);</p>		

## OSSERVAZIONI

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia- E.Prot DVA - 2015-0009423 del 09/04/2015	Prevenzione rischio idrogeologico: risposta tecnica sulla tempistica delle opere idrauliche ove il nuovo aeroporto prendesse forma...le chiediamo perciò una risposta tecnica sulla tempistica di tali opere ove il nuovo aeroporto prendesse forma e per ovvietà visto che il 2017 è fra soli 2 anni, che per completare le opere idrauliche ce ne vogliono almeno 7, se appunto in questi 7 anni si verificheranno casi di esondazione del Fosse Reale e/o Canali e reticoli circostanti con le relative conseguenze, a chi dovremmo attribuire le competenze dirette di tali scelte e le conseguenti responsabilità visto che tutti gli organi preposti per competenza sono perfettamente al corrente dei rischi che cittadini, proprietà pubbliche e private potrebbero correre.....	Si veda l'elaborato di integrazione INT-PGT-04-SCD-001
Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia- E.Prot DVA - 2015-0009423 del 09/04/2015	Nello Studio di impatto ambientale manca un'introduzione "storica" che possa consentire di collocare lo sviluppo dell'aeroporto dalla sua origine nel tempo, fino ad oggi, al fine di comprendere meglio la scelta originaria dell'orientamento attuale. Integrare le indicazioni storiche e le motivazioni che hanno indotto a collocare l'aeroporto nell'attuale posizione	L'esame istruttorio e la valutazione finale della documentazione presentata risulta di competenza degli Enti preposti e non del Proponente. La progettazione predisposta rispetta comunque ampi criteri di tutela e garanzia.
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA- 2015-0013682 del 21/05/2015	Nello Studio di impatto ambientale manca un'introduzione "storica" che possa consentire di collocare lo sviluppo dell'aeroporto dalla sua origine nel tempo, fino ad oggi, al fine di comprendere meglio la scelta originaria dell'orientamento attuale. Integrare le indicazioni storiche e le motivazioni che hanno indotto a collocare l'aeroporto nell'attuale posizione	Non si ritiene che un'introduzione storica sull'aeroporto possa apportare ulteriori elementi valutativi nell'ambito della presente procedura
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA- 2015-0013682 del 21/05/2015	Dichiarazione della definizione tipologica dell'intervento proposto: nuovo scalo aeroportuale o ampliamento dell'esistente	Gli interventi previsti nel Master Plan prevedono la riqualificazione dello scalo aeroportuale e pertanto costituiscono un ampliamento dello scalo esistente

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015</p>	<p>Integrare lo SIA con le valutazioni mancanti, riferite ai rapporti tra i due aeroporti (Firenze e Pisa)</p>	<p>Toscana Aeroporti S.p.A è la società di gestione degli scali aeroportuali di Firenze e Pisa. Nasce il 1° giugno 2015 dalla fusione di AdF – Aeroporto di Firenze S.p.A. (società di gestione dello scalo A. Vespucci di Firenze) e SAT - Società Aeroporto Toscano S.p.A. (società di gestione dello scalo G. Galilei di Pisa). La fusione tra le due società è il passaggio fondamentale per la realizzazione di un unico sistema aeroportuale toscano, in linea con quanto previsto dal Piano Nazionale Aeroportuale approvato dal Ministero dei Trasporti Italiano. Grazie alle sinergie tra i due aeroporti ed alla complementarità dell'insieme di offerta del Sistema, sarà possibile incrementare il numero delle destinazioni raggiungibili dai due scali e delle compagnie aeree presenti grazie all'adeguamento delle rispettive infrastrutture. Nel lungo termine di Toscana Aeroporti conta di raggiungere nel 2029 oltre 130 destinazioni nel mondo, 45 compagnie aeree e 160 frequenze giornaliere. I due scali manterranno la loro specificità nella specializzazione del traffico aereo: l'aeroporto Vespucci continuerà a sviluppare il traffico business e leisure attraverso i full service carrier, collegando i principali hub europei; l'aeroporto Galilei privilegerà il traffico turistico gestito da vettori low cost, i voli cargo e punterà anche allo sviluppo di voli intercontinentali. Le previsioni di traffico sono state elaborate in accordo con il Piano Nazionale degli Aeroporti predisposto da ENAC. Gli interventi infrastrutturali previsti nel Master Plan garantiscono il soddisfacimento della domanda di traffico al 2029 ed assicurano livelli di servizio adeguati rispetto alle esigenze/aspettative del passeggero business e leisure che transita presso lo scalo fiorentino</p>
<p>Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015</p>	<p>Si chiede di sviluppare un approfondimento dello studio trasportistico con le informazioni in possesso degli Enti che sono preposti alla realizzazione e al controllo della mobilità, al fine di studiare nuove soluzioni che non portino alla saturazione della viabilità intorno all'aeroporto . Tale studio dovrà tener conto anche dell'incremento dei parcheggi dell'aeroporto stesso rispetto agli attuali ed al loro inserimento nella viabilità ordinaria</p>	<p>Si veda l'elaborato di integrazione INT-PGT-01-REL-001</p>
<p>Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015</p>	<p>Sviluppare (anche con l'ausilio di cartografie di varia scala) uno studio di relazione tra il progetto dell'aeroporto e le previsioni di mobilità previste nel territorio in esame, per evidenziare eventuali interferenze che devono essere risolte e le eventuali sinergie che possono essere rafforzate. Questo dovrebbe avvenire su due scale diverse: una a livello di macroarea evidenziando le infrastrutture in previsione e una di dettaglio sulle interferenze e le sinergie con le singole opere. Tutto questo deve essere finalizzato all'ottimizzazione del sistema di mobilità, puntando soprattutto a ricercare (e contribuire a realizzare) soluzioni di intermodalità tra le varie tipologie (aeroporto-ferro-gomma-mobilità sostenibile) in grado di ridurre soprattutto il traffico veicolare indotto dal nuovo aeroporto e l'inquinamento acustico e atmosferico che ne consegue.</p>	<p>La programmazione e gestione della mobilità su scala locale e regionale non risulta di competenza del gestore aeroportuale in quanto è ambito delle pubbliche amministrazioni</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015</p>	<p>Come prevede la legge, e il buon senso, si dia luogo ad un attento esame delle alternative al progetto proposto, ivi compreso l'opzione zero, partendo dal dato del Piano nazionale dei trasporti che prevede come "aeroporto strategico" Pisa/Firenze. Non appare alcuna menzione ad eventuali miglioramenti dei collegamenti tra i due scali</p>	<p>Il SIA contiene già la valutazione comparativa di differenti scenari associati alle seguenti principali alternative (alternativa zero, ipotesi di pista come da integrazione al PIT, ipotesi di pista come da Master Plan). Detti scenari sono stati valutati a parità di carico aeronautico e di obiettivo conseguito. Precedenti ipotesi alternative riferite a differenti giaciture della nuova pista sono risultate già oggetto di analisi comparative nell'ambito della precedente procedura di VAS relativa all'Integrazione al PIT.</p>
<p>Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015</p>	<p>Si chiede di verificare la compatibilità della proposta di VIA/SIA da parte di ENAC.[...] / In caso di incompatibilità, l'istanza andrebbe ripresentata da ADF.</p>	<p>Toscana Aeroporti è un concessionario di ENAC per la gestione dello scalo aeroportuale di Firenze. Il Masterplan è richiesto da ENAC, preparato e proposto da Aeroporto di Firenze (ora Toscana Aeroporti) ad ENAC e da ENAC approvato. A seguito della approvazione tecnica di ENAC il Master Plan deve essere sottoposto alle procedure autorizzative ambientali previste dalla legge (D.Lvo 152/06). Poiché è l'ENAC l'autorità italiana di regolamentazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile sottoposta al controllo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, proprietario dell'area destinata ad esercizio aeroportuale, è coerente e corretto che sia l'ENAC quale ente responsabile dell'attività a sottoporsi alle procedure autorizzative richieste e non il concessionario.</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Si chiede, quindi, la rinnovazione e la riformulazione del giudizio di compatibilità ambientale in sede di V.A.S. per il progetto Master Plan Aeroporto di Firenze 2014 – 2029.	E' opinione comune che i Piani di Sviluppo Aeroportuale siano assoggettabili a procedura VIA, e non a quella VAS per le seguenti ragioni (amplius, Istituto per le ricerca e l'Ingegneria dell'Ecosostenibilità, Aspetti procedurali in materia di valutazione ambientale dei piani di sviluppo aeroportuale, novembre 2008):1. la presenza nella legislazione tuttora vigente di un preciso obbligo di assoggettabilità dei piani di sviluppo a procedura VIA, che si sostanzia nell'articolo 8 del DPCM 27.12.1988, a fronte della indeterminatezza legislativa in merito alla sussistenza di un obbligo di VAS;2. le specificità dei Piani di Sviluppo Aeroportuale, in quanto, se è pur vero che detti piani, avendo ad oggetto l'assetto aeroportuale ed essendo attuati per fasi successive, presentano natura pianificatoria e quindi, configurandosi come dei piani del settore trasporti, sarebbero soggetti a procedura VAS, d'altro canto questi si differenziano dagli altri strumenti di pianificazione di tale settore per diversi fondamentali motivi.Le motivazioni che fanno dei Piani di Sviluppo Aeroportuale un piano "sui generis" e che sono alla base delle ragioni di ordine tecnico per le quali questi sarebbero più correttamente assoggettabili a procedura VIA, possono essere così sintetizzate:A. assenza di una effettiva connotazione programmatica dei Piani di Sviluppo, il cui obiettivo si risolve nel definire un assetto planimetrico e funzionale strumentale al soddisfacimento di quei volumi di traffico che rappresentano l'obiettivo industriale assunto dalla società di gestione;B. coincidenza dell'ambito di pianificazione dei Piani di sviluppo con quello di intervento relativo alle singole previsioni in esso contenute;C. coincidenza del livello informativo di interesse ambientale tra il Piano ed il progetto infrastrutturale;D. coincidenza dell'ambito territoriale interessato dagli effetti ambientali del Piano e di quello del progetto infrastrutturale.La compatibilità con il diritto comunitario di siffatto approccio è stato di recente confermato dalla Commissione Europea, Direzione Generale Ambiente, con nota del 16.7.2012.
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Valutare le eventuali presenze archeologiche nell'area oggetto d'intervento.	Si veda l'elaborato di integrazione INT-PAE-00-REL-001
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Visto il documento DVA-Dec-2003-676 Parere favorevole con prescrizioni, si richiede di valutare, relativamente all'attuale VIA, le prescrizioni riportate e motivare eventuali scelte che possano disattendere le stesse prescrizioni.	Si veda l'elaborato di integrazione INT-GEN-00-REL-001

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Occorre dettagliare meglio la fase di transizione con indicato il periodo eventuale di chiusura dello scalo ed indicare chiaramente che al momento di entrata in funzione della nuova pista la vecchia resta interdotta all'uso	Si veda l'elaborato di integrazione INT-PGT-04-SCD-001
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Si richiedono precisazioni circa gli aspetti connessi alla gestione e manutenzione delle opere realizzate in attuazione del Parco della Piana	La realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione è prevista all'esterno del sedime aeroportuale e verranno realizzate attraverso accordi di programma tra Toscana Aeroporti e le amministrazioni enti competenti sui territori e gli ambiti interessati
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Si richiede indicare i riferimenti normativi da un punto di vista strettamente tecnico che impediscono il sotto-attraffersamento della pista da parte di via dell'Osmannoro	L'eventuale sottoattraffersamento comporterebbe dimensionamenti e pendenze della viabilità in oggetto non coerenti con la specifica normativa tecnica di riferimento. A ciò si aggiungono criticità in tema di security aeroportuale.
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Nuova area ecologica- ricreativa - Si richiede un approfondimento delle finalità rappresentate	Il Master Plan aeroportuale approfondisce, tra le altre tematiche di rilievo, gli aspetti di compatibilità ed integrazione del sistema aeroportuale con il contesto territoriale di inserimento. Le condizioni di inserimento del progetto sono definite all'interno di molteplici elaborati afferenti allo Studio di Impatto Ambientale, allo Studio di Incidenza e alla Relazione Paesaggistica. L'attenzione rivolta al perseguimento del miglior inserimento ambientale degli interventi di Master Plan è, tra l'altro, supportata e coadiuvata dalla progettazione di importanti e significativi interventi di compensazione ecologica, paesaggistica e ambientale, descritti in dettaglio dettaglio all'interno del Quadro Progettuale del SIA.
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Per quanto sopra esposto gli scriventi chiedono che le mancanze rilevate a livello di progetto e conseguente Studio di Impatto Ambientale siano colmate con approfondite analisi che giustificano e, laddove necessario, modifichino le scelte progettuali in merito agli aspetti delineati, con la definizione di un quadro sinottico strategico di interventi, comprendente in esso anche le opere di mitigazione del rischio idraulico (previste e/o da modificare), che allarghi l'ottica ad una scala più ampia, in modo tale da prevedere interventi di sistemazione adeguamento e manutenzione straordinaria di tutto il sistema di drenaggio della Piana Fiorentina, operando sulle aste del reticolo nell'interezza del loro tracciato, a monte e a valle, senza limitarsi esclusivamente alle porzioni interferite, ancorché rilevanti, dalla costruzione dell'infrastruttura aeroportuale	Si vedano gli elaborati di integrazione inerenti gli approfondimenti progettuali di natura idraulica
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Si richiede una cartografia che evidenzi la pericolosità idraulica a seguito degli interventi di progetto in tutta il territorio comunale per comprendere se le modifiche all'assetto idraulico comportano delle conseguenze anche nell'area Osmannoro	Si vedano gli elaborati di integrazione inerenti gli approfondimenti progettuali di natura idraulica

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Si chiede di avere un cronoprogramma con maggior dettaglio nel quale gli interventi previsti nella tavola 37 MP "Programma temporale interventi" vengono esplicitati separatamente con cadenza mensile	Si veda l'elaborato di integrazione INT-PGT-04-SCD-001
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Interferenze con cantieri in corso di esecuzione e cantieri futuri -Si chiede di approfondire la compatibilità dell'insieme degli interventi sopra elencati, rapportandosi con i vari soggetti interessati, per realizzare una progettazione integrata di tutte le esigenze che verranno a gravare sulla medesima area	La progettazione della cantierizzazione ha tenuto in considerazione le ipotesi al momento definite relative agli altri interventi in corso di autorizzazione. E' stata evidenziata un'unica interferenza con un'area di cantiere relativa alla realizzazione della terza corsia dell'A11, per la quale gli elaborati integrativi definiscono una ipotesi di risoluzione
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Si richiede la valutazione di previsione che tenga conto di uno scenario zero, nel caso il termovalorizzatore non debba essere costruito o comunque con tempi più lunghi rispetto all'aeroporto, e di uno scenario in cui sia possibile tener conto della sua realizzazione	La conferenza dei servizi ha espresso parere favorevole all'autorizzazione integrata ambientale (AIA) per la realizzazione del termovalorizzatore di Case Passerini. In considerazione dello stato delle autorizzazioni e del tempo stimato per la realizzazione dei lavori si ritiene che i tempi di realizzazione del termovalorizzatore saranno i medesimi dell'aeroporto
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Ricalibrare tutti gli studi sul valore massimo del traffico aereo per stimare l'impatto massimo sulle varie matrici ambientali.	Tutte le analisi e valutazioni di carattere ambientale si riferiscono allo scenario di sviluppo dell'aeroporto (in termini di movimenti e passeggeri) individuato dal Master Plan per l'anno "2029 – scenario medio". Esso deve intendersi l'unico rappresentativo delle reali previsioni di crescita dello scalo aeroportuale di Firenze, tra l'altro in pieno accordo con le previsioni formulate nell'ambito del Piano Nazionale degli Aeroporti. Quanto riportato all'interno del Master Plan in relazione allo scenario denominato "trend di crescita – ALTO" rappresenta, infatti, esclusivamente uno strumento operativo richiesto dalle specifiche linee guida di riferimento per la stesura dei Master Plan aeroportuali ai fini del corretto dimensionamento delle strutture, dei flussi e dell'operatività dello scalo, e non già reali o ipotetiche stime di traffico futuro di progetto. In tal senso, si conferma che il dimensionamento di Master Plan oggetto del presente procedimento di VIA deve intendersi quello già analizzato e verificato nel SIA e che l'espressione del giudizio di compatibilità ambientale viene richiesta in relazione alla tipologia ed entità di impatti ambientali definiti nel SIA e nella relativa documentazione integrativa

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Esaminare secondo le indicazioni sopra esplicitate ulteriori possibili scenari relativi alle rotte, acquisendo, preferibilmente già in questa fase, le decisioni della Commissione aeroportuale per individuare con certezza le rotte antirumore, per definire la zonizzazione acustica e valutare il reale impatto sulle matrici ambientali. I tracciati riportati nella fig. 3 a,b hanno un valore puramente indicativo, finalizzato a evidenziare un possibile passaggio degli aerei sopra aree a forte carattere produttivo. Nel caso tali rotte non risultassero fattibili per motivazioni tecniche/sicurezza, si chiede comunque al proponente di valutare e proporre scenari alternativi a quelli forniti nel SIA che privilegino il sorvolo di aree scarsamente abitate.	Si vedano gli elaborati di integrazione inerenti gli approfondimenti sul tema rumore. La Commissione Aeroportuale analizzerà e valuterà i contributi secondo tempi e modi che la stessa riterrà opportuni.
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Acquisire integrazioni sulle previsioni di utilizzo bidirezionale e valutarne gli impatti ambientali connessi.	L'utilizzo della pista è previsto "esclusivamente monodirezionale" e, pertanto, il Master Plan oggetto di VIA non contempla le manovre di atterraggio per pista 30, in direzione Firenze-Prato, e di decollo per pista 12, in direzione Prato-Firenze, che avrebbero inevitabilmente comportato il sorvolo della città di Firenze
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Chiarimenti relativi all'efficienza dello scalo anche su valutazioni condotte sui dati climatici.	L'operatività della nuova pista di volo è stata verificata a partire dai dati meteo forniti da ENAV, con rilevazione dei venti ogni 5 minuti.
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Chiarire la localizzazione dei disturbati per ogni fascia di rumore e integrare il dato con le persone che lavorano negli uffici delle attività rientranti nell'area di influenza dell'aeroporto. Valutare anche la rispondenza alla prescrizione al PIT che richiede tra le finalità il "miglioramento della qualità della vita delle popolazioni insediate nell'ambito di influenza degli effetti aeroportuali".	L'esposizione dei lavoratori al rumore è disciplinata da altra specifica normativa sulla sicurezza. La metodologia adottata nel SIA e nella VIS risulta perfettamente coerente con metodologie richieste nell'ambito della predisposizione degli studi di impatto ambientale e di impatto sanitario.
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Stante la carenza sopra segnalata si chiede l'estensione della valutazione dell'impatto acustico al territorio di Prato (fase di esercizio). Contestualmente si chiede l'attivazione di un adeguato piano di monitoraggio che tenga conto delle località critiche pratesi.	Lo Studio di Impatto Ambientale contiene già detta trattazione
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Rappresentazione esplicita su tutto il territorio interessato dell'impronta acustica legata ai singoli passaggi delle varie tipologie di aereo previste in entrambe le direzioni di volo (per pista 12 e per pista 30).	L'indicatore richiesto non risulta previsto nella normativa applicabile
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Allargare gli studi del disturbo provocato dal passaggio (anche singolo) degli aerei già proposto per il Polo Scientifico anche presso gli altri ricettori presenti nell'intorno aeroportuale come ad esempio la Scuola dei Carabinieri e in generale le aree residenziali e i ricettori sensibili (comprese le aree di verde pubblico/parchi) interessati da valori di L <sub>max</sub> maggiore di 75 dBA. Si segnala a tale proposito, che seppur non riportati nei Piani di zonizzazione Comunali, sia il Polo Scientifico che la Scuola dei Carabinieri per la loro preminente funzione di polo educativo devono essere considerati come ricettori sensibili.	I fabbricati indicati sono stati considerati come ricettori sensibili. Per il Polo Scientifico è stato previsto apposito intervento di mitigazione passiva e che lo stesso non è risultato necessario per la Scuola Marascialli

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Estensione delle mitigazioni acustiche sui recettori residenziali ubicati in Classe III e non compatibili con il contributo acustico dovuto ai movimenti degli aerei.	Gli interventi di risanamento acustico proposti nell'ambito del SIA rispondono a criteri di oggettiva necessità. Il solo formale inserimento di un ricettore nella classe acustica III non costituisce elemento sufficiente e necessario per la previsione di interventi di risanamento. Il fatto che i superamenti dei valori di Leq stabiliti dal PCCA risultano di lieve entità e collocati quasi esclusivamente nello scenario 2029, ha indotto al momento a ritenere necessaria l'esecuzione di specifiche misurazioni di verifica, e a rimandare la previsione di azioni di risanamento ai casi di effettivo e accertato superamento, una volta definito con l'opportuno dettaglio il limite del cosiddetto "intorno aeroportuale". All'interno della documentazione presentata è contenuta l'indicazione di tutti i singoli ricettori potenzialmente esposti a livelli acustici tali da richiedere interventi di risanamento già previsti in progetto.
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Poiché il risanamento acustico è a carico del gestore dell'infrastruttura (Comune per le strade comunali) si richiede di individuare le misure di mitigazione che il proponente intende individuare nei confronti delle emissioni acustiche incrementalmente legate al traffico indotto dall'aeroporto.	All'interno della documentazione presentata è contenuta l'indicazione di tutti i singoli ricettori potenzialmente esposti a livelli acustici tali da richiedere interventi di risanamento già previsti in progetto.
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Impatto Acustico - Inserire il contributo emissivo dell'Autostrada A1	Lo Studio di Impatto Ambientale contiene già detta trattazione
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Impatto Acustico - Valutare gli effetti cumulativi tra cantierizzazione e utilizzo ordinario delle autostrade e delle viabilità comunali.	Nelle successive fasi di progettazione esecutiva si provvederà alle valutazioni richieste nell'ambito del Piano Ambientale di cantierizzazione
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Emissioni Atmosferiche - Chiarimenti e integrazioni sulla valutazione cumulativa degli effetti inserita nella VIS e in particolare dei contributi delle autostrade e del termovalorizzatore.	Si veda l'elaborato di integrazione INT-VIS-00-REL-001
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Emissioni Atmosferiche - Inserire il contributo emissivo dell'A1 che nella relazione non viene considerata.	Il documento "Verifica su modello numerico dell'inquinamento atmosferico e valutazione del rischio" considera già il contributo emissivo dell'autostrada A1

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Emissioni Atmosferiche - Integrare gli scenari A e B proposti nello studio trasportistico con lo scenario di traffico attuale e l'estensione della linea 3 verso il Polo Scientifico ed il centro di Sesto F.no.	Si veda l'elaborato di integrazione INT-PGT-01-REL-001, che ha tenuto in considerazione i progetti relativi alla mobilità ed ai trasporti in corso di realizzazione o approvati. Il SIA contiene l'analisi degli impatti ambientali, diretti e indiretti, generati dal Master Plan che, nel caso in esame, interferisce con una viabilità locale (via dell'Osmannoro) che funge da attrattore di traffico per i futuri utenti. Il SIA ha, pertanto, analizzato gli effetti ambientali conseguenti a detti aspetti. Non possono, invece, ritenersi di competenza del SIA relativo al Master Plan la definizione, la stima e l'analisi del sistema della mobilità e dei trasporti dell'intera area vasta della Piana Fiorentina.
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Emissioni Atmosferiche - Inserire negli scenari la previsione della nuova linea tramviaria 4 tra Campi Bisenzio e Firenze e l'integrazione delle future linee tramviarie con la linea ferroviaria Firenze-Lucca.	Il SIA ha analizzato gli effetti ambientali conseguenti alla realizzazione degli interventi previsti dal Master Plan aeroportuale. Non possono, invece, ritenersi di competenza del SIA relativo al Master Plan la definizione, la stima, e l'analisi del sistema della mobilità e dei trasporti dell'intera area vasta della Piana Fiorentina.
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Emissioni Atmosferiche - Alla luce dei dati già attualmente a disposizione si richiede l'individuazione di nuove direttrici viarie sia nord-sud che est-ovest in grado di ricucire e minimizzare i percorsi di collegamento tra i principali poli della Piana con l'obiettivo di ridurre conseguentemente l'inquinamento acustico e atmosferico associato al traffico indotto dalla nuova configurazione della mobilità dovuta al nuovo assetto dell'aeroporto.	Il SIA ha analizzato gli effetti ambientali conseguenti alla realizzazione degli interventi previsti dal Master Plan aeroportuale. Non possono, invece, ritenersi di competenza del SIA relativo al Master Plan la definizione, la stima, e l'analisi del sistema della mobilità e dei trasporti dell'intera area vasta della Piana Fiorentina.
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Emissioni Atmosferiche - Valutare gli effetti cumulativi tra cantierizzazione e fonti emissive esistenti.	L'impatto risulta facilmente desumibile dai dati presenti nel SIA che, infatti, riportano anche lo stato attuale della qualità dell'aria
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Emissioni Atmosferiche - In considerazione di quanto sopra, si chiede: - l'estensione della valutazione dell'impatto atmosferico al territorio di Prato (fase di esercizio); - l'estensione del piano di monitoraggio al territorio di Prato; - la ridefinizione dell'area di incidenza (dominio) mediante l'introduzione di perimetri differenziati a seconda dell'influenza che le emissioni possono avere sul contesto e, più in dettaglio, un perimetro di indagine corrispondente allo spazio di territorio che include i movimenti aerei a 1000 metri di altezza dal suolo (circa 20 Km in direzione dell'atterraggio e circa 20 Km in direzione del decollo) e al di sotto dei 300 metri dal suolo.	Il SIA contiene già detta trattazione. Laddove le mappe di ricaduta degli inquinanti atmosferici non rappresentano areali di isoconcentrazione esterni al dominio di calcolo, ciò dipende unicamente dalla totale trascuratezza dei valori previsionali di inquinamento e non già da lacune ed omissioni di studio. L'estensione del dominio di calcolo è stata definita in modo tale da tenere in opportuna considerazione tutti i potenziali contributi di impatto non trascurabili e tecnicamente e statisticamente rappresentativi.

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Valutazione degli scenari alternativi alla luce del quadro ambientale - Alla luce di quanto emerso nell'analisi delle emissioni atmosferiche ovvero dell'incremento del quadro emissivo associato alla nuova configurazione dell'aeroporto nello scenario 2018 rispetto alla situazione attuale, delle differenze in molti casi evidenti dei contributi emissivi delle singole fonti (vedi termovalorizzatore) rispetto a quelle stimate nella VAS del PTT e della nuova ipotesi di allungamento della pista a 2400 metri introdotta per la prima volta nel SIA, appare opportuno che la comparazione tra i vari scenari sia rivista da studi specifici del proponente pur con tutti i limiti associati all'indeterminatezza sulle rotte di atterraggio e decollo che saranno decise dalla Commissione aeroportuale nominata dall'ENAC.	La documentazione integrativa contiene gli approfondimenti inerenti il quadro emissivo
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Valutazione di Impatto sulla Salute (VIS) - Sulla scorta delle conclusioni della VIS è necessario individuare fin da subito dove un approfondimento di tale strumento dovrebbe trovare luogo e se tale approfondimento sia legato alla sola volontà del proponente o se, in maniera più aderente alle prerogative di difesa della salute dei cittadini da parte delle Amministrazioni locali, possa essere avanzata da queste ultime. In tal caso è necessario una ulteriore approfondimento da svolgere insieme alla Regione Toscana.	Le risultanze dello studio di VIS evidenziano come l'aeroporto avrà effetti sanitari del tutto e oggettivamente trascurabili. Si veda l'elaborato di integrazione INT-VIS-00-REL-001
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Valutazione di Impatto sulla Salute (VIS) - Si chiede, pertanto, che la valutazione di impatto sanitario sia preceduta da un processo partecipativo ai sensi della L.R. 46/2013 (Dibattito pubblico regionale e promozione della partecipazione alla elaborazione delle politiche regionali e locali), con il quale: valutare lo stato di salute attuale della popolazione interessata; identificare i fattori che influenzano lo stato sanitario della popolazione; descrivere e quantificare la natura, l'intensità, la portata e la distribuzione dei diversi determinanti sanitari coinvolti (comportamenti personali e stili di vita; fattori sociali che possono rivelarsi un vantaggio o uno svantaggio; condizioni di vita e di lavoro; accesso ai servizi sanitari; condizioni generali socio-economiche, culturali e ambientali; fattori genetici); indicare le conseguenze che l'intervento avrà sullo stato di salute della popolazione; valutare la fattibilità dell'intervento sulla base dei risultati dall'indagine sanitaria.	Le risultanze dello studio di VIS evidenziano come l'aeroporto avrà effetti sanitari del tutto e oggettivamente trascurabili. Si veda l'elaborato di integrazione INT-VIS-00-REL-001. L'analisi di risk-assessment non evidenzia la necessità di ulteriori approfondimenti di carattere sanitario in quanto la situazione riscontrata appare priva di criticità
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Effetti sul suolo, sottosuolo e falda - Valutare oltre alle misure compensative previste anche l'incremento del Parco agricolo della Piana con il recupero dell'attuale sedime aeroportuale non utilizzato nella nuova configurazione.	L'intervento di recupero della porzione di sedime da dismettere risponde a criteri di ottimizzazione di tipo paesaggistico, ambientale, naturalistico e sociale
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Effetti sul suolo, sottosuolo e falda - Definire una modellistica per la determinazione degli impatti sul suolo, sul sottosuolo ed anche sulle acque sotterranee. In assenza di una stima dei flussi di deposizione al suolo degli inquinanti atmosferici determinati dal traffico aereo non è possibile effettuare una corretta analisi di rischio per ambiente e popolazione.	L'entità delle ricadute al suolo degli inquinanti atmosferici emessi dall'esercizio aeroportuale risulta assolutamente trascurabile e tale da non giustificare la richiesta che, così formulata, non appare supportata da adeguate motivazioni e giustificazioni tecniche
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Effetti sul suolo, sottosuolo e falda - Approfondimenti sulla gestione degli scarichi idrici, oltreché proposta per recapito delle acque meteoriche in pubblica fognatura	Si vedano gli elaborati di integrazione sui temi idraulici

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Piani di Rischio e aree di sorvolo prive di ostacoli - Approfondire gli effetti ambientali legati agli scenari incidentali dovuti al nuovo assetto della pista e in particolare alle possibili interazioni con la nuova viabilità Sesto Fiorentino-Osmannoro e con I ricettori prossimi al sedime (Polo Universitario, Scuola dei Carabinieri, Chiesa, Uffici del Tronco Autostradale ecc). Effettuare una valutazione su possibili incidenti con l'avifauna tipica delle aree umide della Piana.	I piani di rischio sono i documenti contenenti le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni; il loro scopo è quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti. La competenza relativa alla sicurezza aeronautica, alle rotte, alle procedure di volo e agli ostacoli risulta attribuita ad ENAC ed ENAV, che hanno già verificato il Master Plan e ritenuto lo stesso approvabile in linea tecnica. Ulteriori verifiche di maggior dettaglio potranno, comunque, essere effettuate nell'ambito del successivo procedimento di conformità urbanistica
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Piani di Rischio e aree di sorvolo prive di ostacoli - Effettuare una sovrapposizione tra fasce di rischio aeroportuale e Regolamenti Urbanistici comunali al fine di evidenziare in modo chiaro gli elementi di compatibilità o meno sia con gli assetti attuali del territorio, che con quelli previsti negli strumenti programmatici.	I piani di rischio sono i documenti contenenti le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni; il loro scopo è quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti. La competenza relativa alla sicurezza aeronautica, alle rotte, alle procedure di volo e agli ostacoli risulta attribuita ad ENAC ed ENAV, che hanno già verificato il Master Plan e ritenuto lo stesso approvabile in linea tecnica. Ulteriori verifiche di maggior dettaglio potranno, comunque, essere effettuate nell'ambito del successivo procedimento di conformità urbanistica
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Piani di Rischio e aree di sorvolo prive di ostacoli - Effettuare una sovrapposizione tra superfici di sorvolo prive d'ostacoli e situazione attuale di previsione degli strumenti urbanistici e territoriali graficizzata su tavole rappresentative dei comuni interessati in cui siano chiaramente indicate eventuali criticità in termini di destinazioni d'uso e altezze.	I piani di rischio sono i documenti contenenti le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni; il loro scopo è quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti. La competenza relativa alla sicurezza aeronautica, alle rotte, alle procedure di volo e agli ostacoli risulta attribuita ad ENAC ed ENAV, che hanno già verificato il Master Plan e ritenuto lo stesso approvabile in linea tecnica. Ulteriori verifiche di maggior dettaglio potranno, comunque, essere effettuate nell'ambito del successivo procedimento di conformità urbanistica
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Valutazione di incidenza - Si richiede di valutare anche soluzioni che non comportino la delocalizzazioni delle aree d'importanza comunitaria.	Non sono state prese in esame soluzioni alternative di progetto che non prevedessero l'interramento dei laghi presenti in quanto dette alternative risultano palesemente in contrasto con l'orientamento di progetto della nuova pista che, come noto, rappresenta la risultanza di un lungo percorso caratterizzato anche da un articolato processo partecipativo di VAS di livello regionale.
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Effetti sulle componenti degli ecosistemi - Si chiede al proponente di integrare la relazione di incidenza con un documento inerente i costi di gestione delle aree di compensazione per un periodo almeno pari alla valenza del Master Plan (2014-2029). Le stesse integrazioni dovranno riportare il piano di monitoraggio ante e post operam relativo alle aree di compensazione naturalistica della Rete Natura 2000;	La documentazione integrativa contiene il piano di monitoraggio delle componenti biotiche. Gli aspetti relativi ai costi di gestione non risultano pertinenti nell'ambito della procedura di VIA

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Effetti sulle componenti degli ecosistemi - Si chiede di compensare ulteriormente le aree a valore naturalistico al fine di raggiungere un saldo positivo tra superficie sottratta e nuove aree. Le ulteriori compensazione dovranno essere individuate lungo i corridoi ecologici. Vista la posizione baricentrica un'area idonea alla riqualificazione ambientale, già ricadente nel confine dell'area SIC e recentemente entrata nelle disponibilità dell'amministrazione Comunale di Campi Bisenzio è rappresentata l'area ex campo di volo dirigibili denominata Hangar, posta in Loc. Indicatore nel Comune di Campi Bisenzio e prossima al confine di Signa.	La documentazione integrativa contiene la giustificazione sulle scelte di localizzazione degli interventi di compensazione previsti, aventi estensione complessiva superiore a quella direttamente interferita.
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Effetti sulle componenti degli ecosistemi - Sulla misura compensativa ricadente nel Comune di Signa, vista la duplice funzione di cassa di contenimento idraulico, oltre che di zona naturalistica, inerentemente alla realizzazione del nuovo aeroporto e alla nuova viabilità locale, si subordina il parere all'ottenimento del relativo parere dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno.	La progettazione dell'intervento di compensazione tiene già in considerazione l'ipotesi di futuro utilizzo ai fini idraulici dell'area in esame.
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Effetti sulle componenti degli ecosistemi - Si chiede maggior chiarimento in merito alla compatibilità per l'area Il Piano tra funzione ecologica e funzione idraulica.	La progettazione dell'intervento di compensazione tiene già in considerazione l'ipotesi di futuro utilizzo ai fini idraulici dell'area in esame.
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Infrastrutture tecnologiche a rete interferenti - Si richiede di valutare anche la possibilità di interrimento delle linee.	L'ambito territoriale in corrispondenza del quale è previsto l'adeguamento di dette linee elettriche risulta fortemente urbanizzato e antropizzato tale da non richiedere necessariamente detto intervento. Lo stesso potrà comunque essere valutato in sede di Conformità Urbanistica
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Gestione terre, rocce e materiali da scavo -Vista la grave carenza sopra evidenziata e la palese violazione di legge, si chiede che la gestione delle terre da scavo sia prevista e inserita nel Piano di Utilizzo di cui al D.M. 161/2012 da allegare nell'ambito e a corredo della procedura di V.I.A.	Ai sensi del DM 161/2012 gli aspetti di movimentazione delle terre relativi alla cantierizzazione saranno predisposti nel piano di utilizzo delle terre, quando sarà possibile eseguire le necessarie indagini accedendo ai lotti di interesse.
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Gestione terre, rocce e materiali da scavo - Integrare la documentazione con documento sugli approvvigionamenti dei materiali da costruzione, nonché dei siti per lo smaltimento dei rifiuti, ponendo l'attenzione anche sugli impatti, sia in termini ambientali che di mobilità, collegati al trasporto dei materiali	Ai sensi del DM 161/2012 gli aspetti di movimentazione delle terre relativi alla cantierizzazione saranno predisposti nel piano di utilizzo delle terre, quando sarà possibile eseguire le necessarie indagini accedendo ai lotti di interesse.
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Si richiede pertanto di effettuare prima dell'approvazione della VIA il dibattito pubblico quale forma partecipativa propedeutica indispensabile alla formazione della stessa	Come noto l'attivazione del dibattito pubblico costituisce possibile opzione da parte dell'Autorità competente, e non obbligo nell'ambito della procedura VIA. Il proponente ha comunque provveduto a sviluppare un adeguato piano di comunicazione già in fase di VIA, laddove detto diritto viene sancito e stabilito anche dalla normativa vigente, adeguatamente ottemperata da ciascun soggetto coinvolto. Si ricorda, inoltre, che il Master Plan aeroportuale è stato sviluppato a valle dell'approvazione dell'Integrazione al PII, a supporto della quale risulta espletata la procedura di VAS nell'ambito della quale si è registrata la massima partecipazione, per tutto il periodo di approvazione (pari a circa 4 anni), del pubblico e dei soggetti competenti in materia ambientale.

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0013682 del 21/05/2015	Per i motivi sopraesposti si richiede all'autorità competente, ovvero al Ministero dell'Ambiente, l'indizione di una "Inchiesta Pubblica" ai sensi dell'art. 29 c. 2 del Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152 al fine di garantire partecipazione e trasparenza al procedimento di valutazione di impatto ambientale attraverso l'esame e lo studio presentato dal proponente, dei pareri forniti dalle Pubbliche Amministrazioni e delle osservazioni dei cittadini	Come noto l'attivazione del dibattito pubblico costituisce possibile opzione da parte dell'Autorità competente, e non obbligo nell'ambito della procedura VIA. Il proponente ha comunque provveduto a sviluppare un adeguato piano di comunicazione già in fase di VIA, laddove detto diritto viene sancito e stabilito anche dalla normativa vigente, adeguatamente ottemperata da ciascun soggetto coinvolto. Si ricorda, inoltre, che il Master Plan aeroportuale è stato sviluppato a valle dell'approvazione dell'Integrazione al PIT, a supporto della quale risulta espletata la procedura di VAS nell'ambito della quale si è registrata la massima partecipazione, per tutto il periodo di approvazione (pari a circa 4 anni), del pubblico e dei soggetti competenti in materia ambientale.
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale - Annullata e sostituita dalle Osservazioni del Comune di Campi Bisenzio E. Prot. DVA-0013926 del 25/05/2015	Niente da rilevare
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	LE PREVISIONI DI CRESCITA DELL'AEROPORTO / Nello Studio di impatto ambientale manca un'introduzione "storica" che possa consentire di collocare lo sviluppo dell'aeroporto dalla sua origine nel tempo, fino ad oggi, al fine di comprendere meglio la scelta originaria dell'orientamento attuale. Integrare le indicazioni storiche e le motivazioni che hanno indotto a collocare l'aeroporto nell'attuale posizione.	Non si ritiene che un'introduzione storica sull'aeroporto possa apportare ulteriori elementi valutativi nell'ambito della presente procedura
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	LE PREVISIONI DI CRESCITA DELL'AEROPORTO / Dichiarazione della definizione tipologica dell'intervento proposto: nuovo scalo aeroportuale o ampliamento dell'esistente.	Gli interventi previsti nel Master Plan prevedono la riqualificazione dello scalo aeroportuale e pertanto costituiscono un ampliamento dello scalo esistente
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Estratto dal Piano nazionale Aeroporti 2012 / Integrare lo SIA con le valutazioni mancanti, riferite ai rapporti tra i due aeroporti.	Il Piano Nazionale degli Aeroporti, nel quadro delineato dalla normativa nazionale ed europea di riferimento, definisce uno sviluppo organico del settore aeroportuale e in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa, individuando gli aeroporti di interesse nazionale strategico quale è l'Aeroporto di Firenze. Il Master Plan si sviluppa in accordo con le previsioni contenute nel Piano Nazionale degli Aeroporti
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Estratto dal Piano nazionale Aeroporti 2012 / Si chiede di sviluppare un approfondimento dello studio trasportistico con le informazioni in possesso degli Enti che sono preposti alla realizzazione e al controllo della mobilità, al fine di studiare nuove soluzioni che non portino alla saturazione della viabilità intorno all'aeroporto . Tale studio dovrà tener conto anche dell'incremento dei parcheggi dell'aeroporto stesso rispetto agli attuali ed alloro inserimento nella viabilità ordinaria	Si veda l'elaborato di integrazione INT-PGT-01-REL-001

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Sviluppo e ottimizzazione del sistema di mobilità e gli impatti sulle matrici ambientali / Sviluppare (anche con l'ausilio di cartografie di varia scala) uno studio di relazione tra il progetto dell'aeroporto e le previsioni di mobilità previste nel territorio in esame, per evidenziare eventuali interferenze che devono essere risolte e le eventuali sinergie che possono essere rafforzate. Questo dovrebbe avvenire su due scale diverse: una a livello di macroarea evidenziando le infrastrutture in previsione e una di dettaglio sulle interferenze e le sinergie con le singole opere. Tutto questo deve essere finalizzato all'ottimizzazione del sistema di mobilità, puntando soprattutto a ricercare (e contribuire a realizzare) soluzioni di intermodalità tra le varie tipologie (aeroporto-ferro- gomma-mobilità sostenibile) in grado di ridurre soprattutto il traffico veicolare indotto dal nuovo aeroporto e l'inquinamento acustico e atmosferico che ne consegue.	La programmazione e gestione della mobilità su scala locale e regionale non risulta di competenza del gestore aeroportuale in quanto è ambito delle pubbliche amministrazioni
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Si chiede di verificare la compatibilità della proposta di VIA/SIA da parte di ENAC. In caso di incompatibilità, l'istanza andrebbe ripresentata da ADF.	Toscana Aeroporti è un concessionario di ENAC per la gestione dello scalo aeroportuale di Firenze. Il Masterplan è richiesto da ENAC, preparato e proposto da Aeroporto di Firenze (ora Toscana Aeroporti) ad ENAC e da ENAC approvato. A seguito della approvazione tecnica di ENAC il Master Plan deve essere sottoposto alle procedure autorizzative ambientali previste dalla legge (D.Lvo 152/06). Poiché è l'ENAC l'autorità italiana di regolamentazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile sottoposta al controllo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, proprietario dell'area destinata ad esercizio aeroportuale, è coerente e corretto che sia l'ENAC quale ente responsabile dell'attività a sottoporsi alle procedure autorizzative richieste e non il concessionario.
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Si chiede, quindi, la rinnovazione e la riformulazione del giudizio di compatibilità ambientale in sede di V.A.S. per il progetto Master Plan Aeroporto di Firenze 2014 – 2029. Valutare le eventuali presenze archeologiche nell'area oggetto d'intervento.	L'aspetto è già stato precedentemente trattato all'interno del presente documento
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Visto il documento DVA-Dec-2003-676 Parere favorevole con prescrizioni, si richiede di valutare, relativamente all'attuale VIA, le prescrizioni riportate e motivare eventuali scelte che possano disattendere le stesse prescrizioni.	Si veda l'elaborato di integrazione INT-GEN-00-REL-001
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Salvaguardie del P.I.T. / Occorre dettagliare meglio la fase di transizione con indicato il periodo eventuale di chiusura dello scalo ed indicare chiaramente che al momento di entrata in funzione della nuova pista la vecchia resta interdotta all'uso	Si veda l'elaborato di integrazione INT-PGT-04-SCD-001
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Riscontro delle attuali prescrizioni del P.I.T. / Si richiedono precisazioni circa gli aspetti connessi alla gestione e manutenzione delle opere realizzate in attuazione del Parco della Piana	La realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione è prevista all'esterno del sedime aeroportuale e verranno realizzate attraverso accordi di programma tra Toscana Aeroporti e le amministrazioni enti competenti sui territori e gli ambiti interessati

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Riscontro delle attuali prescrizioni del P.I.T. / Si richiede indicare i riferimenti normativi da un punto di vista strettamente tecnico che impediscono il sotto-atteveramento della pista da parte di via dell'Osmannoro	L'eventuale sottoatavveramento comporterebbe dimensionamenti e pendenze della viabilità in oggetto non coerenti con la specifica normativa tecnica di riferimento. A ciò si aggiungono criticità in tema di security aeroportuale.
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Coerenza con i Piani Strutturali ed i Regolamenti urbanistici dei Comuni interessati. / Si richiede la produzione di tavole con una previsione corretta dei vincoli	Le richieste non risultano di diretto riferimento alle tematiche ambientali e non esauribili all'interno della procedura di VIA. Trattasi per lo più di aspetti urbanistici che saranno oggetto di successiva procedura di Conformità Urbanistica.
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Coerenza con i Piani Strutturali ed i Regolamenti urbanistici dei Comuni interessati. / Si richiede di attivare tavoli tecnici per valutare le conseguenze dirette ed indirette sul-la pianificazione urbanistica in particolare sulle zone in fascia "B" e "C" sia sulle previ- sioni vigenti che su quelle da adottare e la compatibilità di funzioni e strutture già pre- senti nelle zone di rischio. Si richiede inoltre di valutare possibili scenari di decollo ed atterraggio alternativi che permettano la tutela delle aree e delle strutture esistenti	Le richieste non risultano di diretto riferimento alle tematiche ambientali e non esauribili all'interno della procedura di VIA. Trattasi per lo più di aspetti urbanistici che saranno oggetto di successiva procedura di Conformità Urbanistica.
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Aspetti urbanistici inerenti il Comune di Campi Bisenzio / Per quanto sopra esposto gli scriventi chiedono che le mancanze rilevate a livello di progetto e conseguente Studio di Impatto Ambientale siano colmate con approfondite analisi che giustificano e, laddove necessario, modificano le scelte progettuali in meri- to agli aspetti delineati, con la definizione di un quadro sinottico strategico di interventi, comprendente in esso anche le opere di mitigazione del rischio idraulico (previste e/o da modificare), che allarghi l'ottica ad una scala più ampia, in modo tale da prevedere interventi di sistemazione adeguamento e manutenzione straordinaria di tutto il siste- ma di drenaggio della Piana Fiorentina, operando sulle aste del reticolo nell'interezza del loro tracciato, a monte e a valle, senza limitarsi esclusivamente alle porzioni inter- ferite, ancorché rilevanti, dalla costruzione dell'infrastruttura aeroportuale	Il Master Plan aeroportuale approfondisce, tra le altre tematiche di rilievo, gli aspetti di compatibilità ed integrazione del sistema aeroportuale con il contesto territoriale di inserimento. Le condizioni di inserimento del progetto sono definite all'interno di molteplici elaborati afferenti allo Studio di Impatto Ambientale, allo Studio di Incidenza e alla Relazione Paesaggistica. L'attenzione rivolta al perseguimento del miglior inserimento ambientale degli interventi di Master Plan è, tra l'altro, supportata e coadiuvata dalla progettazione di importanti e significativi interventi di compensazione ecologica, paesaggistica e ambientale, descritti in dettaglio dettaglio all'interno del Quadro Progettuale del SIA.
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	ASPETTI IDRAULICI / Si richiede una cartografia che evidenzi la pericolosità idraulica a seguito degli interventi di progetto in tutta il territorio comunale per comprendere se le modifiche all'assetto idraulico comportano delle conseguenze anche nell'area Osmannoro	Si vedano gli elaborati di integrazione inerenti gli approfondimenti progettuali di natura idraulica
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	VIABILITA E CANTIERIZZAZIONE / Si chiede di avere un cronoprogramma con maggior dettaglio nel quale gli interventi previsti nella tavola 37 MP "Programma temporale interventi" vengono esplicitati separatamente con cadenza mensile	Si veda l'elaborato di integrazione INT-PGT-04-SCD-001
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	VIABILITA E CANTIERIZZAZIONE / Si chiede di approfondire la compatibilità dell'insieme degli interventi sopra elencati, rapportandosi con i vari soggetti interessati, per realizzare una progettazione integrata di tutte le esigenze che verranno a gravare sulla medesima area .	La progettazione della cantierizzazione ha tenuto in considerazione le ipotesi al momento definite relative agli altri interventi in corso di autorizzazione. E' stata evidenziata un'unica interferenza con un'area di cantiere relativa alla realizzazione della terza corsia dell'A11, per la quale gli elaborati integrativi definiscono una ipotesi di risoluzione

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Interferenze con cantieri in corso di esecuzione e cantieri futuri -Interferenze con Opere rilevanti / / Si richiede la valutazione di previsione che tenga conto di uno scenario zero, nel caso il termovalorizzatore non debba essere costruito o comunque con tempi più lunghi rispetto all'aeroporto, e di uno scenario in cui sia possibile tener conto della sua realizzazio	La conferenza dei servizi ha espresso parere favorevole all'autorizzazione integrata ambientale (AIA) per la realizzazione del termovalorizzatore di Case Passerini. In considerazione dello stato delle autorizzazioni e del tempo stimato per la realizzazione dei lavori si ritiene che i tempi di realizzazione del termovalorizzatore saranno i medesimi dell'aeroporto
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Termovalorizzatore / Ricalibrare tutti gli studi sul valore massimo del traffico aereo per stimare l'impatto massimo sulle varie matrici ambientali.	Tutte le analisi e valutazioni di carattere ambientale si riferiscono allo scenario di sviluppo dell'aeroporto (in termini di movimenti e passeggeri) individuato dal Master Plan per l'anno "2029 – scenario medio". Esso deve intendersi l'unico rappresentativo delle reali previsioni di crescita dello scalo aeroportuale di Firenze, tra l'altro in pieno accordo con le previsioni formulate nell'ambito del Piano Nazionale degli Aeroporti. Quanto riportato all'interno del Master Plan in relazione allo scenario denominato "trend di crescita – ALTO" rappresenta, infatti, esclusivamente uno strumento operativo richiesto dalle specifiche linee guida di riferimento per la stesura dei Master Plan aeroportuali ai fini del corretto dimensionamento delle strutture, dei flussi e dell'operatività dello scalo, e non già reali o ipotetiche stime di traffico futuro di progetto. In tal senso, si conferma che il dimensionamento di Master Plan oggetto del presente procedimento di VIA deve intendersi quello già analizzato e verificato nel SIA e che l'espressione del giudizio di compatibilità ambientale viene richiesta in relazione alla tipologia ed entità di impatti ambientali definiti nel SIA e nella relativa documentazione integrativa
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Condizioni al contorno: necessità di definire le condizioni di input e in particolare le condizioni di utilizzo della nuova pista. / Esaminare secondo le indicazioni sopra esplicitate ulteriori possibili scenari relativi alle rotte, acquisendo, preferibilmente già in questa fase, le decisioni della Commissione aeroportuale per individuare con certezza le rotte antirumore, per definire la zonizzazione acustica e valutare il reale impatto sulle matrici ambientali. I tracciati riportati nella fig. 3 a,b hanno un valore puramente indicativo, finalizzato a evidenziare un possibile passaggio degli aerei sopra aree a forte carattere produttivo. Nel caso tali rotte non risultassero fattibili per motivazioni tecniche/sicurezza, si chiede comunque al proponente di valutare e proporre scenari alternativi a quelli forniti nel SIA che privilegino il sorvolo di aeree scarsamente abitate.	Si vedano gli elaborati di integrazione inerenti gli approfondimenti sul tema rumore. La Commissione Aeroportuale analizzerà e valuterà i contributi secondo tempi e modi che la stessa riterrà opportuni.
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Condizioni al contorno: necessità di definire le condizioni di input e in particolare le condizioni di utilizzo della nuova pista. / Acquisire integrazioni sulle previsioni di utilizzo bidirezionale e valutarne gli impatti ambientali connessi.	L'utilizzo della pista è previsto "esclusivamente monodirezionale" e, pertanto, il Master Plan oggetto di VIA non contempla le manovre di atterraggio per pista 30, in direzione Firenze-Prato, e di decollo per pista 12, in direzione Prato-Firenze, che avrebbero inevitabilmente comportato il sorvolo della città di Firenze

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Condizioni al contorno: necessità di definire le condizioni di input e in particolare le condizioni di utilizzo della nuova pista. / Chiarimenti relativi all'efficienza dello scalo anche su valutazioni condotte sui dati climatici.	L'operatività della nuova pista di volo è stata verificata a partire dai dati meteo forniti da ENAV, con rilevazione dei venti ogni 5 minuti.
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Condizioni al contorno: necessità di definire le condizioni di input e in particolare le condizioni di utilizzo della nuova pista. / Chiarire la localizzazione dei disturbati per ogni fascia di rumore e integrare il dato con le persone che lavorano negli uffici delle attività rientranti nell'area di influenza dell'aeroporto. Valutare anche la rispondenza alla prescrizione al PIT che richiede tra le finalità il "miglioramento della qualità della vita delle popolazioni insediate nell'ambito di influenza degli effetti aeroportuali".	L'esposizione dei lavoratori al rumore è disciplinata da altra specifica normativa sulla sicurezza. La metodologia adottata nel SIA e nella VIS risulta perfettamente coerente con metodologie richieste nell'ambito della predisposizione degli studi di impatto ambientale e di impatto sanitario.
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Impatto Acustico / Stante la carenza sopra segnalata, si chiede l'estensione della valutazione dell'impatto acustico al territorio di Prato (fase di esercizio). Contestualmente si chiede l'attivazione di un adeguato piano di monitoraggio che tenga conto delle località critiche pratesi.	Lo Studio di Impatto Ambientale contiene già detta trattazione
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Impatto Acustico / Rappresentazione esplicita su tutto il territorio interessato dell'impronta acustica legata ai singoli passaggi delle varie tipologie di aereo previste in entrambe le direzioni di volo (per pista 12 e per pista 30).	L'indicatore richiesto non risulta previsto nella normativa applicabile
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Impatto Acustico / Allargare gli studi del disturbo provocato dal passaggio (anche singolo) degli aerei già proposto per il Polo Scientifico anche presso gli altri ricettori presenti nell'intorno aeroportuale come ad esempio la Scuola dei Carabinieri e in generale le aree residenziali e i ricettori sensibili (comprese le aree di verde pubblico/parchi) interessati da valori di L <sub>max</sub> maggiore di 75 dBA. Si segnala a tale proposito, che seppur non riportati nei Piani di zonizzazione Comunali, sia il Polo Scientifico che la Scuola dei Carabinieri per la loro preminente funzione di polo educativo devono essere considerati come ricettori sensibili.	I fabbricati indicati sono stati considerati come ricettori sensibili. Per il Polo Scientifico è stato previsto apposito intervento di mitigazione passiva e che lo stesso non è risultato necessario per la Scuola Marascialli
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Impatto Acustico / Estensione delle mitigazioni acustiche sui recettori residenziali ubicati in Classe III e non compatibili con il contributo acustico dovuto ai movimenti degli aerei.	Gli interventi di risanamento acustico proposti nell'ambito del SIA rispondono a criteri di oggettiva necessità. Il solo formale inserimento di un ricettore nella classe acustica III non costituisce elemento sufficiente e necessario per la previsione di interventi di risanamento. Il fatto che i superamenti dei valori di Leq stabiliti dal PCCA risultano di lieve entità e collocati quasi esclusivamente nello scenario 2029, ha indotto al momento a ritenere necessaria l'esecuzione di specifiche misurazioni di verifica, e a rimandare la previsione di azioni di risanamento ai casi di effettivo e accertato superamento, una volta definito con l'opportuno dettaglio il limite del cosiddetto "intorno aeroportuale".
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Impatto Acustico / Poiché il risanamento acustico è a carico del gestore dell'infrastruttura (Comune per le strade comunali) si richiede di individuare le misure di mitigazione che il proponente intende individuare nei confronti delle emissioni acustiche incrementali legate al traffico indotto dall'aeroporto.	All'interno della documentazione presentata è contenuta l'indicazione di tutti i singoli ricettori potenzialmente esposti a livelli acustici tali da richiedere interventi di risanamento già previsti in progetto.

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Impatto Acustico / Inserire il contributo emissivo dell'Autostrada A1.	Lo Studio di Impatto Ambientale contiene già detta trattazione
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Impatto Acustico / Valutare gli effetti cumulativi tra cantierizzazione e utilizzo ordinario delle autostrade e delle viabilità comunali.	Nelle successive fasi di progettazione esecutiva si provvederà alle valutazioni richieste nell'ambito del Piano Ambientale di cantierizzazione
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Impatto Acustico / Chiarimenti e integrazioni sulla valutazione cumulativa degli effetti inserita nella VIS e in particolare dei contributi delle autostrade e del termovalorizzatore.	Si veda l'elaborato di integrazione INT-VIS-00-REL-001
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Emissioni Atmosferiche / Inserire il contributo emissivo dell'A1 che nella relazione non viene considerata.	Il documento "Verifica su modello numerico dell'inquinamento atmosferico e valutazione del rischio" considera già il contributo emissivo dell'autostrada A1
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Emissioni Atmosferiche / Integrare gli scenari A e B proposti nello studio trasportistico con lo scenario di traffico attuale e l'estensione della linea 3 verso il polo scientifico ed il centro di Sesto F.no.	Si veda l'elaborato di integrazione INT-PGT-01-REL-001, che ha tenuto in considerazione i progetti relativi alla mobilità ed ai trasporti in corso di realizzazione o approvati. Il SIA contiene l'analisi degli impatti ambientali, diretti e indiretti, generati dal Master Plan che, nel caso in esame, interferisce con una viabilità locale (via dell'Osmannoro) che funge da attrattore di traffico per i futuri utenti. Il SIA ha, pertanto, analizzato gli effetti ambientali conseguenti a detti aspetti. Non possono, invece, ritenersi di competenza del SIA relativo al Master Plan la definizione, la stima e l'analisi del sistema della mobilità e dei trasporti dell'intera area vasta della Piana Fiorentina.
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Emissioni Atmosferiche / Inserire negli scenari la previsione della nuova linea tramviaria 4 tra Campi Bisenzio e Firenze e l'integrazione delle future linee tramviarie con la linea ferroviaria Firenze- Lucca.	Il SIA ha analizzato gli effetti ambientali conseguenti alla realizzazione degli interventi previsti dal Master Plan aeroportuale. Non possono, invece, ritenersi di competenza del SIA relativo al Master Plan la definizione, la stima, e l'analisi del sistema della mobilità e dei trasporti dell'intera area vasta della Piana Fiorentina.
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Emissioni Atmosferiche / Alla luce dei dati già attualmente a disposizione si richiede l'individuazione di nuove direttrici viarie sia nord-sud che est-ovest in grado di ricucire e minimizzare i percorsi di collegamento tra i principali poli della Piana con l'obiettivo di ridurre conseguentemente l'inquinamento acustico e atmosferico associato al traffico indotto dalla nuova configurazione della mobilità dovuta al nuovo assetto dell'aeroporto.	Il SIA ha analizzato gli effetti ambientali conseguenti alla realizzazione degli interventi previsti dal Master Plan aeroportuale. Non possono, invece, ritenersi di competenza del SIA relativo al Master Plan la definizione, la stima, e l'analisi del sistema della mobilità e dei trasporti dell'intera area vasta della Piana Fiorentina.

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Emissioni Atmosferiche / Valutare gli effetti cumulativi tra cantierizzazione e fonti emissive esistenti.	L'impatto risulta facilmente desumibile dai dati presenti nel SIA che, infatti, riportano anche lo stato attuale della qualità dell'aria
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Emissioni Atmosferiche / Alla luce di quanto emerso nell'analisi delle emissioni atmosferiche ovvero dell'incremento del quadro emissivo associato alla nuova configurazione dell'aeroporto nello scenario 2018 rispetto alla situazione attuale, delle differenze in molti casi evidenti dei contributi emissivi delle singole fonti (vedi termovalorizzatore) rispetto a quelle stimate nella VAS del PIT e della nuova ipotesi di allungamento della pista a 2400 metri introdotta per la prima volta nel SIA, appare opportuno che la comparazione tra i vari scenari sia rivista da studi specifici del proponente pur con tutti i limiti associati all'indeterminatezza sulle rotte di atterraggio e decollo che saranno decise dalla Commissione aeroportuale nominata dall'ENAC.	Il SIA contiene già detta trattazione. Laddove le mappe di ricaduta degli inquinanti atmosferici non rappresentano areali di isoconcentrazione esterni al dominio di calcolo, ciò dipende unicamente dalla totale trascuratezza dei valori previsionali di inquinamento e non già da lacune ed omissioni di studio. L'estensione del dominio di calcolo è stata definita in modo tale da tenere in opportuna considerazione tutti i potenziali contributi di impatto non trascurabili e tecnicamente e statisticamente rappresentativi.
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Valutazione degli scenari alternativi alla luce del quadro ambientale / Sulla scorta delle conclusioni della VIS è necessario individuare fin da subito dove un approfondimento di tale strumento dovrebbe trovare luogo e se tale approfondimento sia legato alla sola volontà del proponente o se, in maniera più aderente alle prerogative di difesa della salute dei cittadini da parte delle Amministrazioni locali, possa essere avanzata da queste ultime. In tal caso è necessario un ulteriore approfondimento da svolgere insieme alla Regione Toscana.	Le risultanze dello studio di VIS evidenziano come l'aeroporto avrà effetti sanitari del tutto e oggettivamente trascurabili. Si veda l'elaborato di integrazione INT-VIS-00-REL-001
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Valutazione di Impatto sulla Salute (VIS) - Si chiede, pertanto, che la valutazione di impatto sanitario sia preceduta da un processo partecipativo ai sensi della L.R. 46/2013 (Dibattito pubblico regionale e promozione della partecipazione alla elaborazione delle politiche regionali e locali), con il quale: valutare lo stato di salute attuale della popolazione interessata; identificare i fattori che influenzano lo stato sanitario della popolazione; descrivere e quantificare la natura, l'intensità, la portata e la distribuzione dei diversi determinanti sanitari coinvolti (comportamenti personali e stili di vita; fattori sociali che possono rivelarsi un vantaggio o uno svantaggio; condizioni di vita e di lavoro; accesso ai servizi sanitari; condizioni generali socio-economiche, culturali e ambientali; fattori genetici); indicare le conseguenze che l'intervento avrà sullo stato di salute della popolazione; valutare la fattibilità dell'intervento sulla base dei risultati dall'indagine sanitaria.	Le risultanze dello studio di VIS evidenziano come l'aeroporto avrà effetti sanitari del tutto e oggettivamente trascurabili. Si veda l'elaborato di integrazione INT-VIS-00-REL-001. L'analisi di risk-assessment non evidenzia la necessità di ulteriori approfondimenti di carattere sanitario in quanto la situazione riscontrata appare priva di criticità
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Valutazione di Impatto sulla Salute (VIS) / Valutare oltre alle misure compensative previste anche l'incremento del Parco agricolo della Piana con il recupero dell'attuale sedime aeroportuale non utilizzato nella nuova configurazione.	L'intervento di recupero della porzione di sedime da dismettere risponde a criteri di ottimizzazione di tipo paesaggistico, ambientale, naturalistico e sociale
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Effetti sul suolo, sottosuolo e falda / Definire una modellistica per la determinazione degli impatti sul suolo, sul sottosuolo ed anche sulle acque sotterranee. In assenza di una stima dei flussi di deposizione al suolo degli inquinanti atmosferici determinati dal traffico aereo non è possibile effettuare una corretta analisi di rischio per ambiente e popolazione.	L'entità delle ricadute al suolo degli inquinanti atmosferici emessi dall'esercizio aeroportuale risulta assolutamente trascurabile e tale da non giustificare la richiesta che, così formulata, non appare supportata da adeguate motivazioni e giustificazioni tecniche

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Effetti sul suolo, sottosuolo e falda / approfondimenti sulla gestione degli scarichi idrici, oltreché proposta per recapito delle acque meteoriche in pubblica fognatura	Si vedano gli elaborati di integrazione sui temi idraulici
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Effetti sul suolo, sottosuolo e falda / Approfondire gli effetti ambientali legati agli scenari incidentali dovuti al nuovo assetto della pista e in particolare alle possibili interazioni con la nuova viabilità Sesto Fiorentino-Osmannoro e con I ricettori prossimi al sedime (Polo Universitario, Scuola dei Carabinieri, Chiesa, Uffici del Tronco Autostradale ecc). Effettuare una valutazione su possibili incidenti con l'avifauna tipica delle aree umide della Piana.	La competenza relativa alla sicurezza aeronautica, alle rotte, alle procedure di volo, agli ostacoli ed agli aspetti di bird-striking risulta attribuita ad ENAC ed ENAV, che hanno già verificato il Master Plan e ritenuto lo stesso approvabile in linea tecnica. Ulteriori verifiche di maggior dettaglio potranno, comunque, essere effettuate nell'ambito del successivo procedimento di conformità urbanistica
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Piani di Rischio e aree di sorvolo prive di ostacoli / Effettuare una sovrapposizione tra fasce di rischio aeroportuale e Regolamenti Urbanistici comunali al fine di evidenziare in modo chiaro gli elementi di compatibilità o meno sia con gli assetti attuali del territorio, che con quelli previsti negli strumenti programmatici.	I piani di rischio sono i documenti contenenti le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni; il loro scopo è quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti. La competenza relativa alla approvazione dei Piani di Rischio risulta attribuita ad ENAC, che ha già verificato il Master Plan e ritenuto lo stesso approvabile in linea tecnica. Ulteriori verifiche di maggior dettaglio potranno, comunque, essere effettuate nell'ambito del successivo procedimento di conformità urbanistica
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Piani di Rischio e aree di sorvolo prive di ostacoli / effettuare una sovrapposizione tra superfici di sorvolo prive d'ostacoli e situazione attuale di previsione degli strumenti urbanistici e territoriali graficizzata su tavole rappresentative dei comuni interessati in cui siano chiaramente indicate eventuali criticità in termini di destinazioni d'uso e altezze.	Le richieste non risultano di diretto riferimento alle tematiche ambientali e non esauribili all'interno della procedura di VIA. Trattasi per lo più di aspetti urbanistici che saranno oggetto di successiva procedura di Conformità Urbanistica.
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Valutazione di incidenza, / Si richiede di valutare anche soluzioni che non comportino la delocalizzazioni delle aree d'importanza comunitaria.	Non sono state prese in esame soluzioni alternative di progetto che non prevedessero l'interramento dei laghi presenti in quanto dette alternative risultano palesemente in contrasto con l'orientamento di progetto della nuova pista che, come noto, rappresenta la risultanza di un lungo percorso caratterizzato anche da un articolato processo partecipativo di VAS di livello regionale.
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Valutazione di incidenza, / Si chiede al proponente di integrare la relazione di incidenza con un documento inerente i costi di gestione delle aree di compensazione per un periodo almeno pari alla valenza del Master Plan (2014-2029). Le stesse integrazioni dovranno riportare il piano di monitoraggio ante e post operam relativo alle aree di compensazione naturalistica della Rete Natura 2000;	La documentazione integrativa contiene il piano di monitoraggio delle componenti biotiche. Gli aspetti relativi ai costi di gestione non risultano pertinenti nell'ambito della procedura di VIA

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Effetti sulle componenti degli ecosistemi / Si chiede di compensare ulteriormente le aree a valore naturalistico al fine di raggiungere un saldo positivo tra superficie sottratta e nuove aree. Le ulteriori compensazione dovranno essere individuate lungo il corridoio ecologico est. Vista la posizione baricentrica un'area idonea alla riqualificazione ambientale, già ricadente nel confine dell'area SIC e recentemente entrata nelle disponibilità dell'amministrazione Comunale di Campi Bisenzio è rappresentata l'area ex campo di volo dirigibili denominata Hangar, posta in Loc. Indicatore nel Comune di Campi Bisenzio e prossima al confine di Signa.	La documentazione integrativa contiene la giustificazione sulle scelte di localizzazione degli interventi di compensazione previsti, aventi estensione complessiva superiore a quella direttamente interferita.
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Effetti sulle componenti degli ecosistemi / Sulla misura compensativa ricadente nel Comune di Signa, vista la duplice funzione di cassa di contenimento idraulico, oltre che di zona naturalistica, inerentemente alla realizzazione del nuovo aeroporto e alla nuova viabilità locale, si subordina il parere all'ottenimento del relativo parere dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno.	La progettazione dell'intervento di compensazione tiene già in considerazione l'ipotesi di futuro utilizzo ai fini idraulici dell'area in esame.
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Effetti sulle componenti degli ecosistemi / Si chiede maggior chiarimento in merito alla compatibilità per l'area Il Piano tra funzione ecologica e funzione idraulica.	La progettazione dell'intervento di compensazione tiene già in considerazione l'ipotesi di futuro utilizzo ai fini idraulici dell'area in esame.
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Infrastrutture tecnologiche a rete interferenti / Si richiede di valutare anche la possibilità di interrimento delle linee.	L'ambito territoriale in corrispondenza del quale è previsto l'adeguamento di dette linee elettriche risulta fortemente urbanizzato e antropizzato tale da non richiedere necessariamente detto intervento. Lo stesso potrà comunque essere valutato in sede di Conformità Urbanistica
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Infrastrutture tecnologiche a rete interferenti / Vista la grave carenza sopra evidenziata e la palese violazione di legge, si chiede che la gestione delle terre da scavo sia prevista e inserita nel Piano di Utilizzo di cui al D.M. 161/2012 da allegare nell'ambito e a corredo della procedura di V.I.A.	Ai sensi del DM 161/2012 gli aspetti di movimentazione delle terre relativi alla cantierizzazione saranno predisposti nel piano di utilizzo delle terre, quando sarà possibile eseguire le necessarie indagini accedendo ai lotti di interesse.
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Gestione terre, rocce e materiali da scavo / Integrare la documentazione con documento sugli approvvigionamenti dei materiali da costruzione, nonché dei siti per lo smaltimento dei rifiuti, ponendo l'attenzione anche sugli impatti, sia in termini ambientali che di mobilità, collegati al trasporto dei materiali	Ai sensi del DM 161/2012 gli aspetti di movimentazione delle terre relativi alla cantierizzazione saranno predisposti nel piano di utilizzo delle terre, quando sarà possibile eseguire le necessarie indagini accedendo ai lotti di interesse.
Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0013737 del 22/05/2015	Considerazioni in merito al processo partecipativo / Si richiede pertanto di effettuare prima dell'approvazione della VIA il dibattito pubblico quale forma partecipativa propedeutica indispensabile alla formazione della stessa	Come noto l'attivazione del dibattito pubblico costituisce possibile opzione da parte dell'Autorità competente, e non obbligo nell'ambito della procedura VIA. Il proponente ha comunque provveduto a sviluppare un adeguato piano di comunicazione già in fase di VIA, laddove detto diritto viene sancito e stabilito anche dalla normativa vigente, adeguatamente ottemperata da ciascun soggetto coinvolto. Si ricorda, inoltre, che il Master Plan aeroportuale è stato sviluppato a valle dell'approvazione dell'Integrazione al PTT, a supporto della quale risulta espletata la procedura di VAS nell'ambito della quale si è registrata la massima partecipazione, per tutto il periodo di approvazione (pari a circa 4 anni), del pubblico e dei soggetti competenti in materia ambientale.

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia - E.Prot DVA-2015-0013756 del 22/05/2015'</p>	<p>Non si rispettano le prescrizioni ed orientamenti UE con i Regolamenti 1315/ 1316- 2013, la GUUE 99/3C del 4/4/2014 gli indirizzi del Commissario Trasporti UE e della Corte dei Conti UE come da comunicazioni del 16/12/14</p>	<p>Il Regolamento (UE) del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti prevede l'articolazione di detta rete in due livelli:                      1. una rete globale ("Comprehensive Network"), da realizzare entro il 2050;                      2. una rete centrale ("Core Network") da realizzare entro il 2030, che costituirà la spina dorsale della rete transeuropea di trasporto. L'aeroporto di Firenze risulta non solo inserito all'interno delle reti TEN-T (come comprehensive airport) ma anche del sistema aeroportuale nazionale, quale aeroporto strategico, così definito in quanto, "a prescindere dal volume di traffico attuale, risponde efficacemente alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di utenza ed è in grado di garantire nel tempo tale funzione, per capacità delle infrastrutture e possibilità del loro potenziamento con impatti ambientali sostenibili, per i livelli di servizio offerti e grado di accessibilità, attuale e potenziale".</p>
<p>Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia - E.Prot DVA-2015-0013756 del 22/05/2015'</p>	<p>Il PNA (Piano nazionale Aeroporti) non rispetta i regolamenti UE; i criteri di valutazione UE, i bacini di utenza UE e le relative restrizioni, le contraddittorie valutazioni ambientali del PNA stesso a fronte di similari contesti nel Bacino Centro e Bacino Centro Nord.</p>	<p>Il Piano Nazionale degli Aeroporti, nel quadro delineato dalla normativa nazionale ed europea di riferimento, definisce uno sviluppo organico del settore aeroportuale e in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa, individuando gli aeroporti di interesse nazionale strategico quale è l'Aeroporto di Firenze. Il Master Plan si sviluppa in accordo con le previsioni contenute nel Piano Nazionale degli Aeroporti</p>
<p>Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia - E.Prot DVA-2015-0013756 del 22/05/2015'</p>	<p>Lo Sblocca Italia e futura Legge di Stabilità ove concedessero fondi Pubblici a soggetti oggi privati non risponderebbero alla Direttive UE 1315/ 1316-2013 e certificherebbero la concessione di "aiuti di Stato impropri" soggetti a procedura di infrazione creando di fatto "concorrenza sleale" non solo nei confronti di Pisa e/o Bologna appartenenti allo stesso bacino. ma anche nei confronti di tutti gli aeroporti Nazionali ed Europei.</p>	<p>Come già espresso in precedenza dalla Commissione Europea (vedi Decisione 2462 del 08/04/2009) riguardo ad alcune misure di finanziamento pubblico aventi ad oggetto gli scali aeroportuali toscani, il finanziamento per l'adeguamento delle infrastrutture negli aeroporti consegue l'obiettivo di migliorare tali infrastrutture, rendendole sicure ed efficienti, e di migliorare l'accessibilità regionale. Inoltre, data la complementarietà degli aeroporti, la concorrenza esercitata dagli aeroporti regionali è assai limitata per quanto riguarda gli scali limitrofi di Bologna e di Roma e inesistente rispetto ad altri aeroporti al di fuori del territorio nazionale</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia - E.Prot DVA-2015-0013756 del 22/05/2015'</p>	<p>Non risolve in primis i problemi evidenziati nella SIA quali le carenze strutturali fiziose evidenziate, mentre con l'attuale conformazione aeroportuale si macinano comunque record su record. Di sicuro aggrava i problemi ambientali viste anche le valutazioni del PNA Punto 16.2 Ciampino, la cui problematica di forti insediamenti urbanizzati è molto minore rispetto a Firenze.</p>	<p>Il principale fattore criticità dello scalo fiorentino è rappresentato dalla pista di volo, le cui limitazioni legate alla scarsa capacità operativa sia in termini di movimenti/ora sia di continuità di esercizio sono comunemente noti. La realizzazione della nuova pista di volo permette di superare tali criticità operative garantendo al contempo un miglioramento della qualità della vita delle popolazioni insediate nell'ambito di influenza degli effetti aeroportuali, rispetto allo stato di fatto, in accordo anche con le prescrizioni contenute nell'Integrazione al PIT.</p>
<p>Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia - E.Prot DVA-2015-0013756 del 22/05/2015'</p>	<p>Aggrava la pressione ambientale dell'Area Metropolitana di Firenze visto il posizionamento dell'infrastruttura a soli 5,8 Km dalla Cattedrale, a 1,5 Km dal centro di Sesto Fiorentino, a 3 Km dal Centro di Campi Bisenzio, a 300 metri dal Polo Scientifico, struttura LENS, struttura CNR, a 900 metri da una Scuola Marescialli, a 1900 metri dal sito del Nuovo Stadio ACF da 45000 spettatori, a 700 metri dal Nuovo Inceneritore, a 900 metri dal complesso industriale Osmannoro, con alberghi, store Ikea.</p>	<p>All'interno dello Studio di Impatto Ambientale sono definiti e quantificati tutti i fattori di pressione correlati all'intervento in esame. Il quadro valutativo complessivo evidenzia la sussistenza di impatti non trascurabili ma gli interventi di mitigazione e di compensazione previsti in progetto risultano tali da conferire allo stesso una globale sostenibilità e compatibilità ambientale</p>
<p>Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia - E.Prot DVA-2015-0013756 del 22/05/2015'</p>	<p>Aumenta come dichiarato dallo stesso proponente il "rischio idrogeologico" che per l'approvazione di tale opera, ottenendo una deroga Ministeriale creerebbe "un precedente pericoloso" in termini di discrezionalità normativa oltre ad aprire immediatamente una nuova procedura di infrazione UE circa il rischio idrogeologico di fatto sanato proprio con il Decreto Sbocca Italia in recepimento condanne UE, derogando ancora una volta normativamente parlando sul procedimento ed addirittura finanziandolo contro i Regolamenti UE e le norme circa gli aiuti di stato.</p>	<p>La documentazione integrativa prodotta contiene la valutazione dei significativi benefici associati agli interventi previsti sull'attuale reticolo delle Acque Alte e delle Acque Basse. L'iter di approvazione e autorizzazione delle opere previste non attiene alla presente procedura di VIA</p>
<p>Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia - E.Prot DVA-2015-0013756 del 22/05/2015'</p>	<p>Aumenta il rischio volo delle persone trasportate e sorvolate, anche quelle di Firenze visto che nessuno certifica su carta che la "nuova pista" è effettivamente solo unidirezionale.</p>	<p>L'utilizzo della pista è previsto "esclusivamente monodirezionale" e, pertanto, il Master Plan oggetto di VIA non contempla le manovre di atterraggio per pista 30, in direzione Firenze-Prato, e di decollo per pista 12, in direzione Prato-Firenze, che avrebbero inevitabilmente comportato il sorvolo della città di Firenze.</p>
<p>Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia - E.Prot DVA-2015-0013756 del 22/05/2015'</p>	<p>Viene distrutto di fatto l'unico POLMONE verde dell'area metropolitana di Firenze, dove abitano circa 1 milione di persone, peraltro il polmone è subito a ridosso dei centri abitati ed industriali</p>	<p>Il Master Plan aeroportuale approfondisce, tra le altre tematiche di rilievo, gli aspetti di compatibilità ed integrazione del sistema aeroportuale con il contesto territoriale di inserimento. Le condizioni di inserimento del progetto sono definite all'interno di molteplici elaborati afferenti allo Studio di Impatto Ambientale, allo Studio di Incidenza e alla Relazione Paesaggistica. L'attenzione rivolta al perseguimento del miglior inserimento ambientale degli interventi di Master Plan è, tra l'altro, supportata e coadiuvata dalla progettazione di importanti e significativi interventi di compensazione ecologica, paesaggistica e ambientale, descritti in dettaglio all'interno del Quadro Progettuale del SIA. L'intero sistema aeroportuale descritto garantisce e dimostra la massima tutela dall'inquinamento acustico ed atmosferico, anche attraverso la proposta di importanti interventi di mitigazione dei</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
		fattori inquinanti dell'area.
Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia - E.Prot DVA-2015-0013756 del 22/05/2015'	Vengono distrutte aree avifaunistiche naturali faticosamente salvate e protette nel passato diventate oggi Oasi WWF di rilevanza Comunitaria, prospettando un riposizionamento che se può prevedere il ripristino di certo non può garantire con certezza la prevista riuscita, che nel caso di fallimento, sarebbe un totale disastro perché attesterebbe in modo inequivocabile la totale perdita di questo bene, per il quale sono comunque già stati spesi ingenti fondi pubblici.	Gli aspetti conseguenti alle previste interferenze con ambienti e habitat di pregio ecologico sono trattati all'interno degli elaborati afferenti allo Studio di Incidenza Ambientale
Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia - E.Prot DVA-2015-0013756 del 22/05/2015'	Si mettono a rischio Beni Culturali Unesco come le Ville Medicee, di cui lo World Heritage ha già recepito la denuncia e per la quale sono state chieste verifiche puntuali.	Si veda l'elaborato di integrazione INT-PAE-00-REL-002
Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia - E.Prot DVA-2015-0013756 del 22/05/2015'	Si travisano interessi e maggiore occupazione spacciandoli per "bene comune" che di fatto invece sono solo meri interessi privati, infatti l'aeroporto oggi di fatto è privato mentre per l'occupazione dovendo essere valutata a livello Regionale non può essere strumentalizzata con pseudo lotte di campanile, ma funzionalmente anche per altri ambiti regionali optando per la scelta migliore.	Il Master Plan aeroportuale approfondisce, tra le altre tematiche di rilievo, gli aspetti di impatto economico, occupazionale e sociale del sistema aeroportuale con il contesto territoriale di inserimento. Le condizioni di inserimento del progetto sono definite all'interno di molteplici elaborati afferenti allo Studio di Impatto Ambientale. I dati confermano le previsioni di IRPET che aveva predisposto ad integrazione del quadro conoscitivo dell'integrazione al PIT lo studio "Le ricadute economiche del consolidamento dell'offerta aeroportuale della Toscana", mediante il quale è stato stimato l'impatto economico e occupazionale indotto dalla qualificazione dell'offerta aeroportuale toscana, partendo dalle previsioni di passeggeri elaborate all'interno della pianificazione nazionale e riprese dai documenti di programmazione regionale.
Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia - E.Prot DVA-2015-0013756 del 22/05/2015'	Con il nuovo aeroporto non si risolve assolutamente il problema Passeggeri e Cargo, motivo esasperato quale motivazione funzionale alla scelta, ma che continua comunque a sussistere, infatti per i voli Intercontinentali inevitabilmente i passeggeri si dovranno appoggiare a Malpensa, Fiumicino o Nord Europa, stesso discorso per le merci quindi quali sono "le implementazioni strutturali e di contribuzione agli obiettivi previsti dal PNA e dall'UE per evitare per le merci l'utilizzo del RFS Road Feeder Service" da questa nuova opera?	Le previsioni di traffico alle base dello sviluppo del Master Plan sono state elaborate in accordo con le previsioni di traffico contenuto nel Piano Nazionale degli Aeroporti
Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia - E.Prot DVA-2015-0013756 del 22/05/2015'	L'esplosione dei costi che dal 2012 con certificazione di ENAC si passa da 75M di Euro a 365M i Euro ovvero il 500% in 3 anni, salvo ulteriori costi non quantificati nelle carenenti informazioni della SIA. Pertanto sussiste la mancanza di sostenibilità economico/sanitario/ambientale.	Il Piano Economico e Finanziario sarà elaborato e presentato in sede di accertamento della Conformità Urbanistica, ovvero quando sarà chiaro l'importo dei finanziamenti assegnati allo scalo aeroportuale e saranno esplicitate eventuali prescrizioni sul progetto attualmente in fase di VIA che rendono l'importo degli interventi suscettibile di significative modifiche

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia - E.Prot DVA-2015-0013756 del 22/05/2015'</p>	<p>Di contro non sono state valutate le possibili e compatibili alternative che comunque sono prescrittive nei procedimenti di VIA come da direttive UE, quindi l'implementazione di Pisa rispetto a Firenze:a) La costruzione della 3° pista aeroportuale a Pisa già prevista da tempo, localizzata vicino al mare e quindi ambientalmente più sostenibile rispetto a Firenze.b) La terza pista di 4000 metri con certificazione E/F permetterà l'apertura al reale traffico INTERCONTINENTALE della Regione, creando i presupposti di arrivi/partenze dirette di passeggeri e merci da/per tutti i mercati intercontinentali da tutto il continente Americano, dal Far East e dall'Australia cosa che il nuovo aeroporto come detto al punto 12 non può garantire.c) Con questa scelta non si assumerebbero tutti i rischi correlati al Nuovo Aeroporto di Firenze specialmente per quelli Sanitario/Ambientali/Idrogeologici/Rischio Volo di cui ai punti 5,6,7,8,9, si preserverebbe la parte del parco metropolitano fiorentino.d) Non si sperperano risorse pubbliche e si contengono costi perché le opere previste per la Nuova Pista di Pisa ed una maggiore implementazione ferroviaria oltre a quella già prevista non sarebbero superiori ad un quinto di quanto ad oggi previsto per quello di Firenze.e) Si potrebbe in modo sostenibile implementare ulteriormente i collegamenti ferroviari fra Pisa e Firenze, oltre a quelli già previsti dai piani in vigore quindi con maggiori benefici anche per i trasporti locali.f) Entro la fine del 2015 sarà in funzione il "People Mover" fra la stazione di Pisa e l'Aeroporto quindi in 30 / 35 Minuti con linea ferrovia sistemata il passeggero si trova dalla Stazione di Firenze direttamente dentro l'aeroporto di Pisa che dista solo 75 Km. Si evidenzia anche gli orientamenti della UE circa il tempo medio di percorrenza necessario da un qualsiasi punto UE al primo aeroporto disponibile dichiarandolo il 90 Minuti in treno/autobus. Da qui è evidente che il Nuovo Aeroporto di Firenze è totalmente inutile.g) Verrebbe ampliata una infrastruttura che creerebbe sviluppo e sinergia contribuendo in base agli orientamenti UE per avere minor numero di aeroporti ma di più grossa caratura, contribuendo con la razionalizzazione agli obiettivi prescrittivi delle Direttive/Regolamenti UE ovvero una riduzione del 60% delle emissioni di GAS SERRA entro il 2050.</p>	<p>Le strategie di sviluppo dell'Aeroporto di Firenze sono state definite in accordo con le linee strategiche contenute nel Piano Nazionale degli Aeroporti elaborato da ENAC e negli specifici strumenti di pianificazione regionale.</p>
<p>Comune Lastra a Signa - E.prot DVA-2015-0013836 del 25/05/2015</p>	<p>La nuova Pista di volo di 2.400 mt e le opere accessorie e a corredo, si inseriscono su un territorio già pesantemente antropizzato con opere ed urbanizzazioni e che in futuro vedrà la realizzazione anche di ulteriori opere ambientalmente incidenti. CHIEDO che vengano analizzati e valutati nel dettaglio gli effetti prodotti con la realizzazione dell'"Aeroporto secondo questa nuova "Tipologia di infrastruttura" sull'intera area. dove si concentra il 41 % della della popolazione, il 46% dell'occupazione, il 47% dell'industria dell'intera Toscana e che rappresenta il cuore economico dell'Area metropolitana della Toscana centrale.</p>	<p>Il Master Plan aeroportuale approfondisce, tra le altre tematiche di rilievo, gli aspetti di compatibilità ed integrazione del sistema aeroportuale con il contesto territoriale di inserimento. Le condizioni di inserimento del progetto sono definite all'interno di molteplici elaborati afferenti allo Studio di Impatto Ambientale, allo Studio di Incidenza e alla Relazione Paesaggistica. L'attenzione rivolta al perseguimento del miglior inserimento ambientale degli interventi di Master Plan è, tra l'altro, supportata e coadiuvata dalla progettazione di importanti e significativi interventi di compensazione ecologica, paesaggistica e ambientale, descritti in dettaglio all'interno del Quadro Progettuale del SIA. L'intero sistema aeroportuale descritto garantisce e dimostra la massima tutela dall'inquinamento acustico ed atmosferico, anche attraverso la proposta di importanti interventi di mitigazione dei fattori inquinanti dell'area.</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Comune Lastra a Signa - E.prot DVA-2015-0013836 del 25/05/2015	" .. L'area vasta costituisce il naturale contesto di inserimento dell'attuale struttura aeroportuale e del nuovo sedime aeroportuale oggetto del Master Plan.. ". RITENGO necessario dunque estendere gli studi e le opere di mitigazione anche alle aree contermini alle attuali aree indagate.	Lo Studio di Impatto ambientale contiene già detta trattazione. L'estensione del dominio di studio è stata definita in modo tale da tenere in opportuna considerazione tutti i potenziali contributi di impatto non trascurabili e tecnicamente e statisticamente rappresentativi. Gli interventi di mitigazione e di compensazione sono stati previsti nei casi in cui l'entità dell'impatto è risultata significativa.
Comune Lastra a Signa - E.prot DVA-2015-0013836 del 25/05/2015	Ci sarà un incremento della mobilità urbana conseguente all'aumento di traffico aereo determinato dal maggior numero di passeggeri (stimato nel raddoppio degli stessi al 2029, passando da 2.251.00 attuali a 2.625 .000 al 2018 e a 4. 4.850.000 al 2029 ). Tali incidenti modifiche determineranno sicuramente uno scenario diverso della mobilità urbana di medio e largo raggio, di difficile pianificazione e programmazione per i molteplici fattori e scenari che si potranno determinare. Questa tematica non è stata analizzata nell'ambito degli studi del Master Plan	Si veda l'elaborato di integrazione INT-PGT-01-REL-001. Il SIA contiene l'analisi degli impatti ambientali, diretti e indiretti, generati dal Master Plan che, nel caso in esame, interferisce con una viabilità locale (via dell'Osmannoro) che funge da attrattore di traffico per i futuri utenti. Il SIA ha, pertanto, analizzato gli effetti ambientali conseguenti a detti aspetti. Non possono, invece, ritenersi di competenza del SIA relativo al Master Plan la definizione, la stima, e l'analisi del sistema della mobilità e dei trasporti dell'intera area vasta della Piana Fiorentina.
Comune Lastra a Signa - E.prot DVA-2015-0013836 del 25/05/2015	Collegamento viario tra Lastra a Signa e Prato: In questo capitolo si mette in luce la necessità di realizzare il collegamento viario fra comune di Lastra a Signa e Area Metropolitana in modo da rendere possibili e sopperire alla fragilità dei collegamenti attuali fra questi territori posti sulle due diverse sponde dell'Arno e che invece diventano sempre più necessari ed urgenti al funzionamento dell'aeroporto per mettere a sistema queste due parti di territorio così vicine ma così lontane dal dal punto di vista funzionale. RITENGO che il Master Plan non tenga conto della realizzazione di questa infrastruttura, in quanto il progetto colloca su alcune aree destinate a cassa di compensazione dell'opera stradale a suo tempo progettata un' area di compensazione di carattere ecologico ambientale, pertanto dovranno essere esplicitate queste interferenze.	Al momento non si dispone di documentazione tecnica progettuale relativa alla nuova viabilità prevista a Signa. Laddove la stessa dovesse localmente coincidere con quanto precedentemente ipotizzato in merito alla cosiddetta bretella "Lastra a Signa-Prato", l'opera di compensazione prevista a Signa risulta già integrata con dette previsioni progettuali.

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Arch.Salvatore Gioitta - E.prot DVA- 2015-0013875 del 25/05/2015'	Tali amministrazioni non sono state oggetto, a quanto risulta dall'avviso del 24 marzo 2015 (PUBBQT-001 e PUBB-QT-002) di informazione diretta, di invio del materiale da mettere a disposizione del pubblico e questo anche in contrasto con la stessa documentazione del Quadro programmatico che a pag.67 del SIA-GEN-00-REL-001 afferma: "...La procedura di Valutazione di Impatto Ambientale è quella definita dagli artt. da 22 a 27 del D.Lgs 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i. e vede coinvolti tutti gli Enti nei cui territori sono individuate ricadute derivanti dall'attività aeroportuale...il territorio del Comune di Campi Bisenzio dista circa 600 (seicento metri) dalla pista; - Il territorio del Comune di Prato ha 185.000 abitanti e dista solo 4000 metri dalla pista; - il Comune di Campi Bisenzio ospita ricettori potenzialmente esposti individuati nello studio dell'impatto di rumore (SIA-AMB-04-SCD-004); - il Comune di Signa è interessato da opere di compensazione (Zona umida "Il Piano"); - il Comune di Campi Bisenzio è interessato da opere di compensazione; - tutti i territori delle amministrazioni sopra richiamate sono interessate dalla propagazione di inquinanti e rumore e dai vincoli derivati dalla prevenzione degli incidenti aerei.	L'istanza di avvio della procedura di VIA inerente il Master Plan 2014-2029 dell'Aeroporto di Firenze è stata notificata a tutte le Amministrazioni citate e contestualmente è stata trasmessa copia digitale di tutti la documentazione depositata per la partecipazione del pubblico così come anche pubblicata sul portale web del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Arch.Salvatore Gioitta - E.prot DVA- 2015-0013875 del 25/05/2015'	Relativamente all'aeroporto di Firenze Enac ha approvato nel Novembre 2014 il Master plan redatto dalla società AdF. Ora Enac, ente di diritto pubblico, risulta essere il "proponente" della procedura di VIA, sovrapponendosi in tutto alla società AdF spa ed esponendosi con dichiarazioni non dovute agli organi di stampa, andando molto oltre il ruolo tecnico che gli assegna la normativa nazionale. Tale situazione crea un'impropria commistione tra i due soggetti che, in veste di controllato e di controllore debbono rimanere distinti. Si chiede dunque che l'istanza in oggetto sia ritirata da Enac ed eventualmente ripresentata da AdF spa. Si chiede inoltre di assicurare che ENAC non possa partecipare, neppure in funzione di consulenza, alla procedure di VIA, riservandosi in caso contrario di adire ad azioni di opposizione, anche in sede europea, per impedire tale conflitto di competenza a cui ENAC, ingiustificatamente, ha dato il via.	Toscana Aeroporti è un concessionario di ENAC per la gestione dello scalo aeroportuale di Firenze. Il Masterplan è richiesto da ENAC, preparato e proposto da Aeroporto di Firenze (ora Toscana Aeroporti) ad ENAC e da ENAC approvato. A seguito della approvazione tecnica di ENAC il Master Plan deve essere sottoposto alle procedure autorizzative ambientali previste dalla legge (D.Lvo 152/06). Poiché è l'ENAC l'autorità italiana di regolamentazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile sottoposta al controllo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, proprietari dell'area destinata ad esercizio aeroportuale, è coerente e corretto che sia l'ENAC quale ente responsabile dell'attività a sottoporsi alle procedure autorizzative richieste e non il concessionario.
Arch.Salvatore Gioitta - E.prot DVA- 2015-0013875 del 25/05/2015'	In sub-ordine, viste le rilevanti modifiche apportate dal Master plan oggetto di Via al Master plan approvato dalla Regione, si richiede che prima della procedura di VIA si ripeta la alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e l'approvazione in Consiglio Regionale dell'Integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze.	L'aspetto è già stato precedentemente trattato all'interno del presente documento

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Arch.Salvatore Gioitta - E.prot DVA- 2015-0013875 del 25/05/2015'	Con la definizione “city airport”, pur in mancanza di un preciso riferimento normativo, si intende un aeroporto situato nelle vicinanze di una metropoli, utilizzato prevalentemente per il traffico interno e secondario (diz. Garzanti). Tale definizione, sia pure utilizzata in modo superficiale dal Consiglio Regionale che ha approvato la norma in oggetto, risulta del tutto incompatibile con le finalità e le caratteristiche del progetto che aspira ad assicurare al nuovo aeroporto un ruolo di opera infrastrutturale “strategica” capace di accogliere voli per Mosca, Dubai e Helsinki e una “rilevanza economica internazionale” (SIA-PGT-00-REL-001); tutte caratteristiche che mal si conciliano con l’essere il “city airport”, approvato dal Consiglio Regionale.	Il Piano Nazionale degli Aeroporti, nel quadro delineato dalla normativa nazionale ed europea di riferimento, definisce uno sviluppo organico del settore aeroportuale e in un’ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa, individuando gli aeroporti di interesse nazionale strategico quale è l’Aeroporto di Firenze. Il Master Plan si sviluppa in accordo con le previsioni contenute nel Piano Nazionale degli Aeroporti
Arch.Salvatore Gioitta - E.prot DVA- 2015-0013875 del 25/05/2015'	L’allegato A5 che integra la Disciplina di piano del master plan “Il sistema aeroportuale toscano” contiene la seguente prescrizione (art. 5 ter coma 1 lettera g.5): “interventi di adeguamento e ricucitura della viabilità interferita, senza riduzione degli elementi prestazionali, prevedendo il mantenimento, per la pista parallela convergente, del collegamento diretto per Sesto Fiorentino attraverso il sottoattraversamento degli spazi aeroportuali, i conseguenti adeguamenti dello svincolo autostradale di Sesto Fiorentino e gli adeguamenti dell’Autostrada A11 e della viabilità locale in corrispondenza del nuovo tracciato del Fosso Reale”. Gli elaborati di progetto contengono tuttavia una soluzione assai diversa in merito al collegamento con Sesto Fiorentino per il quale si rinuncia al sottoattraversamento in favore di una nuova viabilità che aggira l’aeroporto con un aggravio di percorrenza di circa 3 km. La verifica di coerenza relativa a tale aspetto fa riferimento a motivazioni economiche, ammettendo la non conformità con la prescrizione urbanistica. Si rileva dunque tale mancata “verifica di coerenza” contenuta nell’elaborato SIA-PRM-00-REL-001 -Quadro di Riferimento Programmatico – Relazione. Manca comunque una verifica comparata delle diverse soluzioni tecnicamente possibili per la realizzazione di tale collegamento viario “diretto”. Si chiede dunque di sospendere il procedimento in corso richiedendo la necessaria valutazione comparativa sotto il profilo tecnico, ambientale, economico e infrastrutturale.	L’eventuale sottoattraversamento comporterebbe dimensionamenti e pendenze della viabilità in oggetto non coerenti con la specifica normativa tecnica di riferimento. A ciò si aggiungono criticità in tema di security aeroportuale.

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Arch.Salvatore Gioitta - E.prot DVA- 2015- 0013875 del 25/05/2015'</p>	<p>L'allegato A5 che integra la Disciplina di piano del master plan "Il sistema aeroportuale toscano" contiene la seguente prescrizione (art. 5 ter coma 1 lettera a): "Lo sviluppo dell'unica pista di atterraggio sia realizzato nel rispetto della sostenibilità territoriale e ambientale e della compatibilità con il progetto di territorio del Parco agricolo della Piana e, comunque, non abbia una lunghezza massima superiore a 2.000 metri lineari." Evidentemente il Consiglio Comunale, coerentemente con gli obiettivi generali di tale documento di pianificazione, con tale prescrizione intendeva: - limitare il consumo di suolo; - tutelare quanto più possibile l'integrità dell'Anpil di "Podere La Querciola" e dell'oasi naturalistica di Focognano; - circoscrivere l'operatività dell'aeroporto come "city airport"; - limitare l'area sottoposta all'impatto del nuovo aeroporto; - facilitare la deviazione del Fosso Reale. La lunghezza della pista rappresenta dunque un elemento centrale nelle prescrizioni della pianificazione urbanistica (attribuita costituzionalmente al Consiglio regionale) che assumono il carattere di prescrizioni ambientali. In un procedimento tanto contraddittorio in cui si evidenziano contrasti tra gli obiettivi della pianificazione territoriale e quelli del proponente e in cui si ravvisano conflitti di competenza tra organi dello stato (Regione) e enti di diritto pubblico (ENAC), anche su aspetti come quelli della lunghezza della pista che riguardano rilevanti aspetti ambientali e territoriali, si chiede che non si dia esito positivo alla procedura di V.I.A. quanto meno fino a che non si sia espressa la giustizia Amministrativa, ovvero la Corte Costituzionale.</p>	<p>L'aspetto è già stato precedentemente trattato all'interno del presente documento</p>
<p>Arch.Salvatore Gioitta - E.prot DVA- 2015- 0013875 del 25/05/2015'</p>	<p>Tra gli interventi previsti e descritti negli elaborati presentati per la VIA c'è un parco "ecologico e ricreativo" localizzato sulla vecchia pista che verrebbe dismessa. Però le linee guida di tale parco rendono bene evidente la mancanza sia del carattere ecologico, sia la mancanza di coerenza con la prescrizione regionale che parla esplicitamente di "rinaturalizzazione": - la vecchia pista e tutte le anche più piccole parti asfaltate non vengono demolite: rimangono esattamente così come sono; - le piantumazioni sono limitate a qualche siepe; - non vengono introdotte nuove superfici inerbite, salvo conservare quelle che già oggi contornano la pista. Rilevato il carattere strumentale di tale elemento progettuale, del tutto inutilizzabile per il territorio e rilevate le importanti contraddizioni, manchevolezze e interpretazioni contrastanti che coinvolgono la coerenza con le norme che hanno reso possibile l'aeroporto e riguardano la compatibilità stessa dell'opera con il territorio si chiede che il procedimento di VIA in corso, relativamente quantomeno a tali aspetti, non possa concludersi positivamente.</p>	<p>L'intervento di recupero della porzione di sedime da dismettere risponde a criteri di ottimizzazione di tipo paesaggistico, ambientale, naturalistico e sociale</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Arch.Salvatore Gioitta - E.prot DVA- 2015-0013875 del 25/05/2015'	In effetti né le relazioni, né le tavole contenute nello S.I.A. chiariscono tali situazioni di incompatibilità e in particolare i seguenti aspetti: - Nel territorio del Comune di Firenze risulta la previsione di una lottizzazione (cosiddetto PUE Castello approvato da molti anni ma ancora in vigore). Gli edifici son previsti si troverebbero in zona di tutela B e C del previsto dal Piano di rischio (SIA-PGT-01-TAV-013). La documentazione complessiva del S.I.A. non offre nessuna verifica di coerenza con tale piano particolareggiato la cui realizzazione risulta contrastare con i vincoli del futuro piano di rischio. - Nel Comune di Sesto Fiorentino Il Polo Scientifico il cui piano particolareggiato risulta ancora non completato ricade per metà superficie in area C e per la restante metà in area D. Pertanto: - rilevato che per tali aspetti risultano pendenti alcuni ricorsi al TAR; - vista l'incongruenza e l'inconsistenza della "verifica di coerenza" contenuta nell'elaborato SIA-PRM-00-REL-001 - Quadro di Riferimento Programmatico – Relazione; - rilevate le importanti contraddizioni, manchevolezze e interpretazioni contrastanti che coinvolgono il piano di rischio aeroportuale e riguardano la compatibilità stessa dell'opera con il territorio circostante; si chiede che il procedimento di VIA in corso non possa concludersi positivamente.	I piani di rischio sono i documenti contenenti le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni; il loro scopo è quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti. La competenza relativa alla sicurezza aeronautica, alle rotte, alle procedure di volo e agli ostacoli risulta attribuita ad ENAC ed ENAV, che hanno già verificato il Master Plan e ritenuto lo stesso approvabile in linea tecnica. Ulteriori verifiche di maggior dettaglio potranno, comunque, essere effettuate nell'ambito del successivo procedimento di conformità urbanistica
Arch.Salvatore Gioitta - E.prot DVA- 2015-0013875 del 25/05/2015'	Mancano inoltre le analisi relative a importanti documenti di pianificazione. In particolare: - il Piano Particolareggiato d'iniziativa pubblica Polo Scientifico e Tecnologico universitario (Comune di Sesto Fiorentino); - il Piano di lottizzazione d'iniziativa privata PUE di Castello (Comune di Firenze); - il Regolamento Urbanistico di Sesto Fiorentino (manca un'effettiva valutazione di coerenza); - il Regolamento Urbanistico di Firenze (manca un'effettiva valutazione di coerenza); - il Regolamento Urbanistico di Campi Bisenzio (manca un'effettiva valutazione di coerenza) - i Piani Urbani della Mobilità; - i Piani di Azione Comunale per il risanamento della qualità dell'aria (manca un'effettiva valutazione di coerenza); - Il Piano di Rischio idraulico (manca la verifica di coerenza); - Il PTC della Provincia di Firenze (manca un'effettiva valutazione di coerenza); Manca inoltre un'analisi dei molti vincoli che insistono sull'area oggetto delle opere aeroportuali e che infatti sono stati rappresentati sulla tav. SIA-PRM-00-TAV-004 - Carta dei vincoli e dei condizionamenti e nella relazione del quadro programmatico, tra cui: - "territori coperti da foreste e boschi ex D.Lgs. 42/2004 art. 142 lett. g" - "immobili soggetti a vincolo architettonico" - "immobili ed aree di notevole interesse pubblico ex D.Lgs. 42/2004 art. 142 lett.a" - "area vincolata ai sensi del D.Lgs. 42/2004 art. 142 lett.c" - "area di potenziale ritrovamento di reperti archeologici" Si chiede di integrare lo studio di VIA, già pubblicato, con quanto sopra indicato, ripubblicandolo e aprendo un ulteriore periodo per la presentazione delle osservazioni. In caso di assenza di tali integrazioni e pubblicazioni, si chiede di dichiarare la non sussistenza dei requisiti minimi per attestare la compatibilità ambientale del progetto.	La documentazione integrativa contiene approfondimenti di carattere paesaggistico che contemplano anche l'analisi del quadro vincolistico

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Arch.Salvatore Gioitta - E.prot DVA- 2015- 0013875 del 25/05/2015'</p>	<p>Manca uno studio, anche statistico relativo alla presumibile incidenza delle procedure di emergenza sul totale dei movimenti di decollo e atterraggio. o Manca qualsiasi informazione in merito alla questione se tali procedure debbano riferirsi in maggior numero ai decolli o agli atterraggi. o Manca una definizione delle possibili rotte che portino ad utilizzare la pista in direzione opposta a quella standard. o Manca la definizione delle procedure predisposte per non interessare il centro cittadino. o Manca infine qualsiasi valutazione ambientale su tali movimenti aerei che necessariamente interesseranno un'area più vasta di quella oggetto di analisi. In particolare manca totalmente una valutazione dell'impatto del rumore legato a rotte non standard su quartieri densamente abitati. Pertanto: - visto che tali atterraggi e decolli con procedure di emergenza probabilmente risulteranno avere una notevole incidenza sul totale dei voli; - rilevata l'importante carenza dello S.I.A; - rilevata e l'incidenza di tali procedure aeroportuali che coinvolgono tutti gli aspetti ambientali e riguardano la compatibilità stessa dell'opera con il territorio; si chiede che il procedimento di VIA in corso non possa concludersi positivamente.</p>	<p>L'utilizzo della pista è previsto "esclusivamente monodirezionale" e, pertanto, il Master Plan oggetto di VIA non contempla le manovre di atterraggio per pista 30, in direzione Firenze-Prato, e di decollo per pista 12, in direzione Prato-Firenze, che avrebbero inevitabilmente comportato il sorvolo della città di Firenze. Le situazioni di emergenza che fanno eccezione a cui ci si può riferire sono: 1) non è mai previsto che per problemi di vento l'aereo possa atterrare a Firenze; la soluzione è il dirottamento ad altro aeroporto. L'incidenza è pari a 0,9%; 2) l'aeromobile che sta atterrando ha necessità, per una qualsiasi ragione, di riprendere quota; si dispone la manovra di c.d. riattaccata, l'aeromobile sorvola la pista. Nel lasciare lo spazio aereo dell'aeroporto gli aeromobili eseguiranno una rotta anche in questo caso codificata. La procedura prevede la risalita alla massima potenza in quota, l'attraversamento di Firenze a quota elevata fino a circa Coverciano. Successivamente il pilota valuterà se dirottare o ritentare la manovra. L'incidenza è 16 movimenti/anno nello scenario 2018 e 24 movimenti/anno nello scenario 2029.</p>
<p>Arch.Salvatore Gioitta - E.prot DVA- 2015- 0013875 del 25/05/2015'</p>	<p>Si chiede pertanto che: - gli interventi di mitigazione (peraltro prescritti dall' art. 5 ter comma 1 lettera g6 dell'allegato A5 che integra la Disciplina di piano del master plan "Il sistema aeroportuale toscano") e di risanamento acustico siano resi espliciti ed estesi a tutti gli edifici e gli ambiti territoriali interessati; - gli interventi, compresi quelli di indennizzo, siano quantificati e prescritti in sede di giudizio di compatibilità ambientale Si chiede inoltre che si prescriva l'allocatione delle relative risorse economiche da parte di ADF spa.</p>	<p>Il Master Plan aeroportuale approfondisce, tra le altre tematiche di rilievo, gli aspetti di compatibilità ed integrazione del sistema aeroportuale con il contesto territoriale di inserimento. Le condizioni di inserimento del progetto sono definite all'interno di molteplici elaborati afferenti allo Studio di Impatto Ambientale, allo Studio di Incidenza e alla Relazione Paesaggistica. L'attenzione rivolta al perseguimento del miglior inserimento ambientale degli interventi di Master Plan è, tra l'altro, supportata e coadiuvata dalla progettazione di importanti e significativi interventi di compensazione ecologica, paesaggistica e ambientale, descritti in dettaglio all'interno del Quadro Progettuale del SIA. L'intero sistema aeroportuale descritto garantisce e dimostra la massima tutela dall'inquinamento acustico ed atmosferico, anche attraverso la proposta di importanti interventi di mitigazione dei fattori inquinanti dell'area.</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Arch.Salvatore Gioitta - E.prot DVA- 2015-0013875 del 25/05/2015'	Non risultano approfondite le interferenze dell'opera con opere idrauliche già pianificate. - L'analisi relative alle ingenti sistemazioni idrauliche sono riferite ad un'area ristretta, senza valutare quanto le opere possano interferire sulle aree vicine. - Le modificazioni al reticolo non sono analizzate nel dettaglio necessario, creando potenzialmente aree di insufficiente drenaggio e soggette quindi ad allagamenti. Si chiede che il procedimento di VIA in corso, vista l'incompatibilità e le carenze riscontrate, non possa concludersi positivamente.	Si vedano gli elaborati di integrazione inerenti gli approfondimenti progettuali di natura idraulica
Arch.Salvatore Gioitta - E.prot DVA- 2015-0013875 del 25/05/2015'	La previsione del teleriscaldamento per l'aeroporto si basa su un'ipotesi, visto che il termovalorizzatore potrebbe non essere approvato e realizzato, compromettendo in tal modo le verifiche dello S.I.A. - Non risulta effettuata la valutazione di compatibilità del nuovo corso del Fosso reale con la discarica di Case Passerini. Si chiede che il procedimento di VIA in corso, viste le carenze e le criticità riscontrate, non possa concludersi positivamente.	La conferenza dei servizi ha espresso parere favorevole all'autorizzazione integrata ambientale (AIA) per la realizzazione del termovalorizzatore di Case Passerini. In considerazione dello stato delle autorizzazioni e del tempo stimato per la realizzazione dei lavori si ritiene che i tempi di realizzazione del termovalorizzatore saranno i medesimi dell'aeroporto
Arch.Salvatore Gioitta - E.prot DVA- 2015-0013875 del 25/05/2015'	Si rileva in particolare una costante di tutte le argomentazioni relative alla verifica di compatibilità dell'opera con i vari fattori ambientali. In tutti i casi lo S.I.A. utilizza la medesima strumentale tecnica: compensare gli incrementi dei fattori inquinanti prodotti dal nuovo aeroporto con ipotetici decrementi prodotti da altri fattori. Il metodo risulta dunque costante: il peso ambientale dell'aeroporto dovrà essere compensato da elementi esterni all'aeroporto e all'intervento oggetto di VIA. Visto quanto sopra si chiede di non dare esito positivo alla valutazione in corso.	Il Master Plan aeroportuale approfondisce, tra le altre tematiche di rilievo, gli aspetti di compatibilità ed integrazione del sistema aeroportuale con il contesto territoriale di inserimento. Le condizioni di inserimento del progetto sono definite all'interno di molteplici elaborati afferenti allo Studio di Impatto Ambientale, allo Studio di Incidenza e alla Relazione Paesaggistica. L'attenzione rivolta al perseguimento del miglior inserimento ambientale degli interventi di Master Plan è, tra l'altro, supportata e coadiuvata dalla progettazione di importanti e significativi interventi di compensazione ecologica, paesaggistica e ambientale, descritti in dettaglio all'interno del Quadro Progettuale del SIA. L'intero sistema aeroportuale descritto garantisce e dimostra la massima tutela dall'inquinamento acustico ed atmosferico, anche attraverso la proposta di importanti interventi di mitigazione dei fattori inquinanti dell'area.
Arch.Salvatore Gioitta - E.prot DVA- 2015-0013875 del 25/05/2015'	Visto quanto sopra e soprattutto la mancanza di dettaglio nell'analisi della vulnerabilità della falda si richiede quanto segue: - che venga prodotta una relazione geologica-geotecnica coerente con il livello di progetto definitivo, completa di una campagna di sondaggi che consenta di valutare la vulnerabilità di falda e di suolo e la fattibilità dell'opera; - che si preveda un'attività di monitoraggio delle acque sotterranee per registrare la presenza di una eventuale contaminazione legata all'attività aeroportuale. - che venga aggiunta allo studio di impatto ambientale la valutazione di uno scenario di rischio derivante dal potenziale malfunzionamento del sistema di collettamento delle acque di prima pioggia.	Si vedano gli elaborati di integrazione inerenti gli approfondimenti progettuali di natura idraulica e l'elaborato INT-AMB-02-REL-001. La documentazione prodotta contiene i dettagli tecnici necessari per consentire l'identificazione, la verifica e la valutazione di tutti i principali fattori di impatto ambientale. Eventuali ulteriori approfondimenti potranno essere prescritti in relazione alle successive fasi progettuali e al piano ambientale della cantierizzazione.

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Arch.Salvatore Gioitta - E.prot DVA- 2015-0013875 del 25/05/2015'	Nel Quadro di Riferimento Programmatico manca qualsiasi verifica o analisi relativa al Piano Particolareggiato del Polo Universitario e delle problematiche tecniche ed economiche sopra riportate. Poiché invece Piano Particolareggiato del Polo Universitario verrebbe, di fatto, fortemente penalizzato dalle previsioni progettuali del Master Plan, è evidente che questo aspetto rappresenta una forte criticità del progetto aeroportuale, che incide nella valutazione della sostenibilità del medesimo sotto il profilo economico, sociale ed ambientale. Pertanto, - visto che su tali aspetti risulta pendente un ricorso alla giustizia amministrativa; - vista la mancanza per il Master Plan del nuovo aeroporto di una efficace analisi economica di costi e benefici; - vista la grave carenza del Quadro Programmatico; - visti i gravi danni sopra esposti all'interesse pubblico determinati dal progetto del nuovo aeroporto; si chiede che il procedimento di VIA in corso non possa concludersi positivamente, quanto meno prima che la giustizia amministrativa si sia espressa.	I piani di rischio sono i documenti contenenti le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni; il loro scopo è quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti. Il Polo Scientifico di Sesto Fiorentino risulta già allo stato attuale all'interno delle aree di tutela collegate all'esercizio della pista di volo 05-23. La competenza relativa alla approvazione dei Piani di Rischio risulta attribuita ad ENAC, che ha già verificato il Master Plan (inclusi i Piani di Rischio associati alla nuova pista di volo) e ritenuto lo stesso approvabile in linea tecnica. Ulteriori verifiche di maggior dettaglio potranno, comunque, essere effettuate nell'ambito del successivo procedimento di conformità urbanistica
Arch.Salvatore Gioitta - E.prot DVA- 2015-0013875 del 25/05/2015'	Lo Studio d'Impatto Ambientale contiene un cronoprogramma dei lavori (SIA-PGT-04-SCD-001 ). Tale cronoprogramma è limitato alle sole opere dell'Area Terminal e dall'Area Pista, ignorando molte opere esterne al sedime aeroportuale la cui esecuzione è però condizione imprescindibile alla compatibilità ambientale del nuovo aeroporto, come si desume dall'insieme dello S.I.A e degli altri elaborati progettuali. ci troviamo di fronte all'apparente illogicità di opere ampiamente illustrate negli elaborati di progetto e nello Studio di Impatto Ambientale, necessarie a rendere fattibile l'opera, ma di cui non si prevede la realizzazione (!) Rilevate le importanti contraddizioni e le strumentali manchevolezze relativamente alle modalità e ai tempi di esecuzione di opere la cui presenza è condizione necessaria alla realizzazione dell'aeroporto, ma che evidentemente sono rimandate all'eventuale e ipotetica azione di altri soggetti, si chiede che il procedimento di VIA in corso, non possa concludersi positivamente ovvero che si prescriva la programmazione delle opere nella fase 1 dei lavori e l'allocazione delle relative risorse economiche da parte di ADF spa.	Si veda l'elaborato di integrazione INT-PGT-04-SCD-001
Arch.Salvatore Gioitta - E.prot DVA- 2015-0013875 del 25/05/2015'	La documentazione non comprende invece alcuna valutazione riferita alle attività oggi presenti sull'area che possono essere fonte di pericolo per l'ambiente e la salute umana in caso d'incidente aeronautico. Manca ogni analisi di rischio relativa a tali fonti di pericolo che si aggiungono ai depositi di carburanti interni all'aeroporto. In effetti lo studio d'impatto ambientale sembra in generale sottovalutare le problematiche connesse all'inserimento della grande infrastruttura in un ambito territoriale già pesantemente urbanizzato. Si chiede dunque che lo Studio d'Impatto Ambientale prenda in considerazione, mediante un'analisi del rischio, una così grande presenza, in zone di tutela, di edifici e attività che detengono materiali chimici e/o infiammabili in prossimità dell'aeroporto.	I piani di rischio sono i documenti contenenti le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni; il loro scopo è quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti. La competenza relativa alla sicurezza aeronautica, alle rotte, alle procedure di volo e agli ostacoli risulta attribuita ad ENAC ed ENAV, che hanno già verificato il Master Plan e ritenuto lo stesso approvabile in linea tecnica. Ulteriori verifiche di maggior dettaglio potranno, comunque, essere effettuate nell'ambito del successivo procedimento di conformità urbanistica
Arch.Salvatore Gioitta - E.prot DVA- 2015-0013875 del 25/05/2015'	L' Integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze prescrive la tutela di tali aree [Aree protette - Siti di Importanza comunitaria]. Tale tutela non risulta essere stata esercitata nel progetto del nuovo aeroporto di Firenze. [...] Rilevate le importanti contraddizioni e le strumentali carenze dello SIA relative alla tutela delle aree naturali, si chiede che il procedimento di VIA in corso, non possa concludersi positivamente.	Non sono state prese in esame soluzioni alternative di progetto che non prevedessero l'interramento dei laghi presenti in quanto dette alternative risultano palesemente in contrasto con l'orientamento di progetto della nuova pista che, come noto, rappresenta la risultanza di un lungo percorso caratterizzato anche da un articolato processo partecipativo di VAS di livello regionale.

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Arch.Salvatore Gioitta - E.prot DVA- 2015-0013875 del 25/05/2015'	<p>Il progetto non propone modalità precise e interventi interni all'opera per assicurare l'obiettivo espresso nell'integrazione al PIT: "potenziamento dei sistemi di trasporto pubblico e dell'intermodalità". Il progetto del nuovo aeroporto non propone inoltre interventi specifici per il nodo critico in corrispondenza dell'ingresso all'aeroporto, rimandando ad interventi ipotetici di Autostrade per l'Italia Spa (pag. 166 dell'elaborato SIA-PGT-00-REL-001). Si chiede che lo Studio d'Impatto Ambientale sia integrato con uno studio delle possibili soluzioni per la fluidificazione del traffico nel nodo corrispondente all'accesso dell'aeroporto e sull'interferenza dei nuovi parcheggi con il traffico esistente. Si chiede inoltre che siano allocate le risorse economiche per far fronte a tali interventi e che non sia assentibile alcun incremento del traffico aereo e dei movimenti senza che siano prima realizzate le opere sulla viabilità a totale carico della società ADF spa.</p>	<p>Il SIA ha analizzato gli effetti ambientali conseguenti alla realizzazione degli interventi previsti dal Master Plan aeroportuale. Non possono, invece, ritenersi di competenza del SIA relativo al Master Plan la definizione, la stima, e l'analisi del sistema della mobilità e dei trasporti dell'intera area vasta della Piana Fiorentina.</p>
Arch.Salvatore Gioitta - E.prot DVA- 2015-0013875 del 25/05/2015'	<p>L'intorno aeroportuale ipotizzato risulta di estensione sicuramente inferiore rispetto all'intorno aeroportuale come definito dal DM 31/10/97, che verrà approvato in via definitiva dalla Commissione Aeroportuale, come riconosciuto dallo stesso SIA (per esempio alla pag.63 dell'elaborato SIA-AMB-04-REL-001).</p> <p>Da notare inoltre che tale identificazione restrittiva permette allo S.I.A. di non prevedere sostanzialmente opere di mitigazione e risanamento acustico che invece graveranno sulla collettività dopo l'effettiva realizzazione dell'aeroporto. Al contrario risulterebbe opportuna una valutazione dell'impatto acustico su un'area molto più vasta anche alla luce della circostanza dell'indeterminatezza sulle rotte di atterraggio e decollo che saranno decise dalla Commissione aeroportuale nominata dall'ENAC.</p> <p>Rilevate le importanti contraddizioni e le strumentali modalità dello SIA relative alla definizione dell'"intorno aeroportuale" (D.M. 31/10/1997), si chiede che il procedimento di VIA in corso, non possa concludersi positivamente.</p>	<p>Gli interventi di risanamento acustico proposti nell'ambito del SIA rispondono a criteri di oggettiva necessità. Le simulazioni sono state condotte sulla base delle rotte preliminarmente individuate da ENAV prendendo in esame anche procedure antirumore. Si vedano, al riguardo, gli elaborati integrativi predisposti sul tema rumore.</p> <p>In fase di esercizio della nuova infrastruttura di volo saranno condotte apposite misurazioni di verifica, e pertanto la previsione di azioni di risanamento sarà programmata nei casi di effettivo e accertato superamento, una volta definito con l'opportuno dettaglio il limite del cosiddetto "intorno aeroportuale".</p>
Arch.Salvatore Gioitta - E.prot DVA- 2015-0013875 del 25/05/2015'	<p>La valutazione previsionale dell'impatto acustico dell'opera in progetto fatto dallo S.I.A. presenta diverse carenze tra cui: - tutte le rilevazioni fonometriche sono avvenute in assenza di vento, con una semplificazione non giustificata vista l'incidenza che tale fattore può assumere; - le valutazioni relative al rumore fanno riferimento a residenze e ricettori sensibili e quasi mai a luoghi di lavoro (uffici, edifici produttivi, alberghi, centro benessere ecc.); - la valutazione d'impatto sanitario prende in esame solo l'indicatore LVA e non altri parametri, come il Lmax per il singolo evento che presumibilmente raggiungerà livelli molto alti in varie zone; Si chiede alla Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto ambientale di tener conto le carenze e delle incompatibilità rilevate e di non dare esito positivo alla V.I.A.</p>	<p>Con riferimento alle rilevazioni fonometriche ed alle valutazioni sul rumore si vedano gli elaborati integrativi predisposti sul tema rumore. L'esposizione dei lavoratori al rumore è disciplinata da altra specifica normativa sulla sicurezza e non si ritiene pertinente la richiesta. La metodologia adottata nel SIA e nella VIS risulta perfettamente coerente con quella seguita anche da ARPAT nell'ambito della VAS.</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Arch.Salvatore Gioitta - E.prot DVA- 2015-0013875 del 25/05/2015'	La sostanziale sottovalutazione dell'impatto delle emissioni sulla qualità dell'area risulta in contrasto con importanti studi internazionali; a tal proposito si rileva come la VIA non faccia riferimento a nessun autorevole pubblicazione relativa all'argomento. La verifica su modello dell'inquinamento atmosferico e valutazione del rischio contenuta nello S.I.A. appare carente ed erronea: la verifica complessiva che mostra incrementi trascurabili della presenza di inquinanti atmosferici a seguito dell'ampliamento aeroportuale, si basa in realtà su una presunta diminuzione dell'impatto del traffico veicolare. Tale diminuzione resa possibile dal ricambio del parco veicoli con modelli meno inquinanti risulta del tutto ipotetica e teorica e non tiene conto che in realtà come chiarito nell'elaborato SIA-AMB-01-REL-001 la quantità di inquinanti prodotti dal solo aeroporto raddoppierà rispetto alla situazione attuale.	La metodologia di valutazione delle emissioni in atmosfera prodotte dal Master Plan risulta pienamente in linea con gli obiettivi della procedura VIA e con i contenuti tecnici di tutti i SIA relativi agli altri aeroporti nazionali. Si tratta di valutazioni previsionali che saranno comunque soggette a verifiche di tipo strumentale in fase di esercizio, come previsto dal piano di monitoraggio ambientale predisposto a supporto e integrazione del SIA.
Arch.Salvatore Gioitta - E.prot DVA- 2015-0013875 del 25/05/2015'	La valutazione di incidenza che accompagna il progetto definitivo di completamento dell'aeroporto di Firenze è totalmente difforme, nei principi e nelle finalità, da quanto richiesto dalla normativa vigente sia nazionale (DPR 357/97 e smi) che comunitaria (Direttiva 92/43/CEE). Pertanto, viste anche le contraddizioni del progetto del nuovo aeroporto con il Rapporto Ambientale allegato all'integrazione al PIT, si chiede alla Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto ambientale di tener conto di tale aspetto insieme alle altre carenze e incompatibilità rilevate e di non dare esito positivo alla V.I.A.	Si vedano gli elaborati di integrazione predisposti riguardo la Valutazione di Incidenza e relativi approfondimenti
Arch.Salvatore Gioitta - E.prot DVA- 2015-0013875 del 25/05/2015'	Dall'esame della documentazione predisposta da ADF spa si riscontrano infatti notevoli carenze rispetto ai contenuti del progetto definitivo descritti nella Parte II dell'Allegato XXI del Dlgs n. 163/2006 con particolare riguardo a: - relazione geologica e geotecnica, - progetto di monitoraggio ambientale - piano particellare di esproprio; - quadro economico; - caratterizzazione delle terre di scavo; - profili longitudinali e sezioni trasversali con riferimento al piano di campagna. Manca la valutazione degli effetti economici dovuti alle previsioni aeroportuali su interventi pubblici e privati già realizzati nel territorio, azzerando, di fatto, ingenti quantità di denaro pubblico investito. In particolare si fa riferimento alle aree naturali che saranno cancellate dal nuovo aeroporto (ANPIL "Podere della Querciola" e altre) e sulle quali il Comune di Sesto Fiorentino hanno investito ingenti risorse e il Polo Scientifico dell'università di Firenze, anch'esso realizzato con investimenti pubblici rilevanti per i quali si deve prevedere quanto meno una ingente svalutazione. Più in generale manca ogni valutazione economica del progetto e in particolare una valutazione dei costi/benefici che vada oltre all'affermazione che "i vantaggi attesi dalla realizzazione di una pista di lunghezza 2.400 metri sono ampiamente remunerativi dei maggiori costi sostenuti.". Si chiede alla Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto ambientale di tener conto di tale aspetto insieme alle altre carenze e incompatibilità rilevate e di non dare esito positivo alla V.I.A.	L'aspetto è già stato in parte precedentemente trattato all'interno del presente documento. La trattazione di tematiche di interesse esclusivamente economico non risulta attinente con le specificità tecniche e ambientali del procedimento di VIA.

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
A.C.F Fiorentina S.p.A - E.prot-DVA-2015-0013887 del 25/05/2015	[...] si segnala che la variante al Piano Regolatore Generale del Comune di Firenze approvata con delibera CC del 15 ottobre 2012 n. 2012-C-00056, così come confermata dal RUC nel comparto denominato AT10.01, ha previsto nell'ambito, ove attualmente insiste la struttura mercatale ortofrutticola, la sua trasformazione con la realizzazione su parte dell'area della nuova struttura mercatale (comparto nord) e sulla rimanente parte del nuovo stadio e delle strutture di carattere commerciale e terziario connesse (comparto sud). E' pertanto opportuno che sia effettuata l'integrazione dello Studio d'Impatto Ambientale tenendo conto delle suddette previsioni urbanistiche in modo che il Progetto relativo all'ampliamento della struttura aeroportuale di Firenze, così come il Master Pian, siano pianificate tenendo conto della già programmata realizzazione del nuovo stadio e delle relative strutture connesse, affinché gli interventi, entrambi d'interesse pubblico, possano avere corretta attuazione.	Al momento non si dispone di documentazione tecnica progettuale relativa al progetto del nuovo stadio. Le prime verifiche condotte direttamente con i tecnici del Committente A.C. Fiorentina in merito all'altezza degli edifici ipotizzati nello studio di fattibilità non hanno evidenziato criticità rispetto alle superfici ostacoli. Ulteriori verifiche di maggior dettaglio potranno, comunque, essere effettuate nell'ambito del successivo procedimento di conformità urbanistica
Dott.ri Giacomo Bruni e Andrea Vannini -E.prot-DVA 2015-0013881 del 25/05/2015'	La letteratura scientifica consultata come background introduttivo, e successivamente come input metodologico per i progetti di compensazione, appare limitata ai soli studi condotti in Toscana dal WWF. Questa scelta, condivisibile per quanto riguarda la necessità di ottenere informazioni attendibili sull'area di studio, appare in contrasto con quanto consolidato a livello internazionale, ovvero di consultare per quanto possibile lavori, opere ed esperienze maturate anche al di fuori del contesto locale in modo da estrapolare ed applicare le migliori pratiche disponibili e le conoscenze più aggiornate.	Non si ritiene che l'ampliamento della letteratura scientifica consultata possa apportare ulteriori elementi valutativi nell'ambito della presente procedura.
Dott.ri Giacomo Bruni e Andrea Vannini -E.prot-DVA 2015-0013881 del 25/05/2015'	Vengono prese in considerazione soltanto le aree attualmente protette facenti parte della rete Natura 2000. Sebbene questo sia quanto richiesto dalla normativa vigente (Direttiva Habitat 92/43/CE), e sebbene lo studio includa occasionalmente, a titolo di approfondimento valutativo, considerazioni riguardanti aree di pregio non formalmente protette (es. oasi WWF "Val di Rose"), si ricorda che in realtà alcune specie di interesse comunitario e regionale vivono e si riproducono proprio al di fuori dei confini delle aree protette. La scelta di non considerare le aree naturali non protette, sebbene corretta a livello formale, fa sì che molte specie di pregio rischino di non essere considerate.	Non si ritiene che la considerazione di aree non protette in aggiunta a quanto richiesto dalla Direttiva Habitat 92/43/CE possa apportare ulteriori elementi valutativi nell'ambito della presente procedura.
Dott.ri Giacomo Bruni e Andrea Vannini -E.prot-DVA 2015-0013881 del 25/05/2015'	Per quanto riguarda l'oasi WWF "Stagni di Focognano", sembra che vengano presi in considerazione soltanto gli impatti diretti derivanti dalla costruzione della pista e delle relative pertinenze; non è stato possibile trovare informazioni riguardanti gli impatti indiretti su fauna e flora derivanti dalla messa in esercizio della pista (es. rumore, ricaduta di inquinanti, ecc.).	Si veda l'elaborato di integrazione INT-INC-00-TAV-009
Dott.ri Giacomo Bruni e Andrea Vannini -E.prot-DVA 2015-0013881 del 25/05/2015'	L'oasi WWF "Val di Rose" ospita attualmente numerose specie di pregio (soprattutto Anfibi ma anche Uccelli) tutelate da direttive comunitarie. Sebbene l'area non ricada in nessun SIC o ZPS, e quindi sia stata considerata solo come "integrazione" alle valutazioni, avrebbe sicuramente meritato maggiore considerazione.	Si veda l'elaborato di integrazione INT-INC-00-TAV-009
Dott.ri Giacomo Bruni e Andrea Vannini -E.prot-DVA 2015-0013881 del 25/05/2015'	Il metodo utilizzato per stimare la percentuale di permanenza delle specie avicole nei siti impattati dalla costruzione della pista non risulta particolarmente chiaro ed esplicito. Questo costituisce un ostacolo per chi, figura terza, volesse proporre una contro valutazione degli impatti.	Si veda l'elaborato di integrazione INT-INC-00-TAV-009

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Dott.ri Giacomo Bruni e Andrea Vannini -E.prot-DVA 2015-0013881 del 25/05/2015'	Si evidenzia una netta preferenza per gli indicatori biologici appartenenti al gruppo degli Uccelli, a discapito del gruppo degli Anfibi. Risulta citato come meritevole di interesse specifico soltanto il Tritone crestato italiano ( <i>Triturus carnifex</i> ), raggruppando le altre specie presenti con la dicitura generica "Anfibi". La letteratura scientifica conferma che ciascuna delle specie che vivono nella Piana (Raganella italiana <i>Hyla intermedia</i> , Rospo smeraldino <i>Bufo viridis</i> , Rana verde <i>Rana lessonae</i> , Tritone punteggiato <i>Lissotriton vulgaris</i> ) ha esigenze ecologiche ed ambientali particolari e dissimili da quelle delle altre. Non è possibile quindi fare valutazioni generali (come quelle presentate nello studio), ma solo valutazioni di perdita di habitat specie specifiche in relazione ad ogni taxon.	Si veda l'elaborato di integrazione INT-INC-00-TAV-009
Dott.ri Giacomo Bruni e Andrea Vannini -E.prot-DVA 2015-0013881 del 25/05/2015'	Sempre in relazione agli Anfibi, si evidenzia un errore metodologico di stima dei luoghi attualmente considerati come "idonei" alle specie (Inc. Gen. Tavola 016). Nell'elaborato sono classificati come "idonei" alcuni laghi, o porzioni di essi. In realtà, come dimostrano anni di monitoraggio da parte dei volontari del Circolo Legambiente di Sesto Fiorentino, i laghi della Piana rappresentano siti assolutamente non idonei alla vita e alla riproduzione degli Anfibi, a causa di condizioni ambientali sfavorevoli e presenza di specie esotiche invasive ( <i>Gambusia sp.</i> e <i>Procambarus clarkii</i> ). Al contrario, le piccole zone umide stagionali distribuite all'interno della trama agricola, attualmente ben utilizzate dagli Anfibi, non sono state prese minimamente in considerazione all'interno della tavola sopracitata. Mancando la loro referenziazione territoriale, non è possibile procedere con stime di perdita di habitat idoneo. Secondo le osservazioni dirette degli Autori tutte le "aree verdi" devono essere considerate come "habitat adatto alla specie".	Sono stati proposti nuovi censimenti e monitoraggi delle specie anfibe, da realizzarsi attraverso nuove indagini di campo. Per compensare alle indagini eseguite nel periodo estivo inserite nello studio di incidenza sono proposti monitoraggi specifici collocati temporalmente prima dell'inizio dei lavori. Tra gli interventi di compensazione è stato inserito l'intervento c.d."Mollaia", una nuova area di 19ha circa dedicata agli anfibi. Per ogni ulteriore approfondimento si rimanda agli elaborati di integrazione dello studio di incidenza.
Dott.ri Giacomo Bruni e Andrea Vannini -E.prot-DVA 2015-0013881 del 25/05/2015'	Nella relazione sugli interventi di compensazione ambientale previsti dal progetto, si evidenzia una forte penalizzazione a carico degli Anfibi. Ciò è dimostrato dal fatto che, per ciascun intervento di habitat reconstruction, sono stati presi come indicatori biologici di successo esclusivamente gli Uccelli, mentre gli Anfibi risultano citati, in modo sintetico, soltanto a pagina 110 nel solo paragrafo "Note aggiuntive". In tali note peraltro si consiglia di "prevedere opportune operazioni di traslocazione degli individui in modo da salvaguardarne una buona parte per liberarla nelle nuove zone restaurate", riconoscendo le limitate capacità di spostamento di questi animali. In modo ottimistico, si ritiene che gli individui liberati nei nuovi habitat siano in grado di sopravvivere, e successivamente di riprodursi. Esaminando però le singole schede dei progetti di compensazione, è possibile evidenziare come questi non prevedano la creazione di habitat idonei agli Anfibi: dando per scontato che gli ambienti ricreati per gli Uccelli siano idonei anche per gli Anfibi. In realtà questo non corrisponde a quanto	Sono stati proposti nuovi censimenti e monitoraggi delle specie anfibe, da realizzarsi attraverso nuove indagini di campo. Per compensare alle indagini eseguite nel periodo estivo inserite nello studio di incidenza sono proposti monitoraggi specifici collocati temporalmente prima dell'inizio dei lavori. Tra gli interventi di compensazione è stato inserito l'intervento c.d."Mollaia", una nuova area di 19ha circa dedicata agli anfibi. Per ogni ulteriore approfondimento si rimanda agli elaborati di integrazione dello studio di incidenza.
Dott.ri Giacomo Bruni e Andrea Vannini -E.prot-DVA 2015-0013881 del 25/05/2015'	Non è stato possibile rinvenire, nel documento, indicazioni riguardanti i periodi di tempo previsti per l'inizio dei lavori di ricostruzione di habitat, la loro durata, e il periodo previsto per la conclusione delle opere. Ciò rappresenta un punto focale, dal momento che un habitat ricostruito, come conferma la letteratura, impiega molti anni a stabilizzarsi ed evolversi fino a rappresentare qualcosa di simile allo stadio naturale.	Si veda l'elaborato di integrazione INT-PGT-04-SCD-001

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Dott.ri Giacomo Bruni e Andrea Vannini -E.prot-DVA 2015-0013881 del 25/05/2015'	Per gli interventi di habitat reconstruction sugli ambienti acquatici, è prevista la piantumazione di sole specie generaliste (Typha sp., Phragmites australis, Salix sp.). Tale scelta progettuale, condivisibile per quanto riguarda l'esigenza di rinverdire rapidamente gli ambienti, creando al contempo aree adatte alla sosta e alla nidificazione degli Uccelli, dal punto di vista della conservazione delle zone umide come ecosistemi appare incompleta, dal momento che si bypassano completamente le specie palustri ed acquatiche più rare od esigenti, che in assenza di un aiuto diretto, in caso di tempistica dei lavori non coerente, non saranno in grado di raggiungere i nuovi habitat e pertanto si estingueranno localmente.	Lo Studio di Incidenza contiene la descrizione di dettaglio di tutte le specie arboree da utilizzare nell'ambito della creazione delle aree umide
Dott.ri Giacomo Bruni e Andrea Vannini -E.prot-DVA 2015-0013881 del 25/05/2015'	Nella relazione non si trovano accenni al fenomeno del Bird-striking, ovvero della collisione di Uccelli in volo con aeromobili, che in situazioni di presenza di rotte migratorie come quella della Piana fiorentina, potrebbe essere frequente e quindi meritevole di un processo di valutazione.	La competenza in merito agli aspetti di bird-striking risulta a carico di ENAC, che ha già verificato il Master Plan e ritenuto lo stesso approvabile in linea tecnica.
Dott.ri Lorenzo Bigagli, Riccardo Benedetti, Manuela Corongiu, Andrea Orlandi, Ramona Magno, Luca Rovai, Luca Fibbi, Giovanni la Penna, Massimo Materassi, Enrico Palchetti, Samuele Ciattini, Fabio Busi, Sigg. Carmen Pasetto, Adriana Ardy e Michelangelo Zorzit E.Prot DVA-2015-0013888 del 25/05/2015'	Gli scriventi hanno individuato numerose lacune, incongruenze e contraddizioni nello Studio di Impatto Ambientale (di seguito "SIA") presentato da ENAC redatto dalla società AdF S.p.a e, dunque, ravvisano l'assoluta incompatibilità ambientale della progettata infrastruttura. In particolare Forti perplessità sulle ragioni alla base della scelta del 2010 come anno di riferimento per la caratterizzazione meteorologica dell'area	Così come segnalato dal ministero dell'ambiente sono state effettuate nuove simulazioni utilizzando come campione un periodo di riferimento di 10 anni. Ulteriori approfondimenti sono disponibili nell'elaborato di integrazione AMB-01-REL-01

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Dott.ri Lorenzo Bigagli, Riccardo Benedetti, Manuela Corongiu, Andrea Orlandi, Ramona Magno, Luca Rovai, Luca Fibbi, Giovanni la Penna, Massimo Materassi, Enrico Palchetti, Samuele Ciattini, Fabio Busi, Sigg. Carmen Pasetto, Adriana Ardy e Michelangelo Zorzit E.Prot DVA-2015-0013888 del 25/05/2015'</p>	<p>La caratterizzazione meteo-climatica locale non può in ogni caso riprodurre effetti a piccola scala, estremamente impattanti sulle aree ad alta densità abitativa</p>	<p>La caratterizzazione meteo-climatica locale a supporto del SIA risulta del tutto adeguata al livello di dettaglio del masterplan aeroportuale e consente la definizione e quantificazione dei relativi impatti ambientali. Eventuali altri ulteriori dettagli potranno essere prescritti attraverso la presentazione a livello di progettazione definitiva o esecutiva del piano ambientale del progetto.</p>
<p>Dott.ri Lorenzo Bigagli, Riccardo Benedetti, Manuela Corongiu, Andrea Orlandi, Ramona Magno, Luca Rovai, Luca Fibbi, Giovanni la Penna, Massimo Materassi, Enrico Palchetti, Samuele Ciattini, Fabio Busi, Sigg. Carmen Pasetto, Adriana Ardy e Michelangelo Zorzit E.Prot DVA-2015-0013888 del 25/05/2015'</p>	<p>la cosiddetta "Alternativa zero" rappresenta uno scenario di pura fantasia, per cui ogni confronto con essa, ben lungi dal determinare la fattibilità di alcunché, si rivela un semplice esercizio numerico fine a se stesso. Pertanto se anche quest'ultimi aumentassero ai livelli prospettati (circa 48.500 nel 2029 dai 32.774 del 2014), le emissioni di inquinanti con l'attuale pista resterebbero inferiori a quanto previsto per la nuova. La reale "Alternativa zero" resta dunque valida e addirittura preferibile dal punto di vista degli inquinanti rispetto al MASTERPLAN.</p>	<p>La giacitura e il posizionamento della pista rappresentano la sintesi di un pluriennale percorso di analisi di alternative condotto da ENAC, Regione Toscana, ente gestore dell'aeroporto e altri enti interessati. La giacitura della pista risulta coerente con le indicazioni dell'integrazione al PIT il progetto delle opere air-side e' stato verificato e valutato da ENAC (ente competente) che ha ritenuto la soluzione proposta adeguata sotto il profilo aeronautico e di sicurezza. Il SIA contiene valutazioni numeriche di dettaglio relative all'alternativa zero (che non consente il raggiungimento degli obiettivi) e all'alternativa di pista con lunghezza 2.000 metri (globalmente più impattante). Non si ritiene accoglibile la richiesta di ulteriori modifiche progettuali.</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Dott.ri Lorenzo Bigagli, RiccardoBenedetti ,Manuela Corongiu, Andrea Orlandi, Ramona Magno, Luca Rovai, Luca Fibbi, Giovanni la Penna, Massimo Materassi, Enrico Palchetti, Samuele Ciattini, Fabio Busi, Sigg. Carmen Pasetto, Adriana Ardy e michelangelo Zorzit E.Prot DVA-2015-0013888 del 25/05/2015'</p>	<p>Il dominio spaziale su cui sono stati effettuati i calcoli di dispersione degli inquinanti è un grigliato di 38x38 celle, ciascuna di 250 metri di lato, più o meno centrato sulla pista di progetto. Tale area, che si estende per 9,5 Km in direzione Est-Ovest e altrettanti da Sud a Nord, appare sottodimensionata rispetto agli scopi, soprattutto per quanto riguarda le emissioni di un inceneritore con un camino di 60 metri e del traffico aereo in decollo e atterra io su una pista che comprende le aree di sicurezza in testa e in coda, dovrebbe estendersi per circa tre chilometri.(...) Il dominio di calcolo dovrebbe pertanto estendersi maggiormente, almeno nella direzione di decollo e atterraggio.</p>	<p>Laddove le mappe di ricaduta degli inquinanti atmosferici non rappresentano areali di isoconcentrazione esterni al dominio di calcolo, ciò dipende unicamente dalla totale trascuratezza dei valori previsionali di inquinamento e non già da lacune ed omissioni di studio. L'estensione del dominio di calcolo è stata definita in modo tale da tenere in opportuna considerazione tutti i potenziali contributi di impatto non trascurabili e tecnicamente e statisticamente rappresentativi.</p>
<p>Dott.ri Lorenzo Bigagli, RiccardoBenedetti ,Manuela Corongiu, Andrea Orlandi, Ramona Magno, Luca Rovai, Luca Fibbi, Giovanni la Penna, Massimo Materassi, Enrico Palchetti, Samuele Ciattini, Fabio Busi, Sigg. Carmen Pasetto, Adriana Ardy e michelangelo Zorzit E.Prot DVA-2015-0013888 del 25/05/2015'</p>	<p>Gli inquinanti oggetto di studio, in particolare N02 e PM10, vengono trattati come inerti, senza peraltro considerare le concentrazioni di fondo certo non trascurabili.(...) È pertanto necessario utilizzare un modello che tenga conto sia della chimica sia delle concentrazioni di fondo.</p>	<p>Le modalita' di analisi e restituzione dei dati seguite nel SIA risultano del tutto in linea con i contenuti di ogni altro SIA analogo di livello nazionale e possono ritenersi adeguate per la ricostruzione e definizione degli areali di impatto. L'entita' complessiva dell'impatto atmosferico viene definita e stimata con adeguata efficacia. Ulteriori approfondimenti, analisi e verifiche non contribuiscono ad apportare nuovi e significativi apporti conoscitivi, quanto invece dettagli che non pregiudicano l'attendibilita' delle valutazioni.</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Dott.ri Lorenzo Bigagli, Riccardo Benedetti, Manuela Corongiu, Andrea Orlandi, Ramona Magno, Luca Rovai, Luca Fibbi, Giovanni la Penna, Massimo Materassi, Enrico Palchetti, Samuele Ciattini, Fabio Busi, Sigg. Carmen Pasetto, Adriana Ardy e Michelangelo Zorzit E.Prot DVA-2015-0013888 del 25/05/2015'</p>	<p>L'analisi e la presentazione dei risultati di modello è in ogni caso carente perché limitata alle sole medie annue....</p>	<p>Le modalità di analisi e restituzione dei dati seguite nel SIA risultano del tutto in linea con i contenuti di ogni altro SIA analogo di livello nazionale e possono ritenersi adeguate per la ricostruzione e definizione degli areali di impatto. L'entità complessiva dell'impatto atmosferico viene definita e stimata con adeguata efficacia. Ulteriori approfondimenti, analisi e verifiche non contribuiscono ad apportare nuovi e significativi apporti conoscitivi, quanto invece dettagli che non pregiudicano l'attendibilità delle valutazioni.</p>
<p>Dott.ri Lorenzo Bigagli, Riccardo Benedetti, Manuela Corongiu, Andrea Orlandi, Ramona Magno, Luca Rovai, Luca Fibbi, Giovanni la Penna, Massimo Materassi, Enrico Palchetti, Samuele Ciattini, Fabio Busi, Sigg. Carmen Pasetto, Adriana Ardy e Michelangelo Zorzit E.Prot DVA-2015-0013888 del 25/05/2015'</p>	<p>Non è chiaro se e come venga modellizzato il fenomeno legato all'abrasione degli pneumatici degli aerei e il sollevamento delle polveri in fase di atterraggio e decollo.</p>	<p>I fattori di emissione impiegati nell'ambito del SIA sono quelli restituiti dal codice di calcolo utilizzato (EDMS)</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Dott.ri Lorenzo Bigagli, RiccardoBenedetti ,Manuela Corongiu, Andrea Orlandi, Ramona Magno, Luca Rovai, Luca Fibbi, Giovanni la Penna, Massimo Materassi, Enrico Palchetti, Samuele Ciattini, Fabio Busi, Sigg. Carmen Pasetto, Adriana Ardy e michelangelo Zorzit E.Prot DVA-2015-0013888 del 25/05/2015'</p>	<p>Nella relazione [1], cap. 6, sono riportati i risultati previsionali di modello ottenuti in una decina di punti dell'area oggetto di studio. Per quanto siano mostrate le sole medie annuali delle concentrazioni di alcuni inquinanti (N02, PM10, 502, PM2.5, CO, C6H6, C02, CH20), con tutti i limiti sopra esposti, si osserva che per quasi tutte le specie e in tutti i punti le concentrazioni sono almeno raddoppiate o anche triplicate nello scenario di piena attività del nuovo aeroporto, rispetto alla situazione del 2014...(...) Il dato più significativo rimane invece il raddoppio o triplicamento delle concentrazioni di inquinanti in quasi tutti i punti esaminati, molti dei guaii insistenti su zone assiduamente frequentate e densamente popolate, che ancor più lo saranno nei prossimi anni per la presenza di numerosi caseggiati in costruzione destinati ad ospitare centinaia se non migliaia di persone (punto R3).</p>	<p>Al di là di valutazioni relative di incremento di impatto, il SIA evidenzia come nello specifico caso di interesse esse non siano rappresentative dell'effettivo carico ambientale futuro in quanto le simulazioni forniscono valori di concentrazione sensibilmente inferiori rispetto ai vigenti limiti di legge in materia di qualità dell'aria</p>
<p>Dott.ri Lorenzo Bigagli, RiccardoBenedetti ,Manuela Corongiu, Andrea Orlandi, Ramona Magno, Luca Rovai, Luca Fibbi, Giovanni la Penna, Massimo Materassi, Enrico Palchetti, Samuele Ciattini, Fabio Busi, Sigg. Carmen Pasetto, Adriana Ardy e michelangelo Zorzit E.Prot DVA-2015-0013888 del 25/05/2015'</p>	<p>La campagna di monitoraggio della qualità dell'aria, riportata nel documento [5], è purtroppo del tutto insufficiente non solo a caratterizzare l'intera area d'interesse, ma anche a fornire informazioni utili per i punti specifici in cui il monitoraggio è stato effettuato.(...) la durata dei monitoraggi effettuati risulta del tutto insufficiente. Oltre alla brevità del campionamento, si rileva anche una scelta inappropriata del periodo dedicato all'analisi dell'ozono (.). In definitiva l'intera "campagna di rilevamento della qualità dell'aria", a cui sono dedicate le oltre cento pagine del documento [5], non indica in pratica alcunché.</p>	<p>Si vedano gli elaborati di integrazione predisposti sul tema atmosfera</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Dott.ri Lorenzo Bigagli, RiccardoBenedetti ,Manuela Corongiu, Andrea Orlandi, Ramona Magno, Luca Rovai, Luca Fibbi, Giovanni la Penna, Massimo Materassi, Enrico Palchetti, Samuele Ciattini, Fabio Busi, Sigg. Carmen Pasetto, Adriana Ardy e michelangelo Zorzit E.Prot DVA-2015-0013888 del 25/05/2015'</p>	<p>Non è invece riportato a quale anno si riferiscano le sezioni censuarie e se esse includano la sola popolazione residente o anche quella occupante i diversi luoghi di lavoro, certamente non trascurabile (nel solo Polo Scientifico di Sesto, a poche centinaia di metri dalla nuova pista di progetto, lavorano e studiano migliaia di persone). (...) Nessuna spiegazione né menzione di ciò viene fornita. Di sicuro è singolare che con un aumento delle emissioni inquinanti e un semplice spostamento della pista all'interno della medesima area densamente popolata l'esposizione della popolazione possa diminuire in modo così evidente.</p>	<p>Il SIA fa riferimento nella valutazione della popolazione esposta a rumore alla popolazione residente. L'esposizione dei lavoratori al rumore è disciplinata, infatti, da altra specifica normativa sulla sicurezza. La metodologia adottata nel SIA e nella VIS risulta perfettamente coerente con metodologie richieste nell'ambito della predisposizione degli studi di impatto ambientale e di impatto sanitario.</p>
<p>Dott.ri Lorenzo Bigagli, RiccardoBenedetti ,Manuela Corongiu, Andrea Orlandi, Ramona Magno, Luca Rovai, Luca Fibbi, Giovanni la Penna, Massimo Materassi, Enrico Palchetti, Samuele Ciattini, Fabio Busi, Sigg. Carmen Pasetto, Adriana Ardy e michelangelo Zorzit E.Prot DVA-2015-0013888 del 25/05/2015'</p>	<p>Come specificato nella premessa del capitolo 3 di [6], l'impatto elettromagnetico del radar aeroportuale è valutato esclusivamente rifacendosi a un report tecnico [7] redatto da ricercatori dell'Istituto di Fisica Applicata "Nello Carrara" (IFAC) del CNR di Firenze. Questo report, per quanto possa costituire un valido riferimento per stabilire le tecniche di misura e di valutazione più appropriate per emissioni radar, non può certo sostituire una specifica valutazione d'impatto d'ambientale. (...) Queste specifiche tecniche, che peraltro dovrebbero essere ben note ai proponenti il progetto senza bisogno di ricavarle da un lavoro di ricerca, non consentono d'inferire quale sarà l'esposizione all'emissione radar della popolazione residente o frequentante le zone adiacenti l'aeroporto. Infatti nel SIA compaiono solo indicazioni e spiegazioni di carattere generale senza nessuna valutazione. specifica, il che rende l'elaborato del tutto inutile rispetto agli scopi che dovrebbe avere.</p>	<p>L'attuale dettaglio progettuale non consente valutazioni di dettaglio in merito ai campi elettromagnetici per i quali si può, al momento, garantire il totale rispetto dei limiti di legge applicabili, così come d'altronde accade in tutti gli aeroporti nazionali e internazionali. La specifica localizzazione e le caratteristiche tecniche di dettaglio di tutte le apparecchiature radar e degli impianti radioelettrici potranno essere note solo nelle successive fasi di progettazione esecutiva, e verranno individuate secondo criteri e standard tipici di sedimi aeroportuali, e comunque tali da non generare rischi per la salute umana.</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Dott.ri Lorenzo Bigagli, RiccardoBenedetti ,Manuela Corongiu, Andrea Orlandi, Ramona Magno, Luca Rovai, Luca Fibbi, Giovanni la Penna, Massimo Materassi, Enrico Palchetti, Samuele Ciattini, Fabio Busi, Sigg. Carmen Pasetto, Adriana Ardy e michelangelo Zorzit E.Prot DVA-2015-0013888 del 25/05/2015'</p>	<p>La valutazione d'impatto sanitario, contenuta nel documento [8], dovrebbe rivestire estrema importanza e per questo essere quanto mai chiara e pertinente. Sono invece state incluse in essa una gran quantità di informazioni di scarsa o nessuna rilevanza, come la percentuale di ragazzi sovrappeso od obesi nelle diverse regioni italiane, di cui non si comprende l'attinenza con l'impatto sanitario di un aeroporto. (.). Anche se le medie annuali stima e fossero attendibili, nulla si dice sugli effetti sanitari di innalzamenti giornalieri del e concentrazioni di inquinanti, che potrebbero anche superare i limiti di legge pur senza alterare apprezzabilmente la media annua.</p>	<p>Le risultante dello studio di VIS evidenziano come l'aeroporto avrà effetti sanitari del tutto e oggettivamente trascurabili. Si veda l'elaborato di integrazione INT-VIS-00-REL-001. L'analisi di risk-assessment non evidenzia la necessità di ulteriori approfondimenti di carattere sanitario in quanto la situazione riscontrata appare priva di criticità</p>
<p>Dott.ri Lorenzo Bigagli, RiccardoBenedetti ,Manuela Corongiu, Andrea Orlandi, Ramona Magno, Luca Rovai, Luca Fibbi, Giovanni la Penna, Massimo Materassi, Enrico Palchetti, Samuele Ciattini, Fabio Busi, Sigg. Carmen Pasetto, Adriana Ardy e michelangelo Zorzit E.Prot DVA-2015-0013888 del 25/05/2015'</p>	<p>Si osserva una contraddizione tra la diminuita esposizione della popolazione alle concentrazioni più elevate d'inquinanti, riportata al capitolo 6 di 2, e l'aumento, seppur minimo di rischio di sviluppare patologie collegati agli stessi inquinanti. Evidentemente le due valutazioni non sono state effettuate all'interno di un quadro coerente dell'impatto ambientale e sanitario, il che solleva forti dubbi sull'attendibilità dei risultati presentati.</p>	<p>Le risultante dello studio di VIS evidenziano come l'aeroporto avrà effetti sanitari del tutto e oggettivamente trascurabili. Si veda l'elaborato di integrazione INT-VIS-00-REL-001. L'analisi di risk-assessment non evidenzia la necessità di ulteriori approfondimenti di carattere sanitario in quanto la situazione riscontrata appare priva di criticità</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Dott.ri Lorenzo Bigagli, Riccardo Benedetti, Manuela Corongiu, Andrea Orlandi, Ramona Magno, Luca Rovai, Luca Fibbi, Giovanni la Penna, Massimo Materassi, Enrico Palchetti, Samuele Ciattini, Fabio Busi, Sigg. Carmen Pasetto, Adriana Ardy e Michelangelo Zorzit E.Prot DVA-2015-0013888 del 25/05/2015'</p>	<p>dati di popolazione considerati si limitano alla sola popolazione residente e non considerano gli addetti (lavoratori, studenti ecc.) che a vari titoli sono esposti all'impatto acustico del nuovo aeroporto. Durante l'espletamento delle rispettive attività, per gran parte del giorno e specificamente nelle ore di maggiore attività aeroportuale. In particolare nel Polo Scientifico lavorano e studiano quotidianamente circa 2.630 persone. Nella valutazione della popolazione disturbata è necessario considerare tale fondamentale elemento.</p>	<p>Con riferimento alle rilevazioni fonometriche ed alle valutazioni sul rumore si vedano gli elaborati integrativi predisposti sul tema rumore. L'esposizione dei lavoratori al rumore è disciplinata da altra specifica normativa sulla sicurezza e non si ritiene pertinente la richiesta. La metodologia adottata nel SIA e nella VIS risulta perfettamente coerente con quella seguita anche da ARPAT nell'ambito della VAS.</p>
<p>Dott.ri Lorenzo Bigagli, Riccardo Benedetti, Manuela Corongiu, Andrea Orlandi, Ramona Magno, Luca Rovai, Luca Fibbi, Giovanni la Penna, Massimo Materassi, Enrico Palchetti, Samuele Ciattini, Fabio Busi, Sigg. Carmen Pasetto, Adriana Ardy e Michelangelo Zorzit E.Prot DVA-2015-0013888 del 25/05/2015'</p>	<p>I criteri di spazializzazione utilizzati nel SIA non sono minimamente esplicitati. Per quanto premesso, si può presumere che si sia seguita la stessa metodologia di ARPAT. A tale proposito, si osserva che i criteri di spazializzazione dovrebbero essere proporzionali non tanto all'ingombro al suolo degli edifici quanto alla loro volumetria, informazione questa reperibile solo a partire dalla Carta Tecnica Regionale alla scala 1:2.000, di maggior dettaglio, e non alla scala 1:10.000 utilizzata da ARPAT per le proprie valutazioni.</p>	<p>Le verifiche di dettaglio condotte una volta accertata la tipologia di interferenza con la singola unità censuaria hanno comportato anche la fase di verifica di dettaglio delle aree interferite, in modo da calibrare al meglio i calcoli di esposizione.</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Dott.ri Lorenzo Bigagli, Riccardo Benedetti, Manuela Corongiu, Andrea Orlandi, Ramona Magno, Luca Rovai, Luca Fibbi, Giovanni la Penna, Massimo Materassi, Enrico Palchetti, Samuele Ciattini, Fabio Busi, Sigg. Carmen Pasetto, Adriana Ardy e Michelangelo Zorzit E.Prot DVA-2015-0013888 del 25/05/2015'</p>	<p>"LMAX è il migliore descrittore del disturbo e delle alterazioni delle fasi del sonno e di tutte le condizioni di esposizione dove conta di più il numero degli eventi ad alto contenuto energetico rispetto alla "dose" (fasi di apprendimento, disturbo alle attività didattiche, attività che richiedono concentrazione, etc.)" ([10], pag. 22). A tale proposito, nel Polo Scientifico si rilevano già adesso valori molto elevati di LMAX, come da risultati riportati per il punto di rilievo fonometrico denominato R30 ([10], pag. 6, 28). Nonostante quanto sopra, il SIA non riporta alcuna stima dell'indicatore LMAX per la pista 12/30. E' opportuno integrare il SIA con le mappe delle isofone LMAX, calcolate per tutti gli eventi ad alto contenuto energetico ipotizzabili per la pista 12/30, ossia movimenti dell'aereo più rumoroso ipotizzabile, compresi in particolare eventi presunti sporadici, quali i movimenti in direzione di Firenze (avvicinamento da pista 30 e il decollo da pista 12),.</p>	<p>Si vedano gli elaborati di integrazione predisposti sul tema rumore</p>
<p>Dott.ri Lorenzo Bigagli, Riccardo Benedetti, Manuela Corongiu, Andrea Orlandi, Ramona Magno, Luca Rovai, Luca Fibbi, Giovanni la Penna, Massimo Materassi, Enrico Palchetti, Samuele Ciattini, Fabio Busi, Sigg. Carmen Pasetto, Adriana Ardy e Michelangelo Zorzit E.Prot DVA-2015-0013888 del 25/05/2015'</p>	<p>Non è chiaro perché l'esistenza del Polo Scientifico non sia considerata nel SIA quale ragione escludente la soluzione di pista 12/30, ai sensi della normativa predetta. Si osserva, altresì, che non è stata resa in considerazione nel SIA alcuna compensazione relativa alle attività lavorative svolte nel Polo Scientifico .... omissis ... Pertanto, ai sensi dell'art. 715 del Codice della navigazione, letto alla luce della policy applicativa definita da ENAC con propria delibera sopra ricordata, è richiesta una valutazione del rischio analitica, basata su database aggiornati di incidenti aerei nei pressi di aeroporti. Si pone pertanto la necessità di adeguare il SIA con riferimento al cd. "third party risk assessment", usando un database per l'analisi del rischio morte e incidenti nelle zone limitrofe all'aeroporto, quale ad esempio lo Spatial Distribution of Aircraft Crashes, basato su 15 database internazionali e già proposto da ENAC come strumento per l'adeguamento degli aeroporti italiani</p>	<p>La competenza in merito agli aspetti di valutazione del rischio risultano a carico di ENAC ed ENAV, che hanno già verificato il Master Plan e ritenuto lo stesso approvabile in linea tecnica.</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Dott.ri Lorenzo Bigagli, Riccardo Benedetti, Manuela Corongiu, Andrea Orlandi, Ramona Magno, Luca Rovai, Luca Fibbi, Giovanni la Penna, Massimo Materassi, Enrico Palchetti, Samuele Ciattini, Fabio Busi, Sigg. Carmen Pasetto, Adriana Ardy e Michelangelo Zorzit E.Prot DVA-2015-0013888 del 25/05/2015'</p>	<p>Entro il 31 dicembre 2017 tutti gli aeroporti con movimentazione maggiore di 10.000 passeggeri/anno devono adeguarsi agli obblighi previsti dall'art. 1, paragrafi 2, 3 e 4 del Reg. (UE) n. 139/2014, che impongono il rispetto delle certificazioni e dei requisiti tecnici contenuti negli Allegati II, III e IV del citato regolamento. (...) nessun riferimento è presente nel SIA che omette completamente il riferimento alla disciplina comunitaria in esame.</p>	<p>Il Regolamento (UE) n. 139/2014 del 12 febbraio 2014 stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008. Tale Regolamento prevede una serie di misure relative alla certificazione e sorveglianza degli aeroporti, dei gestori degli aeroporti e dei soggetti prestatori di servizi. Al riguardo si rappresenta che ai sensi della Circolare APT 13 di ENAC la certificazione dell'aeroporto è obbligatoria già da molti anni. Tale certificazione attesta la conformità ai requisiti dei regolamenti in essere relativamente alle caratteristiche fisiche dell'aeroporto, alle infrastrutture, agli impianti, ai sistemi ed alle aree ad esso limitrofe (certificazione delle infrastrutture) ed all'organizzazione aziendale ed operativa del gestore, alle sue dotazioni tecnologiche, ai mezzi, al personale, alle procedure di gestione e di tutti gli altri elementi atti a garantire l'operatività dell'aeroporto in condizioni di sicurezza, nonché del Manuale di Aeroporto (certificazione del gestore). La certificazione di un aeroporto è assoggettata a rinnovo triennale.</p>
<p>Comitati per le Oasi WWF dell'Area Fiorentina - E.prot DVA-2015-0013916 del 25/05/2015'</p>	<p>LA SCOMPARSA DI VASTE AREE SIC E ZPS E DELL'INTERA OASI WWF VAL DI ROSE progetto della nuova pista aeroportuale determini la completa scomparsa per 'interazione planimetrica' di vaste aree SIC e ZPS presenti nel territorio comunale di Sesto Fiorentino e inoltre dell'intera Oasi WWF Val di Rose, anch'essa presente nel medesimo territorio comunale. Di quest'ultima, nata nel lontano 1996 e da allora inserita nel Sistema Nazionale delle Oasi del WWF Italia, (...) È importante sottolineare che in quasi 50 anni di vita del Sistema Nazionale delle Oasi del WWF Italia questo sarebbe il primo caso in cui un'Oasi protetta dall'Associazione viene distrutta. Il caso è evidentemente molto grave sia in termini fisici ed ecologici, relativi alla scomparsa degli habitat e conseguentemente delle specie residenti, sia in termini di immagine pubblica dell'Associazione che viene lesa proprio a proposito dei temi e principi fondanti cui si ispira cioè della capacità stessa di riuscire a tutelare il patrimonio ecosistemico e paesaggistico pubblico attraverso il suo stesso nome.</p>	<p>Gli aspetti conseguenti alle previste interferenze con ambienti e habitat di pregio ecologico sono trattati all'interno degli elaborati afferenti allo Studio di Incidenza Ambientale</p>
<p>Comitati per le Oasi WWF dell'Area Fiorentina - E.prot DVA-2015-0013916 del 25/05/2015'</p>	<p>L'IMPOSSIBILITA' DI REALIZZAZIONE DI INTERVENTI DI MITIGAZIONE DELL'IMPATTO SUGLI HABITAT E SULLE SPECIE L'Associazione scrivente concorda con i risultati riportati nella Valutazione di Incidenza dove sono indicate come "opportune e necessarie" alcune importanti Opere di Compensazione ambientale per contrastare l'impatto negativo della nuova opera aeroportuale. Le tre opere descritte (Zona umida 'Il Piano', Comune di Signa; Zona 'Prataccio', Comune di Campi Bisenzio; Zona 'S.Croce', Comune di Sesto Fiorentino) sono dunque da ritenersi fondamentali e irrinunciabili.</p>	<p>La realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione è prevista all'esterno del sedime aeroportuale e verranno realizzate attraverso accordi di programma tra Toscana Aeroporti e le amministrazioni enti competenti sui territori e gli ambiti interessati</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Comitati per le Oasi WWF dell'Area Fiorentina - E.prot DVA-2015-0013916 del 25/05/2015'	WWF rimarca la necessità evidente che almeno le opere di compensazione previste e descritte nella Valutazione di Incidenza siano effettivamente progettate nei minimi dettagli e quindi realizzate nel più breve tempo possibile, in modo da poter garantire la massima salvaguardia del patrimonio ecologico e paesaggistico rappresentato dagli habitat (così come di quello relativo alle specie presenti) sottoposto al grave impatto di questa opera. Solo infatti prestando la massima attenzione a tutti i vari aspetti tecnico-costruttivi e successivamente gestionali si può sperare di ridurre fortemente gli effetti negativi previsti. se non specificamente nell'ambito del territorio ricadente nel comune di Sesto Fiorentino almeno in riferimento all'area più vasta. cioè all'intera area definita 'Corridoio Est' della Piana Fiorentina.	Si veda l'elaborato di integrazione INT-PGT-04-SCD-001
Comitati per le Oasi WWF dell'Area Fiorentina - E.prot DVA-2015-0013916 del 25/05/2015'	Le tre Opere di Compensazione indicate nello studio di Valutazione di Incidenza debbono essere progettate in modo esemplare. Si prende atto che già nello Studio di Valutazione di Incidenza in oggetto sono contenute molte valide indicazioni in merito alla realizzazione compiuta di ciascuna di esse: tutte queste indicazioni dovranno essere adeguatamente sviluppate nella fase di progettazione esecutiva.	Si prende atto dell'osservazione per lo sviluppo del Progetto Esecutivo
Comitati per le Oasi WWF dell'Area Fiorentina - E.prot DVA-2015-0013916 del 25/05/2015'	Tutte le tre Opere di Compensazione in oggetto, nessuna esclusa, dovranno essere compiutamente realizzate prima dell'Inizio dell'intervento (o, al più tardi, in precisa contemporanea). il significato stesso del termine 'opera di compensazione' implica ovviamente in sé il fatto che per compensare seriamente i danni inferti a un determinato oggetto o territorio si debba lavorare alla realizzazione delle opere di compenso prima della interazione diretta su quel determinato oggetto o territorio.	Si veda l'elaborato di integrazione INT-PGT-04-SCD-001
Comitati per le Oasi WWF dell'Area Fiorentina - E.prot DVA-2015-0013916 del 25/05/2015'	Sottolineiamo dunque l'importanza di prevedere nell'ambito delle azioni di compensazione l'organizzazione puntuale di questo tipo di interventi di traslocazione di queste specie protette, che altrimenti (se non altro per non essere dotate fisicamente di capacità di spostamento di lungo raggio) non potranno mai autonomamente raggiungere in alcun modo le aree dove verranno realizzate le opere di compensazione e ricostruiti gli habitat adatti.	Si prende atto dell'osservazione per lo sviluppo del Progetto Esecutivo
Aquila Energie - E.prot DVA-2015-0013942 del 25/05/2015	Si chiede che [...] la soluzione viaria prescelta sopra descritta (interruzione di via dell'Osmannoro e sua sostituzione con un by-pass che circumnaviga l'area aeroportuale), siano sottoposti ad un attenta verifica sia sotto il profilo dell'impatto ambientale e paesaggistico, sia sotto il profilo dell'impatto sul traffico veicolare ordinario, e che sia valutata e preferita ogni possibile soluzione alternativa dell'assetto viario in questione (quale è, in particolare, quella consistente nella realizzazione, per quanto riguarda via dell'Osmannoro, di un sottopassaggio della nuova pista, già previsto anche dal PIT, al posto della descritta circumnavigazione dell'aeroporto), così che, da un lato, siano soddisfatti in maniera migliore e più efficiente gli interessi ambientali, paesaggistici e di viabilità coinvolti e, dall'altro lato, sia garantita la continuità di esercizio dell'impianto della scrivente Società	Le richieste non risultano di diretto riferimento alle tematiche ambientali e non esauribili all'interno della procedura di VIA. Trattasi per lo più di aspetti urbanistici che saranno oggetto di successiva procedura di Conformità Urbanistica. La soluzione viaria prescelta con tracciato di superficie risulta, comunque, l'unica percorribile. Anche nell'ipotesi (teorica) fosse possibile sottoattraversare la pista di volo, l'impianto di distribuzione carburanti sarebbe comunque penalizzato in quanto la sede stradale in prossimità dell'impianto stesso si troverebbe ad una quota sensibilmente inferiore rispetto allo stato attuale

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Rappresentanza studentesca nel Corso di Laurea in Fisica e Astrofisica e nel Corso di Laurea in Chimica e Scienze Chimiche del Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino - E.Prot-DVA- 2015-0013948 del 25/05/2015'</p>	<p>Risulta evidente come il Polo tecnologico e Scientifico risieda in gran parte nelle zone di tutela dell'aeroporto. Alcuni edifici, quali ad esempio il Blocco Aule di via Bernardini, 6 (nel quale si svolge la stragrande maggioranza delle lezioni universitarie) ed il Laboratorio europeo di spettroscopia non lineare (LENS, centro di ricerca di rilievo a livello europeo) fanno parte dell'area di tutela denominata "zona C", fatto che implica l'esposizione involontaria di tutti coloro che frequentano quotidianamente il luogo al rischio di incidenti aerei. Difatti, nel "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" di ENAC (Capitolo 9, paragrafo 6) è scritto: " Nelle zone di tutela A, B e C vanno evitati: insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc.; costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili; attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale".</p>	<p>I piani di rischio sono i documenti contenenti le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni; il loro scopo è quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti. La competenza relativa alla sicurezza aeronautica, alle rotte, alle procedure di volo e agli ostacoli risulta attribuita ad ENAC ed ENAV, che hanno già verificato il Master Plan e ritenuto lo stesso approvabile in linea tecnica. Ulteriori verifiche di maggior dettaglio potranno, comunque, essere effettuate nell'ambito del successivo procedimento di conformità urbanistica</p>
<p>Rappresentanza studentesca nel Corso di Laurea in Fisica e Astrofisica e nel Corso di Laurea in Chimica e Scienze Chimiche del Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino - E.Prot-DVA- 2015-0013948 del 25/05/2015'</p>	<p>L'incompatibilità di edifici come quelli suddetti con un aeroporto è tutt'altro che velleitaria: già nella "Valutazione delle due ipotesi con orientamento 09/27 e 12/30" redatta da ENAC nel febbraio 2012 (v. Integrazione al PIT per la definizione del Parco agricolo della Piana e la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze, deliberazione del Consiglio Regionale della Toscana n. 61 del 16.7.2014 [1], allegato A.3.a, sezione 4, conclusioni, paragrafo 4.1, sintesi comparata 09/27 e 12/30 in rapporto ai requisiti tecnici, pag. 31, tavola 05) ENAC (ente proponente lo Studio di impatto ambientale, in oggetto) mette in evidenza come grave parziale interferenza fisica la "Scuola Marescialli Carabinieri", situata in zona di tutela C e D relativa alla pista 09/27. Nell'attuale SIA per la pista 12/30 il Polo scientifico dell'Università di Firenze (dove lavorano e studiano quotidianamente 2630 persone) viene inserito nelle zone di tutela C e D (v. tavola 25) esattamente nella stessa misura in cui la Scuola dei marescialli è inserita nel piano di rischio per la pista 09/27.</p>	<p>Il rapporto ENAC contenuto nelle Integrazioni al PIT evidenziava, nell'ambito della pista di volo 09/27 una interferenza fisica con la Scuola Marescialli Carabinieri in quanto la realizzazione di tale infrastruttura di volo andava ad insistere direttamente su alcuni fabbricati già realizzati, determinandone necessariamente la demolizione. Nel caso della pista 12/30 non si rileva la presenza di alcun fabbricato da demolire all'interno dell'area del Polo Scientifico</p>
<p>Società "Nuove Iniziative Toscane S.r.l" e del " Consorzio per l'attuazione del piano urbanistico di Castello in comune di Firenze" -E-Prot-DVA-2015-0013954 del 25/05/2015'</p>	<p>L'approvazione tecnica dell'Enac, a chiusura della fase istruttoria, precisa che "la determinazione della giacitura e della lunghezza della pista di volo è avvenuta attraverso un articolato percorso di valutazione che ha fissato l'orientamento in RWY 12/30 ed in 2.400 metri la sua dimensione ottimale". Il PIT, come integrato con la deliberazione della Regione Toscana n. 61/2014, prevede invece una lunghezza massima della pista di 2.000 metri (cfr. art. 5 ter, comma 1, lett. b, inserito nella disciplina del Master Plan degli aeroporti dall'art. 3 delle disposizioni per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze di cui all'allegato A5[6]) e la Regione Toscana, in sede di controdeduzioni all'osservazione dell'Enac, ha confermato la necessità di non variare tale lunghezza. L'approvazione tecnica della nuova pista con orientamento 12/30 da parte dell'Enac è stata impugnata dai sottoscritti innanzi al TAR Toscana (ricorso r.g. n. 104/2015). Tale approvazione dell'Enac, in contrasto con la disposizione del PIT che prevede una pista più corta, rende infatti ancor più manifesta la contraddizione che esiste tra la realizzazione dell'opera oggi sotto procedimento di V.i.a. e l'assetto del territorio in cui il progetto di sviluppo aeroportuale andrà ad inserirsi.</p>	<p>L'aspetto è già stato precedentemente trattato all'interno del presente documento</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Società "Nuove Iniziative Toscane S.r.l" e del " Consorzio per l'attuazione del piano urbanistico di Castello in comune di Firenze" -E- Prot-DVA-2015-0013954 del 25/05/2015'</p>	<p>Tale contrasto e la realizzazione della nuova pista con orientamento 12/30 rendono improbabile l'effettiva attuazione del PUE progettato per Castello e potrebbero comportare, conseguentemente, ingenti danni economici per i proprietari dell'area. La soluzione della nuova pista con orientamento 12/30 è in grado di interessare le previsioni del PUE di Castello e, per meglio illustrare tale impatto, si formulano delle ipotesi di fasce di rispetto delle piste aeroportuali, evidenziando il loro possibile rapporto con i lotti edificabili previsti dal PUE di Castello. Allo stato attuale (considerando la pista attuale 05/23 e il PUE vigente) la maggior parte dell'area Castello non ricade nelle fasce di rispetto A e B. Una striscia parallela alla pista (coincidente in gran parte con il parco e con parte delle residenze) ricade nella zona C; mentre la Scuola Marescialli dei Carabinieri ricade nella zona O. Con la rotazione della pista, assumendo come plausibile la tavola 12 del piano di rischio (documento ENAC del PIT), le fasce di rispetto possono interessare diversi lotti del PUE.</p>	<p>I piani di rischio sono i documenti contenenti le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni; il loro scopo è quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti. La competenza relativa alla sicurezza aeronautica, alle rotte, alle procedure di volo e agli ostacoli risulta attribuita ad ENAC ed ENAV, che hanno già verificato il Master Plan e ritenuto lo stesso approvabile in linea tecnica. Ulteriori verifiche di maggior dettaglio potranno, comunque, essere effettuate nell'ambito del successivo procedimento di conformità urbanistica</p>
<p>Società "Nuove Iniziative Toscane S.r.l" e del " Consorzio per l'attuazione del piano urbanistico di Castello in comune di Firenze" -E- Prot-DVA-2015-0013954 del 25/05/2015'</p>	<p>Oltre alle interferenze fisiche sopra riportate vanno considerate le inevitabili modifiche alle condizioni acustiche che la realizzazione della nuova pista comporterà. Da ciò si deduce che con riferimento alla configurazione della nuova pista con orientamento 12/30 si potrebbe verificare che la quasi totalità delle superfici edificabili previste dal PUE ricadano nelle zone di tutela, con indici che vanno dal basso (non meglio definito) per le attività residenziali fino nuovamente alla non edificabilità di "interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc ... ", per le funzioni previste nelle aree J, N, T, U In sintesi, la realizzazione della nuova pista secondo l'orientamento 12/30 potrebbe ridurre la capacità edificatoria dell'intero comparto alle sole superfici attualmente oggetto di permesso di costruire (aree S-R e O), circa 95.000+20.000 mq su un totale autorizzato (escluse le aree della Scuola Marescialli) di 370.000 mq</p>	<p>I piani di rischio sono i documenti contenenti le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni; il loro scopo è quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti. La competenza relativa alla sicurezza aeronautica, alle rotte, alle procedure di volo e agli ostacoli risulta attribuita ad ENAC ed ENAV, che hanno già verificato il Master Plan e ritenuto lo stesso approvabile in linea tecnica. Ulteriori verifiche di maggior dettaglio potranno, comunque, essere effettuate nell'ambito del successivo procedimento di conformità urbanistica</p>
<p>Società "Nuove Iniziative Toscane S.r.l" e del " Consorzio per l'attuazione del piano urbanistico di Castello in comune di Firenze" -E- Prot-DVA-2015-0013954 del 25/05/2015'</p>	<p>il progetto di sviluppo aeroportuale oggi sottoposto al procedimento di V.i.a. presenta incongruenze e/o interferenze che rendono sostanzialmente non praticabile la realizzazione della nuova pista 12/30. Da un esame degli elaborati pubblicati sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare risulta, infatti, omessa ogni valutazione in ordine al problema della discrasia che esiste tra la previsione della nuova pista di lunghezza di 2.400 metri approvata dall'Enac il 3 novembre 2014 e la previsione della nuova pista di soli 2.000 metri nel PIT integrato nel 2014. Il PIT vigente prescrive espressamente che "lo sviluppo dell'unica pista di atterraggio sia realizzato nel rispetto della sostenibilità territoriale e ambientale e della compatibilità con il progetto di territorio del parco agricolo della piana e, comunque, non abbia una lunghezza massima superiore a 2000 metri lineari" (cfr. art. 5 ter, comma 1, lett. b, inserito nella disciplina del Master Plan degli aeroporti dall'art. 3 delle disposizioni per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze di cui all'allegato AS).</p>	<p>L'aspetto è già stato precedentemente trattato all'interno del presente documento</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Società "Nuove Iniziative Toscane S.r.l" e del " Consorzio per l'attuazione del piano urbanistico di Castello in comune di Firenze" -E-Prot-DVA-2015-0013954 del 25/05/2015'</p>	<p>A seguito della realizzazione della nuova pista, approvata dall'Enac con il provvedimento impugnato, la Scuola dei Marescialli si troverà, invece, ad essere inserita in zona "B", ovvero in una zona dove il regolamento emanato dall'ENAC precisa che "possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone". La scelta di realizzare la pista con orientamento 12/30, approvata dall'Enac con il provvedimento impugnato, comporterà dunque la sostanziale violazione della normativa di tutela appena richiamata: il numero di persone che utilizzerà la struttura della Scuola dei Marescialli (considerando sia la parte dell'immobile dedicata alla didattica, sia quella degli alloggi residenziali) non sarà infatti assolutamente limitato. Quanto detto appare ancor più grave se si considera che il regolamento Enac citato prevede espressamente che, nelle zone di tutela A, Be C, vadano evitati insediamenti ad elevato affollamento, la costruzione di scuole e, in generale, di obiettivi sensibili</p>	<p>I piani di rischio sono i documenti contenenti le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni; il loro scopo è quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti. La competenza relativa alla sicurezza aeronautica, alle rotte, alle procedure di volo e agli ostacoli risulta attribuita ad ENAC ed ENAV, che hanno già verificato il Master Plan e ritenuto lo stesso approvabile in linea tecnica. Ulteriori verifiche di maggior dettaglio potranno, comunque, essere effettuate nell'ambito del successivo procedimento di conformità urbanistica</p>
<p>Società "Nuove Iniziative Toscane S.r.l" e del " Consorzio per l'attuazione del piano urbanistico di Castello in comune di Firenze" -E-Prot-DVA-2015-0013954 del 25/05/2015'</p>	<p>La scelta della pista con orientamento 12/30, che porta a tale interferenza con la Scuola dei Marescialli, risulta incompatibile con il contesto ambientale di riferimento anche alla luce del fatto che detto immobile ricade parzialmente all'interno della superficie di decollo Nella fattispecie non risulta ancora adottato il piano di rischio da parte del Comune di Firenze. Alla luce di quanto osservato, appare opportuno che venga risolta l'interferenza esistente tra la nuova pista 12/30 e l'esistente Scuola dei Marescialli, per tutelare la pubblica incolumità e realizzare lo sviluppo dello scalo aeroportuale nella massima sicurezza</p>	<p>I piani di rischio sono i documenti contenenti le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni; il loro scopo è quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti. La competenza relativa alla sicurezza aeronautica, alle rotte, alle procedure di volo e agli ostacoli risulta attribuita ad ENAC ed ENAV, che hanno già verificato il Master Plan e ritenuto lo stesso approvabile in linea tecnica. Ulteriori verifiche di maggior dettaglio potranno, comunque, essere effettuate nell'ambito del successivo procedimento di conformità urbanistica</p>
<p>Società "Nuove Iniziative Toscane S.r.l" e del " Consorzio per l'attuazione del piano urbanistico di Castello in comune di Firenze" -E-Prot-DVA-2015-0013954 del 25/05/2015'</p>	<p>Risulta pertanto evidente come, per l'assunzione di indicazioni di strategie territoriali, per Firenze, il Master Pian dell'aeroporto deve valutare quanto contenuto nel Piano Strutturale approvato e non nel vigente P.R.G. che il Regolamento Urbanistico, in fase di redazione, andrà a modificare radicalmente [sottolineatura nostra]" (pag. 14 della relazione).Tale "radicale" modifica, per quel che qui interessa, non riguarda però il PUE di Castello che, pur trovando origine nella zonizzazione del PRG del Comune di Firenze, è stato pienamente confermato, nella propria vigenza, sia dal Piano Strutturale, sia dal Regolamento Urbanistico recentemente approvato dal Comune di Firenze. Il master pian di sviluppo dell'aeroporto avrebbe, quindi, dovuto tener conto dell'assetto urbanistico dell'area anche alla luce del piano urbanistico esecutivo di Castello che - lo si rammenta - è un piano ad iniziativa pubblica.</p>	<p>Le richieste non risultano di diretto riferimento alle tematiche ambientali e non esauribili all'interno della procedura di VIA. Trattasi per lo più di aspetti urbanistici che saranno oggetto di successiva procedura di Conformità Urbanistica.</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Società "Nuove Iniziative Toscane S.r.l" e del " Consorzio per l'attuazione del piano urbanistico di Castello in comune di Firenze" -E- Prot-DVA-2015-0013954 del 25/05/2015'</p>	<p>la prevista "delocalizzazione del bacino di laminazione ... previsto a servizio dell'area sud del PUE di Castello" (cfr. pag. 54 della relazione tecnica generale), ovvero la realizzazione di un "nuovo invaso ai soli fini di laminazione delle acque meteoriche ricadenti sul Polo Scientifico, accorpandolo al nuovo bacino di laminazione previsto a sud-est in prossimità dello svincolo di Sesto Fiorentino, a servizio del sedime aeroportuale e dell'area sud del PUE di Castello" (cfr. pag. 56 della relazione cit.), soprattutto alla luce del fatto che - come rilevato Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno nel proprio parere del 18 maggio 2015 - non è chiara la tempistica di realizzazione dell'intervento, con inevitabile incertezza per quel che attiene al "periodo transitorio per cui l'agibilità della scuola verrebbe, di fatto, subordinata e procrastinata alla realizzazione delle nuove opere aeroportuali" (pag. 7 del parere cit.) e in considerazione del fatto che gli scriventi hanno già una pratica edilizia (n. 1893/2008) in corso di istruttoria presso il Comune di Firenze relativa proprio alla vasca di laminazione ed alle connesse opere di messa in sicurezza idraulica dell'intera area (a sud del Canale di Cinta Orientale), necessarie e funzionali anche alla Scuola Marescialli dei Carabinieri, oltre che indispensabili per il periodo transitorio di cantierizzazione dei lotti edificabili già oggetto di permessi di costruire in corso di validità (come sopra indicato);</p>	<p>Si vedano gli elaborati di integrazione inerenti gli approfondimenti progettuali di natura idraulica e l'elaborato INT-PGT-04-SCD-001</p>
<p>Società "Nuove Iniziative Toscane S.r.l" e del " Consorzio per l'attuazione del piano urbanistico di Castello in comune di Firenze" -E- Prot-DVA-2015-0013954 del 25/05/2015'</p>	<p>l'illogica, e direttamente in contrasto con le previsioni del PUE di Castello, soluzione delle interferenze con la rete di acque basse in sinistra del Fosso Reale, tale rete risulta essere composta, tra gli altri, dal Canale dell'Aeroporto che è attualmente programmato per funzionare da scarico della prevista vasca di compensazione nell'ambito dell'area di Castello (oltre che da collettore di drenaggio dell'attuale aeroporto e della A11). Al riguardo di detto canale, la proposta progettuale prevede il suo inscatolamento per la quasi totalità del suo tracciato con sezione (4X2). Lo stesso canale non verrebbe più utilizzato per convogliare il drenaggio delle acque dell'area di Castello verso la prevista nuova vasca di compensazione di cui al master pian (funzionale anche al Polo Universitario e all'aeroporto) stante che, a tal specifico scopo, il nuovo progetto prevede una separata condotta - anch'essa scatolare - che passando quasi totalmente al di sotto dei piazzali dell'aerostazione si riverserebbe infine nel mega bacino di compensazione previsto dal nuovo progetto. Si creerebbe quindi un sistema di condotte scatolari che andrebbero tutte a convergere in un'unica nuova vasca di laminazione. Tale impostazione prefigura - come sottolineato nel citato parere del Consorzio di Bonifica - livelli di criticità sia a livello normativo (superamento del divieto di tombamento dei corsi d'acqua), sia a livello manutentivo/gestionale (vedi pag. 7/10 del parere). Alla luce del predetto parere del Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno del 18 maggio 2015 non si comprende quale potrà essere la scelta progettuale ipotizzata in sede di master pian volta all'eliminazione delle interferenze tra la rete delle acque alte e basse rispetto alla nuova aerostazione, considerato che l'Ente si è espresso in termini negativi sia per ragioni legate alla normativa tecnica di riferimento[9], sia per ragioni legate ai costi gestionali e manutentivi che, in virtù delle scelte tecnico progettuali adottate, lieviterebbero in maniera eccessiva;</p>	<p>Si vedano gli elaborati di integrazione inerenti gli approfondimenti progettuali di natura idraulica e l'elaborato INT-PGT-04-SCD-001</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Società "Nuove Iniziative Toscane S.r.l" e del " Consorzio per l'attuazione del piano urbanistico di Castello in comune di Firenze" -E-Prot-DVA-2015-0013954 del 25/05/2015'	nuovo progetto di sistemazione delle opere propedeutiche agli interventi del nuovo assetto aeroportuale che si inquadra in un contesto che prescinde da qualsiasi considerazione sia delle previsioni edificatorie, sia delle previsioni infrastrutturali del PUE di Castello senza considerare, in particolare, la già realizzata Scuola dei Marescialli;	Le richieste non risultano di diretto riferimento alle tematiche ambientali e non esauribili all'interno della procedura di VIA. Trattasi per lo più di aspetti urbanistici che saranno oggetto di successiva procedura di Conformità Urbanistica.
Società "Nuove Iniziative Toscane S.r.l" e del " Consorzio per l'attuazione del piano urbanistico di Castello in comune di Firenze" -E-Prot-DVA-2015-0013954 del 25/05/2015'	il previsto esproprio (cfr. pag. 53 della relazione cit.) che non considera le previsioni del PUE per quel che riguarda la viabilità interna a servizio della porzione sud, le previsioni di sviluppo dei lotti J e Y2, il percorso della tramvia nella tratta verso il polo universitario di Sesto Fiorentino, e che riguarderebbe anche aree limitrofe destinate a "Parco" per una superficie complessiva di circa 27 ettari. Ciò in diretto contrasto con quanto disciplinato dal PUE di Castello e dalla relativa convenzione;	Le richieste non risultano di diretto riferimento alle tematiche ambientali e non esauribili all'interno della procedura di VIA. Trattasi per lo più di aspetti urbanistici che saranno oggetto di successiva procedura di Conformità Urbanistica.
Società "Nuove Iniziative Toscane S.r.l" e del " Consorzio per l'attuazione del piano urbanistico di Castello in comune di Firenze" -E-Prot-DVA-2015-0013954 del 25/05/2015'	l'incompletezza della valutazione dell'impatto acustico: l'unica simulazione di impatto acustico riguarda la fase di decollo/atterraggio con riferimento esclusivamente al Polo Universitario. Nessun rilievo viene effettuato con riguardo all'area del PUE e alla Scuola dei Marescialli, entrambe direttamente interessate dalla fase di risalita successiva al decollo.	L'utilizzo della pista è previsto "esclusivamente monodirezionale" e, pertanto, il Master Plan oggetto di VIA non contempla le manovre di atterraggio per pista 30, in direzione Firenze-Prato, e di decollo per pista 12, in direzione Prato-Firenze, che avrebbero inevitabilmente comportato il sorvolo della città di Firenze.

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0013977 del 25/05/2015'</p>	<p>Osservazione n. 1 - Violazione del Regolamento (UE) dell' 11 dicembre 2013, n. 1315/2013, del Parlamento europeo e del Consiglio, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.[...] si ritiene che la definizione di aeroporto strategico in riferimento all'aeroporto di Firenze sia in palese contrasto con la normativa europea, in particolare per mancanza dei requisiti di cui ai commi a) e b) dell'articolo 24 del Regolamento UE n. 1315 del 2013, relativamente al conflitto dei bacini di utenza di Firenze, Pisa e Bologna. Inoltre, si ritiene che la costruzione di una infrastruttura nuova a distanza di soli 70 chilometri di raggio da altre due infrastrutture similari: a) non comporta vantaggi sostanziali in termini di miglioramento della sostenibilità e mitigazione dell'impatto del traffico aereo sull'ambiente; b) appare in contrasto con la prescritta riduzione dei gas serra del 60 per cento entro il 2050, principio primario del Regolamento (UE) n. 1315/2013; e) non è stata preceduta da un'adeguata pianificazione finanziaria e un'adeguata ottimizzazione dell'uso di fondi pubblici.</p>	<p>Il Regolamento (UE) del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti prevede l'articolazione di detta rete in due livelli:1. una rete globale ("Comprehensive Network"), da realizzare entro il 2050;2. una rete centrale ("Core Network") da realizzare entro il 2030, che costituirà la spina dorsale della rete transeuropea di trasporto. L'aeroporto di Firenze risulta non solo inserito all'interno delle reti TEN-T (come comprehensive airport) ma anche del sistema aeroportuale nazionale, quale aeroporto strategico, così definito in quanto, "a prescindere dal volume di traffico attuale, risponde efficacemente alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di utenza ed è in grado di garantire nel tempo tale funzione, per capacità delle infrastrutture e possibilità del loro potenziamento con impatti ambientali sostenibili, per i livelli di servizio offerti e grado di accessibilità, attuale e potenziale".</p>
<p>Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0013977 del 25/05/2015'</p>	<p>Osservazione n. 2 - Mancata osservanza delle prescrizioni contenute nel PIT ed errata costruzione dei modelli previsionali di sviluppo con conseguente mancata valutazione dell'impatto del progetto in termini di sostenibilità ambientale ed economica rispetto allo sviluppo del sistema aeroportuale toscano. [...] si ritiene che il SIA: a) non abbia tenuto conto delle prescrizioni del Master Pian 2014-2029, divenuto parte integrante del PIT, in quanto non ha previsto un percorso di integrazione tra gli aeroporti di Pisa e Firenze che garantisca l'utilizzazione più sostenibile, dal punto di vista ambientale ed economico, della capacità aeroportuale complessiva; b) si sia basato su un'errata costruzione dei modelli previsionali di sviluppo, non coerenti con la dimensione dell'aeroporto proposta dal M.aster Pian 2014 - 2029, con conseguente mancata valutazione dell'impatto del progetto in termini di sostenibilità ambientale ed economica.</p>	<p>Toscana Aeroporti S.p.A è la società di gestione degli scali aeroportuali di Firenze e Pisa. Nasce il 1° giugno 2015 dalla fusione di AdF – Aeroporto di Firenze S.p.A. (società di gestione dello scalo A. Vespucci di Firenze) e SAT - Società Aeroporto Toscano S.p.A. (società di gestione dello scalo G. Galilei di Pisa). La fusione tra le due società è il passaggio fondamentale per la realizzazione di un unico sistema aeroportuale toscano, in linea con quanto previsto dal Piano Nazionale Aeroportuale approvato dal Ministero dei Trasporti Italiano. Grazie alle sinergie tra i due aeroporti ed alla complementarità dell'insieme di offerta del Sistema, sarà possibile incrementare il numero delle destinazioni raggiungibili dai due scali e delle compagnie aeree presenti grazie all'adeguamento delle rispettive infrastrutture. Nel lungo termine di Toscana Aeroporti conta di raggiungere nel 2029 oltre 130 destinazioni nel mondo, 45 compagnie aeree e 160 frequenze giornaliere. I due scali manterranno la loro specificità nella specializzazione del traffico aereo: l'aeroporto Vespucci continuerà a sviluppare il traffico business e leisure attraverso i full service carrier, collegando i principali hub europei; l'aeroporto Galilei privilegerà il traffico turistico gestito da vettori low cost, i voli cargo e punterà anche allo sviluppo di voli intercontinentali. Le previsioni di traffico sono state elaborate in accordo con il Piano Nazionale degli Aeroporti predisposto da ENAC. Gli interventi infrastrutturali previsti nel Master Plan garantiscono il soddisfacimento della domanda di traffico al 2029 ed assicurano livelli di servizio adeguati rispetto alle esigenze/aspettative del passeggero business e leisure che transita presso lo scalo fiorentino</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0013977 del 25/05/2015'</p>	<p>Osservazione n. 3 - Sulla carenza di istruttoria in relazione al calcolo del coefficiente di utilizzazione quale parametro necessario e presupposto per la costruzione di un nuovo aeroporto Devono evidenziarsi le carenze del Master Pian 2014 -2029 presentato per la VIA in relazione agli evidenziati profili metodologici e di calcolo per quanto riguarda la determinazione del coefficiente di utilizzazione della pista attuale e della pista di progetto.</p>	<p>In virtù delle condizioni operative dell'Aeroporto di Firenze (sia per la pista attuale 05-23 che per la pista futura 12-30), non può essere adottato il metodo standard di calcolo del coefficiente di utilizzo raccomandato dall'ICAO poiché tale metodologia prende in considerazione solo i venti trasversi sottintendendo che le piste siano bidirezionali, rendendo irrilevanti gli effetti dei venti in coda. Il metodo di calcolo utilizzato si basa su una pista monodirezionale e tiene conto dell'effetto dei venti in coda, di quelli trasversi e delle limitazioni operative imposte da ENAC (a causa delle caratteristiche orografiche) sull'attuale pista e per tale motivo il coefficiente di utilizzo non standard subisce una drastica riduzione. La percentuale dei dirottamenti non si ottiene per immediata differenza rispetto al C.U. poiché essa è influenzata sensibilmente dalla programmazione dei voli nell'arco della giornata e dalla stagionalità. Inoltre, il dirottamento si verifica solo quando si ha una stabilità dell'intensità del vento al di sopra dei valori limiti stabiliti per le tipologie di aeromobili.</p>
<p>Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0013977 del 25/05/2015'</p>	<p>Osservazione n. 4 - Sull'impatto del progetto sulla pianificazione già attuata dalla Regione Toscana attraverso la variante al PIT approvata dal Consiglio regionale con deliberazione n. 61/2014 in relazione alla lunghezza della pista ed alla sua monodirezionalità. [...] Devono evidenziarsi le carenze del Master Pian 2014 - 2029 e del SIA in ordine all'utilizzo esclusivamente monodirezionale (come prescritto dal PIT) o prevalentemente monodirezionale della nuova pista ed, in relazione a quest'ultima ipotesi, alla valutazione dell'impatto in termini di inquinamento acustico, di inquinamento atmosferico, di rischio per l'incolumità degli abitanti e di rischio per la conservazione del patrimonio storico e culturale della città di Firenze.</p>	<p>L'utilizzo della pista è previsto "esclusivamente monodirezionale" e, pertanto, il Master Plan oggetto di VIA non contempla le manovre di atterraggio per pista 30, in direzione Firenze-Prato, e di decollo per pista 12, in direzione Prato-Firenze, che avrebbero inevitabilmente comportato il sorvolo della città di Firenze. Le situazioni di emergenza che fanno eccezione a cui ci si può riferire sono:                      1) non è mai previsto che per problemi di vento l'aereo possa atterrare a Firenze; la soluzione è il dirottamento ad altro aeroporto. L'incidenza è pari a 0,9%;                      2) l'aeromobile che sta atterrando ha necessità, per una qualsiasi ragione, di riprendere quota; si dispone la manovra di c.d. riattaccata, l'aeromobile sorvola la pista. Nel lasciare lo spazio aereo dell'aeroporto gli aeromobili eseguiranno una rotta anche in questo caso codificata. La procedura prevede la risalita alla massima potenza in quota, l'attraversamento di Firenze a quota elevata fino a circa Coverciano. Successivamente il pilota valuterà se dirottare o ritentare la manovra. L'incidenza è 16 movimenti/anno nello scenario 2018 e 24 movimenti/anno nello scenario 2029.</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0013977 del 25/05/2015'	Osservazione n. 5 - Sull'impatto del progetto sulla sicurezza, rispetto al rischio di catastrofe aerea, dei frequentatori dell'area e, in particolare, degli studenti, del personale docente e ricercatore e del personale tecnico-amministrativo che quotidianamente popola il Polo Scientifico e tecnologico dell'Università di Firenze [...] Alla luce di tutto quanto sopra, devono evidenziarsi le carenze degli elaborati presentati per la valutazione (Master Pian 2014 - 2029, SIA) in relazione agli impatti del progetto sulla sicurezza, rispetto al rischio di catastrofe aerea, dei frequentatori dell'area interessata e, tra questi, degli studenti, del personale docente e ricercatore e del personale tecnico-amministrativo che quotidianamente popola il Polo Scientifico e tecnologico dell'Università di Firenze..	I piani di rischio sono i documenti contenenti le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni; il loro scopo è quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti. Il Polo Scientifico di Sesto Fiorentino risulta già allo stato attuale all'interno delle aree di tutela collegate all'esercizio della pista di volo 05-23. La competenza relativa alla approvazione dei Piani di Rischio risulta attribuita ad ENAC, che ha già verificato il Master Plan (inclusi i Piani di Rischio associati alla nuova pista di volo) e ritenuto lo stesso approvabile in linea tecnica. Ulteriori verifiche di maggior dettaglio potranno, comunque, essere effettuate nell'ambito del successivo procedimento di conformità urbanistica
Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0013977 del 25/05/2015'	Osservazione n. 6 - Sull'impatto del progetto sulla sicurezza, rispetto al rischio di catastrofe aerea, dei frequentatori dell'area e, in particolare, del Polo Scientifico in relazione alla presenza di pericoli per la navigazione aerea. .... Alla luce di tutto quanto sopra, devono evidenziarsi le carenze degli elaborati presentati per la valutazione (Master Pian 2014 • 2029, SIA) che omettono di considerare e valutare adeguatamente la presenza dei pericoli per la navigazione aerea sopra evidenziati e, dunque, l'impatto del progetto sulla sicurezza, rispetto al rischio di catastrofe aerea, dei frequentatori dell'area interessata e, tra questi, degli studenti, del personale docente e ricercatore e del personale tecnico-amministrativo che quotidianamente popola il Polo Scientifico e tecnologico dell'Università di Firenze.	La competenza in merito agli aspetti di bird-striking risulta a carico di ENAC, che ha già verificato il Master Plan e ritenuto lo stesso approvabile in linea tecnica. Non si rilevano inoltre particolari criticità in merito alla presenza di ostacoli lungo le rotte di decollo-atteiraggio così come evidenziato nella Relazione Aeronautica di ENAV
Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0013977 del 25/05/2015'	Osservazione n. 7 - Sull'impatto del progetto sull'equilibrio del sistema idrogeologico ed idrografico della Piana di Sesto Alla luce di tutto quanto sopra, devono rilevarsi le carenze degli elaborati presentati per la valutazione (Master Pian 2014 - 2029, SIA) che omettono di considerare e valutare adeguatamente le sopra evidenziate criticità e, dunque, l'impatto del progetto sull'equilibrio del sistema idrogeologico ed idrografico della Piana di Sesto.	Si vedano gli elaborati di integrazione inerenti gli approfondimenti progettuali di natura idraulica
Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0013977 del 25/05/2015'	Osservazione n. 8 - Sull'impatto del progetto in termini di inquinamento acustico e sulla conseguente inutilizzabilità delle strutture didattiche e di ricerca dell'Università degli Studi di Firenze (e del CNR) ... Alla luce di tutto quanto sopra, devono rilevarsi le carenze degli elaborati presentati per la valutazione (Master Pian 2014 - 2029, SIA) che omettono di considerare e valutare adeguatamente le sopra evidenziate criticità e, dunque, l'impatto del progetto sul clima acustico attuale dell'area e sulle specifiche esigenze di ricettori sensibili come gli edifici dedicati alla didattica e alla ricerca all'interno del Polo Scientifico e tecnologico (aule universitarie, biblioteche, laboratori, etc.), oltre a non prevedere efficaci misure di mitigazione dei rumori.	Si vedano gli elaborati di integrazione inerenti gli approfondimenti progettuali sul tema rumore
Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0013977 del 25/05/2015'	Osservazione h. 9- Sull'impatto del progetto sulla viabilità. .... Alla luce di tutto quanto sopra, devono evidenziarsi le carenze degli elaborati presentati per la valutazione (Master Pian 2014 - 2029, SIA) che omettono di considerare e valutare adeguatamente le sopra rilevate criticità e, dunque, l'impatto del progetto sulle esigenze della viabilità e, indirettamente, sul clima acustico	Le valutazioni contenute nel SIA risultano supportate da uno specifico studio trasportistico.

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
	attuale dell'area.	
Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0013977 del 25/05/2015'	Osservazione n. 10- Sull'impatto della progettata qualificazione dello scalo aeroportuale sul sistema e sull'equilibrio delle relazioni attualmente in essere tra i fattori antropici, naturalistici, paesaggistici, architettonici, culturali, agricoli ed economici. Alla luce di tutto quanto sopra, devono evidenziarsi le carenze degli elaborati presentati per la valutazione (Master Plan 2014 - 2029, SIA) che: a) omettono di considerare e valutare adeguatamente l'impatto del progetto sul sistema e sull'equilibrio delle relazioni attualmente in essere tra i fattori antropici, naturalistici, paesaggistici, architettonici, culturali, agricoli ed economici; b) omettono di considerare l'incidenza negativa del nuovo aeroporto sullo sviluppo dell'area ad esso circostante, con particolare riguardo alla compiuta realizzazione del progetto dell'Università degli Studi di Firenze di un Polo per tutte le strutture didattiche e di ricerca delle aree scientifiche e tecnologiche.	Si veda l'elaborato di integrazione INT-PAE-00-REL-002
Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0013977 del 25/05/2015'	Osservazione n. 11 - Sulla difformità del progetto presentato per la VIA rispetto al Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana ed alle prescrizioni formulate in sede di VAS .... Alla luce di tutto quanto, sopra deve ritenersi la sussistenza, oltreché delle carenze evidenziate nelle pagine che precedono, anche di palesi elementi di incompatibilità e di difformità del progetto presentato per la VIA rispetto l'atto di pianificazione generale (e con la relativa VAS) che dovrebbe costituire la cornice condizionante e vincolante rispetto alle soluzioni progettuali in concreto proposte. Se ne desume che, anche dal punto di vista adesso in esame, il progetto di qualificazione dell'Aeroporto "A. Vespucci" di Firenze non può essere ritenuto assentibile in questa sede.	L'aspetto è già stato precedentemente trattato all'interno del presente documento
Coordinamento dei Comitati per la salute della Piana di Prato e Pistoia -E.Prot-DVA-2015-0015711 del 15/06/2015	VIGNETTE a proposito della polemica relativa alla vicinanza della pista con il polo universitario	Osservazione non pertinente
Coordinamento dei Comitati per la salute della Piana di Prato e Pistoia -E.Prot DVA-2015-0016433 del 23/06/2015	VIGNETTE a proposito della vicinanza Pisa Firenze e inutilità di due aeroporti in toscana quando basterebbe potenziare Pisa	Osservazione non pertinente
Coordinamento dei Comitati per la salute della Piana di Prato e Pistoia -E.Prot DVA-2015-0015086 del 08/06/2015	VIGNETTE a proposito della troppo vicinanza dell'aeroporto al centro della città	Osservazione non pertinente

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Studio Legale Giovannelli &amp; Associati per conto della Soc. Slow Life Real Estate E.Prot DVA-2015-0013878 del 25/05/2015'</p>	<p>NON CORRISPONDENZA TRA L'OGGETTO DELLA VAS EFFETTUATA DALLA REGIONE TOSCANA IN SEDE DI APPROVAZIONE DELLA VARIANTE AL PIANO DI INDIRIZZO TERRITORIALE E LO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE OGGETTO DELLA PRESENTE VIA....non corrispondenza fra il progetto oggetto dello Studio di impatto ambientale (posto a fondamento della procedura VIA) ed il progetto che è stato sottoposto a VAS in sede di approvazione della variante al PIT Toscana .L'allegato A5 della predetta variante al PIT ("Disciplina di Master plan", art. 5 ter punto 1.b ), riporta, infatti, che il progetto di sviluppo della nuova pista di atterraggio non potrà avere lunghezza massima superiore a 2.000 metri lineari e su questo limite dimensionale la Regione ha valutato e accertato la compatibilità dell'opera con il territorio della Piana fiorentina. Tutto lo Studio di Impatto Ambientale presentato da ENAC, invece, è riferito al diverso progetto che prevede una nuova pista di atterraggio nella lunghezza minima di 2.400 metri.</p>	<p>L'aspetto è già stato precedentemente trattato all'interno del presente documento</p>
<p>Studio Legale Giovannelli &amp; Associati per conto della Soc. Slow Life Real Estate E.Prot DVA-2015-0013878 del 25/05/2015'</p>	<p>Prolungare la pista rispetto al progetto valutato dalla Regione Toscana: implicherà inevitabilmente l'allungamento della corsa sulla pista in fase di decollo, con conseguente sorvolo a quota ancora più bassa di quella prevista nell'originario progetto con pista di 2.000 metri, proprio del Comune di Campi Bisenzio;consentirà l'utilizzo di aeromobili più capienti, dunque più potenti, e più impattanti dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico e acustico.</p>	<p>Da un punto di vista operativo un aeromobile generalmente decolla in un intervallo compreso tra 1.600 e 1.800 metri dalla soglia pista e, pertanto, nel caso di pista di lunghezza 2.000 metri i piloti tendono ad utilizzare i motori al massimo della potenza. Viceversa, su una pista di lunghezza 2.400 ci sono margini maggiori e gli aeromobili decollano con un'accelerazione più graduale. E' stato stimato che il decollo da una pista di lunghezza 2.400 metri permetta un risparmio di circa il 13% del consumo di carburante rispetto al caso di decollo da una pista di lunghezza 2.000 metri. Ne consegue che, mentre le altezze di sorvolo in decollo risultano invariate nelle due ipotesi di pista, le emissioni in atmosfera ed il rumore risultano sensibilmente superiori nel caso di pista di lunghezza 2.400 metri.</p>
<p>Studio Legale Giovannelli &amp; Associati per conto della Soc. Slow Life Real Estate E.Prot DVA-2015-0013878 del 25/05/2015'</p>	<p>Ancora, in ordine alla legittimità del procedimento di valutazione di impatto ambientale avviato da ENAC, si evidenzia il difetto di legittimazione dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile ad avviare la procedura di VIA, non essendo questo, evidentemente, il soggetto proponente l'opera indicato dall'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, ma l'Autorità proposta per legge alla vigilanza e alla regolamentazione della costruzione degli aeroporti.</p>	<p>Toscana Aeroporti è un concessionario di ENAC per la gestione dello scalo aeroportuale di Firenze. Il Masterplan è richiesto da ENAC, preparato e proposto da Aeroporto di Firenze (ora Toscana Aeroporti) ad ENAC e da ENAC approvato. A seguito della approvazione tecnica di ENAC il Master Plan deve essere sottoposto alle procedure autorizzative ambientali previste dalla legge (D.Lvo 152/06). Poiché è l'ENAC l'autorità italiana di regolamentazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile sottoposta al controllo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, proprietario dell'area destinata ad esercizio aeroportuale, è coerente e corretto che sia l'ENAC quale ente responsabile dell'attività a sottoporsi alle procedure autorizzative richieste e non il concessionario.</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Studio Legale Giovannelli &amp; Associati per conto della Soc. Slow Life Real Estate E.Prot DVA-2015-0013878 del 25/05/2015'</p>	<p>INQUINAMENTO ATMOSFERICO: Il territorio del Comune di Campi Bisenzio è una zona che già oggi presenta delle notevoli criticità riguardo alla qualità dell'aria, determinate dalla presenza: - del casello autostradale A 1/ A 11 "Prato Est"; - dell'impianto di discarica di "Case Passerini". Quest'ultima località, peraltro, presto dovrebbe ospitare il nuovo impianto di termovalorizzazione il cui progetto -sottoposto al vaglio della Provincia di Firenze in data 18.4.2013 dalla società proponente Q.Thermo - prevede l'operatività dell'impianto ad un regime tale da bruciare 9,2 tonnellate di rifiuti all'ora.....Lo SIA, infatti, non contiene alcun riferimento al futuro termovalorizzatore, quale fonte di emissioni nocive; non può quindi, per questo aspetto, essere ritenuto idoneo a fondare una valutazione di compatibilità ambientale. lo SIA menziona il futuro termovalorizzatore ma soltanto in termini positivi, in riferimento alla possibilità di sfruttamento dei sistemi di teleriscaldamento e tele raffreddamento ai fini della riduzione di emissioni da parte dello stesso aeroporto. Nessuna valutazione di previsione in ordine all'interazione e alla sovrapposizione delle emissioni nocive dei velivoli ed i fumi di combustione del termovalorizzatore è stata effettuata. In altri termini, la società proponente costruisce un "quadro di sostenibilità ambientale" facendo ipotesi su altre ipotesi, anziché una valutazione su dati certi e realmente verificabili.</p>	<p>Il documento "Verifica su modello numerico dell'inquinamento atmosferico e valutazione del rischio" considera già il contributo emissivo del Termovalorizzatore</p>
<p>Studio Legale Giovannelli &amp; Associati per conto della Soc. Slow Life Real Estate E.Prot DVA-2015-0013878 del 25/05/2015'</p>	<p>INQUINAMENTO ACUSTICO: Anche sotto il rilevante profilo dell'inquinamento acustico, l'approfondimento di analisi effettuato da A.d.F S.p.a. che si evince dalle risultanze riportate nello Studio di Impatto Ambientale è del tutto insufficiente per poter valutare gli effetti reali di un'opera come il nuovo scalo fiorentino. Si stima che in corrispondenza di questa precisa zona del territorio del Comune di Campi Bisenzio, sulla quale appunto è in corso di realizzazione il centro benessere "Asmana Wellness World", i velivoli transiteranno ad una quota bassissima: tra i 210 ed i 140 metri di altezza. Risulta evidente, pertanto, il livello di impatto acustico sull'area di cui si discute. sotto il profilo dell'inquinamento acustico, lo SIA è del tutto incompleto, insufficiente e, dunque, inattendibile: 1. perché non tiene conto dei piani comunali di classificazione acustica (cd. PCCA) già approvati dai Comuni interessati precedentemente alla ideazione del progetto di riqualificazione dell'aeroporto, dei quali nello SIA non si trova riferimento alcuno (e che, tuttavia, secondo la recente sentenza del Consiglio di Stato n. 1278/2015, costituiscono elemento fondamentale per la formazione del piano acustico aeroportuale); 2. perché basato su un presupposto di fatto che sarà certamente irrealizzabile nella realtà: l'utilizzo monodirezionale della pista.</p>	<p>Le valutazioni sul tema rumore contenute nel SIA tengono già conto delle zonizzazioni contenute nei piani di classificazione acustica (PCCA) approvati dai singoli comuni e dei ricettori sensibili individuati negli stessi. L'utilizzo della pista è previsto "esclusivamente monodirezionale" e, pertanto, il Master Plan oggetto di VIA non contempla le manovre di atterraggio per pista 30, in direzione Firenze-Prato, e di decollo per pista 12, in direzione Prato-Firenze, che avrebbero inevitabilmente comportato il sorvolo della città di Firenze. Le situazioni di emergenza che fanno eccezione a cui ci si può riferire sono: 1) non è mai previsto che per problemi di vento l'aereo possa atterrare a Firenze; la soluzione è il dirottamento ad altro aeroporto. L'incidenza è pari a 0,9%; 2) l'aeromobile che sta atterrando ha necessità, per una qualsiasi ragione, di riprendere quota; si dispone la manovra di c.d. riattaccata, l'aeromobile sorvola la pista. Nel lasciare lo spazio aereo dell'aeroporto gli aeromobili eseguiranno una rotta anche in questo caso codificata. La procedura prevede la risalita alla massima potenza in quota, l'attraversamento di Firenze a quota elevata fino a circa Coverciano. Successivamente il pilota valuterà se dirottare o ritentare la manovra. L'incidenza è 16 movimenti/anno nello scenario 2018 e 24 movimenti/anno nello scenario 2029.</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'	Tra gli output del modello non è stata compresa la valutazione della classe di inquinanti NMHC	La valutazione di impatto atmosferico è risultato oggetto di approfondimento e aggiornamento.
Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'	Si rileva l'utilizzo di base di dati meteo non congrua	La caratterizzazione meteo-climatica locale a supporto del SIA risulta del tutto adeguata al livello di dettaglio del masterplan aeroportuale e consente la definizione e quantificazione dei relativi impatti ambientali. Eventuali altri ulteriori dettagli potranno essere prescritti attraverso la presentazione a livello di progettazione definitiva o esecutiva del piano ambientale del progetto.
Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'	Si rileva l'incoerenza con il PRRM (Piano Regionale di Risanamento e Mantenimento della qualità dell'aria)	Non si concorda con quanto osservato in quanto non si riscontra alcuna vera e propria incoerenza con il PRRM
Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'	Si rileva il PMA insufficiente per gli aspetti relativi alla qualità dell'aria	Nel corso delle successive fasi di dettaglio e approfondimento progettuale si provvederà a predisporre il PMA di livello esecutivo.
Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'	Si rileva l'errata stima dello stato attuale della qualità dell'aria	Si vedano gli elaborati di integrazione inerenti gli approfondimenti progettuali sul tema atmosfera
Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'	Inadeguatezza della documentazione presentata che : -è carente di informazioni e perciò non consente di verificare l'esattezza dei risultati presentati; -non è sufficientemente approfondita rispetto al grado di dettaglio che compete ad un progetto così impattante e soprattutto non chiarisce e risponde, se non in maniera elusiva, ai dubbi e quesiti che erano emersi in fase di osservazioni al piano di indirizzo territoriale (PIT) per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze, avvenuta con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 61 del 16 luglio 2014 - come era stato invece assicurato in fase di risposta alle osservazioni	Le modalità di analisi e restituzione dei dati seguite nel SIA risultano del tutto in linea con i contenuti di ogni altro SIA analogo di livello nazionale e possono ritenersi adeguate per la ricostruzione e definizione degli areali di impatto. L'entità complessiva degli impatti viene definita e stimata con adeguata efficacia. Ulteriori approfondimenti, analisi e verifiche non contribuiscono ad apportare nuovi e significativi apporti conoscitivi, quanto invece dettagli che non pregiudicano l'attendibilità delle valutazioni.

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'	Scelte progettuali che sicuramente fanno sì che la soluzione proposta non sia ad invarianza di sicurezza per quanto riguarda il rischio idraulico ma bensì a diminuzione di sicurezza	Si vedano gli elaborati di integrazione inerenti gli approfondimenti progettuali di natura idraulica
Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'	Le scelte progettuali effettuate, in particolare il sotto attraversamento dell'autostrada A11, sono in contrasto con normative regionali e nazionali riguardanti il rischio idraulico.	Si vedano gli elaborati di integrazione inerenti gli approfondimenti progettuali di natura idraulica
Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'	Concludendo, dopo aver preso visione dell'incidenza apportata dal Nuovo Aeroporto A. Vespucci di Firenze sull'ecosistema della Piana ed aver attentamente valutato gli interventi sul territorio, previsti dal Master Pian, viene espresso, sulla base delle considerazioni emerse dall'indagine bibliografica svolta, un giudizio nettamente negativo, anche perché le "soluzioni" proposte nel Master Pian sono tecnicamente improponibili a fronte della realtà urbanistica della Piana. Questa valutazione si motiva tramite le ricadute che il Nuovo Aeroporto di Firenze avrà sull'ambiente e le sue componenti biotiche. Il progetto risulta potenzialmente irrealizzabile a causa delle numerose ricadute ambientali che, in modo altamente impattante, creano un dissesto irreparabile all'ecosistema naturale, al paesaggio e alla qualità della vita dei suoi abitanti, annientando di fatto il progetto del "Parco Agricolo della Piana".	Il progetto di qualificazione dell'aeroporto di Firenze
Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'	La letteratura scientifica consultata come background introduttivo, e successivamente come input metodologico per i progetti di compensazione, appare limitata ai soli studi condotti in Toscana dal WWF. Questa scelta, condivisibile per quanto riguarda la necessità di ottenere informazioni attendibili sull'area di studio, appare in contrasto con quanto consolidato a livello internazionale, ovvero di consultare per quanto possibile lavori, opere ed esperienze maturate anche al di fuori del contesto locale in modo da estrapolare ed applicare le migliori pratiche disponibili e le conoscenze più aggiornate.	La letteratura scientifica costituisce solo una delle fonti di definizione del quadro conoscitivo e valutativo degli impatti e delle incidenze a carico dei comparti biotici presenti.
Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'	Vengono prese in considerazione soltanto le aree attualmente protette facenti parte della rete Natura 2000. Sebbene questo sia quanto richiesto dalla normativa vigente (Direttiva Habitat 92/43/CE), e sebbene lo studio includa occasionalmente, a titolo di approfondimento valutativo, considerazioni riguardanti aree di pregio non formalmente protette (es. oasi WWF "Val di Rose"), si ricorda che in realtà alcune specie di interesse comunitario e regionale vivono e si riproducono proprio al di fuori dei confini delle aree protette. La scelta di non considerare le aree naturali non protette, sebbene corretta a livello formale, fa sì che molte specie di pregio rischino di non essere considerate.	Non si ritiene che la considerazione di aree non protette in aggiunta a quanto richiesto dalla Direttiva Habitat 92/43/CE possa apportare ulteriori elementi valutativi nell'ambito della presente procedura.

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'	Per quanto riguarda l'oasi WWF “Stagni di Focognano”, sembra che vengano presi in considerazione soltanto gli impatti diretti derivanti dalla costruzione della pista e delle relative pertinenze; non è stato possibile trovare informazioni riguardanti gli impatti indiretti su fauna e flora derivanti dalla messa in esercizio della pista (es. rumore, ricaduta di inquinanti, ecc.).	Si vedano gli elaborati integrativi dello Studio di Incidenza e relativi allegati
Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'	L'oasi WWF “Val di Rose” ospita attualmente numerose specie di pregio (soprattutto Anfibi ma anche Uccelli) tutelate da direttive comunitarie. Sebbene l'area non ricada in nessun SIC o ZPS, e quindi sia stata considerata solo come “integrazione” alle valutazioni, avrebbe sicuramente meritato maggiore considerazione.	Si vedano gli elaborati integrativi dello Studio di Incidenza e relativi allegati
Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'	Il metodo utilizzato per stimare la percentuale di permanenza delle specie avicole nei siti impattati dalla costruzione della pista non risulta particolarmente chiaro ed esplicito. Questo costituisce un ostacolo per chi, figura terza, volesse proporre una contro valutazione degli impatti.	Si vedano gli elaborati integrativi dello Studio di Incidenza e relativi allegati
Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'	Si evidenzia una netta preferenza per gli indicatori biologici appartenenti al gruppo degli Uccelli, a discapito del gruppo degli Anfibi. Risulta citato come meritevole di interesse specifico soltanto il Tritone crestato italiano ( <i>Triturus carnifex</i> ), raggruppando le altre specie presenti con la dicitura generica “Anfibi”. La letteratura scientifica conferma che ciascuna delle specie che vivono nella Piana (Raganella italiana <i>Hyla intermedia</i> , Rospo smeraldino <i>Bufo viridis</i> , Rana verde <i>Rana lessonae</i> , Tritone punteggiato <i>Lissotriton vulgaris</i> ) ha esigenze ecologiche ed ambientali particolari e dissimili da quelle delle altre. Non è possibile quindi fare valutazioni generali (come quelle presentate nello studio), ma solo valutazioni di perdita di habitat specie specifiche in relazione ad ogni taxon.	Si vedano gli elaborati integrativi dello Studio di Incidenza e relativi allegati
Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'	Sempre in relazione agli Anfibi, si evidenzia un errore metodologico di stima dei luoghi attualmente considerati come “idonei” alle specie (Inc. Gen. Tavola 016). Nell'elaborato sono classificati come “idonei” alcuni laghi, o porzioni di essi. In realtà, come dimostrano anni di monitoraggio da parte dei volontari del Circolo Legambiente di Sesto Fiorentino, i laghi della Piana rappresentano siti assolutamente non idonei alla vita e alla riproduzione degli Anfibi, a causa di condizioni ambientali sfavorevoli e presenza di specie esotiche invasive ( <i>Gambusia sp.</i> e <i>Procambarus clarkii</i> ). Al contrario, le piccole zone umide stagionali distribuite all'interno della trama agricola, attualmente ben utilizzate dagli Anfibi, non sono state prese minimamente in considerazione all'interno della tavola sopraccitata. Mancando la loro referenziazione territoriale, non è possibile procedere con stime di perdita di habitat idoneo. Secondo le osservazioni dirette degli Autori tutte le “aree verdi” devono essere considerate come “habitat adatto alla specie”.	Sono stati proposti nuovi censimenti e monitoraggi delle specie anfibe, da realizzarsi attraverso nuove indagini di campo. Per compensare alle indagini eseguite nel periodo estivo inserite nello studio di incidenza sono proposti monitoraggi specifici collocati temporalmente prima dell'inizio dei lavori. Tra gli interventi di compensazione è stato inserito l'intervento c.d. “Mollaia”, una nuova area di 19ha circa dedicata agli anfibi. Per ogni ulteriore approfondimento si rimanda agli elaborati di integrazione dello studio di incidenza.

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'</p>	<p>Nella relazione sugli interventi di compensazione ambientale previsti dal progetto, si evidenzia una forte penalizzazione a carico degli Anfibi. Ciò è dimostrato dal fatto che, per ciascun intervento di habitat reconstruction, sono stati presi come indicatori biologici di successo esclusivamente gli Uccelli, mentre gli Anfibi risultano citati, in modo sintetico, soltanto a pagina 110 nel solo paragrafo "Note aggiuntive". In tali note peraltro si consiglia di "prevedere opportune operazioni di traslocazione degli individui in modo da salvaguardarne una buona parte per liberarla nelle nuove zone restaurate", riconoscendo le limitate capacità di spostamento di questi animali. In modo ottimistico, si ritiene che gli individui liberati nei nuovi habitat siano in grado di sopravvivere, e successivamente di riprodursi. Esaminando però le singole schede dei progetti di compensazione, è possibile evidenziare come questi non prevedano la creazione di habitat idonei agli Anfibi: dando per scontato che gli ambienti ricreati per gli Uccelli siano idonei anche per gli Anfibi. In realtà questo non corrisponde a quanto</p>	<p>Sono stati proposti nuovi censimenti e monitoraggi delle specie anfibe, da realizzarsi attraverso nuove indagini di campo. Per compensare alle indagini eseguite nel periodo estivo inserite nello studio di incidenza sono proposti monitoraggi specifici collocati temporalmente prima dell'inizio dei lavori. Tra gli interventi di compensazione è stato inserito l'intervento c.d."Molliaia", una nuova area di 19ha circa dedicata agli anfibi. Per ogni ulteriore approfondimento si rimanda agli elaborati di integrazione dello studio di incidenza.</p>
<p>Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'</p>	<p>Non è stato possibile rinvenire, nel documento, indicazioni riguardanti i periodi di tempo previsti per l'inizio dei lavori di ricostruzione di habitat, la loro durata, e il periodo previsto per la conclusione delle opere. Ciò rappresenta un punto focale, dal momento che un habitat ricostruito, come conferma la letteratura, impiega molti anni a stabilizzarsi ed evolversi fino a rappresentare qualcosa di simile allo stadio naturale.</p>	<p>Si veda l'elaborato di integrazione INT-PGT-04-SCD-001</p>
<p>Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'</p>	<p>Per gli interventi di habitat reconstruction sugli ambienti acquatici, è prevista la piantumazione di sole specie generaliste (Typha sp., Phragmites australis, Salix sp.). Tale scelta progettuale, condivisibile per quanto riguarda l'esigenza di rinverdire rapidamente gli ambienti, creando al contempo aree adatte alla sosta e alla nidificazione degli Uccelli, dal punto di vista della conservazione delle zone umide come ecosistemi appare incompleta, dal momento che si bypassano completamente le specie palustri ed acquatiche più rare ed esigenti, che in assenza di un aiuto diretto, in caso di tempistica dei lavori non coerente, non saranno in grado di raggiungere i nuovi habitat e pertanto si estingueranno localmente.</p>	<p>Si rimanda a quanto già dichiarato in precedenza in merito alla medesima osservazione</p>
<p>Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'</p>	<p>Nella relazione non si trovano accenni al fenomeno del Bird-striking, ovvero della collisione di Uccelli in volo con aeromobili, che in situazioni di presenza di rotte migratorie come quella della Piana fiorentina, potrebbe essere frequente e quindi meritevole di un processo di valutazione.</p>	<p>La competenza in merito agli aspetti di bird-striking risulta a carico di ENAC, che ha già verificato il Master Plan e ritenuto lo stesso approvabile in linea tecnica.</p>
<p>Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'</p>	<p>È più che evidente come la pista aeroportuale con giacitura convergente 12-30 Enac/Enav [Est-Ovest] comporrà sulla stessa linea un cospicuo traffico di "landing/flying", che interferirà pesantemente sulla reciproca visibilità del "sistema delle ville medicee situate sulle colline Nord (Careggi, Fiesole, La Petraia e Castello) e Sud (Poggio a Caiano, La Magia, Artimino) [cd "Asse visivo attenzionale"]. Ville Medicee che formano il fondale spettacolare della Piana" e che subiranno dal novo impianto "radicali contraddizioni intrinseche e incompatibilità sostanziali" insieme agli altri "contenuti paesaggistici e culturali" dell'Ambiente della Piana già evidenziati.</p>	<p>Si veda l'elaborato di integrazione INT-PAE-00-REL-002</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'</p>	<p>In conclusione, gli effetti deleteri della attuazione della "Deliberazione n. 61, BURT 20/08/2014 n. 33" non possono essere minimizzati e surclassati, perché lo strumento urbanistico approvato supporterebbe una variante sostanziale al Piano d'Indirizzo Territoriale surrettiziamente introdotta nella Piana Firenze Prato Pistoia con il dimesso titolo «APPROVAZIONE DELL'INTEGRAZIONE AL PIANO D'INDIRIZZO TERRITORIALE (PIT) PER LA DEFINIZIONE DEL PARCO AGRICOLO DELLA PIANA E PER LA QUALIFICAZIONE DELL'AEROPORTO DI FIRENZE SECONDO LE PROCEDURE PREVISTE DALL'ARTICOLO 17 DELLA LEGGE REGIONALE 3 GENNAIO 2005, N. 1» di modo che – oltretutto - ne sconvolgerebbe, senza valutazione alcuna di nuovi impatti (VAS e VIA) sulle previsioni pianificatori e superate – a suo tempo già controllate – con effetti omissivi palesemente catastrofici.</p>	<p>L'aspetto è già stato precedentemente trattato all'interno del presente documento</p>
<p>Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'</p>	<p>Nelle modellazioni proposte dalla valutazione di impatto acustico per la pista 12/30 sono state prodotte curve isofone inerenti alle sole tre fasce previste dal D.M. 31-10-1997. In realtà è necessario prevedere che le curve di isolivello acustico di LVA non si fermino alle sole tre fasce A, B e C dove vigono i limiti propri di fascia secondo la norma riguardante l'infrastruttura e cioè fino a 60 dB(A).Ma è necessario che le modellazioni si spingano anche oltre i 60 dB(A) (limite della zona A) valutando caso per caso quale sia il termine oltre il quale il contributo sonoro della sorgente sonora aeroplano, sommato al clima acustico, già presente o previsionale, risulta trascurabile. Infatti, secondo il D.M. 31-10-1997, fuori dalle tre fasce la sorgente aeroplano non può superare il valore di 60 dB(A) e il rumore immesso sul territorio dai sorvoli aerei deve concorrere, insieme alle altre sorgenti acustiche, al rispetto dei limiti della zonizzazione acustica comunale, imposti dal D.P.C.M. 14-11-1997. Quindi se per esempio fuori dalla zona A un apparecchio genera un apporto sonoro di 55 dB(A) secondo la zonizzazione aeroportuale risulta in regola. Tuttavia, se quell'area si trova, per esempio, in IV classe (aree di intensa attività umana), del PCCA (Piano Comunale di Classificazione Acustica), ha limiti propri di 65 dB(A) diurni e 55 dB(A) di notturni. Quindi se, viene rilevato un rumore ambientale notturno di 49 dB(A) e gli sommiamo i 55 dB(A) verrebbero raggiunti 56 dB(A) superando così i limiti notturni della VI classe della zonizzazione acustica comunale. Si è scelta questa classe in quanto risulta, insieme alla III classe, che possiede limiti ancora più restrittivi, la più rappresentata nel territorio circostante l'area dell'aeroporto. Quindi lo scenario proposto risulta alquanto rappresentativo della realtà. Infatti, immediatamente superate le suddette tre zone, anche se il livello sonoro non sarà più 60 dB(A) a causa della divergenza geometrica la sorgente continuerà ad apportare un contributo sonoro importante e contribuirà, insieme a tutte le altre sorgenti acustiche presenti in quell'area al superamento dei limiti assoluti di immissione dettati dal D.P.C.M. 14-11-1997. La suddetta norma indica che, a incaricarsi degli eventuali costi di contenimento o risanamento acustico, in caso di superamento dei limiti assoluti di immissione, sia l'ultima sorgente di rumore in ordine temporale che concorre a tale superamento. in altri termini in un clima acustico già al limite l'ultima sorgente che si insedia, e che porta ad un superamento dei limiti si graverà di spese per un superamento a cui in realtà concorrono anche tutte le altre sorgenti.</p>	<p>Le modellazioni condotte nel SIA sono state predisposte secondo le normative vigenti. Gli interventi di risanamento acustico proposti nell'ambito del SIA rispondono a criteri di oggettiva necessità. Il solo formale inserimento di un ricettore nella classe acustica III non costituisce elemento sufficiente e necessario per la previsione di interventi di risanamento. Il fatto che i superamenti dei valori di Leq stabiliti dal PCCA risultano di lieve entità e collocati quasi esclusivamente nello scenario 2029, ha indotto al momento a ritenere necessaria l'esecuzione di specifiche misurazioni di verifica, e a rimandare la previsione di azioni di risanamento ai casi di effettivo e accertato superamento, una volta definito con l'opportuno dettaglio il limite del cosiddetto "intorno aeroportuale".</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015- 0013719 del 22/05/2015'</p>	<p>Il progetto di sviluppo dello scalo aeroportuale di Firenze-Peretola dovrebbe essere profondamente ripensato: prima di ogni decisione definitiva dovrebbe essere ascoltato il parere vincolante delle popolazioni interessate oggi e in futuro. Uno studio di impatto sanitario analogo a quello effettuato nei 6 aeroporti di cui all'abstract pubblicato dovrebbe essere effettuato prima di ogni decisione; tale studio dovrebbe vedere il coinvolgimento attivo e vincolante su ogni decisione dei cittadini dell'area geografica coinvolta secondo i principi della non delega ai tecnici (né tantomeno ai politici), e, della validazione consensuale al loro operato. Nel frattempo è necessario attuare il PRINCIPIO DI PRECAUZIONE, soprassedendo dal progetto di ampliamento dello scalo aeroportuale fiorentino. Peraltro considerando l'alta densità abitativa coinvolgente la vasta area tra le province di Firenze e Prato limitrofa all'attuale aeroporto di Firenze - Peretola non è assurdo ritenere che avremmo risultati di impatto sanitario analoghi se non peggiori rispetto a quelli degli altri 6 scali considerati. Si ricorda che nel caso si dovessero determinare danni gravi ai cittadini il cui nesso causale sia anche solo concausalmente legato ad un ulteriore aumento dell'esposizione a rumore per un ampliamento dello scalo aeroportuale fiorentino deciso frettolosamente e senza aver effettuato un serio studio epidemiologico, si potrebbero determinare conseguenze per gli amministratori pubblici artefici di tali decisioni per lesioni colpose gravi con violazione dell'art. 590 del Codice Penale o in caso di decesso delle persone, violazione dell'art 589 del CP (omicidio colposo).</p>	<p>Le risultante dello studio di VIS evidenziano come l'aeroporto avrà effetti sanitari del tutto e oggettivamente trascurabili. Si veda l'elaborato di integrazione INT-VIS-00-REL-001. L'analisi di risk-assessment non evidenzia la necessità di ulteriori approfondimenti di carattere sanitario in quanto la situazione riscontrata appare priva di criticità</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015- 0013719 del 22/05/2015'</p>	<p>E' ampiamente documentato che gli insediamenti areoportuali comportano importanti rischi per la salute umana per i residenti in loro prossimità.....CONCLUSIONI:Di seguito si riporta nella Tabella 2 (ricavata dal sito di ARP AT) i parametri per alcuni degli inquinanti presi in esame nell'anno in corso e che non potranno altro che ulteriormente peggiorare con l'eventuale ampliamento del traffico aereo e dell'aeroporto. Si segnala che vi è una importante carenza di dati, ma nonostante questo si conferma la scarsa qualità dell'aria nel territorio considerato ed il considerevole livello di inquinanti. Nella Tabella 3 (tratta dall'ultimo Report 2014 sulla Qualità dell'aria in Europa) i limiti attuali e gli obiettivi da raggiungere nell'immediato futuro per un reale miglioramento della qualità dell'aria. Si segnala che già nel 2006 L'Organizzazione mondiale della sanità (Oms) aveva sollecitato i Governi di tutto il mondo a migliorare la qualità dell'aria nelle città, al fine di proteggere la salute delle persone. L'OMS aveva anche proposto standard grammaticamep.te più bassi sui livelli degli inquinanti, sia per il particolato che per l'ozono e il biossido di zolfo. Riducendo il particolato a 20 microgrammi per metro cubo, come stabilito nelle nuove Linee guida, si potrebbe appunto arrivare a una riduzione della mortalità del 15%. Riducendo i livelli di inquinamento, si registrerebbe una diminuzione dell'incidenza delle malattie dovute a infezioni respiratorie, delle malattie cardiache e dei tumori al polmone. Ovviamente anche i danni al cervello in via di sviluppo, ormai sempre più documentati dalla più recente e qualificata letteratura scientifica in relazione all'inquinamento dell'aria, risulterebbero in diminuzione. Purtroppo però dobbiamo ancora una volta ricordare le parole di un grande Pediatra americano: Bruce P. Lanphear del Children 's Environmental Health Center - U.S.A. che nell'ottobre 2006 scriveva: "A dispetto del grande affetto che noi abbiamo per i nostri bambini e della grande retorica della nostra società sul valore dell'infanzia, la società è riluttante a sviluppare quanto necessario per proteggere i bambini dai rischi ambientali".</p>	<p>Le risultante dello studio di VIS evidenziano come l'aeroporto avrà effetti sanitari del tutto e oggettivamente trascurabili. Si veda l'elaborato di integrazione INT-VIS-00-REL-001. L'analisi di risk-assessment non evidenzia la necessità di ulteriori approfondimenti di carattere sanitario in quanto la situazione riscontrata appare priva di criticità</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015- 0013719 del 22/05/2015'</p>	<p>L'analisi complessiva della documentazione sancisce indiscutibilmente l'assioma di monodirezionalità della pista prevista, orientata nelle direzioni esclusive di 120° per l'atterraggio e di 300° per il decollo delle aeromobili e quindi utilizzata in modalità contrapposta fra atterraggio e decollo. Questa posizione trascura totalmente il fatto --peraltro oggettivo e lapalissiano-- che detta limitazione contrasta con i principi operativi che sanciscono la sostanziale corrispondenza delle direzioni di manovra per atterraggio e decollo in relazione alle condizioni meteorologiche in atto in un determinato sito, ovvero che i velivoli operano muovendosi controvento, e pertanto circostanze favorevoli in atterraggio saranno comunque sfavorevoli per il decollo e viceversa. Tale condizione può decadere esclusivamente per la presenza di regimi di vento assente o molto debole (inferiore ai 10 nodi) e non può essere assunta come regola assoluta per la progettazione dell'orientamento di una pista primaria ed unica come quella del caso in esame, ma compare occasionalmente per piste secondarie ed aggiuntive nei grandi aeroporto già dotati di una o più piste primarie bidirezionali. Ora, ammettendo di voler comunque procedere con lo sviluppo del progetto in questo quadro invalidante, appare sostanziale l'approfondimento delle condizioni meteorologiche tipiche ed in dettaglio lo studio storico delle caratteristiche dei regimi eolici del sito la cui conoscenza risulta determinante per l'operatività nelle ipotesi sancite per l'impiego della pista. Ebbene, negli elaborati che trattano gli aspetti salienti dell'operatività e sviluppano anche un'analisi dello scenario con l'impiego del Model Base Simulation, e segnatamente il Quadro di Riferimento Progettuale (Punto 1) e la Relazione Tecnica Specifica RS 006 dell'ENAV (Punto 3), non esiste il benché minimo accenno alle limitazioni che deriveranno a causa dei regimi eolici dalla condizione iniziale imposta di uso contrapposto, così da giustificare l'omissione di questo contributo nelle valutazioni convenzionali e modellistiche condotte. L'unico documento che prende in esame gli aspetti relativi al regime eolico è il Quadro di Riferimento Ambientale (Punto 4) che dichiara di basarsi sui dati di direzione ed intensità del vento della Stazione Meteorologica dell'Aeronautica Militare di Peretola....Sommariamente il sito aeroportuale viene descritto come 'a venti prevalenti di modesta intensità' con direzioni descritte in modo contraddittorio nelle due brevi pagine della trattazione, ma quello che sicuramente si può smentire è che vi sia una direzione di provenienza prevalente da Est così come non è condivisibile l'uso di un anno tipo quando si ha a disposizione una serie storica di 50 anni di dati.</p>	<p>L'utilizzo della pista è previsto "esclusivamente monodirezionale" e, pertanto, il Master Plan oggetto di VIA non contempla le manovre di atterraggio per pista 30, in direzione Firenze-Prato, e di decollo per pista 12, in direzione Prato-Firenze, che avrebbero inevitabilmente comportato il sorvolo della città di Firenze. Le situazioni di emergenza che fanno eccezione a cui ci si può riferire sono: 1) non è mai previsto che per problemi di vento l'aereo possa atterrare a Firenze; la soluzione è il dirottamento ad altro aeroporto. L'incidenza è pari a 0,9%; 2) l'aeromobile che sta atterrando ha necessità, per una qualsiasi ragione, di riprendere quota; si dispone la manovra di c.d. riattaccata, l'aeromobile sorvola la pista. Nel lasciare lo spazio aereo dell'aeroporto gli aeromobili eseguiranno una rotta anche in questo caso codificata. La procedura prevede la risalita alla massima potenza in quota, l'attraversamento di Firenze a quota elevata fino a circa Coverciano. Successivamente il pilota valuterà se dirottare o ritentare la manovra. L'incidenza è 16 movimenti/anno nello scenario 2018 e 24 movimenti/anno nello scenario 2029.</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015- 0013719 del 22/05/2015'</p>	<p>Descrizione dei risultati dello studio ed impatto sullo scenario proposto in questo capitolo saranno riassunti i risultati de 'Esame storico della distribuzione dei venti nella piana dell'aeroporto di Peretola' e le implicazioni connesse all'operatività della nuova Pista di orientamento 12/30. L'esame è stato condotto sui dati provenienti dal data--base storico dei rilievi della Stazione Meteorologica dell'Aeronautica Militare presso l'aeroporto di Peretola. I dati estratti nella fattispecie si riferiscono alle registrazioni giornaliere condotte dall'ottobre 1989 all'ottobre 2014 corrispondenti agli ultimi 25 anni ed il set di registrazioni estratte comprende il valore giornaliero della direzione, velocità ed ora del vento massimo rilevato.....la distribuzione complessiva della frequenza dei venti in relazione alla direzione di provenienza, che emerge dai dati della Stazione A.M. di Peretola, si discosta significativamente dalle elaborazioni presentate nella V.I.A. e smentisce decisamente il fatto che il sito sia caratterizzato da venti con 'direzione prevalente da Est'.....Una ulteriore importante informazione che si ottiene riguarda la distribuzione oraria del rilevamento del vento massimo nel corso della giornata e quindi gli orari prevalenti durante i quali si viene a consolidare il flusso eolico nelle ore all'intorno dei valori massimi registrati...Le frequenze più elevate si presentano per i campi di velocità da 11 a 20 nodi e da 21 a 30 nodi , e nelle dieci ore comprese fra le 9 e le 18 incluse rappresentano il 70% degli eventi registrati. Riallacciandosi qui alle precedenti considerazioni su quanto esposto nel doc. 4 (relativo al 'Quadro di Riferimento Ambientale') si deve constatare la smentita dell'altra affermazione che inquadra sito aeroportuale come 'a venti prevalenti di modesta intensità'.</p>	<p>L'operatività della nuova pista di volo è stata verificata a partire dai dati meteo forniti da ENAV, con rilevazione dei venti ogni 5 minuti. Tale base dati risulta sensibilmente più ampia e precisa rispetto a quella messa a disposizione dalla Aeronautica Militare, che prevede l'emissione di un bollettino ogni 30 minuti. Si rileva, inoltre, che i dati ENAV sono quelli comunicati da ENAV stessa ai piloti e pertanto risultano quelli strettamente operativi.</p>
<p>Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015- 0013719 del 22/05/2015'</p>	<p>Riepilogando ora i risultati derivanti dai dati storici delle direzioni ed intensità del vento dell'archivio dell'Aeronautica Militare relativi al sito dell'aeroporto di Peretola con le modalità sopradescritte e rimandando per ogni dettaglio allo Studio riportato in Allegato 2, si concretizzano le limitazioni dell'operatività della nuova pista in progetto con orientamento 12--30.....TABELLA....Combinando i risultati delle due fasi di manovra con le condizioni di impraticabilità che si verificano indipendentemente e pertanto si sommano, nelle ipotesi più ottimistiche e considerando solo venti di intensità molto superiori a quelle nominali ammessi, risulta che l'operatività sarà impedita per 38% circa dei giorni, mentre per il confronto con i valori nominali questo valore sale al 57%. Confrontando i risultati che emergono con i lamentati dirottamenti causa vento addita; come una delle maggiori criticità della attuale pista in uso e pari al 3,14% (indicato come superiore al limite considerato commercialmente accettabile dell'1% --- Doc. 2 RS 11 pag. 12 Allegato 1), non può che impressionare l'aumento di un ordine di grandezza (un fattore 10) delle condizioni che invalidano l'operatività.</p>	<p>L'operatività della nuova pista di volo è stata verificata a partire dai dati meteo forniti da ENAV, con rilevazione dei venti ogni 5 minuti. Tale base dati risulta sensibilmente più ampia e precisa rispetto a quella messa a disposizione dalla Aeronautica Militare, che prevede rilevazione dei dati ogni 30 minuti oppure ogni ora. Si rileva, inoltre, che i dati ENAV sono quelli comunicati da ENAV ai piloti.I dati relativi alla operatività della pista futura non collimano con quelli presentati nella osservazione. In relazione ai venti studiati si rileva che la nuova infrastruttura di volo prevede un'operatività quasi totale, essendo i dirottamenti stimati a circa lo 0,9%.</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'</p>	<p>Come rappresentato già in premessa la varia documentazione a supporto della nuova pista 12/30 è carente o addirittura mancante di una valutazione sui fattori di rischio per la navigazione aerea, la parola safety la si trova solo nella terza parte della relazione di ENAV. Vengono individuate le zone di tutela su cui elaborare i piani di rischio a cura dei Comuni interessati e vengono individuati gli insediamenti incompatibili ma nulla si dice sulle modalità per superare le incompatibilità. La pista 12/30 viene ripetutamente dichiarata monodirezionale con decolli per pista 30 ed atterraggi per pista 12 ma sia in due studi presenti nel documento ENAC che è diventato parte integrante dell' "Integrazione al P.I.T." sia nelle relazioni ENAV trattate nella presente relazione vi sono ampie aperture seppur generiche per un utilizzo bidirezionale della pista.</p>	<p>I piani di rischio sono i documenti contenenti le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni; il loro scopo è quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti. Il Polo Scientifico di Sesto Fiorentino risulta già allo stato attuale all'interno delle aree di tutela collegate all'esercizio della pista di volo 05-23. La competenza relativa alla approvazione dei Piani di Rischio risulta attribuita ad ENAC, che ha già verificato il Master Plan (inclusi i Piani di Rischio associati alla nuova pista di volo) e ritenuto lo stesso approvabile in linea tecnica. Ulteriori verifiche di maggior dettaglio potranno, comunque, essere effettuate nell'ambito del successivo procedimento di conformità urbanistica</p>
<p>Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'</p>	<p>Non vi è uno studio accurato sui venti prevalenti di forte intensità frontali, in coda ed al traverso per una corretta ed approfondita analisi sulle percentuali di utilizzo degli orientamenti di pista in funzione dei venti. Sta di fatto che a fronte di un obiettivo dichiarato di abbassare la percentuale dei dirottamenti dall'attuale 3,1% ad un 1%, da tabelle fornite da ENAC ed AdF la percentuale dei dirottamenti con utilizzo monodirezionale della pista salirebbe al 20%. Analogamente sempre in un utilizzo monodirezionale della pista i mancati decolli per pista 12 sarebbero del 16%. Il totale complessivo di dirottamenti e mancate partenze è al 18% dei movimenti con circa 10.000 voli cancellati per non sorvolare Firenze. È impressionante come il documento "Integrazione al P.I.T." fatto approvare a fatica al Consiglio Regionale per validare la scelta della nuova pista 12/30 contenga invece tutta una serie di elementi che avrebbero dovuto sconsigliarne l'approvazione.</p>	<p>L'utilizzo della pista è previsto "esclusivamente monodirezionale" e, pertanto, il Master Plan oggetto di VIA non contempla le manovre di atterraggio per pista 30, in direzione Firenze-Prato, e di decollo per pista 12, in direzione Prato-Firenze, che avrebbero inevitabilmente comportato il sorvolo della città di Firenze. Le situazioni di emergenza che fanno eccezione a cui ci si può riferire sono:                      1) non è mai previsto che per problemi di vento l'aereo possa atterrare a Firenze; la soluzione è il dirottamento ad altro aeroporto. L'incidenza è pari a 0,9%;                      2) l'aeromobile che sta atterrando ha necessità, per una qualsiasi ragione, di riprendere quota; si dispone la manovra di c.d. riattaccata, l'aeromobile sorvola la pista. Nel lasciare lo spazio aereo dell'aeroporto gli aeromobili eseguiranno una rotta anche in questo caso codificata. La procedura prevede la risalita alla massima potenza in quota, l'attraversamento di Firenze a quota elevata fino a circa Coverciano. Successivamente il pilota valuterà se dirottare o ritentare la manovra. L'incidenza è 16 movimenti/anno nello scenario 2018 e 24 movimenti/anno nello scenario 2029.</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'</p>	<p>È altrettanto poco comprensibile il comportamento di ENAC che avendo partecipato dal 2008 ai tavoli tecnici e riunioni varie abbia, come organo regolatore: - validato lo studio AdF del 2008 per ipotesi di pista di 2000 metri idonee a velivoli di classe "C"; proposto lo studio sulle due ipotesi di pista 09/27 e 12/30 e cassato la prima di 2.400 metri a favore della seconda di 2.000 metri; - dal Febbraio 2012 non abbia invece dato alcuna indicazione sulla necessità di un allungamento della pista a 2.400 metri per velivoli di classe "C" in tempo per correggere l'Integrazione al P.I.T. prima della sua approvazione avvenuta nel Giugno 2013 ma solo ad Ottobre 2013 abbia indicato la necessità di un allungamento a 2.400 metri. Non si ha certezza ma alcuni indizi come ad esempio l'inserimento nella tabella dell'ENAV riguardante le separazioni tra velivoli per evitare problemi di scia di velivoli "Super Heavy" e Boeing 757 la lettera dell'Ottobre 2014 avrebbe l'intento di dare una capacità intercontinentale al nuovo Aeroporto. Per quanto riguarda invece lo studio sugli ostacoli e sulle superfici di decollo e di avvicinamento va rilevato che per diminuire la presenza di ostacoli che forino tali superfici si suggerisce di derogare dagli standard ICAO.</p>	<p>L'aspetto è già stato precedentemente trattato all'interno del presente documento</p>
<p>Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'</p>	<p>Inoltre nella parte SAFETY del documento dell'ENAV vengono individuati una serie di situazioni rischiose che richiedono di essere eliminate o mitigate, vengono suggeriti degli interventi correttivi perché in caso contrario verrebbe aumentato e stressato il carico di lavoro di piloti e controllori di volo. È però solo uno studio preliminare e le eventuali disposizioni correttive dipendono dall'Organo Regolatore.</p>	<p>La competenza relativa alla sicurezza aeronautica, alle rotte, alle procedure di volo e agli ostacoli risulta attribuita ad ENAC ed ENAV, che hanno già verificato il Master Plan e ritenuto lo stesso approvabile in linea tecnica.</p>
<p>Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'</p>	<p>In merito ai costi la tabella di AdF indica un impegno di spesa a proprio carico di € 215.500.000 mentre nello schema di decreto del Presidente della Repubblica relativo allo sviluppo degli aeroporti, predisposto a seguito della Conferenza Stato Regioni (18/02/2015) a pagina 114 per il periodo 2014 - 2029 viene indicato un impegno di spesa di € 150.000.000. Sempre nella tabella di AdF, in una noticina, viene chiarito che l'impegno complessivo di spesa è di € 365.500.000 è al netto dell'IVA, al lordo dei ribassi d'asta e non tiene conto dei costi per gli imprevisti e per le terre. In considerazione che i ribassi d'asta probabilmente non bilancerebbero i costi di IVA, terre e soprattutto gli imprevisti che normalmente sono gli acquitrini (similitudine ad hoc) ove sguazzano gli incrementi dei costi e non vi è traccia di alcun impegno di AdF a coprire gli "eventuali" costi aggiuntivi è facile ipotizzare che i costi aggiuntivi saranno pagati dal Signor Pantalone, pensionato con pensione di poco superiore al minimo. In sintesi finale oltre a quanto già detto non vi sono tabelle relative ai venti al traverso di forte intensità (vedi ad es. il libeccio) ed una loro comparazione con i limiti per il vento al traverso dei velivoli che opereranno nella nuova pista nonostante potessero essere facilmente recuperate dalle statistiche per nebbia, neve, precipitazioni di forte intensità in modo da poter avere un'idea complessiva delle limitazioni al traffico dovute ai fenomeni indicati da aggiungere alle limitazioni per venti frontali ed in coda con uso monodirezionale della pista. Già comunque i dati noti indicano chiaramente che la nuova pista 12/30 con utilizzo monodirezionale sarebbe un nonsenso e che con buona pace dei fiorentini se la nuova pista verrà fatta avrà un utilizzo bidirezionale. Rivelatrice in tal senso è la risposta del M.I.T. ad un'interrogazione parlamentare (vedi allegato n. 10).</p>	<p>Il Piano Economico e Finanziario sarà elaborato e presentato in sede di accertamento della Conformità Urbanistica, ovvero quando sarà chiaro l'importo dei finanziamenti assegnati allo scalo aeroportuale e saranno esplicitate eventuali prescrizioni sul progetto attualmente in fase di VIA che rendono l'importo degli interventi suscettibile di significative modifiche</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'</p>	<p>Non si rispettano le prescrizioni ed orientamenti UE con i Regolamenti 1315/ 1316- 2013, la G u UE 99 I 3 c del 4 I 4 I 14' gli indirizzi del Commissario Trasporti UE e della Corte dei Conti UE come da comunicazioni del 16/ 12/ 14.</p>	<p>Il Regolamento (UE) del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti prevede l'articolazione di detta rete in due livelli:1. una rete globale ("Comprehensive Network"), da realizzare entro il 2050;2. una rete centrale ("Core Network") da realizzare entro il 2030, che costituirà la spina dorsale della rete transeuropea di trasporto. L'aeroporto di Firenze risulta non solo inserito all'interno delle reti TEN-T (come comprehensive airport) ma anche del sistema aeroportuale nazionale, quale aeroporto strategico, così definito in quanto, "a prescindere dal volume di traffico attuale, risponde efficacemente alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di utenza ed è in grado di garantire nel tempo tale funzione, per capacità delle infrastrutture e possibilità del loro potenziamento con impatti ambientali sostenibili, per i livelli di servizio offerti e grado di accessibilità, attuale e potenziale".</p>
<p>Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'</p>	<p>Il PNA (Piano nazionale Aeroporti) non rispetta i regolamenti UE; i criteri di valutazione UE, i bacini di utenza UE e le relative restrizioni, le contraddittorie valutazioni ambientali del PNA stesso a fronte di similari contesti nel Bacino Centro e Bacino Centro Nord.</p>	<p>Il Piano Nazionale degli Aeroporti, nel quadro delineato dalla normativa nazionale ed europea di riferimento, definisce uno sviluppo organico del settore aeroportuale e in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa, individuando gli aeroporti di interesse nazionale strategico quale è l'Aeroporto di Firenze. Il Master Plan si sviluppa in accordo con le previsioni contenute nel Piano Nazionale degli Aeroporti</p>
<p>Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'</p>	<p>Lo Sblocca Italia e futura Legge di Stabilità ove concedessero fondi Pubblici a soggetti oggi privati non risponderebbero alla Direttive UE 1315/ 1316-2013 e certificherebbero la concessione di "aiuti di Stato impropri" soggetti a procedura di infrazione creando di fatto "concorrenza sleale" non solo nei confronti di Pisa e/ o Bologna appartenenti allo stesso bacino. ma anche nei confronti di tutti gli aeroporti Nazionali ed Europei.</p>	<p>Come già espresso in precedenza dalla Commissione Europea (vedi Decisione 2462 del 08/04/2009) riguardo ad alcune misure di finanziamento pubblico aventi ad oggetto gli scali aeroportuali toscani, il finanziamento per l'adeguamento delle infrastrutture negli aeroporti consegue l'obiettivo di migliorare tali infrastrutture, rendendole sicure ed efficienti, e di migliorare l'accessibilità regionale. Inoltre, data la complementarità degli aeroporti, la concorrenza esercitata dagli aeroporti regionali è assai limitata per quanto riguarda gli scali limitrofi di Bologna e di Roma e inesistente rispetto ad altri aeroporti al di fuori del territorio nazionale</p>
<p>Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'</p>	<p>Non risolve in primis i problemi evidenziati nella SIA quali le carenze strutturali fiziose evidenziate, mentre con l'attuale conformazione aeroportuale si macinano comunque record su record. Di sicuro aggrava i problemi ambientali viste anche le valutazioni del PNA Punto 16.2 Ciampino, la cui problematica di forti insediamenti urbanizzati e molto minore rispetto a Firenze.</p>	<p>Il principale fattore criticità dello scalo fiorentino è rappresentato dalla pista di volo, le cui limitazioni legate alla scarsa capacità operativa sia in termini di movimenti/ora sia di continuità di esercizio sono comunemente noti. La realizzazione della nuova pista di volo permette di superare tali criticità operative garantendo al contempo un miglioramento della qualità della vita delle popolazioni insediate nell'ambito di influenza degli effetti aeroportuali, rispetto allo stato di fatto, in accordo anche con le prescrizioni contenute nell'Integrazione al PIT.</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'	Aggrava la pressione ambientale dell'Area Metropolitana di Firenze visto il posizionamento dell'infrastruttura a soli 5,8 Km dalla Cattedrale, a 1,5 Km dal centro di Sesto Fiorentino, a 3 Km dal Centro di Campi Bisenzio, a 300 metri dal Polo Scientifico, struttura LENS, struttura CNR, a 900 metri da una Scuola Marescialli, a 1900 metri dal sito del Nuovo Stadio ACF da 45000 spettatori, a 700 metri dal Nuovo Inceneritore, a 900 metri dal complesso industriale Osmannoro, con alberghi, store Ikea,	All'interno dello Studio di Impatto Ambientale sono definiti e quantificati tutti i fattori di pressione correlati all'intervento in esame. Il quadro valutativo complessivo evidenzia la sussistenza di impatti non trascurabili ma gli interventi di mitigazione e di compensazione previsti in progetto risultano tali da conferire allo stesso una globale sostenibilità e compatibilità ambientale
Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'	Aumenta come dichiarato dallo stesso proponente il "rischio idrogeologico" che per l'approvazione di tale opera, ottenendo una deroga Ministeriale creerebbe "un precedente pericoloso" in termini di discrezionalità normativa oltre ad aprire immediatamente una nuova procedura di infrazione UE circa il rischio idrogeologico di fatto sanato proprio con il Decreto Sblocca Italia in recepimento condanne UE, derogando ancora una volta normativamente parlando sul procedimento ed addirittura finanziandolo contro i Regolamenti UE e le norme circa gli aiuti di stato.	La documentazione integrativa prodotta contiene la valutazione dei significativi benefici associati agli interventi previsti sull'attuale reticolo delle Acque Alte e delle Acque Basse. L'iter di approvazione e autorizzazione delle opere previste non attiene alla presente procedura di VIA
Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'	Aumenta il rischio volo delle persone trasportate e sorvolate, anche quelle di Firenze visto che nessuno certifica su carta che la "nuova pista" è effettivamente solo unidirezionale.	L'utilizzo della pista è previsto "esclusivamente monodirezionale" e, pertanto, il Master Plan oggetto di VIA non contempla le manovre di atterraggio per pista 30, in direzione Firenze-Prato, e di decollo per pista 12, in direzione Prato-Firenze, che avrebbero inevitabilmente comportato il sorvolo della città di Firenze.
Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'	Viene distrutto di fatto l'unico POLMONE verde dell'area metropolitana di Firenze, dove abitano circa 1 milione di persone, peraltro il polmone è subito a ridosso dei centri abitati ed industriali	Il Master Plan aeroportuale approfondisce, tra le altre tematiche di rilievo, gli aspetti di compatibilità ed integrazione del sistema aeroportuale con il contesto territoriale di inserimento. Le condizioni di inserimento del progetto sono definite all'interno di molteplici elaborati afferenti allo Studio di Impatto Ambientale, allo Studio di Incidenza e alla Relazione Paesaggistica. L'attenzione rivolta al perseguimento del miglior inserimento ambientale degli interventi di Master Plan è, tra l'altro, supportata e coadiuvata dalla progettazione di importanti e significativi interventi di compensazione ecologica, paesaggistica e ambientale, descritti in dettaglio all'interno del Quadro Progettuale del SIA. L'intero sistema aeroportuale descritto garantisce e dimostra la massima tutela dall'inquinamento acustico ed atmosferico, anche attraverso la proposta di importanti interventi di mitigazione dei fattori inquinanti dell'area.

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'	Vengono distrutte aree avifaunistiche naturali faticosamente salvate e protette nel passato diventate oggi Oasi WWF di rilevanza Comunitaria, prospettando un riposizionamento che se può prevedere il ripristino di certo non può garantire con certezza la prevista riuscita, che nel caso di fallimento, sarebbe un totale disastro perché attesterebbe in modo inequivocabile la totale perdita di questo bene, per il quale sono comunemente già stati spesi ingenti fondi pubblici.	Gli aspetti conseguenti alle previste interferenze con ambienti e habitat di pregio ecologico sono trattati all'interno degli elaborati afferenti allo Studio di Incidenza Ambientale
Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'	Si mettono a rischio Beni Culturali Unesco come le Ville Medicee, di cui lo World Heritage ha già recepito la denuncia e per la quale sono state chieste verifiche puntuali.	Si veda l'elaborato di integrazione INT-PAE-00-REL-002
Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'	Si travisano interessi e maggiore occupazione spacciandoli per "bene comune" che di fatto invece sono solo meri interessi privati, infatti l'aeroporto oggi di fatto è privato mentre per l'occupazione dovendo essere valutata a livello Regionale non può essere strumentalizzata con pseudo lotte di campanile, ma funzionalmente anche per altri ambiti regionali optando per la scelta migliore	Il Master Plan aeroportuale approfondisce, tra le altre tematiche di rilievo, gli aspetti di impatto economico, occupazionale e sociale del sistema aeroportuale con il contesto territoriale di inserimento. Le condizioni di inserimento del progetto sono definite all'interno di molteplici elaborati afferenti allo Studio di Impatto Ambientale. I dati confermano le previsioni di IRPET che aveva predisposto ad integrazione del quadro conoscitivo dell'integrazione al PIT lo studio "Le ricadute economiche del consolidamento dell'offerta aeroportuale della Toscana", mediante il quale è stato stimato l'impatto economico e occupazionale indotto dalla qualificazione dell'offerta aeroportuale toscana, partendo dalle previsioni di passeggeri elaborate all'interno della pianificazione nazionale e riprese dai documenti di programmazione regionale.
Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'	Con il nuovo aeroporto non si risolve assolutamente il problema Passeggeri e Cargo, motivo esasperato quale motivazione funzionale alla scelta, ma che continua comunque a sussistere, infatti per i voli Intercontinentali inevitabilmente i passeggeri si dovranno appoggiare a Malpensa, Fiumicino o Nord Europa, stesso discorso per le merci quindi quali sono "le implementazioni strutturali e di contribuzione agli obiettivi previsti dal PNA e dall'UE per evitare per le merci l'utilizzo del RFS Road Feeder Service" da questa nuova opera.?	Le previsioni di traffico alla base dello sviluppo del Master Plan sono state elaborate in accordo con le previsioni di traffico contenute nel Piano Nazionale degli Aeroporti
Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015-0013719 del 22/05/2015'	L'esplosione dei costi che dal 2012 con certificazione di ENAC si passa da 75M di Euro a 365M i Euro ovvero il 500% in 3 anni, salvo ulteriori costi non quantificati nelle carenze informative della SIA. Pertanto sussiste la mancanza di sostenibilità economico/ sanitario/ ambientale.	Il Piano Economico e Finanziario sarà elaborato e presentato in sede di accertamento della Conformità Urbanistica, ovvero quando sarà chiaro l'importo dei finanziamenti assegnati allo scalo aeroportuale e saranno esplicitate eventuali prescrizioni sul progetto attualmente in fase di VIA che rendono l'importo degli interventi suscettibile di significative modifiche

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Studio Legale Giovannelli e associati per conto di vari cittadini -E.Prot DVA-2015- 0013719 del 22/05/2015'</p>	<p>Di contro non sono state valutate le possibili e compatibili alternative che comunque sono prescrittive nei procedimenti di VIA come da direttive UE, quindi l'implementazione di Pisa rispetto a Firenze a) La costruzione della 3° pista aeroportuale a Pisa già prevista da tempo, localizzata Di contro non sono state valutate le possibili e compatibili alternative che comunque sono prescrittive nei procedimenti di VIA come da direttive UE, quindi l'implementazione di Pisa rispetto a Firenze a) La costruzione della 3° pista aeroportuale a Pisa già prevista da tempo, localizzata vicino al mare e quindi ambientalmente più sostenibile rispetto a Firenze. b) La terza pista di 4000 metri con certificazione E/F permetterà l'aperta a l reale traffico INTERCONTINENTALE della Regione, creando i presupposti di arrivi/partenze dirette di passeggeri e merci da/per tutti i mercati intercontinentali da tutto il continente Americano, dal Far East e dall'Australia cosa che il nuovo aeroporto come detto a l punto 12 non può garantire. c) Con questa scelta non si assumerebbero tutti i rischi correlati a l Nuovo Aeroporto di Firenze specialmente per quelli Sanitario/ Ambientali/Idrogeologici/Rischio Volo di cui ai punti 5,6,7,8,9, si preserverebbe la parte del parco metropolitano fiorentino. d) Non si sperperano risorse pubbliche e si contengono costi perché le opere previste per la Nuova Pista di Pisa ed una maggiore implementazione ferroviaria oltre a quella già prevista non sarebbero superiori ad un quinto di quanto ad oggi previsto per quello di Firenze e) Si potrebbe in modo sostenibile implementare ulteriormente i collegamenti ferroviari fra Pisa e Firenze, oltre a quelli già previsti dai piani in vigore quindi con maggiori benefici anche per i trasporti locali. f) Entro la fine del 2015 sarà in funzione il "People Mover" fra la stazione di Pisa e l'Aeroporto quindi in 30 / 35 Minuti con linea ferrovia sistemata il passeggero si trova dalla Stazione di Firenze direttamente dentro l'aeroporto di Pisa che dista solo 75 Km. Si evidenzia anche gli orientamenti della UE circa il tempo medio di percorrenza necessario da un qualsiasi punto UE al primo aeroporto disponibile dichiarandolo il 90 Minuti in treno/ auto/ autobus. Da qui è evidente che il Nuovo Aeroporto di Firenze è totalmente inutile. g) Verrebbe ampliata una infrastruttura che creerebbe sviluppo e sinergia contribuendo in base agli orientamenti UE per avere minor numero di aeroporti ma di più grossa caratura, contribuendo con la razionalizzazione agli obiettivi prescrittivi delle Direttive/Regolamenti UE ovvero una riduzione del 60% delle emissioni di GAS SERRA entro il 2050.</p>	<p>Le strategie di sviluppo dell'Aeroporto di Firenze sono state definite in accordo con le linee strategiche contenute nel Piano Nazionale degli Aeroporti elaborato da ENAC e negli specifici strumenti di pianificazione regionale.</p>
<p>Sig.ra Patrizia Agresti - E.prot DVA-2015- 0021920 del 31/08/2015'</p>	<p>il Comitato Cittadini per gli Alberi chiede che si intervenga immediatamente in tutela della ZPS STAGNI DELLA PIANA FIORENTINA E PRATESE, INCLUSO IL LAGO DI PERETO LA, a rischio di INTERRAMENTO. In mancanza di un immediato, preciso intervento sanzionatorio, si aprirebbe una pericolosa spirale di progetti che di fatto potrebbero distruggere "legalmente" le ZPS dietro il paravento di aleatorie "opere di compensazione" che però non assicurano la salvaguardia primaria di tutte le ZPS, ovvero la loro stessa ESISTENZA (Vedi "interramento"). Se questo principio passasse, soprattutto per gli specchi in teoria "riproducibili" artificialmente anche altrove, si darebbe l'avvio a speculazioni in grado di eliminare per sempre le aree umide.....ecc ecc.</p>	<p>Non sono state prese in esame soluzioni alternative di progetto che non prevedessero l'interramento dei laghi presenti in quanto dette alternative risultano palesemente in contrasto con l'orientamento di progetto della nuova pista che, come noto, rappresenta la risultanza di un lungo percorso caratterizzato anche da un articolato processo partecipativo di VAS di livello regionale.</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Università degli Studi di Firenze- E.Prot DVA-2015-0016295 del 22/06/2015'</p>	<p>[...] la pista descritta nel Masterplan, oggetto di approvazione tecnica da parte dell'ENAC e sottoposta al procedimento di Valutazione di Impatto ambientale, non prende nei fatti in considerazione alcuna il rischio catastrofe aerea nelle zone laterali adiacenti alla pista, quali quelle ad altissimo livello di antropizzazione del Polo Scientifico e tecnologico dell'Università degli Studi di Firenze, in quanto la validazione del progetto è avvenuta sulla base di un parametro standard - individuazione geometrica delle fasce di rischio laterali - annullato dalla sentenza T AR Lazio depositata il 15 aprile 2015 più volte richiamata. L'annullamento del regolamento, intervenuto con la sentenza del TAR Lazio avrebbe dovuto indurre lo stesso ENAC, quale soggetto proponente dell'istanza di VIA, a chiedere l'archiviazione immediata dell'intero procedimento in considerazione delle ricadute del suddetto annullamento sulla valutazione del rischio per la sicurezza delle persone così come considerato negli atti presupposti (PIT, Masterplan 2014-2029, delibera di approvazione tecnica dell'ENAC, che allo stato appaiono viziati per aver fatto riferimento a parametri standard dichiarati inesistenti), e ciò anche in relazione agli esiti possibili del procedimento di VIA. [...]</p> <p>L'Università degli Studi di Firenze chiede l'immediata archiviazione del procedimento di VIA non potendo lo stesso essere portato a conclusione in quanto avviato sulla base di un quadro regolamentare oggi completamente mutato in relazione a profili di decisivo rilievo quali quelli relativi al rischio di incidenti aerei ed alla conseguente individuazione delle zone nelle quali sussiste tale rischio.</p>	<p>I piani di rischio sono i documenti contenenti le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni; il loro scopo è quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti. Il Polo Scientifico di Sesto Fiorentino risulta già allo stato attuale all'interno delle aree di tutela collegate all'esercizio della pista di volo 05-23. La competenza relativa alla approvazione dei Piani di Rischio risulta attribuita ad ENAC, che ha già verificato il Master Plan (inclusi i Piani di Rischio associati alla nuova pista di volo) e ritenuto lo stesso approvabile in linea tecnica. Ulteriori verifiche di maggior dettaglio potranno, comunque, essere effettuate nell'ambito del successivo procedimento di conformità urbanistica</p>
<p>Associazione "Un'altra Sesto è possibile"- E.prot DVA-2015-0013964 del 25/05/2015'</p>	<p>Gli interventi di rinaturalizzazione previsti per le aree aeroportuali non più necessarie consistono, secondo il Master pian, in interventi per incrementare la fruibilità dei luoghi. Ci si chiede come possa essere garantita detta fruibilità, alla luce delle condizioni di rumorosità che saranno presenti al momento dell'operatività della nuova pista (calcolando un volo ogni 8 minuti circa).</p>	<p>L'area oggetto di intervento risulta pressoché completamente esterna all'intorno aeroportuale e caratterizzato da un livello equivalente diurno compreso fra 50 e 60 db(a), compatibile con l'attuale classe acustica definita dal piano comunale di classificazione acustica.</p>
<p>Associazione "Un'altra Sesto è possibile"- E.prot DVA-2015-0013964 del 25/05/2015'</p>	<p>il Master plan prevede la realizzazione di aree boscate nell'area a nord del sedime aeroportuale in sostituzione di quelli che interferiscono con la pista. si presume che gli alberi "interferenti" siano quelli previsti a compensazione dell'impianto di incenerimento di Case Passerini, non ancora presenti sul territorio. Ci si chiede se la loro funzione di mitigazione degli inquinanti che dovrebbero essere emessi dall'impianto di incenerimento sarà svolta ugualmente nonostante la delocalizzazione. Inoltre, non si capisce come possano interferire degli alberi e non i camini dell'impianto, di altezza ben superiore.</p>	<p>Si rimanda a quanto già asserito in precedenza in merito alla medesima osservazione</p>
<p>Associazione "Un'altra Sesto è possibile"- E.prot DVA-2015-0013964 del 25/05/2015'</p>	<p>Le opere indicate nel Master pian a mitigazione delle interferenze con i siti di importanza naturalistica non paiono garantire una adeguata tutela dell'ambiente della piana fiorentina: si parla infatti di "ricollocazione" per alcuni di essi, anche in luoghi lontani (la nuova area umida da Crearsi nel comune di Signa). Poiché si verrebbero a realizzare importanti variazioni a carico dell'ambiente (sono previsti anche estesi interventi di tombatura), si ritiene che debba essere fatta una nuova VAS.</p>	<p>Gli interventi compensativi descritti e progettati nell'ambito del SIA prevedono già significativi interventi di recupero degli elementi del paesaggio agrario e rurale della piana. I master plan aeroportuali sono soggetti ex lege a procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) e non a valutazione ambientale strategica (VAS).</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
Associazione "Un'altra Sesto è possibile"- E.prot DVA-2015-0013964 del 25/05/2015'	Fosso Reale: il Master pian prevede una sua importante deviazione, che lo vedrebbe passare fra la discarica e l'impianto di selezione e compostaggio di Case Passerini. Non paiono adeguatamente valutate le conseguenze delle opere di realizzazione della deviazione del fosso, che potrebbero andare ad intaccare le coperture messe a protezione del suolo su cui poggia la discarica, con conseguente possibilità di inquinamento della falda acquifera sottostante.	Si vedano gli elaborati di integrazione inerenti gli approfondimenti progettuali di natura idraulica
Associazione "Un'altra Sesto è possibile"- E.prot DVA-2015-0013964 del 25/05/2015'	Non paiono adeguatamente valutati gli effetti della cantierizzazione e della movimentazione delle terre derivanti dalla realizzazione della pista e delle altre opere previste, né considerata adeguatamente la destinazione delle terre che non saranno riutilizzate in loco.	Ai sensi del DM 161/2012 gli aspetti di movimentazione delle terre relativi alla cantierizzazione saranno predisposti nel piano di utilizzo delle terre, quando sarà possibile eseguire le necessarie indagini accedendo ai lotti di interesse.
Associazione "Un'altra Sesto è possibile"- E.prot DVA-2015-0013964 del 25/05/2015'	La soluzione proposta per la strada di collegamento fra Sesto Fiorentino e Osmannoro non pare adeguatamente supportata da valutazioni puntuali, fatta esclusione per quelle di carattere economico.	L'aspetto potrà essere oggetto di discussione nell'ambito della successiva procedura di compatibilità urbanistica, da avviarsi presso il ministero delle infrastrutture e dei trasporti una volta ultimato il procedimento di via.
Associazione "Un'altra Sesto è possibile"- E.prot DVA-2015-0013964 del 25/05/2015'	Le aree interessate fanno attualmente parte del progetto di "Parco agricolo della piana fiorentina", che verrebbe ad essere notevolmente ridotto, perdendo parte della sua funzione ecologica e delle porzioni agricole più integre e meglio conservate del sistema della piana sestese. Oltre alla sottrazione di terreni per la pista, si prevede anche la sottrazione di terreni per ricreare ex-novo le aree umide interrate.	Il Master Plan aeroportuale approfondisce, tra le altre tematiche di rilievo, gli aspetti di compatibilità ed integrazione del sistema aeroportuale con il contesto territoriale di inserimento. Le condizioni di inserimento del progetto sono definite all'interno di molteplici elaborati afferenti allo Studio di Impatto Ambientale, allo Studio di Incidenza e alla Relazione Paesaggistica. L'attenzione rivolta al perseguimento del miglior inserimento ambientale degli interventi di Master Plan è, tra l'altro, supportata e coadiuvata dalla progettazione di importanti e significativi interventi di compensazione ecologica, paesaggistica e ambientale, descritti in dettaglio all'interno del Quadro Progettuale del SIA.
Associazione "Un'altra Sesto è possibile"- E.prot DVA-2015-0013964 del 25/05/2015'	Inoltre, le opere di realizzazione avranno un inevitabile effetto negativo sulle specie presenti, in particolare per quelle stanziali e vedranno sparire gli habitat adatti alle proprie esigenze, che non pare adeguatamente Compensata dalle opere di mitigazione previste (c'è l'intenzione di provvedere ad un prelievo delle popolazioni con ricollocazione in altre aree umide?).	Gli interventi compensativi previsti presso l'attuale porzione di sedime aeroportuale oggetto di dismissione si ritengono adeguati. Tra gli interventi di compensazione è stato inserito l'intervento c.d."Mollaia", una nuova area di 19ha circa dedicata agli anfibi. Per ogni ulteriore approfondimento si rimanda agli elaborati di integrazione dello Studio di incidenza.
Associazione "Un'altra Sesto è possibile"- E.prot DVA-2015-0013964 del 25/05/2015'	Nelle alternative alla pista aeroportuale, non è stata valutata l'opzione zero, ovvero considerare di utilizzare piste aeroportuali esistenti quali quelle di Pisa o Bologna, con le quali sinergie e potenzialità di sviluppo potrebbero presentare aspetti importanti dal punto di vista ambientale, organizzativo ed economico.	Il SIA contiene già la valutazione comparativa di differenti scenari emissivi associati alle seguenti principali alternative (alternativa zero, ipotesi di pista come da integrazione al PIT, ipotesi di pista come da Master Plan). Detti scenari sono stati valutati a parità di carico aeronautico e di obiettivo conseguito. Precedenti ipotesi alternative riferite a differenti giaciture della nuova pista sono risultate già oggetto di analisi comparative nell'ambito della precedente procedura di VAS relativa all'Integrazione al PIT.

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>Associazione rete dei comitati per la difesa del territorio- E.Prot DVA-2015-0013794 del 22/05/2015'</p>	<p>Il Progetto Aeroporto di Firenze - Master Pian aeroportuale 2014-2029 (d'ora in poi Progetto) viene attualmente sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale. Tale valutazione, come da D.Lgs. 152/2006 deve essere effettuata sul Progetto definitivo. Viceversa gli elaborati del progetto, consultabili presso il Ministero dell'Ambiente hanno un carattere di massima e pertanto il Progetto deve essere correttamente considerato preliminare e non definitivo.</p>	<p>L'aspetto è già stato precedentemente trattato all'interno del presente documento</p>
<p>Associazione rete dei comitati per la difesa del territorio- E.Prot DVA-2015-0013794 del 22/05/2015'</p>	<p>Si chiede di assoggettare il Progetto Aeroporto di Firenze. - Master Pian aeroportuale 2014-2029, alla procedura di VAS in quanto atto legittimamente qualificabile unicamente come piano (<i>nb: il richiedente lo definisce "insieme sistematico di opere strutturali, etc)</i> ricadente nella fattispecie di cui all'art. 6, comma 1, del Decreto legislativo 4/2008.</p>	<p>E' opinione comune che i Piani di Sviluppo Aeroportuale siano assoggettabili a procedura VIA, e non a quella VAS per le seguenti ragioni (amplius, Istituto per le ricerca e l'Ingegneria dell'Ecosostenibilità, Aspetti procedurali in materia di valutazione ambientale dei piani di sviluppo aeroportuale, novembre 2008):1. la presenza nella legislazione tuttora vigente di un preciso obbligo di assoggettabilità dei piani di sviluppo a procedura VIA, che si sostanzia nell'articolo 8 del DPCM 27.12.1988, a fronte della indeterminatezza legislativa in merito alla sussistenza di un obbligo di VAS;2. le specificità dei Piani di Sviluppo Aeroportuale, in quanto, se è pur vero che detti piani, avendo ad oggetto l'assetto aeroportuale ed essendo attuati per fasi successive, presentano natura pianificatoria e quindi, configurandosi come dei piani del settore trasporti, sarebbero soggetti a procedura VAS, d'altro canto questi si differenziano dagli altri strumenti di pianificazione di tale settore per diversi fondamentali motivi.Le motivazioni che fanno dei Piani di Sviluppo Aeroportuale un piano "sui generis" e che sono alla base delle ragioni di ordine tecnico per le quali questi sarebbero più correttamente assoggettabili a procedura VIA, possono essere così sintetizzate:A. assenza di una effettiva connotazione programmatica dei Piani di Sviluppo, il cui obiettivo si risolve nel definire un assetto planimetrico e funzionale strumentale al soddisfacimento di quei volumi di traffico che rappresentano l'obiettivo industriale assunto dalla società di gestione;B. coincidenza dell'ambito di pianificazione dei Piani di sviluppo con quello di intervento relativo alle singole previsioni in esso contenute;C. coincidenza del livello informativo di interesse ambientale tra il Piano ed il progetto infrastrutturale;D. coincidenza dell'ambito territoriale interessato dagli effetti ambientali del Piano e di quello del progetto infrastrutturale.La compatibilità con il diritto comunitario di siffatto approccio è stato di recente confermato dalla Commissione Europea, Direzione Generale Ambiente, con nota del 16.7.2012.</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Manca un quadro conoscitivo pregresso che possa consentire di collocare lo sviluppo dell'aeroporto dalla sua origine fino ad oggi anche per meglio contestualizzare la scelta progettuale. Non sono riportate le motivazioni che hanno indotto a collocare l'aeroporto nella posizione proposta.	Non si ritiene che un'introduzione storica sull'aeroporto possa apportare ulteriori elementi valutativi nell'ambito della presente procedura
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	La dichiarazione della definizione tipologica dell'intervento proposto non è chiara: non si capisce se si parla di nuovo scalo aeroportuale o di ampliamento dell'esistente. La struttura aeroportuale dichiarata di interesse strategico sarebbe costituita dalla sinergia dei due aeroporti toscani di Pisa e Firenze. Ad oggi l'aeroporto di Pisa, sia per dimensioni che per flusso ha una maggiore rilevanza rispetto a quello fiorentino. Valutare se non sia opportuno indicare nell'ottica del meccanismo di sinergia tra i due scali, le opere previste e gli scenari di miglioramento dell'uno e dell'altro con le relative incidenze reciproche e ambientali, nella VIA. Meglio una Analisi costi e benefici delle varie ipotesi (ACB) e i miglioramenti delle connessioni logistiche tra i due scali aeroportuali	Gli interventi previsti nel Master Plan prevedono la riqualificazione dello scalo aeroportuale e pertanto costituiscono un ampliamento dello scalo esistente
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Si evidenzia l'incongruità dell'individuazione di un nuovo aeroporto strategico (quello di Pisa/Firenze) finanziato con risorse pubbliche che si va a porre in un sistema (quello centro-nord) ad oggi già caratterizzato da un aeroporto strategico come quello di Bologna.	Il Piano Nazionale degli Aeroporti, nel quadro delineato dalla normativa nazionale ed europea di riferimento, definisce uno sviluppo organico del settore aeroportuale e in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa, individuando gli aeroporti di interesse nazionale strategico quale è l'Aeroporto di Firenze. Il Master Plan si sviluppa in accordo con le previsioni contenute nel Piano Nazionale degli Aeroporti
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Lo studio trasportistico è privo di tutte le informazioni in possesso degli Enti che sono preposti alla realizzazione e al controllo della mobilità, informazioni necessarie ad evitare la saturazione della viabilità intorno all'aeroporto. Analoga carenza si evidenzia sul calcolo dell'incremento dei parcheggi dell'aeroporto stesso rispetto agli attuali ed al loro inserimento nella viabilità ordinaria.	Si veda l'elaborato di integrazione INT-PGT-01-REL-001
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Non risulta sviluppato (anche con l'ausilio di cartografie di varia scala) uno studio di relazione tra il progetto dell'aeroporto e le previsioni di mobilità previste nel territorio in esame, necessarie per evidenziare eventuali interferenze che devono essere risolte e le eventuali sinergie che possono essere rafforzate. Questo dovrebbe avvenire su due scale diverse: una a livello di macroarea evidenziando le infrastrutture in previsione e una di dettaglio sulle interferenze e le sinergie con le singole opere. Tutto questo dovrebbe essere finalizzato all'ottimizzazione del sistema di mobilità, puntando soprattutto a ricercare e a realizzare soluzioni di intermodalità tra le varie tipologie (aeroporto-ferro-gomma-mobilità sostenibile) in grado di ridurre soprattutto il traffico veicolare indotto dal nuovo aeroporto e l'inquinamento acustico e atmosferico che ne consegue.	La programmazione e gestione della mobilità su scala locale e regionale non risulta di competenza del gestore aeroportuale in quanto è ambito delle pubbliche amministrazioni

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Nel SIA non viene effettuato un adeguato esame delle alternative al progetto proposto, ivi compreso l'opzione zero, partendo dal dato del Piano nazionale dei trasporti che prevede come "aeroporto strategico" Pisa/Firenze.	Il SIA contiene già la valutazione comparativa di differenti scenari associati alle seguenti principali alternative (alternativa zero, ipotesi di pista come da integrazione al PIT, ipotesi di pista come da Master Plan). Detti scenari sono stati valutati a parità di carico aeronautico e di obiettivo conseguito. Precedenti ipotesi alternative riferite a differenti giaciture della nuova pista sono risultate già oggetto di analisi comparative nell'ambito della precedente procedura di VAS relativa all'Integrazione al PIT.
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Non risulta chiara la legittimazione di ENAC quale proponente dell'istanza di VIA/SIA. In caso di incompatibilità, l'istanza andrebbe ripresentata da ADF.	Toscana Aeroporti è un concessionario di ENAC per la gestione dello scalo aeroportuale di Firenze. Il Masterplan è richiesto da ENAC, preparato e proposto da Aeroporto di Firenze (ora Toscana Aeroporti) ad ENAC e da ENAC approvato. A seguito della approvazione tecnica di ENAC il Master Plan deve essere sottoposto alle procedure autorizzative ambientali previste dalla legge (D.Lvo 152/06). Poiché è l'ENAC l'autorità italiana di regolamentazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile sottoposta al controllo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, proprietario dell'area destinata ad esercizio aeroportuale, è coerente e corretto che sia l'ENAC quale ente responsabile dell'attività a sottoporsi alle procedure autorizzative richieste e non il concessionario.
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Incoerenza tra il progetto presentato in sede di V.I.A. (lunghezza pista aeroporto di 2.400 m) e quello proposto in sede di V.A.S. a supporto del procedimento di Integrazione al PIT. Riteniamo necessaria la rinnovazione e la riformulazione del giudizio di compatibilità ambientale in sede di V.A.S per il progetto Master Plan Aeroporto di Firenze 2014 – 2029.	L'aspetto è già stato precedentemente trattato all'interno del presente documento
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Visto il documento DVA-Dec-2003-676 relativo al Masterplan precedente contenente parere favorevole con prescrizioni, è necessario tenere conto nell'attuale studio SIA delle prescrizioni riportate e motivare eventuali scelte che possano disattendere le stesse prescrizioni.	Si veda l'elaborato di integrazione INT-GEN-00-REL-001
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Non è chiara la fase di transizione e manca l'esplicitazione dell'eventuale periodo di chiusura dello scalo e non è riportato se al momento di entrata in funzione della nuova pista la vecchia resta interdetta all'uso.	Si veda l'elaborato di integrazione INT-PGT-04-SCD-001
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Sono carenti le precisazioni circa gli aspetti connessi alla gestione e manutenzione delle opere realizzate in attuazione del Parco della Piana.	La realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione è prevista all'esterno del sedime aeroportuale e verranno realizzate attraverso accordi di programma tra Toscana Aeroporti e le amministrazioni enti competenti sui territori e gli ambiti interessati
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Non sono esplicitati i riferimenti normativi da un punto di vista strettamente tecnico che impediscono il sotto-attraversamento della pista da parte di via dell'Osmannoro	L'eventuale sottoattraversamento comporterebbe dimensionamenti e pendenze della viabilità in oggetto non coerenti con la specifica normativa tecnica di riferimento. A ciò si aggiungono criticità in tema di security aeroportuale.

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'</p>	<p>Le misure compensative previste non appaiono esaustive in quanto non contemplano, ad esempio, l'incremento del Parco agricolo della Piana con il recupero dell'attuale sedime aeroportuale non utilizzato nella nuova configurazione.</p>	<p>Il Master Plan aeroportuale approfondisce, tra le altre tematiche di rilievo, gli aspetti di compatibilità ed integrazione del sistema aeroportuale con il contesto territoriale di inserimento. Le condizioni di inserimento del progetto sono definite all'interno di molteplici elaborati afferenti allo Studio di Impatto Ambientale, allo Studio di Incidenza e alla Relazione Paesaggistica. L'attenzione rivolta al perseguimento del miglior inserimento ambientale degli interventi di Master Plan è, tra l'altro, supportata e coadiuvata dalla progettazione di importanti e significativi interventi di compensazione ecologica, paesaggistica e ambientale, descritti in dettaglio all'interno del Quadro Progettuale del SIA.</p>
<p>COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'</p>	<p>Mancanza di approfondimenti di elementi analitici per raggiungere l'obiettivo di recuperare gli elementi del paesaggio agrario e rurale della piana.</p>	<p>Il Master Plan aeroportuale approfondisce, tra le altre tematiche di rilievo, gli aspetti di compatibilità ed integrazione del sistema aeroportuale con il contesto territoriale di inserimento. Le condizioni di inserimento del progetto sono definite all'interno di molteplici elaborati afferenti allo Studio di Impatto Ambientale, allo Studio di Incidenza e alla Relazione Paesaggistica. L'attenzione rivolta al perseguimento del miglior inserimento ambientale degli interventi di Master Plan è, tra l'altro, supportata e coadiuvata dalla progettazione di importanti e significativi interventi di compensazione ecologica, paesaggistica e ambientale, descritti in dettaglio all'interno del Quadro Progettuale del SIA.</p>
<p>COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'</p>	<p>Lo Studio di Impatto Ambientale è privo di approfondite analisi che giustificano e, laddove necessario, modifichino le scelte progettuali in merito agli aspetti delineati, con la definizione di un quadro sinottico strategico di interventi, comprendente in esso anche le opere di mitigazione del rischio idraulico (previste e/o da modificare), che allarghi l'ottica ad una scala più ampia, in modo tale da prevedere interventi di sistemazione adeguamento e manutenzione straordinaria di tutto il sistema di drenaggio della Piana Fiorentina, operando sulle aste del reticolo nell'interezza del loro tracciato, a monte e a valle, senza limitarsi esclusivamente alle porzioni interferite, ancorché rilevanti, dalla costruzione dell'infrastruttura aeroportuale.</p>	<p>Si vedano gli elaborati di integrazione inerenti gli approfondimenti progettuali di natura idraulica</p>
<p>COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'</p>	<p>Contrasto con quanto disposto al punto 5.1.2.4 "compatibilità idraulica" delle N.T.C. 2008 approvate con D.M. 14/01/2008, sia per la mancanza del franco per eventi con <math>T_r=200</math> anni, sia per la presenza di pile, sia per l'interruzione della continuità dei prismi arginali</p>	<p>Si vedano gli elaborati di integrazione inerenti gli approfondimenti progettuali di natura idraulica</p>
<p>COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'</p>	<p>Mancanza di un cronoprogramma di dettaglio nel quale gli interventi previsti nella tavola 37 MP "Programma temporale interventi" vengono esplicitati separatamente con cadenza mensile.</p>	<p>Si veda l'elaborato di integrazione INT-PGT-04-SCD-001</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Manca l'approfondimento della compatibilità dell'insieme degli interventi sopra elencati, che dovrebbe essere fatto rapportandosi con i vari soggetti interessati, per realizzare una progettazione integrata di tutte le esigenze che verrebbero a gravare sulla medesima area	La progettazione della cantierizzazione ha tenuto in considerazione le ipotesi al momento definite relative agli altri interventi in corso di autorizzazione. E' stata evidenziata un'unica interferenza con un'area di cantiere relativa alla realizzazione della terza corsia dell'A11, per la quale gli elaborati integrativi definiscono una ipotesi di risoluzione
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Il SIA è privo di una valutazione degli impatti ambientali che si genererebbero nel caso di mancato utilizzo delle fonti energetiche garantite dal termovalorizzatore.	La conferenza dei servizi ha espresso parere favorevole all'autorizzazione integrata ambientale (AIA) per la realizzazione del termovalorizzatore di Case Passerini. In considerazione dello stato delle autorizzazioni e del tempo stimato per la realizzazione dei lavori si ritiene che i tempi di realizzazione del termovalorizzatore saranno i medesimi dell'aeroporto
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Il SIA è privo degli studi sul valore massimo del traffico aereo necessario per stimare l'impatto massimo sulle varie matrici ambientali.	Tutte le analisi e valutazioni di carattere ambientale si riferiscono allo scenario di sviluppo dell'aeroporto (in termini di movimenti e passeggeri) individuato dal Master Plan per l'anno "2029 – scenario medio". Esso deve intendersi l'unico rappresentativo delle reali previsioni di crescita dello scalo aeroportuale di Firenze, tra l'altro in pieno accordo con le previsioni formulate nell'ambito del Piano Nazionale degli Aeroporti. Quanto riportato all'interno del Master Plan in relazione allo scenario denominato "trend di crescita – ALTO" rappresenta, infatti, esclusivamente uno strumento operativo richiesto dalle specifiche linee guida di riferimento per la stesura dei Master Plan aeroportuali ai fini del corretto dimensionamento delle strutture, dei flussi e dell'operatività dello scalo, e non già reali o ipotetiche stime di traffico futuro di progetto. In tal senso, si conferma che il dimensionamento di Master Plan oggetto del presente procedimento di VIA deve intendersi quello già analizzato e verificato nel SIA e che l'espressione del giudizio di compatibilità ambientale viene richiesta in relazione alla tipologia ed entità di impatti ambientali definiti nel SIA e nella relativa documentazione integrativa
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Il SIA non individua ulteriori possibili scenari relativi alle rotte. Sarebbe opportuna, l'acquisizione, preferibilmente già in questa fase, delle decisioni della Commissione aeroportuale per individuare con certezza le rotte antirumore, per definire la zonizzazione acustica e valutare il reale impatto sulle matrici ambientali.	Si vedano gli elaborati di integrazione inerenti gli approfondimenti sul tema rumore. La Commissione Aeroportuale analizzerà e valuterà i contributi secondo tempi e modi che la stessa riterrà opportuni.
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Mancanza di indicazioni circa le previsioni di utilizzo bidirezionale e dei relativi impatti ambientali connessi.	L'utilizzo della pista è previsto "esclusivamente monodirezionale" e, pertanto, il Master Plan oggetto di VIA non contempla le manovre di atterraggio per pista 30, in direzione Firenze-Prato, e di decollo per pista 12, in direzione Prato-Firenze, che avrebbero inevitabilmente comportato il sorvolo della città di Firenze

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Mancanza di chiarezza relativamente all'efficienza dello scalo sulla scorta di valutazioni condotte sui dati climatici.	L'operatività della nuova pista di volo è stata verificata a partire dai dati meteo forniti da ENAV, con rilevazione dei venti ogni 5 minuti.
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Il SIA è priva di una chiara localizzazione dei disturbati per ogni fascia di rumore; il SIA non tiene conto inoltre delle persone che lavorano negli uffici delle attività rientranti nell'area di influenza dell'aeroporto. Non risulta ottemperata la prescrizione al PIT che richiede tra le finalità il "miglioramento della qualità della vita delle popolazioni insediate nell'ambito di influenza degli effetti aeroportuali".	L'esposizione dei lavoratori al rumore è disciplinata da altra specifica normativa sulla sicurezza. La metodologia adottata nel SIA e nella VIS risulta perfettamente coerente con metodologie richieste nell'ambito della predisposizione degli studi di impatto ambientale e di impatto sanitario.
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Nel SIA manca una rappresentazione esplicita su tutto il territorio interessato dell'impronta acustica legata ai singoli passaggi delle varie tipologie di aereo previste in entrambe le direzioni di volo (per pista 12 e per pista 30).	L'indicatore richiesto non risulta previsto nella normativa applicabile
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Ad eccezione del Polo Scientifico il SIA è privo degli studi del disturbo provocato dal passaggio (anche singolo) degli aerei. Sarebbe necessario estendere tale valutazioni anche presso gli altri ricettori presenti nell'intorno aeroportuale come ad esempio la Scuola dei Carabinieri e in generale le aree residenziali e i ricettori sensibili (comprese le aree di verde pubblico/parchi) interessati da valori di L <sub>max</sub> maggiore di 75 dBA. Si segnala a tale proposito, che seppur non riportati nei Piani di zonizzazione Comunali, sia il Polo Scientifico che la Scuola dei Carabinieri per la loro preminente funzione di polo educativo devono essere considerati come ricettori sensibili.	I fabbricati indicati sono stati considerati come ricettori sensibili. Per il Polo Scientifico è stato previsto apposito intervento di mitigazione passiva e che lo stesso non è risultato necessario per la Scuola Marascialli
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Il SIA non prevede le mitigazioni acustiche sui recettori residenziali ubicati in Classe III che non sono compatibili con il contributo acustico dovuto ai movimenti degli aerei.	Gli interventi di risanamento acustico proposti nell'ambito del SIA rispondono a criteri di oggettiva necessità. Il solo formale inserimento di un ricettore nella classe acustica III non costituisce elemento sufficiente e necessario per la previsione di interventi di risanamento. Il fatto che i superamenti dei valori di Leq stabiliti dal PCCA risultano di lieve entità e collocati quasi esclusivamente nello scenario 2029, ha indotto al momento a ritenere necessaria l'esecuzione di specifiche misurazioni di verifica, e a rimandare la previsione di azioni di risanamento ai casi di effettivo e accertato superamento, una volta definito con l'opportuno dettaglio il limite del cosiddetto "intorno aeroportuale".
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Poichè il risanamento acustico è a carico del gestore dell'infrastruttura (Comune per le strade comunali) lo studio risulta carente perchè non riporta le misure di mitigazione che il proponente intende individuare nei confronti delle emissioni acustiche incrementalmente legate al traffico indotto dall'aeroporto.	All'interno della documentazione presentata è contenuta l'indicazione di tutti i singoli ricettori potenzialmente esposti a livelli acustici tali da richiedere interventi di risanamento già previsti in progetto.
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Manca il contributo emissivo dell'Autostrada A1.	Lo Studio di Impatto Ambientale contiene già detta trattazione

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Mancano gli effetti cumulativi tra cantierizzazione e utilizzo ordinario delle autostrade e delle viabilità comunali.	Nelle successive fasi di progettazione esecutiva si provvederà alle valutazioni richieste nell'ambito del Piano Ambientale di cantierizzazione
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Manca la valutazione delle interferenze con Piani di Azione Comunale per il Miglioramento della Qualità dell'Aria (PAC) da mettere in atto in collaborazione con i Comuni dell'Area Omogenea Fiorentina.	Il documento INT-AMB-01-REL-001 contiene detta analisi
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Il SIA è privo degli elementi necessari alla valutazione cumulativa degli effetti inserita nella VIS e in particolare dei contributi delle autostrade e del termovalorizzatore.	Si veda l'elaborato di integrazione INT-VIS-00-REL-001
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Il SIA è privo del contributo emissivo dell'A1 che nella relazione non viene considerata.	Il documento "Verifica su modello numerico dell'inquinamento atmosferico e valutazione del rischio" considera già il contributo emissivo dell'autostrada A1
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Gli scenari A e B proposti nello studio trasportistico come raffronto con lo scenario di traffico attuale risultano poco chiari. Non è valutata inoltre l'estensione della linea 2 verso il polo scientifico ed il centro di Sesto F.no.	Si veda l'elaborato di integrazione INT-PGT-01-REL-001, che ha tenuto in considerazione i progetti relativi alla mobilità ed ai trasporti in corso di realizzazione o approvati. Il SIA contiene l'analisi degli impatti ambientali, diretti e indiretti, generati dal Master Plan che, nel caso in esame, interferisce con una viabilità locale (via dell'Osmannoro) che funge da attrattore di traffico per i futuri utenti. Il SIA ha, pertanto, analizzato gli effetti ambientali conseguenti a detti aspetti. Non possono, invece, ritenersi di competenza del SIA relativo al Master Plan la definizione, la stima e l'analisi del sistema della mobilità e dei trasporti dell'intera area vasta della Piana Fiorentina.
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Gli scenari descritti sono privi della previsione della nuova linea tramviaria 4 tra Campi Bisenzio e Firenze e dell'integrazione delle future linee tramviarie con la linea ferroviaria Firenze-Lucca.	Il SIA ha analizzato gli effetti ambientali conseguenti alla realizzazione degli interventi previsti dal Master Plan aeroportuale. Non possono, invece, ritenersi di competenza del SIA relativo al Master Plan la definizione, la stima, e l'analisi del sistema della mobilità e dei trasporti dell'intera area vasta della Piana Fiorentina.
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Alla luce dei dati già attualmente a disposizione il sistema di mobilità delineato con la nuova previsione aeroportuale è priva di previsioni di nuove viabilità che riteniamo indispensabili per ricucire e minimizzare i percorsi di collegamento tra i principali poli della Piana (soprattutto nelle direttrici nord-sud e est-ovest). Tali nuove previsioni sono essenziali per ridurre l'inquinamento acustico e atmosferico associato al traffico indotto dalla nuova configurazione della mobilità dovuta al nuovo assetto dell'aeroporto.	Il SIA ha analizzato gli effetti ambientali conseguenti alla realizzazione degli interventi previsti dal Master Plan aeroportuale. Non possono, invece, ritenersi di competenza del SIA relativo al Master Plan la definizione, la stima, e l'analisi del sistema della mobilità e dei trasporti dell'intera area vasta della Piana Fiorentina.
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938	Lo studio è privo della valutazione degli effetti cumulativi tra cantierizzazione e fonti emmissive esistenti.	L'impatto risulta facilmente desumibile dai dati presenti nel SIA che, infatti, riportano anche lo stato attuale della qualità dell'aria

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
25/05/2015'		
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Alla luce di quanto emerso nell'analisi delle emissioni atmosferiche ovvero dell'incremento del quadro emissivo associato alla nuova configurazione dell'aeroporto nello scenario 2018 rispetto alla situazione attuale, delle differenze in molti casi evidenti dei contributi emissivi delle singole fonti (vedi termovalorizzatore) rispetto a quelle stimate nella VAS del PIT e della nuova ipotesi di allungamento della pista a 2400 metri introdotta per la prima volta nel SIA, appare evidente la lacuna rappresentata da una mancata comparazione tra i vari scenari. A tale proposito si ricordano tutti i limiti associati al SIA legati all'indeterminatezza sulle rotte di atterraggio e decollo che sono di competenza dalla Commissione aeroportuale nominata dall'ENAC.	Il SIA contiene già detta trattazione. Laddove le mappe di ricaduta degli inquinanti atmosferici non rappresentano areali di isoconcentrazione esterni al dominio di calcolo, ciò dipende unicamente dalla totale trascuratezza dei valori previsionali di inquinamento e non già da lacune ed omissioni di studio. L'estensione del dominio di calcolo è stata definita in modo tale da tenere in opportuna considerazione tutti i potenziali contributi di impatto non trascurabili e tecnicamente e statisticamente rappresentativi.
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Non si capisce dove l'approfondimento dello strumento della VIS auspicato dal proponente dovrebbe trovare luogo e se tale approfondimento sia legato alla sola volontà del proponente o se, in maniera più aderente alle prerogative di difesa della salute dei cittadini da parte delle Amministrazioni locali, possa essere avanzata da queste ultime. In tal caso è necessario un ulteriore approfondimento da svolgere insieme alla Regione Toscana.	Le risultante dello studio di VIS evidenziano come l'aeroporto avrà effetti sanitari del tutto e oggettivamente trascurabili. Si veda l'elaborato di integrazione INT-VIS-00-REL-001
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Non risulta presente un Piano di Sorveglianza Sanitaria finalizzato al monitoraggio epidemiologico degli effetti a breve e lungo termine sulla salute della popolazione residente nelle aree circostanti l'infrastruttura, anche in relazione agli effetti cumulativi derivanti dalla realizzazione delle altre opere previste nell'area (es. inceneritore)	Le conclusioni del risk assessment condotto nell'ambito della Valutazione di Impatto Sanitario evidenziano l'assenza di situazioni critiche tali da necessitare di tale piano di sorveglianza sanitaria.
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Si chiede, pertanto, che la valutazione di impatto sanitario sia preceduta da un processo partecipativo ai sensi della L.R. 46/2013 (Dibattito pubblico regionale e promozione della partecipazione alla elaborazione delle politiche regionali e locali), con il quale: – valutare lo stato di salute attuale della popolazione interessata; – identificare i fattori che influenzano lo stato sanitario della popolazione; – descrivere e quantificare la natura, l'intensità, la portata e la distribuzione dei diversi determinanti sanitari coinvolti (comportamenti personali e stili di vita; fattori sociali che possono rivelarsi un vantaggio o uno svantaggio; condizioni di vita e di lavoro; accesso ai servizi sanitari; condizioni generali socioeconomiche, culturali e ambientali; fattori genetici); – indicare le conseguenze che l'intervento avrà sullo stato di salute della popolazione; – valutare la fattibilità dell'intervento sulla base dei risultati dall'indagine sanitaria.	Le risultante dello studio di VIS evidenziano come l'aeroporto avrà effetti sanitari del tutto e oggettivamente trascurabili. Si veda l'elaborato di integrazione INT-VIS-00-REL-001. L'analisi di risk-assessment non evidenzia la necessità di ulteriori approfondimenti di carattere sanitario in quanto la situazione riscontrata appare priva di criticità
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	L'incremento del Parco agricolo della Piana deve prevedere, oltre alle misure compensative previste, il recupero dell'attuale sedime aeroportuale non utilizzato nella nuova configurazione così come espressamente richiesto dalle misure di mitigazione incluse nella VAS.	L'intervento di recupero della porzione di sedime da dismettere risponde a criteri di ottimizzazione di tipo paesaggistico, ambientale, naturalistico e sociale
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Manca la definizione di una modellistica per la determinazione degli impatti sul suolo, sul sottosuolo ed anche sulle acque sotterranee. In assenza di una stima dei flussi di deposizione al suolo degli inquinanti atmosferici determinati dal traffico aereo non è possibile effettuare una corretta analisi di rischio per ambiente e popolazione.	L'entità delle ricadute al suolo degli inquinanti atmosferici emessi dall'esercizio aeroportuale risulta assolutamente trascurabile e tale da non giustificare la richiesta che, così formulata, non appare supportata da adeguate motivazioni e giustificazioni tecniche

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Nel SIA non è prevista l'installazione di impianti finalizzati al monitoraggio delle acque sotterranee. Il SIA è inoltre privo di un opportuno studio per verificare i tempi di transito degli inquinanti all'interno di tutte le formazioni interessate dalla loro ricaduta a terra fino al raggiungimento del tetto della prima falda sia essa dell'acquifero superficiale o profondo. Si segnala infine la mancanza di una relazione idrogeologica-idraulica di estremo dettaglio per la ricostruzione della geometria, delle dinamiche e delle potenzialità delle falde sottese in maniera da individuare un quadro di riferimento iniziale su cui successivamente valutare nel tempo le modifiche connesse con le attività dell'aeroporto	Nel corso delle successive fasi di approfondimento progettuale si provvederà a dettagliare i contenuti del PMA, verificando la possibilità di accoglimento della presente osservazione
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Il SIA è privo degli approfondimenti sugli effetti ambientali legati agli scenari incidentali dovuti al nuovo assetto della pista e in particolare alle possibili interazioni con la nuova viabilità Sesto Fiorentino-Osmannoro e con i ricettori prossimi al sedime (Polo Universitario, Scuola dei Carabinieri, Chiesa, Uffici del Tronco Autostradale ecc). Manca inoltre una valutazione su possibili incidenti con l'avifauna tipica delle aree umide della Piana.	La competenza relativa alla sicurezza aeronautica, alle rotte, alle procedure di volo, agli ostacoli ed agli aspetti di bird-striking risulta attribuita ad ENAC ed ENAV, che hanno già verificato il Master Plan e ritenuto lo stesso approvabile in linea tecnica. Ulteriori verifiche di maggior dettaglio potranno, comunque, essere effettuate nell'ambito del successivo procedimento di conformità urbanistica
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Manca una sovrapposizione tra fasce di rischio aeroportuale e Regolamenti Urbanistici comunali al fine di evidenziare in modo chiaro gli elementi di compatibilità o meno sia con gli assetti attuali del territorio, che con quelli previsti negli strumenti programmatici.	I piani di rischio sono i documenti contenenti le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni; il loro scopo è quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti. La competenza relativa alla approvazione dei Piani di Rischio risulta attribuita ad ENAC, che ha già verificato il Master Plan e ritenuto lo stesso approvabile in linea tecnica. Ulteriori verifiche di maggior dettaglio potranno, comunque, essere effettuate nell'ambito del successivo procedimento di conformità urbanistica
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Manca una sovrapposizione tra superfici di sorvolo prive d'ostacoli e situazione attuale di previsione degli strumenti urbanistici e territoriali graficizzata su tavole rappresentative dei comuni interessati in cui siano chiaramente indicate eventuali criticità in termini di destinazioni d'uso e altezze.	Le richieste non risultano di diretto riferimento alle tematiche ambientali e non esauribili all'interno della procedura di VIA. Trattasi per lo più di aspetti urbanistici che saranno oggetto di successiva procedura di Conformità Urbanistica.
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Mancano valutazioni relative a soluzioni alternative che non comportino la delocalizzazioni delle aree d'importanza comunitaria.	Non sono state prese in esame soluzioni alternative di progetto che non prevedessero l'interramento dei laghi presenti in quanto dette alternative risultano palesemente in contrasto con l'orientamento di progetto della nuova pista che, come noto, rappresenta la risultanza di un lungo percorso caratterizzato anche da un articolato processo partecipativo di VAS di livello regionale.
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	La relazione di incidenza è priva di un documento comprendente i costi di gestione delle aree di compensazione per un periodo almeno pari alla valenza del Master Plan (2014-2029). Nella documentazione non è inoltre ricompreso il piano di monitoraggio ante e post operam relativo alle aree di compensazione naturalistica della Rete Natura 2000;	La documentazione integrativa contiene il piano di monitoraggio delle componenti biotiche. Gli aspetti relativi ai costi di gestione non risultano pertinenti nell'ambito della procedura di VIA

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Per le aree a valore naturalistico esiste un saldo negativo tra superficie sottratta e nuove aree. Le ulteriori compensazione che si rendono necessarie per invertire tale saldo dovranno essere individuate lungo il corridoio ecologico est. Vista la posizione baricentrica un'area idonea alla riqualificazione ambientale, già ricadente nel confine dell'area SIC e recentemente entrata nelle disponibilità dell'amministrazione Comunale di Campi Bisenzio è rappresentata l'area ex campo di volo dirigibili denominata Hangar, posta in Loc. Indicatore nel Comune di Campi Bisenzio e prossima al confine di Signa.	La documentazione integrativa contiene la giustificazione sulle scelte di localizzazione degli interventi di compensazione previsti, aventi estensione complessiva superiore a quella direttamente interferita.
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	L'esito negativo della Valutazione di Incidenza coinvolge specie prioritarie: non risultano, però, evidenze dell'adozione da parte del Ministero dell'Ambiente dell'iter di adozione delle Misure di Compensazione mediante la richiesta di parere alla Comunità Europea.	In riferimento agli adempimenti formali e procedurali inerenti il coinvolgimento della Commissione Europea conseguente all'incidenza negativa determinata sul Sito Natura 2000, facendo riferimento alle indicazioni tecniche di cui al documento "Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites – Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/ECC" della Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea, l'autorità competente ne darà comunicazione entro i tempi opportuni
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Visti gli eventi meteo del marzo 2015, nell'area della piana Prato-Firenze, che denotano un mutamento climatico verso un clima con tendenza al tropicale, permangono dubbi sulla proposta di nuovo orientamento, che appare, almeno da questo punto di vista peggiorativo rispetto all'orientamento attuale.	L'operatività della nuova pista di volo è stata verificata a partire dai dati meteo forniti da ENAV, con rilevazione dei venti ogni 5 minuti. In relazione ai venti studiati si rileva che la nuova infrastruttura di volo prevede un'operatività assolutamente migliore, essendo i dirottamenti stimati a circa lo 0,9% contro il 3,14% attuali.
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Per limitare l'impatto con le linee aeree di alta tensione il proponente non ha valutato la possibilità di interrimento delle linee.	L'ambito territoriale in corrispondenza del quale è previsto l'adeguamento di dette linee elettriche risulta fortemente urbanizzato e antropizzato tale da non richiedere necessariamente detto intervento. Lo stesso potrà comunque essere valutato in sede di Conformità Urbanistica
COMUNE DI CALENZANO E.Prot DVA_0013938 25/05/2015'	Il SIA è privo del Piano di Utilizzo di cui al D.M. 161/2012 che contiene nel dettaglio la gestione delle terre da scavo. Tale Piano deve essere presentato nell'ambito della procedura di V.I.A. affinché possa essere valutato prima dell'espressione del parere di valutazione di impatto ambientale secondo quanto disposto dall'articolo 5 del decreto ministeriale suddetto.	Ai sensi del DM 161/2012 gli aspetti di movimentazione delle terre relativi alla cantierizzazione saranno predisposti nel piano di utilizzo delle terre, quando sarà possibile eseguire le necessarie indagini accedendo ai lotti di interesse.

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>COMUNE DI CARMIGNANO E.Prot DVA_0014226 27/05/2015'</p>	<p>Si rileva che la Valutazione di Impatto Sanitario non prende a riferimento il territorio pratese pur essendo interessato dal sorvolo degli aerei, sia in fase di decollo che di atterraggio. Stante questa grave carenza si ritiene necessario che la V.I.S. presentata valuti, compiutamente, gli effetti sanitari sulla popolazione dell'area pratese interessata dai sorvoli, sia in fase di avvicinamento, di atterraggio e decollo in relazione agli incrementi emissivi di ossidi di azoto, monossido di carbonio, biossidi di zolfo, idrocarburi incombusti, metalli e polveri.....Si chiede, pertanto, che la valutazione di impatto sanitario sia preceduta da un processo partecipativo ai sensi della L.R. 46/2013 (Dibattito pubblico regionale e promozione della partecipazione alla elaborazione delle politiche regionali e locali), con il quale: valutare lo stato di salute attuale della popolazione interessata; identificare i fattori che influenzano lo stato sanitario della popolazione; descrivere e quantificare la natura, l'intensità, la portata e la distribuzione dei diversi determinanti sanitari coinvolti (comportamenti personali e stili di vita; fattori sociali che possono rivelarsi un vantaggio o uno svantaggio; condizioni di vita e di lavoro; accesso ai servizi sanitari; condizioni generali socio-economiche, culturali e ambientali; fattori genetici); indicare le conseguenze che l'intervento avrà sullo stato di salute della popolazione; valutare la fattibilità dell'intervento sulla base dei risultati dall'indagine sanitaria. Oltre allo svolgimento del dibattito pubblico, si ritiene indispensabile, a fronte della evidente carenza della V.I.S., la contemporanea attuazione di opere compensative ambientali mirate. Nella fattispecie ed in conformità a quanto asserito nella V.I.S. relativamente al notevole apporto di inquinamento da circolazione stradale occorre compensare l'incremento dell'inquinamento atmosferico aeroportuale con una riduzione dell'inquinamento atmosferico provocato dal sistema autostradale mediante il potenziamento e/o l'implementazione della mobilità su ferro.</p>	<p>Le risultante dello studio di VIS evidenziano come l'aeroporto avrà effetti sanitari del tutto e oggettivamente trascurabili. Si veda l'elaborato di integrazione INT-VIS-00-REL-001</p>
<p>COMUNE DI CARMIGNANO E.Prot DVA_0014226 27/05/2015'</p>	<p>Si rileva come sia stata trascurata qualunque valutazione, in termini di inquinamento atmosferico.....vista la carenza di informazioni relative al territorio pratese, si chiede: l'estensione della valutazione dell'impatto atmosferico al territorio di Prato ( fase di esercizio); l'estensione del piano di monitoraggio al territorio di Prato; la ridefinizione dell'area di incidenza (dominio) mediante l'introduzione di perimetri differenziati a seconda dell'influenza che le emissioni possono avere sul contesto e, più in dettaglio, un perimetro di indagine corrispondente allo spazio di territorio che include i movimenti aerei a 1000 metri di altezza dal suolo (circa 20 Km in direzione dell'atterraggio e circa 20 Km in direzione del decollo) e al di sotto dei 300 metri dal suolo</p>	<p>Il SIA contiene già detta trattazione. Laddove le mappe di ricaduta degli inquinanti atmosferici non rappresentano areali di isoconcentrazione esterni al dominio di calcolo, ciò dipende unicamente dalla totale trascuratezza dei valori previsionali di inquinamento e non già da lacune ed omissioni di studio. L'estensione del dominio di calcolo è stata definita in modo tale da tenere in opportuna considerazione tutti i potenziali contributi di impatto non trascurabili e tecnicamente e statisticamente rappresentativi.</p>

Soggetto che ha presentato osservazione	Quesito	Risposta
<p>COMUNE DI CARMIGNANO E.Prot DVA_0014226 27/05/2015'</p>	<p>Lo studio di impatto ambientale presentato dal proponente non prende in considerazione le ricadute sul suolo.....Vista tale carenza è necessario definire una modellistica per la determinazione degli impatti sul suolo, sul sottosuolo ed anche sulle acque sotterranee. In assenza di una stima dei flussi di deposizione al suolo degli inquinanti atmosferici determinati dal traffico aereo non è possibile effettuare una corretta analisi di rischio per ambiente e popolazione. Preso atto di tale carenza nello studio delle ripercussioni atmosferiche sulle acque sotterranee, si ritiene che l'unica azione concreta volta a mitigare l'incremento di inquinamento della falda nell'area Firenze -Prato -Pistoia sia quella di realizzare una rete di pozzi di emungimento attraverso i quali depurare le acque di falda, abbassarne il livello e conseguire un maggior grado di protezione di tale risorsa.....Infatti lo studio si pone come obiettivo il rispetto della suddetta Tabella 3 per lo scarico in acque superficiali. In realtà si rileva una forte criticità laddove le acque meteoriche di prima pioggia, seppur dopo trattamento e seppur insieme alla seconda pioggia, vanno a confluire, attraverso collettori, nella cassa di laminazione posta a sud della pista dell'aeroporto. . A questo punto sorge il dubbio (e il proponente non fornisce alcun chiarimento in proposito) se lo scarico delle acque meteoriche di prima pioggia si configuri come scarico in acqua superficiale o come scarico sul suolo.....</p>	<p>L'entità delle ricadute al suolo degli inquinanti atmosferici emessi dall'esercizio aeroportuale risulta assolutamente trascurabile e tale da non giustificare la richiesta che, così formulata, non appare supportata da adeguate motivazioni e giustificazioni tecniche</p>
<p>COMUNE DI CARMIGNANO E.Prot DVA_0014226 27/05/2015'</p>	<p>Inaspettatamente lo studio, nelle successive fasi di valutazione dell'impatto acustico, non considera alcun recettore nel Comune di Prato. Stante tale carenza si chiede l'estensione della valutazione dell'impatto acustico al territorio di Prato (fase di esercizio).C ontestualmente si chiede l'attivazione di un adeguato piano di monitoraggio che tenga conto delle località critiche pratesi...</p>	<p>Il SIA contiene già detta trattazione. Il fatto che non sia stato considerato alcun ricettore nel territorio di Prato dipende unicamente dalla totale trascuratezza dei valori previsionali di impatto acustico e non già da lacune ed omissioni di studio. L'estensione del dominio di calcolo è stata definita in modo tale da tenere in opportuna considerazione tutti i potenziali contributi di impatto non trascurabili e tecnicamente e statisticamente rappresentativi.</p>
<p>COMUNE DI CARMIGNANO E.Prot DVA_0014226 27/05/2015'</p>	<p>La gestione delle terre e rocce da scavo risulta carente in quanto, negli elaborati depositati, la stessa non è supportata da alcuna forma di caratterizzazione ambientale.....si richiama, a tal proposito, l'art. 5 dello stesso D.M. sopra citato il quale prevede espressamente che, nel caso in cui l'opera sia oggetto di una procedura di valutazione ambientale, la caratterizzazione delle terre deve avvenire prima dell'espressione del parere di valutazione ambientale. Vista la grave carenza sopra evidenziata e la palese violazione di legge, si chiede che la gestione delle terre da scavo sia prevista e inserita nel Piano di Utilizzo di cui al D.M. 16/12/2012 da allegare nell'ambito e a corredo della procedura di V.I.A.</p>	<p>Ai sensi del DM 161/2012 gli aspetti di movimentazione delle terre relativi alla cantierizzazione saranno predisposti nel piano di utilizzo delle terre, quando sarà possibile eseguire le necessarie indagini accedendo ai lotti di interesse.</p>

