



**E.prot DVA - 2015 - 0025417 del 12/10/2015 Firenze, 09 OTT. 2015**

Prot. n. 0015245/1/P

Spett.le Ministero dell'Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare  
D.G. per le Valutazioni e le Autorizzazioni  
Ambientali  
Via C. Colombo, 44  
00147 Roma  
PEC:  
[DGSalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it](mailto:DGSalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it)  
Alla c.a. Ing. A. Venditti

E p.c.  
Al Ministero dei LL.PP.  
Direzione Generale dell'Edilizia Statale e  
degli Interventi Speciali

Alla Regione Toscana  
Ufficio Difesa del Suolo  
c.a. Ing. Giovanni Massini

Alla Città Metropolitana di Firenze  
Ufficio VIA

Al Ministero dei LL.PP.  
Provveditorato alle OO.PP. per la Toscana

All'Ufficio Urbanistica del  
- Comune di Firenze  
- Comune di Sesto Fiorentino  
- Comune di Campi Bisenzio  
- Comune di Signa



**Oggetto:** Aeroporto di Firenze - Master Plan aeroportuale 2014-2029 - Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale. Trasmissione contributo istruttorio su integrazioni.

Come richiesto con Vostra comunicazione Prot. n° DVA-2015-22694 del 09/09/2015 ed in relazione all'oggetto, con la presente si trasmette il parere di competenza del Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno.

Distinti saluti.

IL PRESIDENTE  
Marco Bottino

Firenze, 9 Ottobre 2015

**Aeroporto di Firenze – Master Plan aeroportuale 2014-2029 – Procedimento di VIA.  
Trasmissione contributo istruttorio su documentazione integrativa.**

**PREMESSE**

Il Consorzio ha acquisito in data 24.03.2015 al n° 5373/1/A la nota di ENAC, in pari data, al n° 31842 di prot. con la quale veniva comunicato l'avvio della procedura di V.I.A. in oggetto e veniva trasmessa una copia degli elaborati di progetto su supporto informatico.

In data 01.04.2015 è stata poi acquisita al n° 5840 di prot. Consortile la nota del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - D.G. per le Valutazioni e le autorizzazioni Ambientali- in pari data al n° di prot. DVA-2015-8869 con la quale veniva comunicata la procedibilità dell'istanza, nominato il responsabile del procedimento e venivano invitati gli Enti in indirizzo a far pervenire i propri pareri e contributi istruttori nei termini previsti.

Il Consorzio ha trasmesso con nota del 18.05.2015 u.s. il proprio contributo istruttorio alla regione Toscana (nota prot. 8252) ed al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (nota prot. 8251).

Acquisiti i pareri dei vari Enti e della regione Toscana, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in data 17.07.2015 ha richiesto a ENAC integrazioni al progetto presentato.

In data 03.09.2015 al n° di prot. 13372 il Consorzio ha quindi acquisito le integrazioni inviate da ENAC su supporto magnetico con nota del 02.09.2015 al n° 92294 di prot.

In data 07.09.2015 al n° 13574 di prot. consortile è stata acquisita la nota della Regione Toscana- Settore Valutazione Impatto Ambientale- del 04.09.2015 prot. n° 188630 con la quale veniva richiesto al Consorzio di formulare il proprio parere tecnico sulle integrazioni progettuali trasmesse da ENAC al fine di attivare l'iter istruttorio di propria competenza da sottoporre al Nucleo regionale di valutazione.

In data 10.09.2015 è stata poi acquisita al n° 13809 di prot. consortile la nota del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - D.G. per le Valutazioni e le autorizzazioni Ambientali- del 09.09.2015 al n° di prot. DVA-2015-22694 con la quale veniva comunicata la richiesta di acquisizione degli esiti istruttori dei vari soggetti coinvolti ai fini degli adempimenti di competenza.

Nel seguito si riporta il contributo istruttorio sulle integrazioni trasmesse da ENAC in data 04.09.2015 da inviarsi al Ministero ed alla Regione Toscana.

Dall'esame degli elaborati integrativi presentati emerge quanto segue.

**INTERFERENZE CON LA RETE DI ACQUE BASSE IN SINISTRA DEL FOSSO REALE**

L'esistente rete di acque basse interferita dagli interventi di progetto risulta essere composta dal canale colatore sinistro del fosso Reale, dal fosso Dogaia, dal Fosso dei Giunchi-fosso Lupaia, dal Canale dell'Aeroporto.

Questo sistema garantisce lo scolo di un bacino assai esteso delimitato a nord del Canale di Cinta Orientale a sud dalla A11 ad ovest dal Fosso Reale ed ad est dall'area di castello.

Questo sistema assicura quindi lo scolo delle aree del Polo Scientifico Universitario, dell'attuale Aeroporto A. Vespucci, della piattaforma A11 e dell'area di Castello.

In particolare:

- il canale colatore sinistro del Fosso reale riceve in testa il manufatto di scolmo del sistema fognario a servizio dell'intero comparto del Polo Scientifico Universitario che veicola fino al "Parco con valenza di area di laminazione delle acque meteoriche dell'insediamento universitario" dove avviene la laminazione delle portate attraverso un manufatto a bocca tarata; lo stesso colatore sinistro riceve poi il canale dell'aeroporto e sottopassa la A11 in corrispondenza dello svincolo di Santa Cristina;

- il Fosso Dogaia corrispondente al relitto d'alveo dei torrenti Zambra e Termine pre-bonifica oggi privo di qualche rilevanza idraulica;

- il sistema Fosso dei Giunchi- Lupaia drena una serie di aree agricole oltre che lo scolo del margine occidentale della pista aeroportuale e assolverà alla funzione di scarico della prevista cassa di espansione delle piene da realizzarsi sul canale di Cinta Orientale progettata dall'Università degli Studi di Firenze;

- il canale dell'Aeroporto che riceve la parte preponderante degli scarichi dell'attuale sedime aeroportuale, della piattaforma A11 e che dovrà ricevere lo scarico della prevista vasca di compensazione idraulica prevista nell'ambito del PUE di Castello

La proposta progettuale atualizzata prevede il quasi totale recepimento delle osservazioni formulate dal Consorzio nel proprio parere.

Il canale dell'Aeroporto viene infatti prolungato fino alla rotatoria di ingresso all'Aeroporto dove si immette la condotta di scarico della vasca di autocontenimento/compenso a servizio del PUE di Castello, la cui realizzazione viene riportata negli elaborati planimetrici di progetto seppure in collocazione planimetrica diversa da quella prevista dalle opere di urbanizzazione a servizio dello stesso PUE.

Il sistema Fosso dei Giunchi - Fosso Lupaia viene riproposto su un tracciato alternativo che costeggia tutto il sedime aeroportuale e viene a recapitare nell'esistente tombino a servizio del canale Gavine, garantendo così lo scarico di esaurimento e di troppo pieno della cassa di espansione di espansione sul CC Orientale. Tale soluzione assicura inoltre il drenaggio delle nuove aree che rimangono intercluse tra la sinistra della deviazione del Fosso Reale e la nuova pista.

Il progetto ha poi recepito l'indicazione di ricollegare il sistema canale dell'Aeroporto-Colatore sinistro al tracciato esistente utilizzando il passaggio reso libero dalla dismissione del Fosso Reale in modo da realizzare l'attraversamento della A11 con un sistema aperto ispezionabile e più facilmente mantenibile.

In relazione alle soluzioni progettuali proposte si ritiene opportuno che il nuovo canale dell'Aeroporto sia collegato alla vasca di compenso e laminazione denominata "D" attraverso un sistema di disconnessione (manufatto di adduzione e manufatto di scarico) che eviti l'ingresso diretto del canale di bonifica all'interno della vasca. Tale indicazione permette infatti di separare in modo chiaro, fino dalla fase progettuale, le opere idrauliche a servizio esclusivo del sistema aeroportuale (quale la vasca di compenso e laminazione denominata "D") dal reticolo di gestione del Consorzio.

Circa le distanze di rispetto da mantenere tra le canalizzazioni di bonifica e le altre infrastrutture, precisando quanto riportato a pag. 76 della relazione idraulica (Cod. EI.INT-PGT-03-REL-001) si fa presente che questa è stabilita in m. 10 misurati, come precisato anche dalla recente LRT n° 21/2012, dal ciglio di sponda o dal piede arginale a campagna. Dette distanze possono essere derogate, in taluni casi specifici, fino ad un minimo di m. 6 con le modalità previste dall'art. 31-bis della LRT n° 79/2012.

In relazione a quanto sopra si fa rilevare che, ad esempio, la previsione di pista ciclabile in aderenza al nuovo canale dell'Aeroporto non rispetta nessuna delle distanze minime sopra riportate e deve quindi essere riposizionata ad una distanza adeguata.

## **INTERFERENZE CON LA RETE DI ACQUE BASSE IN DESTRA DEL FOSSO REALE**

L'esistente rete di acque basse interferita dagli interventi di progetto risulta essere composta dal canale Gavine, dalla Gora di Sesto, dal canale di Gronda e dal canale Lumino Nord.

Questo sistema garantisce lo scolo delle aree a sud del canale di Cinta Occidentale.

La proposta progettuale di realizzare un nuovo canale di Gronda parallelo alla deviazione di tracciato del Fosso Reale che intercetta il sistema di canali realizzati in direzione nord-sud è da ritenersi condivisibile.

### **DEVIAZIONE FOSSO REALE**

Il Fosso Reale o collettore principale delle acque alte è la più importante canalizzazione interferita dall'intervento di progetto.

La proposta progettuale prevede il superamento dell'interferenza tra la pista di progetto ed il canale di bonifica mediante la realizzazione di una variante di tracciato che prevede l'abbandono dell'alveo attuale all'altezza dello stabilimento Baxter sulla via dell'Osmannoro per reimmettersi nel tracciato attuale nei pressi dell'esistente ponticello in attraversamento in località Case Passerini.

La deviazione di tracciato implica, quale opera d'arte maggiormente impegnativa, la realizzazione dell'attraversamento della A11 in posizione diversa dall'attuale. L'attraversamento di progetto è infatti inserito tra il casello a pedaggio di ingresso/uscita e l'area di servizio denominata Peretola.

L'attraversamento di progetto proposto è realizzato mediante una batteria di 4 tombini delle dimensioni di m. 5 (base) x 3 (altezza) che impongono al canale un funzionamento in pressione per valori di portata superiori ai 50 mc/s, secondo le stime dei progettisti.

Per mitigare le ridotte dimensioni dell'attraversamento di progetto vengono proposti una serie di interventi di consistenti nella realizzazione di un allargamento di sezione del canale con funzioni di cassa in linea e dotazione di pettini per il trattenimento del trasporto di flottante e nella realizzazione di una ulteriore cassa di espansione in derivazione

La proposta deviazione di tracciato permette infine l'utilizzo del relitto d'alveo del Fosso Reale nella tratta da Case Passerini all'attuale attraversamento della A11 come volume d'invaso.

La citata proposta progettuale si basa sull'ipotesi che la livelletta della A11 nel punto interferito non possa essere sopra-elevata per più di 0,70 m. per motivi di rispetto di norme varie (DM 05/11/2001 "norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade").

### **OSSERVAZIONI**

Restano ferme le osservazioni riportate nel precedente parere circa i valori utilizzati per la definizione degli idrogrammi e delle portate di progetto e la scelta geometrica della struttura di attraversamento proposta che contrasta con i contenuti del punto 5.1.2.4 "*compatibilità idraulica*" delle N.T.C. 2008 approvate con D.M. 14.01.2008 sia per mancanza del franco per eventi con  $T_r=200$  anni, sia per la presenza di pile, sia per l'interruzione della continuità dei prismi arginali. Una ulteriore indicazione sui franchi minimi necessari non inferiori ad 1,5-2,0 metri è poi riportata dalla circolare 02.02.2009 n° 617 "Istruzioni per l'applicazione delle nuove norme tecniche per le costruzioni di cui al D.M. 14.01.2008".

Per quanto attiene il proposto manufatto di attraversamento autostradale, in contrasto con le norme richiamate, è del tutto inusuale e non risulta avere precedenti analoghi nell'ambito del Comprensorio.

Tuttavia la Regione Toscana con il parere n° 106 del Nucleo di Valutazione dell'Impatto Ambientale ha chiarito che gli aspetti autorizzativi dell'opera in questione sono di sua competenza a termini dell'art. 12 comma 1) lettera g-ter) della LRT n° 91/98.

Il presente parere entra quindi solo nel merito degli aspetti gestionali e manutentori dell'intervento qualora la Regione Toscana rilevi la sussistenza delle condizioni per autorizzare l'opera.

Ai fini dell'attività di manutenzione e gestione del complesso sistema di deviazione di tracciato, casse di espansione (cassa A e cassa B) e pettini selettivi e opera di attraversamento A11 composta da un sistema di tombini scatolari affiancati si richiede che:

- emerga con chiarezza dagli elaborati progettuali che l'operatività della nuova pista non comporta 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 (tali richiesta già formulata nel precedente parere non ha trovato un esplicito riscontro negli elaborati presentati);
- le dimensioni delle luci del manufatto di attraversamento vengano portate ad almeno 5x5 (con quota di fondo analoga a quella del previsto accesso viario a Case Passerini anche se depressa rispetto al profilo di fondo) in modo da permettere l'esecuzione delle periodiche operazioni di ricavatura e rimozione sedimenti e materiali delle singole canne con mezzi meccanici ordinari (analogo accorgimento dovrà essere preso per il nuovo canale di gronda);
- gli imbocchi delle singole canne dovranno essere conformati in modo da far defluire le portate di magra, in via preferenziale, dalla canna centrale;
- i tombini dovranno essere dotati di camini di sfiato per garantire l'espulsione di aria durante il funzionamento in pressione, il camino centrale potrà essere posto in mezzeria della A11;
- il tombino a più canne e la sezione trapezia del canale dovranno essere raccordati, sia a monte che a valle, con strutture di tipo inclinato in modo da ridurre il più possibile le perdite di carico localizzate;
- dovranno essere previste rampe di discesa tra la banca intermedia ed il fondo alveo sia a monte che a valle del nuovo attraversamento sia in destra che in sinistra idraulica;
- i ritti dei tombini esposti alla corrente dovranno essere opportunamente sagomati e dotati di carter metallico di protezione anti-usura;
- sia i profilati del pettine selettivo che le paratoie a servizio delle casse e tutti gli altri organi metallici dovranno essere realizzati con acciaio inox del tipo AISI 304 o superiore;
- il sistema di pettini selettivi dovrà essere dimensionato in modo da garantire una reale efficacia in ordine al trattenimento di corpi flottanti per l'evento di massima piena critico per il Fosso Reale e dovrà comunque risultare tracimabile in caso di intasamento.

Per quanto riguarda la dimensione delle sommità arginali e delle banche si concorda con la dimensione di m. 4,0 proposta. Inoltre saranno da concordarsi rampe e banche di servizio per ottimizzare la manutenzione delle nuove opere idrauliche.

#### **ALVEO DISMESSO DEL FOSSO REALE**

La porzione di alveo del Fosso Reale dismesso a valle dell'attuale attraversamento A11 viene ad assumere funzioni di area di laminazione in linea denominata area "c".

Il progetto prevede di eseguire degli interventi di riprofilatura con adeguamento della quota delle sommità arginali alla 40,50 m. slm.

Concordando con tale previsione progettuale si richiede tuttavia che gli interventi di riprofilatura conservino le attuali banche di percorrenza, con una larghezza non inferiore a m. 4, a fiume ed a campagna necessarie per assicurarne la manutenzione.

#### **DISTANZE DI RISPETTO DALLE NUOVE OPERE IDRAULICHE E TRA LE NUOVE OPERE IDRAULICHE**

Circa le distanze di rispetto da mantenere tra le canalizzazioni di bonifica e le altre infrastrutture, precisando quanto riportato a pag. 76 della relazione idraulica integrativa (Cod. EI.INT-PGT-03-REL-001) si fa presente che questa è stabilita in m. 10 misurati, come precisato anche dalla recente LRT n° 21/2012, dal ciglio di sponda o dal piede arginale a campagna. Dette distanze possono essere derogate per le opere di bonifica, in taluni casi specifici, fino ad un minimo di m. 6 con le modalità previste dall'art. 31-bis della LRT n° 79/2012.

Per quanto riguarda le distanze reciproche tra le nuove opere idrauliche (es. argine di cassa e/o argine Reale con ciglio nuovo canale di gronda) si ritiene che una distanza minima di 6. m possa essere sufficiente per le esigenze di manutenzione (ordinaria e straordinaria).

#### **VALUTAZIONI SULLA PROPOSTA DI INTERVENTI PER L'“AUTOCONTENIMENTO DEI MAGGIORI DEFLUSSI”**

Si prende atto che il progetto ha inteso recepire i livelli di autocontenimento previsti dallo studio di aggiornamento in data 1996 del Piano Generale di Bonifica con una portata unitaria di scarico in rete di bonifica non superiore a 2, 6 l/s per ettaro di superficie impermeabilizzata.

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 (Polo Scientifico Universitario).

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.

#### **MAGGIORI COSTI GESTIONALI DELLE OPERE DI BONIFICA**

Il progetto prevede la realizzazione di una serie di nuove opere idrauliche e di bonifica idraulica che necessiteranno di attività di manutenzione e gestione. Si ritiene che l'intervento aeroportuale non debba determinare un aggravio di costi gestionali a carico dei Consorziati, per cui in sede di autorizzazione degli interventi dovrà essere stipulata una concessione a carattere oneroso a carico della Società proponente che dovrà farsi carico dei maggiori oneri di manutenzione e gestione delle opere pubbliche di bonifica derivanti dalla realizzazione dell'infrastruttura aeroportuale.

#### **INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA DELL'AREA AEROPORTUALE PER EVENTI DAL CANALE DI CINTA ORIENTALE**

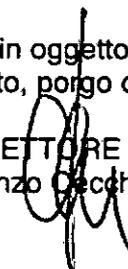
Come più volte ricordato la cassa di espansione del canale di Cinta Orientale progettata dall'Università degli Studi di Firenze con un volume utile di 190'000 mc ed una estensione di circa 4,0 ha con restituzione nel Fosso dei Giunchi di acque basse, oltre ad un'altra serie di interventi tesi alla messa in sicurezza del canale di Cinta Orientale per eventi con  $t_r=200$  anni devono ancora essere realizzati per cui si ritiene necessario che dette opere debbano essere attuate in via preliminare o contestuale rispetto agli interventi aeroportuali previsti.

Si ricorda che tra gli interventi già programmati per la messa in sicurezza idraulica del canale di Cinta Orientale restano da eseguire anche quelli previsti nell'ambito del PUE di Castello (per la tratta in Comune di Firenze) tra i quali l'adeguamento del tombino di Via delle due Case e l'adeguamento del tombino di Via Carlo Lorenzini.

Tanto dovevasi quale contributo istruttorio alla procedura in oggetto.

Rimanendo a disposizione per ogni necessario chiarimento, porgo distinti saluti.

IL DIRETTORE GENERALE  
Lorenzo Cecchi de' Rossi



IM/im- 5-1/P-14

## DGSalvaguardia Pec

---

**Da:** info@pec.cbmv.it  
**Inviato:** venerdì 9 ottobre 2015 10:41  
**A:** DGSalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it; dg.edilizia@pec.mit.gov.it; regionetoscana@postacert.toscana.it; cittametropolitana.fi@postacert.toscana.it; oopp.toscanaumbria-uff2@pec.mit.gov.it; protocollo@pec.comune.fi.it; protocollo@pec.sesto-fiorentino.net; comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it; comune.signa@postacert.toscana.it  
**Oggetto:** Contributo istruttorio per Procedimento di VIA Aeroporto di Firenze  
**Allegati:** Prot. n. 15245 del 09.10.15.PDF; Contributo istruttorio CBMV per VIA Aeroporto Firenze.pdf

In relazione all'oggetto, con la presente si trasmette la documentazione in allegato.

Distinti saluti.



### **Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno**

Sede di Via Cavour, 81

50129 Firenze

Tel. 055 462571

Fax 055 499282

---

AVVERTENZE AI SENSI DEL D.Lgs. 196/2003 Le informazioni contenute in questo messaggio di posta elettronica e/o nel file/s allegato/i sono da considerarsi strettamente riservate. Il loro utilizzo e' consentito esclusivamente al destinatario del messaggio, per le finalità indicate nel messaggio stesso. Qualora riceviate questo messaggio senza esserne il destinatario, Vi preghiamo cortesemente di darcene notizia via e-mail e di procedere alla distruzione del messaggio stesso, cancellandolo dal Vostro sistema. Conservare il messaggio stesso, divulgarlo anche in parte, distribuirlo ad altri soggetti, copiarlo, od utilizzarlo per finalità diverse, costituisce comportamento contrario ai principi dettati dal D.Lgs. 196/2003.