

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
1	Dott. Carlo Checcucci E.Prot DVA - 2015-0023245 del 16/09/2015	Si richiede di prendere in esame la possibilità di realizzare i tetti della nuova stazione aeroportuale con tegole alla romana e coppi di colore rosso.	Le soluzioni di dettaglio in merito ai materiali e alle finiture della nuova stazione aeroportuale saranno oggetto di definizione di dettaglio nel corso delle successive fasi progettuali.
2	Rappresentanti degli studenti dell'Università degli Studi di Firenze E.Prot DVA -2015-0027625 del 04/11/2015	Si ribadisce che l'incompatibilità di edifici come quelli suddetti con un aeroporto è tutt'altro che velleitaria o trascurabile, continuando a rimanere perplessi del fatto che costruire insediamenti ad alto carico antropico in zona di tutela C sia talmente pericoloso da proibirlo ma sia invece accettabile far entrare in Zona C questo tipo di edifici in seguito alla costruzione di una pista aeroportuale.	L'area di tutela C laterale alla pista di volo consente determinati livelli di carico antropico (essendo meno vincolante rispetto alle aree A e B) e tale tematica, di precipua attinenza urbanistica, sarà oggetto di successiva analisi. Peraltro si evidenzia che al momento, in forza di specifica sentenza del TAR Lazio, non trovano applicazione le fasce laterali C e D dei piani di rischio.
3	Prof. Pizziolo - Università degli Studi di Firenze E.Prot DVA-2015-0027652 del 04/11/2015	Lo scrivente ribadisce l'assoluta incompatibilità ambientale e urbanistica della progettata infrastruttura, auspicando che codesto Ministero voglia concludere il procedimento citato con un provvedimento negativo, stante l'incompatibilità dell'opera con il territorio a essa destinato dalla variante al Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana, approvata con delibera del Consiglio Regionale n. 1 del 16 luglio 2014, e attualmente sottoposta al vaglio di legittimità del TAR Toscana, dinanzi al quale sono stati proposti numerosi ricorsi.	Compito della procedura VIA è quello di verificare e valutare le condizioni di compatibilità ambientale del progetto. Eventuali non coerenze con Piani di carattere urbanistico e/o territoriale non costituiscono condizione sufficiente ai fini dell'espressione di giudizio negativo di compatibilità ambientale, potendo essere ricomposti nell'ambito della successiva procedura di conformità urbanistica.
4	Dott.ri Giacomo Bruni e Andrea Vannini -E.prot-DVA 2015-0027665 del 04/11/2015	Si evidenziano diverse carenze metodologiche e procedurali che spingono gli Autori a ritenere ancora inadeguati gli interventi compensativi in proporzione agli impatti subiti dalle popolazioni di Anfibi della Piana.	Lo studio di incidenza fornisce informazioni dettagliate ai fini della valutazione di adeguatezza degli interventi di compensazione previsti in progetto.
5	Dott.ri Giacomo Bruni e Andrea Vannini -E.prot-DVA 2015-0027665 del 04/11/2015	Gli autori consigliano di procedere con operazioni di censimento e/o monitoraggio durante le fasi di maggiore attività degli Anfibi, per evitare errori di sottostima.	Il PMA inerente le componenti faunistiche e, in particolare, l'epetofauna dovrà dare evidenza delle modalità e del periodo delle operazioni di censimento.
6	Dott.ri Giacomo Bruni e Andrea Vannini -E.prot-DVA 2015-0027665 del 04/11/2015	Il risultato della campagna di censimento di giugno 2015 è quindi, alla luce delle carenze metodologiche, da considerarsi una pesante sottostima delle specie presenti all'interno dell'area interessata dall'ampliamento dell'aeroporto	La finalità del monitoraggio condotto dal Proponente nell'ambito dello studio di incidenza è quella di supportare le conoscenze desumibili da dati bibliografici disponibili con dati sito-specifici acquisiti in campo. Quanto già eseguito sarà integrato con quanto dovrà prevedere il PMA nella fase Ante Operam.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
7	Dott.ri Giacomo Bruni e Andrea Vannini -E.prot-DVA 2015-0027665 del 04/11/2015	Gli Autori sostengono che le prescrizioni ministeriali non siano state debitamente soddisfatte	L'Autorità Competente ha avanzato al Proponente proprie osservazioni derivanti dall'esame istruttorio effettuato e ha richiesto al Proponente di integrare la documentazione coerentemente con quanto osservato. La fase procedurale in esame non ha previsto l'impartizione di prescrizioni. Il materiale integrativo presentato dal Proponente è stato oggetto di nuovo esame istruttorio da parte dell'Autorità Competente.
8	Dott.ri Giacomo Bruni e Andrea Vannini -E.prot-DVA 2015-0027665 del 04/11/2015	Gli autori sostengono che il progetto dell'area di compensazione "Mollaia" debba essere rivisto e ulteriormente potenziato per poter garantire effetti significativi per la conservazione degli Anfibi della Piana di Sesto Fiorentino	Il progetto in esame è risultato oggetto di opportuno approfondimento da parte del Proponente e risulta adeguatamente definito e dimensionato. Il comparto faunistico degli Anfibi sarà oggetto di particolare attenzione da parte dell'Autorità Competente.
9	Dott.ri Giacomo Bruni e Andrea Vannini -E.prot-DVA 2015-0027665 del 04/11/2015	Gli Autori sostengono che lo Studio di Impatto Ambientale non ha prodotto stime significative sulla consistenza delle popolazioni di Anfibi attualmente presenti nell'area interessata dall'infrastruttura aeroportuale, e che pertanto risulta difficile una ricostruzione scientificamente attendibile degli impatti.	vedi osservazione 6
10	Associazione FIAB FirenzelnBici ONLUS E.prot-DVA 2015-0027399 del 03/11/2015	La sostituzione dell'attuale percorso rettilineo con un nuovo percorso a U che percorrerebbe il perimetro dell'aeroporto non ha alcun tipo di funzionalità pratica. Infatti per attraversare la fascia riservata alla pista pari a circa 600 m si propone di realizzare un percorso perimetrale che aggiunge quasi 6 km al tragitto. Ciò vanificherebbe completamente la possibilità di collegamento ciclabile tra Sesto e Firenze lungo la direttrice nord-sud. È chiaro che su una distanza attuale complessiva di circa 8 km andarne ad aggiungere altri 6 km, altrimenti inutili se non per il progetto della nuova pista dell'aeroporto, lontani da qualsiasi insediamento urbano, renderebbe il collegamento assolutamente inutilizzabile dal pendolarismo tipico di questa area. Diversi studi considerano infatti la percorrenza di 10 km in bici come quella massima di riferimento tra due centri che devono essere collegati affinché il percorso risulti effettivamente appetibile e fruibile in bici da parte della popolazione.	La documentazione predisposta dal Proponente evidenzia l'inserimento di una nuova pista ciclabile studiata in modo da contenerne al massimo lo sviluppo lineare, cosicché esso risulti pressoché coerente con la massima percorrenza indicata.
11	Associazione FIAB FirenzelnBici ONLUS E.prot-DVA 2015-0027399 del 03/11/2015	La pista ciclabile proposta termina al terminal stesso senza alcuna flessibilità di collegamento verso sud alla rete ciclabile della città di Firenze.	Il Proponente valuterà, nell'ambito delle successive fasi progettuali, la possibilità tecnica di estensione della rete ciclabile verso sud e di collegamento a quella della città di Firenze.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

12	Associazione FIAB FirenzelnBici ONLUS E.prot-DVA 2015-0027399 del 03/11/2015	Le opere da proposte da FIAB (rif. Osservazioni inviate) avranno costi di gran lunga inferiori a quelli riferiti alla soluzione proposta dalla società aeroportuale.	Il Proponente nell'ambito delle successive fasi progettuali valuterà l'opportunità di attuare le soluzioni proposte.
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
13	Associazione FIAB FirenzelnBici ONLUS E.prot-DVA 2015-0027399 del 03/11/2015	Proposta correttiva 1: Creazione di 2 nuovi percorsi ciclabili in alternativa a quello esistente di Via dei Giunchi: sul lato orientale in direzione nord-sud e uno come prolungamento verso nuova Perfetti Ricasoli e da qui a Villa Montalvo in direzione Campi.	vedi osservazione 12
14	Associazione FIAB FirenzelnBici ONLUS E.prot-DVA 2015-0027399 del 03/11/2015	Proposta correttiva N.2 - Sotto-attraversamento a fianco dell'eventuale collegamento stradale.	vedi osservazione 12
15	Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia E.prot-DVA 2015-0024931 del 06/10/2015	Reiteriamo la richiesta di chiarimenti tecnici relativamente allo 0,9% dirottamenti annui dichiarati dall' Ing. Tenerani ovvero se per pista 12 l'asserito 0,9% è da considerarsi la percentuale in toto dei dirottamenti generali oppure, come presumiamo, sia riferibile al solo "corto finale/ mancato avvicinamento".	La documentazione agli atti predisposta dal Proponente fornisce specifiche e sufficienti informazioni relative alle previste modalità operative della nuova pista di volo e la stima dei dirottamenti e delle riattaccate.
16	Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia E.prot-DVA 2015-0024931 del 06/10/2015	Richiediamo nuovamente quanto segue: <ul style="list-style-type: none"> • il numero dei dirottamenti previsti nella loro totalità per la pista 12 ovvero con uso esclusivamente monodirezionale; • il dettaglio dello storico delle rilevazioni (ogni 5 minuti) decennali effettuato da ENAV sulle attuali testate pista 05/23; le modalità di raccolta dati; la metodologia ed il sistema di conversione di venti simulata sulla 12/30 per confermare il C.U. del 97,5% in base allo storico attuale rilevato su pista con orientamento differente; • copia del Protocollo Integrale BR12 con le prescrizioni per il 2015 soprattutto per gli aeroporti in costruzione. 	vedi osservazione 15
17	Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia E.prot-DVA 2015-0024931 del 06/10/2015	in via preventiva e cautelativa, in assenza della disponibilità dei documenti da noi richiesti al fine di poter esercitare pienamente il diritto a partecipare al procedimento di VIA, si richiede al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare e alla Commissione Tecnica VIA/VAS, che leggono per conoscenza, di non esprimere parere positivo alla VIA di cui all'oggetto a causa dell'inibizione all'esercizio dei nostri diritti.	La documentazione agli atti, predisposta dal Proponente, fornisce specifiche e sufficienti informazioni relative alle previste modalità operative della nuova pista di volo e la stima dei dirottamenti e delle riattaccate e contiene lo specifico riferimento ai dati utilizzati (dati certificati ENAV restituiti con cadenza pari a 5 minuti), accessibili a chiunque ne faccia richiesta secondo protocolli e modalità definiti da ENAV.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
18	Orazio Bini E.prot-DVA 2015-0026868 del 27/10/2015	Il progetto dell'aeroporto ha valore superiore a 50 milioni ed al momento non è iniziato nessun dibattito pubblico. Pertanto l'atto finale ministeriale della VIA approvato senza che prima si sia concluso il dibattito pubblico è a mio avviso illegittimo e nullo. Quindi è necessario che il ministero sospenda la VIA in corso ed attenda la fine del dibattito pubblico.	Il dibattito pubblico è disciplinato dal D.Lgs 152/06 e s.m.i. e dalla L.R. 46/2013. Spetta all'Autorità Competente del procedimento di VIA, dare avvio all'inchiesta pubblica. L'autorità regionale (APP) di cui alla L.R. 46/2013, dal suo punto di vista, si è formalmente espressa in merito alle modalità di applicazione del dispositivo normativo regionale al caso in esame e non ha ritenuto necessario l'avvio del dibattito pubblico.
19	Consorzio di bonifica Medio Valdarno E.prot-DVA 2015-0025417 del 12/10/2015	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".	Il Proponente provvederà a sottoporre il progetto di sotto attraversamento idraulico della A11, così come al momento progettato nel Master Plan, al Consiglio Superiore LL.PP. per l'ottenimento del parere e/o autorizzazione di competenza.
20	Consorzio di bonifica Medio Valdarno E.prot-DVA 2015-0025417 del 12/10/2015	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.	vedi osservazione 19
21	Consorzio di bonifica Medio Valdarno E.prot-DVA 2015-0025417 del 12/10/2015	ALVEO DISMESSO DEL FOSSO REALE: 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.	vedi osservazione 21
22	Consorzio di bonifica Medio Valdarno E.prot-DVA 2015-0025417 del 12/10/2015	DISTANZE DI RISPETTO DALLE NUOVE OPERE IDRAULICHE E TRA LE NUOVE OPERE IDRAULICHE: 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).	vedi osservazione 21
23	Consorzio di bonifica Medio Valdarno E.prot-DVA 2015-0025417 del 12/10/2015	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.	La tematica affrontata non rileva ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
24	<p>Consorzio di bonifica Medio Valdarno E.prot-DVA 2015-0025417 del 12/10/2015</p>	<p>PRESCRIZIONI TECNICHE GENERALI: 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 A 11 composta da un sistema di tombini scatolari affiancati si richiede che:</p> <ul style="list-style-type: none"> -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 depresso 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 sfogo per garantire l'espulsione di aria durante il funzionamento in pressione, il camino centrale potrà essere posto in mezzzeria 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 critica per il Fosso Reale e dovrà comunque risultare tracimabile in caso di intasamento. <p>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.</p>	<p>La tematica affrontata non rileva ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale.</p>

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
25	Consorzio di bonifica Medio Valdarno E.prot-DVA 2015-0025417 del 12/10/2015	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 tr=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.	La documentazione progettuale presentata dal Proponente risulta coerente con gli interventi citati e le opere descritte risultano dimensionate in modo compatibile con l'attuazione dei citati interventi.
26	Italia nostra ONLUS E.Prot DVA - 2015-0027718 del 05/11/2015	Non si configura, in tutta evidenza, come progetto definitivo necessariamente unitario, bensì ha contenuto pianificatorio-programmatico e di assetto distributivo del suolo, mancando peraltro di studi che rappresentino l'inserimento nell'ambiente naturale e artificiale e nel paesaggio di altissimo pregio, di cui fanno parte, con altri elementi, il Complesso delle Ville Medicee di Castello (tutelate dall' Unesco), il Parco della Piana fiorentino/pratese, il Parco dell'Arno, il Parco di Monte Morello l'ambito paesaggistico dell'autostrada del Sole A1 e dell'Autostrada Firenze-Pisa A11 (ambedue ampliati o in ampliamento dimensionale). Si richiede pertanto che in accoglimento della presente osservazione si provveda a definire e precisare gli elementi suddetti mediante rifacimento degli elaborati.	La documentazione elaborata dal Proponente contiene il livello di dettaglio progettuale necessario per una valutazione globale degli impatti ambientali generati dagli interventi e per l'espressione del giudizio di compatibilità ambientale. In relazione al complesso delle Ville Medicee, il Proponente ha predisposto specifico studio di valutazione delle potenziali interferenze prodotte dal Master Plan, assolutamente tali da poterne garantire la necessaria tutela.
27	Italia nostra ONLUS E.Prot DVA - 2015-0027718 del 05/11/2015	Si richiede che sia immediatamente disposta l'avvio e lo svolgimento della procedura della VAS e l'apertura del procedimento del "dibattito pubblico" come peraltro ben indicato dal garante della Regione Toscana a conclusione del processo di partecipazione relativo al parco della piana, che peraltro, ha considerato oggettivamente priva di motivazioni valide l'ipotesi di un nuovo aeroporto in essa. La VAS dovrà ovviamente comprendere la valutazione dell'eventuale inserimento nel paesaggio delle opere e delle architetture, ovvero della sua incompatibilità sia totale che parziale.	Il Master Plan in esame rientra fra i progetti da sottoporre alla procedura di VIA e non VAS. In relazione al dibattito pubblico si faccia riferimento alla precedente osservazione 18.
28	Italia nostra ONLUS E.Prot DVA - 2015-0027718 del 05/11/2015	Si palesa che sia il contenuto dell'elaborazioni originarie, sia di quelle integrative, (impropriamente definite di VIA) sono fortemente incomplete, poiché prive di valutazioni di eventuale inserimento paesaggistico e della prescritta soluzione zero (specie in presenza di un attivo e funzionale aeroporto internazionale della Toscana, come quello della vicina Pisa).	La documentazione presentata dal Proponente è coerente con quanto previsto dal procedimento di VIA.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

29	Italia nostra ONLUS E.Prot DVA - 2015-0027718 del 05/11/2015	Enac non considera in alcun modo le condizioni dei rischi idraulici di vario genere che incombono sull'area, che ha da sempre proprio nella porzione in cui viene ipotizzata la pista, quote altimetriche inferiori rispetto all'Arno, si richiede pertanto l'integrazione ulteriore della documentazione, in questo settore totalmente e gravemente carente.	La tematica della regimazione idraulica e dell'assetto idraulico del territorio risulta di prioritaria importanza per il progetto in esame e dovrà essere verificata dall'Autorità Competente.
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
29	Italia nostra ONLUS E.Prot DVA - 2015-0027718 del 05/11/2015	Enac non considera in alcun modo le condizioni dei rischi idraulici di vario genere che incombono sull'area, che ha da sempre proprio nella porzione in cui viene ipotizzata la pista, quote altimetriche inferiori rispetto all'Arno, si richiede pertanto l'integrazione ulteriore della documentazione, in questo settore totalmente e gravemente carente.	La tematica della regimazione idraulica e dell'assetto idraulico del territorio risulta di prioritaria importanza per il progetto in esame e dovrà essere verificata dall'Autorità Competente.
30	Italia nostra ONLUS E.Prot DVA - 2015-0027718 del 05/11/2015	Si richiede di disporre l'abrogazione di tale previsione e la stesura di un nuovo corretto studio urbanistico che non sia circoscritto e limitato nello spazio e nella sostanza come l'attuale.	Non accoglibile
31	Comune Prato - E. Prot DVA-2015-0027373 del 02/11/2015	Si richiede una valutazione di impatto ambientale sul carico massimo, non applicabile alla documentazione presentata dal proponente.	Il Proponente ha specificato che lo scenario di massimo sviluppo contenuto nella relazione tecnica di Master Plan non costituisce lo scenario di progetto per il quale si è richiesta l'attivazione della procedura VIA. Il Proponente, infatti, in coerenza con le previsioni di cui al Piano Nazionale degli Aeroporti, non ha approvato l'ipotesi formulata dal Gestore in relazione al cosiddetto scenario "alto". Ciononostante, il Proponente ha comunque provveduto alla valutazione di impatto dello scenario "teorico" denominato "alto".
32	Comune Prato - E. Prot DVA-2015-0027373 del 02/11/2015	Si richiede che il proponente fornisca le dovute informazioni sulla reale applicabilità di tali procedure di decollo, con la stima della popolazione interessata.	L'applicazione delle procedure di decollo ICAO risulta fattibile in quanto già in uso presso diversi scali aeroportuali nazionali. La Commissione Aeroportuale provvederà a definirne in dettaglio le modalità di applicazione.
33	Comune Prato - E. Prot DVA-2015-0027373 del 02/11/2015	Si richiede Inoltre alla Regione Toscana che in sede di conferenza dai servizi ministeriale siano definite in modo univoco e chiaro le traiettorie di decollo degli aerei in partenza dallo scalo di Firenze con particolare riferimento alle rotte sulla Provincia di Prato.	La Commissione Aeroportuale, nell'ambito delle proprie funzioni e prerogative, provvederà a quanto richiesto.
34	Comune Prato - E. Prot DVA-2015-0027373 del 02/11/2015	SI richiede quindi l'estensione del dominio di calcolo ad un'areale maggiore di quello utilizzato che ricomprenda anche il Comune di Prato anche in relazione al rischio rumore	La definizione dell'estensione del dominio di calcolo per la quantificazione degli impatti risponde all'obiettivo di pervenire all'identificazione più opportuna del cosiddetto "areale di impatto" del progetto, inteso quale ambito territoriale interessato da perturbazioni significative e negative dello stato attuale delle componenti ambientali. La scelta operata dal Proponente risulta adeguata allo scopo.
35	Comune Prato - E. Prot DVA-2015-0027373 del 02/11/2015	Nello studio non appare dettagliato anche l'approvvigionamento delle terre e dei materiali edili per la costruzione. Al fine di comprendere pienamente gli impatti legati soprattutto alla realizzazione dell'opera risulta necessario e fondamentale conoscere sin da ora l'ubicazione delle cave di prestito, nonché delle discariche utilizzate per il conferimento dei rifiuti provenienti dal cantiere dell'aeroporto.	Il dettaglio richiesto potrà essere presentato nel corso delle successive fasi di approfondimento progettuale. Al momento il Proponente ha considerato nel SIA gli effetti ambientali prodotti dalle movimentazioni interni dei materiali terrigeni, dagli approvvigionamenti e dagli esuberi degli stessi.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
36	Comune Prato - E. Prot DVA-2015-0027373 del 02/11/2015	SI richiede che nell'ambito di una successiva procedura di approvazione del Masterplan dell'aeroporto ai sensi dell'art.81 del DPR 616/1977, per definirne la conformità urbanistica sia necessaria la preventiva espressione di pareri da parte degli enti istituzionalmente competenti e coinvolti, dietro verifica della compatibilità con i propri strumenti urbanistici e degli standard di sostenibilità ambientale specifici per ogni singolo territorio.	Osservazione non pertinente alla procedura di VIA.
37	Comune Prato - E. Prot DVA-2015-0027373 del 02/11/2015	Si richiede che il proponente fornisca un quadro economico analitico dei costi per la realizzazione del Masterplan comprensivo delle opere di compensazione e sostenibilità.	La documentazione predisposta dal Proponente contiene adeguati approfondimenti in merito e a tal proposito si rimanda alla TAV 37 del Master Plan.
38	Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia- Protocollo 0018223/GAB del 21/09/2015	PETITION AND PLEA FOR INTERVENTION AGAINST THE REGIONAL GOVERNMENT OF TUSCANY and a request for request for action to secure the protection of the above mentioned Medici Villas in Tuscany (Italy), included in the UNESCO World Heritage list [Decision 37 COM 8B.34] so that all the major provisions stipulated the implemented. / ESPOSTO CON EFFETTO DI RICORSO CONTRO LA REGIONE TOSCANA e richiesta d'intervento per ottenere di proteggere le sopra elencate Ville Medicee in Toscana (Italia) comprese nella lista del World Heritage UNESCO affinché siano attuati tutti i provvedimenti conseguenti.	La documentazione integrativa predisposta dal Proponente affronta la tematica delle possibili interferenze fra le opere di Master Plan e le Ville Medicee patrimonio UNESCO. Non si riscontrano perturbazioni, incidenze, interferenze e impatti tali da pregiudicarne la necessaria tutela.
39	Avv. Guido Giovannelli - E. Prot DVA-2015-0027427 del 03/11/2015, per conto di soggetti terzi	Risulta ulteriormente dimostrata la totale incompatibilità e insostenibilità ambientale del progetto oggetto di VIA, già emersa in modo più che palese in occasione della preliminare analisi dello Studio di Impatto ambientale effettuata da Codesto Ministero.	La documentazione depositata dal Proponente è risultata oggetto di un esame istruttorio da parte dell'Autorità Competente, alla quale spetta l'espressione del giudizio di compatibilità ambientale.
40	Avv. Guido Giovannelli - E. Prot DVA-2015-0027427 del 03/11/2015, per conto di soggetti terzi	La consistente richiesta d'integrazione documentale avanzata dall'Autorità procedente, difatti rappresenta la prova tangibile dell'inadeguatezza e inattendibilità degli studi effettuati dal Proponente;	L'istituto della richiesta di integrazioni è espressamente previsto e disciplinato dal D.Lgs 152/06 e smi. Lo stesso viene usualmente impiegato dall'Autorità Competente al fine di acquisire tutti gli elementi tecnici atti a consentire l'espressione del giudizio di compatibilità ambientale.
41	Avv. Guido Giovannelli - E. Prot DVA-2015-0027427 del 03/11/2015, per conto di soggetti terzi	... è la dimostrazione ultima e incontrovertibile che sussistono insuperabili ostacoli ambientali e territoriali alla realizzazione del nuovo scalo fiorentino nell'area individuata dal Piano di Indirizzo Territoriale della Regione, approvata con Delibera Consiliare n. 61 del 16.7.2014, tali da rendere impossibile allo stesso Proponente l'elaborazione di un progetto suscettibile di fondare un provvedimento positivo in esito al procedimento di VIA.	Vedi osservazione 39

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
42	Avv. Guido Giovannelli - E. Prot DVA-2015-0027427 del 03/11/2015, per conto di soggetti terzi	Incoerenza con norme statali e piani regionali per mancata indicazione di opere di compensazione dell'incremento di emissioni e mancata valutazione di NMHC;	Le opere di compensazione previste in progetto prevedono la realizzazione di estese superfici di nuove aree umide, verdi e boscate aventi, tra l'altro, la funzione di compensazione dell'inquinamento atmosferico prodotto. Le valutazioni di impatto contenute nel SIA comprendono la stima del parametro NMHC.
43	Avv. Guido Giovannelli - E. Prot DVA-2015-0027427 del 03/11/2015, per conto di soggetti terzi	Monitoraggio effettuato dal Proponente che evidenzia un livello di inquinamento da PM10 e PM2.5 prossimo o superiore ai limiti fissati dalla normativa vigente;	Il monitoraggio effettuato dal Proponente non ha avuto quale obiettivo l'accertamento della conformità dello stato qualitativo dell'aria ai limiti di cui al D.Lgs 155/10, in quanto di durata più limitata rispetto alle indicazioni di legge. Il monitoraggio è stato effettuato ai fini di poter disporre di informazioni sito-specifiche, utili per un raffronto con i dati ufficiali di qualità dell'aria di cui alla rete regionale di monitoraggio.
44	Avv. Guido Giovannelli - E. Prot DVA-2015-0027427 del 03/11/2015, per conto di soggetti terzi	Presenza di alcuni errori e/o refusi.	Gli errori e/o refusi sono stati emendati dal Proponente e non ostacolano la definizione, da parte dell'Autorità Competente, di un adeguato quadro valutativo necessario per l'espressione del giudizio di compatibilità ambientale.
45	Avv. Guido Giovannelli - E. Prot DVA-2015-0027427 del 03/11/2015, per conto di soggetti terzi	Si ritiene di aver dimostrato che permane, almeno parzialmente, un'inadeguatezza dello studio idrologico-idraulico integrativo presentato e che non è risolto il contrasto con normative regionali e nazionali riguardanti il rischio idraulico.	vedi osservazione 29
46	Avv. Guido Giovannelli - E. Prot DVA-2015-0027427 del 03/11/2015, per conto di soggetti terzi	Il risultato finale che emerge dall'attuazione del progetto per la realizzazione del Nuovo Aeroporto di Firenze, a seguito delle Valutazioni d'Incidenza, è la scomparsa di zone umide contigue che contribuiscono a creare una rete ecologica efficiente necessaria alla vita e alla conservazione di specie rare, nonché la sottrazione di territorio naturale che verrà sostituito dal sedime aeroportuale a discapito del Parco Agricolo della Piana e di un futuro polmone verde per l'area metropolitana.	Gli interventi di compensazione ambientale di tipo ecologico, naturalistico, paesaggistico e sociale risultano adeguati, sia per dimensioni, sia per caratteristiche, alla compensazione degli impatti generati dal progetto.
47	Avv. Guido Giovannelli - E. Prot DVA-2015-0027427 del 03/11/2015, per conto di soggetti terzi	Non esiste nessuna documentazione e non ne è stata prodotta in questa fase, che dimostri la fondatezza dell'affermazione di cui al punto 1): l'incidenza pari a 0,9% per 'problemi di vento' deve essere supportata da una approfondita e completa trattazione analitica dove siano esplicitati i presupposti, la base dati e le modalità tramite le quali si possa pervenire a tale valore. Alla luce dello studio prodotto dallo scrivente nella fase iniziale del procedimento, anche a fronte di una drastica decurtazione al 25% dei risultati che emergono (circa il 40% di condizioni di dirottamento fra atterraggio e decollo considerando solo i campi di vento ad intensità più elevata) si ricava una limitazione di operatività dell'ordine del 10% che rispetto allo 0,9% ostentato dalla proponente deve essere supportato con concrete argomentazioni oggettive oltre che scientifiche. Pertanto allo stato degli atti la risposta è priva di fondamento e da ritenersi nulla.	vedi osservazione 15

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
48	Avv. Guido Giovannelli - E. Prot DVA-2015-0027427 del 03/11/2015, per conto di soggetti terzi	Come anche osservato precedentemente a pag. 1 relativamente alle osservazioni inerenti la Revisione B della relazione sulla componente atmosfera, i dati della Stazione di Peretola raccolti dall'aeronautica Militare costituiscono un data-base di indiscutibile attendibilità che registra tutti i parametri ogni 20 minuti (rilevazione trioraria), ed registra altresì in modo continuo tutti i parametri per individuare il vento massimo giornaliero. Quindi l'affermazione sui bollettini di A.M. è quantomeno inesatta ed ingiustificatamente dequalificante. Non si conoscono invece i dati di ENAV che non sono mai stati resi noti in nessuna forma, tantomeno illustrati nell'ambito di una analisi nella quale siano stati esplicitati i criteri operativi e le modalità di trattamento di detta base dati appunto sconosciuta, in modo da poterli verificare e confrontare. Deve essere chiaro che l'analisi fornita dallo scrivente si fonda su dati reali che devono trovare riscontro anche in quelli sui quali si fonderebbero le affermazioni della proponente (mi spiace ripetere, ma il condizionale è d'obbligo constatato che non si conoscono esplicitamente ne le basi dati ne le eventuali analisi che supportano tali affermazioni), pertanto è assolutamente indispensabile che la proponente presenti un'analisi la quale dimostri che i risultati ottenuti contemplano e considerano anche quello scenario che è reale ed attendibile, poiché proveniente dal più accreditato data-base istituzionale, e pur contenendo rilevazioni in netto contrasto, l'analisi pervenga comunque ai risultati indicati. La risposta fornita non risulta accettabile per la totale assenza del supporto documentale e analitico delle affermazioni fornite.	La controdeduzione alle osservazioni relative alle analisi meteorologiche contenute nel SIA trova adeguato riscontro all'interno del paragrafo 2.3 del documento INT GEN 00 REL 002 predisposto dal Proponente.
49	Avv. Guido Giovannelli - E. Prot DVA-2015-0027427 del 03/11/2015, per conto di soggetti terzi	Anche per quanto riguarda quest'ultima osservazione nel merito dell'influenza specifica della distribuzione dei venti sull'operatività dell'aeroporto, la proponente persiste ripetendo la stessa risposta data nelle precedenti osservazioni, insistendo ad invocare dati dell'operatività della pista futura -che a suo dire- 'non collimano' con quelli della osservazione insistendo su una stima dei dirottamenti allo 0,9% (non si precisa dirottamenti di che tipo, se preventivi per vento o per riattaccata) omettendo di supportare tale affermazione con l'esplicitazione della base dati e delle analisi condotte, documentazione tanto più necessaria proprio perché in disaccordo (non collimante) con i dati istituzionali di Aeronautica Militare! Ci si riporta quindi nuovamente a quanto già commentato anche alla precedente risposta dove si riportano informazioni inesatte e dequalificanti sui dati di A.M. tendendo a destituire di attendibilità un data-base istituzionale, si fanno affermazioni prive dell'indispensabile supporto documentale ed analitico. Anche questa risposta è ripetitiva ed inaccettabile.	vedi osservazione 48
50	Avv. Guido Giovannelli - E. Prot DVA-2015-0027427 del 03/11/2015, per conto di soggetti terzi	All'esito dell'analisi della nuova documentazione depositata e delle risposte alle osservazioni mosse, continuano ad essere omessi documenti ed elaborati tecnico-scientifici determinanti. Anche le risposte alle osservazioni risultano fondate su affermazioni unilaterali prive di qualsiasi supporto documentale ed analitico assolutamente indispensabile, ponendosi di fatto in contrasto con il data-base istituzionale di Aeronautica Militare. Dette risposte risultano insoddisfacenti e prive di consistenza.	vedi osservazione 48. Si ricorda che la valutazione della documentazione tecnica prodotta dal Proponente è precipuo compito dell'Autorità Competente.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
51	Avv. Guido Giovannelli - E. Prot DVA-2015-0027427 del 03/11/2015, per conto di soggetti terzi	Si titola "Progetto definitivo" mentre di definitivo si precisa che c'è ben poco;	Il livello definitivo della progettazione è stato richiesto ai soli elaborati utili alla ricostruzione di un adeguato quadro valutativo degli impatti generati, ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale.
52	Avv. Guido Giovannelli - E. Prot DVA-2015-0027427 del 03/11/2015, per conto di soggetti terzi	Si danno percentuali di dirottamento causa vento che sono in contrasto con tutta la documentazione precedente (vedasi i dati della documentazione ufficiale inserita nella "Integrazione al P.I.T. della Toscana");	vedi osservazione 15
53	Avv. Guido Giovannelli - E. Prot DVA-2015-0027427 del 03/11/2015, per conto di soggetti terzi	Si fa riferimento a molteplici studi che sarebbero stati alla base della scelta della pista 12/30 ma di tali studi non vi è traccia;	Il SIA ripercorre, nell'ambito del Quadro Progettuale, l'analisi delle alternative di progetto, fra cui quelle relative alla scelta della giacitura della nuova pista di volo. La stessa tematica è risultata oggetto del procedimento di VAS di cui all'Integrazione al PIT approvata nel luglio 2014.
54	Avv. Guido Giovannelli - E. Prot DVA-2015-0027427 del 03/11/2015, per conto di soggetti terzi	Manca ogni riferimento alla Sicurezza del Volo in relazione a capitoli 4 5 6 e 9 del "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti";	Il Proponente, ai sensi del D.Lgs 25 luglio 1997, n.250 e tramite statuto da D.I. del 19 gennaio 2015 n.13, come da Codice della Navigazione parte II, libro I, art.687 e successivo D.Lgs 15 marzo 2006 n.151, "agisce come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione e vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile, mediante le proprie strutture centrali e periferiche, e cura la presenza e l'applicazione di sistemi di qualità aeronautica rispondenti ai regolamenti comunitari". ENAC ha garantito lo svolgimento delle proprie funzioni sia attraverso l'approvazione in linea tecnica del Master Plan, sia attraverso la funzione di Proponente della procedura VIA.
55	Avv. Guido Giovannelli - E. Prot DVA-2015-0027427 del 03/11/2015, per conto di soggetti terzi	Al citato Regolamento si fa riferimento in appendice ma non alla versione in vigore dal 2014 ma ad una versione obsoleta del 2008;	vedi osservazione 54
56	Avv. Guido Giovannelli - E. Prot DVA-2015-0027427 del 03/11/2015, per conto di soggetti terzi	Si danno letteralmente i numeri quando si afferma che il superamento dei circa 450 dirottamenti porterebbe al recupero di 100.000 passeggeri il che, se la matematica non è un'opinione corrisponderebbe a 225 passeggeri per velivolo dirottato!!!	Si riscontra che quando un aereo dirotta perde i passeggeri in arrivo e in partenza per il volo successivo; da qui la motivazione del fatto che il numero di passeggeri risulta piuttosto elevato. Ciò non deve essere travisato con l'assunzione che ciascun aereo abbia 225 passeggeri a bordo, in quanto detto valore rappresenta il totale dei passeggeri movimentati cumulativamente nei due movimenti.
57	Avv. Guido Giovannelli - E. Prot DVA-2015-0027427 del 03/11/2015, per conto di soggetti terzi	In relazione alla capacità operativa della nuova pista si afferma che a seconda dei casi la massima capacità operativa oscilla tra 22 e 19 movimenti / ora, il che rapportato all'anno porterebbe ad un movimento massimo teorico di 120.450 o 104.025 movimenti e, data la proiezione di traffico al 2029 in 48.430 movimenti si tratterebbe di un utilizzo della pista compreso tra il 40 e il 47% della massima capacità operativa il che non pare un gran risultato.	La massima capacità operativa dello scalo in termini di movimentazioni orarie costituisce solo uno dei parametri di progetto e non assolve alla funzione di valutazione delle performance operative dello scalo.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
58	Avv. Guido Giovannelli - E. Prot DVA-2015-0027427 del 03/11/2015, per conto di soggetti terzi	Con un richiamo allo spostamento del Fosso Reale, il canale collettore delle acque basse, il fosso di guardia in prossimità della recinzione, il terrapieno dell'area di servizio sul raccordo autostradale e le "dune" mitigatrici dell'inquinamento acustico per il Polo Scientifico pare che sia stato fatto uno studio ad hoc per non dare scampo ad un velivolo che effettuasse un atterraggio corto, un decollo lungo, una fuoriuscita laterale di pista in decollo od in atterraggio.	vedi osservazione 54
59	Avv. Guido Giovannelli - E. Prot DVA-2015-0027427 del 03/11/2015, per conto di soggetti terzi	È dalla fine degli anni 70 che in aviazione si è passati dalla pura inchiesta sugli incidenti alla ricerca di fattori di rischio da eliminare prima degli incidenti (sicurezza del volo proattiva). Ma di questo modus operandi non si trova traccia.	Si faccia riferimento alla nota ENAC acquisita dall'Autorità Competente con prot. DVA-2015-0029510
60	Avv. Guido Giovannelli - E. Prot DVA-2015-0027427 del 03/11/2015, per conto di soggetti terzi	Nota: Voci non controllate suggeriscono di mitigare l'inquinamento acustico della Scuola Marescialli spostando verso Prato (non è noto di quanto) il punto d'inizio del decollo. Con ciò vanificando la dichiarata necessità di 2400 metri di pista.	Il contributo di rumorosità prodotto dall'esercizio verso la Scuola Marescialli appare di limitata intensità.
61	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA, A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E. Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	Aspetti ambientali: Componente Flora, vegetazione, fauna ecosistemi osservazioni e proposte operative: si ritiene insufficiente la documentazione integrativa riguardante il rilievo e l'analisi delle componenti ecosistemiche: per giungere ad un idoneo monitoraggio (con dati raccolti in modo omogeneo nelle varie fasi ante operam, in corso d'opera e post operam, e perciò confrontabili tra loro per determinare l'impatto complessivo dell'opera) di flora, fauna e habitat dell'area interessata dal Master Plan di cui in oggetto, sarebbe necessario compiere monitoraggi per almeno un biennio solo per predisporre lo studio d'incidenza. Si ritiene sufficiente invece l'approfondimento sulla chiroterro fauna, e pertanto si fanno altresì proprie le indicazioni riguardanti le mitigazioni e le compensazioni contenute nell'elaborato INT-INC-00-REL-003; l'assenza di stima di impatto per bird strike aumenta il rischio non solo per la sicurezza dei trasporti, ma anche per la vita degli Uccelli protetti; o si ritiene che le aree antistanti l'area aeroportuale, sorvolate dagli aerei in decollo, così come le aree 4, 5 e 6 proposte a compensazione, siano inidonee a costituire ZPS. Il disturbo antropico (rumore), il rischio di impatto diretto, e l'isolamento ecologico per quanto riguarda l'area 5, le rendono idonee alla riproduzione di Anfibi e Rettili nella misura in cui vi siano predisposte.	Il Monitoraggio delle componenti biotiche effettuato dal Proponente a supporto dello Studio di incidenza ha avuto la finalità di supportare i già numerosi dati bibliografici disponibili con ulteriori informazioni sito-specifiche acquisite in campo. Il quadro informativo che ne deriva risulta adeguato ai fini dell'analisi valutativa dello Studio, delle incidenze generate dal progetto e dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale. Il successivo PMA dettaglierà ulteriori fasi di indagine e censimenti di campo. Il fenomeno del bird-strike risulta valutato anche attraverso l'analisi delle direzioni e assi di movimento che sono attualmente seguite dalle specie avifaunistiche. In relazione allo stato futuro, la pressoché assenza di aree umide a nord della pista limiterà ancor di più le movimentazioni lungo l'asse nord-sud, trasversale alla pista stessa. Né le aree di laminazione e compensazione idraulica possono ritenersi assimilabili ad aree umide, in quanto al più interessate dalla presenza di acqua per eventi meteorici significativi e comunque per brevi e transitori periodi. Il Proponente ha, inoltre, chiarito che le aree afferenti al Parco peri-urbano di Sesto. Fiorentino e al parco ricreativo in area ex-aeroporto non avranno finalità di tipo conservazionistico per l'avifauna. L'unica area deputata alla tutela delle specie faunistiche è quella di Molliaia, prevista a salvaguardia degli anfibi, con piccole pozze e stagni coperti da apposita rete di protezione che eviterà la presenza delle specie ornitiche. Gli anfibi non hanno caratteristiche tali da risentire significativamente del disturbo acustico generato dagli aeromobili in transito.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
62	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	ASPETTI PROGETTUALI – VIABILITÀ. A seguito delle integrazioni presentate si evidenzia che lo studio trasportistico conferma il peggioramento delle condizioni di traffico dei seguenti tratti: - SP 5 nel tratto tra il km 0+900 (rotatoria Casa Rossa) ed il km 0+000 (confine con il comune di Firenze) per lo scenario 2018-B; - intero tratto del lotto 5A della Mezzana Perfetti Ricasoli (MPR5A) per entrambi gli scenari 2018-A e 2018-B. - non è fatto alcun cenno alla specifica richiesta di valutare eventuali azioni di mitigazione a tali condizioni.	Lo Studio trasportistico evidenzia possibili incrementi di traffico sulle arterie citate, ma non situazioni di congestionamento e/o criticità tali da richiedere azioni di mitigazione.
63	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	Data l'incertezza dell'entità dell'incidenza significativa e negativa dell'opera proposta sull'integrità del SIC, si propongono le seguenti prescrizioni:	Sarà compito dell'Autorità Competente, prendere in opportuna considerazione quanto indicato.
64	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	Le aree di compensazione (escluse le aree 4, 5 e 6) dovranno risultare ad esclusiva finalità naturalistica;	Le aree denominate "Il Piano", "Santa Croce", "Il Prataccio" e "Mollaia" risulteranno oggetto di tutela e conservazione, attraverso una mirata gestione atta anche alla regolarizzazione degli afflussi e delle condizioni di fruibilità da parte del pubblico.
65	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	La dislocazione delle stesse aree di compensazione dovrà permettere il movimento degli Uccelli da e verso altre aree naturali o seminaturali (non aventi funzioni ricreative) tramite ampie aree di collegamento ecologico funzionale, in assenza di barriere ecologiche impattanti, e in assenza di rischio di bird strike;	La dislocazione delle aree di compensazione aventi finalità di esclusivo carattere ecologico e naturalistico risulta adeguata allo scopo.
66	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	La loro ampiezza complessiva dovrà essere ben superiore alle aree di elevato valore ecologico direttamente impattate; per la sistemazione a verde dell'area di Prataccio e di s. Croce si preleverà materiale di propagazione (semi, talee, semenzali) proveniente da piante della Piana fiorentina;	La superficie complessiva delle aree di compensazione ecologica e naturalistica risulta in rapporto di circa 1:2 rispetto a quelle afferenti al SIC-ZPS-SIR direttamente interferito. All'interno delle stesse è prevista la ricostruzione di nuovi habitat in rapporto di circa 1:3 rispetto a quelli direttamente interferiti. Le modalità di piantumazione e trasferimento delle essenze vegetali in area "Il Prataccio" e "Santa Croce" previste dal Proponente risultano coerenti con quanto indicato.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
67	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	nell'ambito del piano di gestione per le aree individuate come misure di compensazione, già richiesto dalla regione Toscana, le aree verdi di collegamento ecologico impattate, e non considerate nel SIA in relazione alle specie avicole di ambiente aperto, dovranno essere compensate creando dei nuovi corridoi ecologici in direzione prevalente N-S, a totale destinazione naturalistica: pertanto siano create basse golene (profonde almeno 2/3 del rispettivo fosso, e in leggera contropendenza, al fine di trattenere l'umidità) lungo il sistema di scolo delle acque basse della pianura fiorentina: non dovranno essere interessati, se non per limitati tratti, fossi adiacenti a strade, anche vicinali, di uso pubblico; l'ampiezza complessiva delle golene corrisponderà alle previste aree di compensazione 4, 5 e 6, inidonee a qualsivoglia funzione ecologica per gli Uccelli protetti;	Le opere e interventi di compensazione previsti dal Proponente a supporto del Master Plan si ritengono adeguate, idonee e sufficienti per gli scopi preposti.
68	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	le previste nuove vasche di compensazione idraulica non siano possibilmente rivestite in cls, al fine di consentire la libera crescita della vegetazione almeno erbacea; le vasche di dissipazione dell'energia cinetica delle acque poste alle soglie di sfioro delle aree di laminazione non siano intasate in cls, bensì siano rinverdite con astoni di Salice interposti tra i massi; la soglia di sfioro sia costituita di massi legati da tondino di ferro, ma non intasati da cls, e con interposti astoni di Salice arbustivo: la diminuita capacità di portata idraulica sarà compensata da un proporzionale allungamento della stessa soglia;	Il Proponente valuterà, nell'ambito delle successive fasi progettuali, la possibilità tecnica di attuazione delle soluzioni proposte.
69	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	per eventuali tronconi di vecchi fossi, che rimangano inutili o sovradimensionati dopo la costruzione dei nuovi fossi, sia prevista una destinazione naturalistica come lanche con vegetazione ripariale a canneto;	Vedi osservazione 68
70	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	l'area di laminazione C, qualora debba essere rivestita, lo sia in massi sciolti con astoni di Salice bianco interposti, al fine di generarvi un habitat naturale, con funzioni anche fitodepurative;	Vedi osservazione 68
71	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	il monitoraggio sulla fauna, in corso d'opera e post operam, includente tutti gli eventuali incidenti di bird strike, e i relativi rapporti firmati da tecnici specialisti, dovrà essere a frequenza mensile, e si protrarrà fino al 2029; i monitoraggi riguarderanno anche le aree di compensazione previste; per tali aree sarà prodotto anche un rapporto finale sui lavori eseguiti, riguardante anche la vegetazione; i rapporti dovranno pervenire anche agli Uffici competenti in materia di tutela della biodiversità;	Si prende atto della prescrizione, certamente oggetto di analisi e valutazione da parte dell'Autorità Competente.
72	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	si seguano le mitigazioni proposte nell'elaborato INT-INC-00-REL-003;	Il Proponente ha provveduto ad elaborare ed indicare proprie proposte di mitigazione che saranno opportunamente valutate da parte dell'Autorità Competente.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
73	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	si fa presente, in base a quanto previsto dall'art.5 c. 2 del D.M. 17/10/2007, la necessità di adeguamento delle infrastrutture di trasmissione dell'energia elettrica alle linee guida ISPRA	Si prende atto dell'indicazione che sarà oggetto di opportuna analisi e valutazione da parte dell'Autorità Competente
74	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	del 2008 per la prevenzione dei danni procurati dalle linee elettriche agli Uccelli. Si propone inoltre che nei tratti di linea aerea, laddove non sia tecnicamente possibile prevederne l'interramento, siano posizionati segnalatori di cavo (o spirali, rappresentati da dispositivi colorati realizzati in materiale plastico), con lo scopo di facilitare la percezione dei cavi da parte degli uccelli in volo;	Vedi osservazione 73
75	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	si ritiene non sufficiente quanto prodotto negli elaborati integrativi per quel che concerne la richiesta di approfondimento delle modalità di trasloco della piccola fauna vertebrata (anfibi, rettili, micro mammiferi);	Nel corso delle successive fasi di progettazione e attuazione degli interventi il Proponente provvederà a fornire i dettagli operativi inerenti dette modalità di trasloco, di importanza prioritaria per la corretta esecuzione degli interventi di compensazione previsti.
76	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	le misure di compensazione dovranno essere predisposte prima che il sito sia influenzato negativamente. La realizzazione del progetto dovrà essere quindi subordinata all'esecuzione degli interventi di compensazione che dovranno essere monitorati e verificati al fine di accertare la loro capacità di "compensare" la perdita, dovuta alla realizzazione del Master Plan in oggetto, di territorio caratterizzato da una matrice di tipo agricolo seminaturale con presenza diffusa di aree umide e zone periodicamente allagate;	Sarà compito dell'Autorità Competente, prendere in opportuna considerazione quanto indicato.
77	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	il proponente dovrà mostrare adeguate garanzie, in termini di concreta fattibilità delle misure di compensazione, relativamente alla disponibilità delle risorse economiche necessarie, all'effettiva disponibilità dei terreni e/o la possibilità del loro acquisto;	Sarà compito dell'Autorità Competente, prendere in opportuna considerazione quanto indicato.
78	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	le compensazioni di cui sopra, dato che il progetto di cui in oggetto è incompatibile con quello di un Parco agricolo della Piana, che peraltro prevedeva una pista più corta, sarebbe opportuno che si affiancassero, ma non sostituissero, ai finanziamenti regionali del Parco agricolo della Piana riguardanti la tutela della natura.	La realizzazione delle opere di Master Plan non appare in contrasto col più vasto progetto di realizzazione del Parco Agricolo della Piana, tanto che le aree interessate dal nuovo sedime aeroportuale corrispondono a solo il 2% di quelle complessivamente destinate a detto Parco. Il Proponente ha chiarito come le opere di compensazione paesaggistica e sociale andranno ad integrarsi e coordinarsi con altri interventi già programmati, pianificati o finanziati nel medesimo ambito territoriale.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
79	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	Nei primi anni di entrata in servizio della nuova pista, intensificare le attività di monitoraggio dell'avifauna nelle due aree palustri, rispetto a quelle che vengono svolte di consueto (censimenti uccelli nidificanti e censimenti IWRB uccelli acquatici svernanti), al fine di verificare l'eventuale impatto sonoro sugli uccelli.	Si condivide la richiesta.
80	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	In merito ai Boschi della Piana, si precisa che nella documentazione integrativa il Proponente nell'elaborato "INT-GEN-00-REL-001" si è limitato ad affermare che: "... L'estensione complessiva delle aree boscate previste in corrispondenza del parco periurbano 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 antiinquinamento...". Pertanto si evidenzia che il Proponente non ha condotto alcuna valutazione atta a dimostrare che la nuova localizzazione mantenesse l'originario effetto compensativo nei confronti del Termovalorizzatore, come già richiesto nel precedente parere.	La vicinanza della nuova posizione dei Boschi della Piana rispetto a quella originaria come definita dallo studio realizzato dal dipartimento di Ortoflorofrutticoltura dell'Università di Firenze non implica mutamenti tali da necessitare di ulteriori analisi specifiche rispetto all'effetto compensativo previsto dal suddetto studio. Si ritiene, pertanto, condivisibile quanto affermato dal Proponente.
81	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	Si evidenzia che nell'elaborato delle integrazioni INT-AMB-01_REL.001 a pag. 169 al paragrafo 7.1.3 nella tabella 79, è stata erroneamente riportata un'altezza del camino del termovalorizzatore di 60m s.l.m. anziché di 70mt come risultante sia dalla valutazione di impatto ambientale che dall'autorizzazione integrata ambientale	Il Proponente ha confermato che quanto riscontrato costituisce mero errore materiale di trascrizione, risultando il modello matematico predisposto a supporto del SIA e dello studio sanitario implementato attraverso i dati di input relativi al termovalorizzatore opportunamente desunti dalla documentazione di VIA e di autorizzazione dello stesso.
82	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	Preventivamente all'intervento di realizzazione della nuova pista; si ritiene che debbano essere eseguite opportune indagini ambientali, per la verifica di eventuali contaminazioni del suolo.	Il Proponente ribadisce la propria totale disponibilità ad ottemperare, preliminarmente all'avvio dei lavori, tutte le indicazioni e prescrizioni di cui alla vigente normativa ambientale in materia di caratterizzazione chimica e gestione dei materiali di scavo.
83	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	I nuovi interventi infrastrutturali dovranno rispettare la LRT 21/2012, il RD. 368/1904, il Regolamento del Consorzio di Bonifica n. 3 Medio Valdarno e le NTC 2008;	Si prende atto di quanto indicato, che sarà oggetto di verifica e valutazione da parte dell'Autorità Competente.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
84	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	Dovranno essere definite assetti proprietari e gestionali delle casse e reti fognarie delle acque meteoriche in cui confluiranno eventuali tratti residuali del reticolo idraulico non più funzionale al sistema complessivo e dismesso a seguito della procedura prevista Del. CRT n. 9/2015.	Vedi osservazione 24
85	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	Si chiede altresì che siano prodotte le verifiche del Fosso Reale con sgrigliatori occlusi e portata di picco del medesimo Fosso Reale.	Si prende atto di quanto indicato, che sarà oggetto di verifica e valutazione da parte dell'Autorità Competente.
86	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	Nei successivi approfondimenti progettuali tali emungimenti dovranno essere dettagliati con riferimento alle modalità di captazione della risorsa idrica, ai volumi da estrarre ed ai tempi di pompaggio, ai fini dell'eventuale necessità di rilascio di concessione di acque pubbliche ai sensi del R.D. 1775/1933.	Si prende atto di quanto indicato, che sarà oggetto di verifica e valutazione da parte dell'Autorità Competente.
87	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	Dovranno altresì essere valutate eventuali interferenze con le captazioni limitrofe esistenti e valutate gli eventuali effetti sulla stabilità dei terreni.	Si prende atto di quanto indicato, che sarà oggetto di verifica e valutazione da parte dell'Autorità Competente.
88	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	Eventuali approvvigionamenti di acque pubbliche sotterranee o di superficie potranno essere oggetto di istanza di concessione ai sensi del citato R.D. 1775/1933, il cui rilascio è subordinato al parere dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno.	Si prende atto di quanto indicato, che sarà oggetto di verifica e valutazione da parte dell'Autorità Competente.
89	DIREZIONE AGRICOLTURA CACCIA E PESCA,_ A.I.B. FORESTAZIONE, DIFESA DEL SUOLO. AMBIENTE (Prot. 0568815) - E.Prot DVA -2015-0026791 del 27/10/2015	Ogni eventuale danno a carico delle utenze idriche in essere è a carico di chi le cagionasse.	Osservazione non pertinente ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale e implicita nella normativa vigente.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
90	UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027431 del 03/11/2015	devono evidenziarsi le carenze degli elaborati presentati per la valutazione (Master Plan 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.	Si faccia riferimento alla nota ENAC acquisita dall'Autorità Competente con prot. DVA-2015-0029510
91	UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027431 del 03/11/2015	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.	Non accoglibile
92	UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027431 del 03/11/2015	Il documento presentato dall'ENAC nell'ambito delle integrazioni al PTT della Regione Toscana non riporta nessuna valutazione analitica del rischio per la popolazione. Inoltre, il documento contiene un'evidente contraddizione riguardo all'incoerenza delle urbanizzazioni già esistenti sul territorio con i Piani di Rischio delle ipotesi di pista 12-30 e 09-27.	Si faccia riferimento alla nota ENAC fornita all'Autorità Competente con prot. DVA-2015-0029510
93	UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027431 del 03/11/2015	Né il Masterplan 2014-2029 né il SIA contengono nessuna valutazione del rischio per la popolazione del Polo Scientifico, nonostante le ripetute richieste da parte dell'Università di Firenze ed il censimento dettagliato che è stato fornito all'ENAC.	Si faccia riferimento alla nota ENAC fornita all'Autorità Competente con prot. DVA-2015-0029510
94	UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027431 del 03/11/2015	Nonostante la richiesta esplicita, e nonostante che l'aeroporto di Firenze rientri tra i casi previsti dalla normativa, l'ENAC non ha compiuto uno studio analitico e rigoroso del rischio di incidenti aerei sul territorio in prossimità della pista di progetto.	Si faccia riferimento alla nota ENAC fornita all'Autorità Competente con prot. DVA-2015-0029510
95	UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027431 del 03/11/2015	Nelle controdeduzioni alle osservazioni sulla necessità di valutare preventivamente il rischio per le urbanizzazioni già presenti sul territorio in prossimità della pista di volo, l'ENAC afferma che i Piani di Rischio riguardano solo i regolamenti urbanistici, contraddicendo le affermazioni fatte al punto 1.	Si faccia riferimento alla nota ENAC fornita all'Autorità Competente con prot. DVA-2015-0029510
96	UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027431 del 03/11/2015	Nelle controdeduzioni alle osservazioni sulla necessità di valutare all'interno della procedura di VIA il rischio per la vita della popolazione già frequentante in territorio, l'ENAC afferma di averlo già fatto, citando il documento di approvazione tecnica del Masterplan 2014-2029 che in realtà non contiene nemmeno la menzione di tale valutazione. Inoltre, l'ENAC afferma che un approfondimento di tale valutazione potrà essere fatta nel successivo procedimento di conformità urbanistica, che però non riguarda problematiche di tipo ambientale.	Si faccia riferimento alla nota ENAC fornita all'Autorità Competente con prot. DVA-2015-0029510
97	UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027431 del 03/11/2015	Nel caso presente, il conflitto di interesse non è presente solo a livello teorico, ma ha prodotto anche un evidente effetto pratico. L'ENAC non ha infatti ritenuto necessario compiere, all'interno della procedura di VIA, alcuna valutazione dell'impatto sulla popolazione del rischio di incidenti aerei, anche in seguito a richieste esplicite, dettagliatamente motivate e ripetute. E' inutile ricordare la già citata serietà di tale rischio, ben descritto dal Regolamento dell'ENAC oltre che dalla normativa di altri paesi.	Si faccia riferimento alla nota ENAC fornita all'Autorità Competente con prot. DVA-2015-0029510

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
98	UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027431 del 03/11/2015	E' quindi chiara secondo la normativa vigente la necessità che la procedura di VIA non si concluda senza una valutazione analitica, rigorosa e trasparente dell'impatto del rischio per la popolazione in seguito agli incidenti aerei. Come si è visto, tale rischio è calcolabile in modo rigoroso tramite modelli statistici, e le azioni da intraprendere per ridurlo o evitarlo sono già ben definite nella normativa vigente.	Si faccia riferimento alla nota ENAC fornita all'Autorità Competente con prot. DVA-2015-0029510
99	UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027431 del 03/11/2015	In conclusione, si ritiene necessario che venga compiuta una valutazione analitica, rigorosa e trasparente dell'impatto del rischio per la popolazione del Polo Scientifico, secondo le modalità previste dall'art. 715 del Codice della Navigazione. Tale valutazione dovrebbe indicare analiticamente quali siano le azioni da intraprendere per rendere il rischio tollerabile nella situazione attuale delle strutture e attività presenti nel Polo Scientifico. Dovrebbe inoltre indicare analiticamente quali siano le massime densità antropiche tollerabili per le strutture ed attività universitarie previste dall'attuale Piano di Sviluppo del Polo Scientifico [DVA-2015-0013977, Allegato A].	Si faccia riferimento alla nota ENAC fornita all'Autorità Competente con prot. DVA-2015-0029510
100	UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027431 del 03/11/2015	Si ritiene pertanto necessaria una rianalisi trasparente e rigorosa del progetto aeroportuale, per valutarne i reali vantaggi dal punto di vista operativo e la coerenza dal punto di visto tecnico-normativo. Solo in seguito a ciò sarebbe possibile conoscere i reali impatti ambientali da valutare. Si ritiene perciò che tale rianalisi sia una condizione imprescindibile per poter procedere alla corretta valutazione degli impatti ambientali.	Non condivisibile.
101	UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027431 del 03/11/2015	devono evidenziarsi le carenze del Master Plan 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.	Si faccia riferimento alla nota ENAC fornita all'Autorità Competente con prot. DVA-2015-0029510
102	UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027431 del 03/11/2015	devono evidenziarsi le carenze del Master Plan 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.	Si faccia riferimento alla nota ENAC fornita all'Autorità Competente con prot. DVA-2015-0029510
103	UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027431 del 03/11/2015	si è verificato che i dati anemometrici della stazione meteorologica dell'aeroporto di Firenze sono caratterizzati da una frazione rilevante (circa il 40%) di rilevazioni senza la misura della direzione del vento. Tale frazione è caratterizzata da velocità comprese approssimativamente tra 0 e 5 m/s, con una distribuzione molto diversa da quella delle rilevazioni con misura della direzione. Tale frazione non può essere evidentemente utilizzata per nessun tipo di analisi in cui serva conoscere sia la direzione che la velocità del vento. Si può però fare una distinzione tra i due tipi principali di previsioni compiute nel progetto di riqualificazione dell'aeroporto di Firenze (seguono)	Si faccia riferimento alla nota ENAC fornita all'Autorità Competente con prot. DVA-2015-0029510

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
104	UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027431 del 03/11/2015	Calcolo del CU. Questo è il parametro fondamentale per la scelta dell'orientazione di una pista aeroportuale. I venti rilevanti dal punto di vista aeronautico hanno velocità maggiori di 10 nodi, cioè maggiori di circa 5 m/s. Questo fa sì che le misure senza direzione non siano rilevanti, ed è quindi possibile calcolare la rosa dei venti esatta. Nel calcolo va però tenuto conto, con un opportuno peso, della frazione di misure senza direzione. Non è noto se ciò sia stato fatto nell'ambito della procedura di valutazione della migliore orientazione della pista. Come si discute nell'Allegato 2, i valori molto bassi di CU dichiarati fanno però supporre una sovrastima delle frequenze nella rosa dei venti e quindi portano ad ipotizzare che non sia stata compiuta un'analisi corretta dei dati.	Vedi osservazione 103.
105	UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027431 del 03/11/2015	Previsione della dispersione degli inquinanti. In questo caso è importante conoscere la direzione anche per i venti a bassa velocità, compresi tra 1 m/s e 5 m/s, che sono importanti per descrivere la dispersione a breve distanza. Non è purtroppo possibile ricostruire in nessun modo tale informazione dai soli dati della stazione meteo dell'aeroporto. Per quanto riguarda lo studio nella INT_AMB_01_REL_001, si può osservare che le rose dei venti mostrate non sono corrette, in quanto non è stato tenuto conto del peso della frazione di misure senza direzione. A parte ciò, le rose dei venti sono incomplete a basse velocità. Visto che il Proponente ha dichiarato che la modellizzazione della dispersione degli inquinanti è basata sui soli dati della stazione dell'aeroporto, si può ritenere che l'analisi riportata nella INT_AMB_01_REL_001 non sia corretta. Dato che la rosa dei venti sottostima le componenti a bassa velocità, si può inoltre affermare che tale analisi sottostima la concentrazione di inquinanti nelle aree più prossime al sedime aeroportuale.	Vedi osservazione 103.
106	UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027431 del 03/11/2015	La presente nota tecnica riporta i risultati della simulazione acustica effettuata in riferimento all'utilizzo di una duna in terra a protezione dell'area del Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino. La sorgente acustica considerata è relativa alla fase di decollo di un singolo movimento di aeromobile sulla pista di progetto. In particolare, l'aeromobile è stato modellato utilizzando una sorgente lineare posta a 3 m di altezza sul piano campagna in corrispondenza dell'asse della pista di progetto. Tale ipotesi, conforme con quanto riportato nella relazione integrativa di ENAC, è certamente approssimata in quanto considera che l'aeromobile rimanga a terra per l'intera lunghezza della pista. Scenari reali in cui i punti di decollo/atterraggio non siano coincidenti con le estremità della pista sono peggiorativi rispetto a quello considerato. La simulazione di questo scenario è considerata comunque indicativa del massimo beneficio ottenibile attraverso l'inserimento della barriera.	La sorgente acustica considerata nelle valutazioni previsionali da parte dell'Università risulta caratterizzata da uno spettro in frequenza sensibilmente differente rispetto a quelli acquisiti dal Proponente mediante specifiche misurazioni riferite alle fasi di decollo (cfr. elaborato SIA AMB 04 REL 002). Nella fattispecie, la sorgente considerata dall'Università risulta caratterizzata da eccessive componenti a basse frequenze, tali da determinare l'inevitabile limitazione dell'efficacia della prevista duna antirumore.
107	UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027431 del 03/11/2015	Dall'analisi delle mappe, si evidenzia come in facciata agli edifici più prossimi alla pista sia presente un'attenuazione media in facciata di 8/9 dBA (mappe a 1.5 m di altezza sul piano campagna) e di 7/8 dBA (mappe a 1.5 m di altezza sul piano campagna). Tali attenuazioni risultano in generale inferiori a quelle indicate da ENAC 9.5/13 dBA presenti solo nella zona d'ombra della duna in prossimità della stessa.	Vedi osservazione 107.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
108	UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027431 del 03/11/2015	A valle dei risultati del presente approfondimento si ritiene necessario che vengano fornite delle indicazioni più precise in merito alle assunzioni e alle modalità con cui è stato stimato un abbattimento del rumore compreso fra 9.5 e 13 dB(A) dovuto alla duna.	Vedi osservazione 107.
109	UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027431 del 03/11/2015	Si ritiene inoltre necessario che ENAC elabori una tavola in cui sia rappresentato lo scenario acustico in corrispondenza del Polo a seguito della realizzazione della stessa duna. In tale scenario l'efficacia della duna dovrebbe essere valutata sia come mappa che in facciata a tutti gli edifici ricettori esistenti e di futura realizzazione nell'area del Polo.	La valutazione di dettaglio è riportata negli elaborati tabellari INT AMB 04 SCD 007 e INT AMB 04 SCD 008.
110	UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027431 del 03/11/2015	ENAC dovrebbe fornire il livello simulato in facciata a tutti gli edifici ricettori esistenti e di futura realizzazione, nello scenario post mitigationem, e confrontare tali livelli con i limiti associati agli edifici del Polo Scientifico in qualità di ricettori sensibili, per valutare la presenza o meno di superamenti residui.	La valutazione di dettaglio è riportata, per gli edifici esistenti, negli elaborati tabellari INT AMB 04 SCD 007 e INT AMB 04 SCD 008.
111	NIT Nuove Iniziative Toscane - E.Prot DVA -2015-0027725 del 05/11/2015	Le risposte che si leggono nel documento denominato "Relazione Generale: chiarimenti di Integrazioni e Controdeduzioni" (JNT-GEN-OO-REL-001) alle osservazioni presentate dai sottoscritti si limitano, solo formalmente, a replicare e a chiarire le criticità rilevate nell'ambito delle precedenti osservazioni.	Nella citata relazione sono riassunte sinteticamente tutte le osservazioni sottoposte al Proponente che ha provveduto ad integrare la documentazione con elaborati grafici che analizzano maggiormente ed in dettaglio gli aspetti interessati dalle osservazioni.
112	NIT Nuove Iniziative Toscane - E.Prot DVA -2015-0027725 del 05/11/2015	Alla luce di quanto osservato. non si può ritenere ammissibile che la pista di 2.400 metri approvata. in via tecnica. dall'Enac possa legittimamente essere inserita in un contesto ambientale rispetto al quale è stata valutata ai limiti dell'ammissibilità (contestata dai sottoscritti) la compatibilità ambientale della pista di 2.000 metri cui fa riferimento il PIT della Regione Toscana.	In sede di VAS del PIT è stata verificata la compatibilità ambientale della nuova pista avente sviluppo lineare di 2000 m. Gli interventi di compensazione ambientale di tipo ecologico, naturalistico, paesaggistico e sociale che sono stati valutati nel SIA sono stati elaborati considerando la pista di progetto avente sviluppo lineare pari a 2400 m. Il maggiore sviluppo lineare della pista è stato analizzato dal Proponente, unica autorità nazionale preposta alla regolamentazione della circolazione aeronautica civile, e risponde ad esigenze di gestione in sicurezza dello scalo. A detta soluzione restano, inoltre, associati significativi benefici di impatto ambientale, adeguatamente identificati e valutati dal Proponente.
113	NIT Nuove Iniziative Toscane - E.Prot DVA -2015-0027725 del 05/11/2015	Alla luce di quanto osservato. appare opportuno che venga risolta l'interferenza esistente tra la nuova pista 12130 e l'esistente Scuola dei Marescialli. per tutelare la pubblica incolumità e realizzare lo sviluppo dello scalo aeroportuale nella massima sicurezza.	Il contributo di rumorosità prodotto dall'esercizio verso la Scuola Marescialli appare di limitata intensità.
114	NIT Nuove Iniziative Toscane - E.Prot DVA -2015-0027725 del 05/11/2015	Non si precisa quindi nelle integrazioni dell'Enac quale sarà a livello definitivo, la localizzazione della predetta vasca sud che è progettata a servizio della Scuola Marescialli dei Carabinieri, IT)a anche a servizio dell'intero PUE di Castello.	La posizione di dettaglio della vasca, comunque già preliminarmente identificata dal Proponente, non risulta tale da alterare il quadro valutativo degli impatti, adeguato ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale. Il posizionamento e dimensionamento di dettaglio verrà definito nel corso delle successive fasi di sviluppo progettuale.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
115	NIT Nuove Iniziative Toscane - E.Prot DVA -2015-0027725 del 05/11/2015	la stessa soluzione presentata da Enac non garantisce la reale fattibilità delle modifiche della vasca di laminazione prevista dal PUE, in quanto si legge a pag. 57 del doc. INT-PGT~03-REL-001 Approfondimento progettuale - Relazione generale che "si provvederà; inoltre, a fornire il necessario supporto alle autorità competenti e al soggetto proponente nell'ambito della verifica di dettaglio inerente fa fattibilità delle modifiche della vasca di laminazione prevista dal PUE di Castello, necessarie per la risoluzione tecnica dell'interferenza rilevata".	La proposta localizzativa riportata dal Proponente risulta formalmente non interferente con gli interventi di Master Plan e con le nuove edificazioni previste dal PUE. In tal senso, il Proponente ha provveduto a fornire proprie deduzioni in relazione alla fattibilità tecnica di detto intervento, le cui modalità di progettazione ed attuazione dovranno risultare oggetto di specifico e successivo accordo.
116	NIT Nuove Iniziative Toscane - E.Prot DVA -2015-0027725 del 05/11/2015	In entrambi gli scenari rappresentati nelle suddette tavole non compare la vasca di laminazione Sud sull'arca del PUE di Castello.	Vedi osservazione 114.
117	NIT Nuove Iniziative Toscane - E.Prot DVA -2015-0027725 del 05/11/2015	Dall'esame di tale documentazione si deve dedurre che il bacino di laminazione nell'area del PUE di Castello (spostato, nel progetto dell'Enac, per evitare interferenze con il Masterplan) sia programmato per rimanere soltanto per il periodo antecedente al 2023.	Vedi osservazione 114.
118	NIT Nuove Iniziative Toscane - E.Prot DVA -2015-0027725 del 05/11/2015	In definitiva, appaiono sussistere ancora profili di carenza di istruttoria alla base del progetto di sviluppo dell'aeroporto di Firenze (e del provvedimento di approvazione tecnica dell'Enac del 3 novembre 2014) a causa della scarsa considerazione dell'assetto urbanistico dell'area ove andrà ad essere realizzata la nuova pista aeroportuale.	Si evidenzia che il PUE di Castello sarebbe già attualmente in buona parte inattuabile poiché anche la pista esistente genera aree di rischio che impattano sulle sue previsioni. Si evidenzia altresì che i piani di rischio non hanno alcuna incidenza sulle edificazioni e attività esistenti sul territorio, valendo solo per i nuovi insediamenti. Da ultimo, si ricorda come i piani di rischio hanno come diretti destinatari i Comuni e che, almeno fino all'adozione dei piani comunali, non si verifica alcun effetto nei confronti dei privati.
119	NIT Nuove Iniziative Toscane - E.Prot DVA -2015-0027725 del 05/11/2015	Si ribadisce quindi la richiesta che il progetto di sviluppo aeroportuale oggetto del procedimento di v.i.a. prenda atto delle interferenze evidenziate con le presenti osservazioni e con le osservazioni presentate il 22 maggio 2015 e venga, quindi, reso compatibile con l'attuazione del PUE di Castello, modificando conseguentemente il progetto con riferimento alla realizzazione della nuova pista con orientamento 12/30.	Le interferenze evidenziate relative al posizionamento del bacino di laminazione a servizio del PUE rispetto al progetto di sviluppo aeroportuale saranno oggetto di analisi in sede di Conferenza dei Servizi di cui al procedimento di conformità urbanistica.
120	NIT Nuove Iniziative Toscane - E.Prot DVA -2015-0027725 del 05/11/2015	Si chiede, in particolare, che venga stralciata la previsione dello spostamento della vasca di laminazione Sud del PUE di Castello (previsto per risolvere l'attuale interferenza con il Masterplan aeroportuale) e venga, viceversa, modificato il progetto di sviluppo aeroportuale sottoposto a v.i.a., al fine di renderlo compatibile con la suddetta vasca nella posizione in cui è stata progettata nell'ambito del PUE.	Vedi osservazione 119
121	NIT Nuove Iniziative Toscane - E.Prot DVA -2015-0027725 del 05/11/2015	L'ipotesi di sviluppo aeroportuale determina inevitabilmente una maggior superficie necessaria rispetto all'attuale (per tutte e tre le ipotesi: areale 2A prolungamento della pista attuale; areale 2B ipotesi di pista con orientamento 12/30 e areale 2C ipotesi di pista con orientamento 09/27) e che esiste un'interferenza con lo svincolo per Sesto Fiorentino ed è dunque necessario sviluppare l'analisi degli impatti cumulativi e indotti dell'intervento (cfr. pag. 11 del parere motivato);	Il SIA e lo studio di impatto sanitario hanno preso in esame gli impatti cumulativi prodotti dall'esercizio del futuro scalo aeroportuale, del termovalorizzatore di Case Passerini e delle nuove viabilità (ampliamento della terza corsia della A11 e realizzazione del nuovo nodo di accesso viario alla città di Firenze).
122	NIT Nuove Iniziative Toscane - E.Prot DVA -2015-0027725 del 05/11/2015	L'analisi condotta per la componente "salute" "evidenzia comunque una carenza di quadro conoscitivo che non rende esaustive le valutazioni condotte a questo livello. richiedendo quindi approfondimenti conoscitivi e valutativi" (pag. 11 del parere motivato);	Le valutazioni di risk assessment evidenziano la sussistenza di rischi estremamente bassi, se non trascurabili, a carico della salute umana originati direttamente e indirettamente dal Master Plan, tale da non modificare la propria significatività al variare delle condizioni sanitarie poste alla base delle analisi.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
123	NIT Nuove Iniziative Toscane - E.Prot DVA -2015-0027725 del 05/11/2015	con riguardo al potenziamento dell'aeroporto di Firenze e ai tre ambiti localizzativi dell'infrastruttura (2A, 2B e 2C sopra richiamati), la conclusione cui giunge il rapporto ambientale (che indica l'areale di fattibilità B, ovvero la pista con orientamento 12/30. come quello che complessivamente ha impatti ambientali meno significativi ed esclude, quindi, la reale di fattibilità C. ovvero la pista con orientamento 09/27) "non è supportata da una metodologia comparativa volta a prendere in considerazione e a definire un sistema di pesi sia per /"intensità degli impatti che per la natura/valenza e criticità della componente ambientale impattata che consenta di verificare. attraverso una analisi tra alternative. quella più sostenibile e meno onerosa per/ 'ambiente" (pag. 13 del parere motivato).	L'osservazione è riferita alla precedente procedura di VAS relativa al Piano Territoriale regionale e non alla VIA del Master Plan.
124	NIT Nuove Iniziative Toscane - E.Prot DVA -2015-0027725 del 05/11/2015	Si chiede, quindi, che il progetto di sviluppo aeroportuale oggetto del procedimento di v.i.a. prenda atto delle interferenze evidenziate con le presenti osservazioni e venga, quindi, reso compatibile con l'attuazione del PUE di Castello, modificando conseguentemente il progetto con riferimento alla realizzazione della nuova pista con orientamento 12/30.	Vedi osservazione 119
125	NIT Nuove Iniziative Toscane - E.Prot DVA -2015-0027725 del 05/11/2015	Di qui la necessità di impugnare il provvedimento Enac del 3 novembre 2014, conosciuto solo successivamente, che è illegittimo e gravemente lesivo dell'interesse dei ricorrenti per i seguenti motivi di DIRITTO (seguono)	Osservazione non pertinente con la specifica procedura di VIA relativa al Master Plan che non può rappresentare la sede per la risoluzione di contenziosi di tipo amministrativo.
126	NIT Nuove Iniziative Toscane - E.Prot DVA -2015-0027725 del 05/11/2015	I MOTIVO: violazione dell'art. 97 della Costituzione; violazione e/o falsa applicazione degli articoli 3, 11 e 15 della legge n. 241/1990; violazione e/o falsa applicazione degli articoli 687, 702, 707, 709 e 711 del codice della navigazione. Eccesso di potere sotto il profilo della carenza di istruttoria e di motivazione. Travisamento dei fatti. Illogicità e irrazionalità manifeste. Contraddittorietà.	vedi osservazione 125
127	NIT Nuove Iniziative Toscane - E.Prot DVA -2015-0027725 del 05/11/2015	II MOTIVO: violazione dell'art. 97 della Costituzione; violazione e/o falsa applicazione degli articoli 3, 11 e 15 della legge n. 241/1990; violazione e/o falsa applicazione degli articoli 687, 702, 707, 709 e 711 del codice della navigazione. Eccesso di potere sotto il profilo della carenza di istruttoria e di motivazione. Travisamento dei fatti. Illogicità e irrazionalità manifeste. Contraddittorietà.	vedi osservazione 125
128	NIT Nuove Iniziative Toscane - E.Prot DVA -2015-0027725 del 05/11/2015	III MOTIVO: violazione dell'art. 97 della Costituzione; violazione e/o falsa applicazione degli articoli 3, 11 e 15 della legge n. 241/1990; violazione e/o falsa applicazione degli articoli 687, 702, 707, 709 e 711 del codice della navigazione; violazione e/o falsa applicazione della deliberazione del Consiglio Regionale della Toscana 16 Luglio 2014, n. 61; violazione e/o falsa applicazione dell'art. 88 della legge regionale 10 novembre 2014, n. 65; violazione e/o falsa applicazione degli articoli 5 bis, 21, 23, 24, 25, 26 e 27 della legge regionale Toscana 12 Febbraio 2010, n. 10. Eccesso di potere sotto il profilo della carenza di istruttoria e di motivazione. Travisamento dei fatti. Illogicità e irrazionalità manifeste. Contraddittorietà.	vedi osservazione 125

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
129	Rete per la sinistra unitaria fiorentina - E.Prot DVA -2015-0027819 del 05/11/2015	La documentazione prodotta finora dal proponente contempla in pratica soltanto il progetto della nuova pista aeroportuale 12-30, qualificato peraltro come “definitivo”, e risulta di fatto riferito alle sole infrastrutture di volo ed alla configurazione del nuovo sedime aeroportuale (Air Side) mentre non risultano pervenute ipotesi progettuali sufficientemente definite e supportate da appropriata documentazione e cartografia descrittiva delle altre attrezzature, degli edifici e delle architetture fuori terra enunciate sulle planimetrie generali, rendendo impossibile la valutazione di impatto ambientale ed architettonico paesaggistica della nuova infrastruttura aeroportuale nella sua interezza.	Il livello di definizione degli elaborati prodotti dal Proponente risulta coerente con quanto proprio del Master Plan e sufficiente a formulare un quadro valutativo degli impatti propedeutico all’espressione del giudizio di compatibilità ambientale da parte dell’Autorità Competente.
130	Rete per la sinistra unitaria fiorentina - E.Prot DVA -2015-0027819 del 05/11/2015	Appare non sufficientemente supportato dal nuovo Studio Trasportistico allegato alla documentazione integrativa prodotta l’impatto dei fattori di traffico veicolare indotti dalla nuova struttura aeroportuale, anche in relazione alle interferenze con i nuovi insediamenti previsti nell’area (Scuola dei Marescialli, nuova Mercafir, nuovo Stadio, Pue di Castello) in quanto privo di una analisi accurata della domanda di traffico indotta da quelle stesse infrastrutture sulla base dell’errata convinzione che gli orari di operatività del nuovo stadio non sarebbero sovrapponibili a quelli di funzionamento dello scalo aeroportuale che la mobilità indotta dalla Scuola dei Marescialli si svolgerebbe prevalentemente interna alla sua area.	Lo studio trasportistico elaborato dal Proponente si basa su dati di traffico misurati in ingresso/uscita allo scalo aeroportuale e su una specifica modellazione di area vasta che comprende tutti i principali grafi viari cittadini ed extra-urbani. I dati di traffico indotto riferiti agli interventi citati non risultano al momento disponibili in documentazione tecnica elaborata dall’Amministrazione Comunale o da altro soggetto terzo interessato.
131	Rete per la sinistra unitaria fiorentina - E.Prot DVA -2015-0027819 del 05/11/2015	In ordine alla conservazione e miglioramento della qualità dell’aria e degli “agenti fisici” (rumore e campi elettromagnetici) dell’intero quadrante urbano interessato dall’insediamento del nuovo scalo, non risulta compiuta una adeguata analisi dei fattori di inquinamento atmosferico ed elettromagnetico, ai sensi della vigente normativa regionale toscana (DRT 857/2013), che potrebbe risultare diversa da quanto preso in considerazione da altri procedimenti di VIA di competenza del MATTM, come risulteranno determinati allo stato finale dell’intero comparto urbano in cui ricadrebbe il nuovo Aeroporto, e di come le emissioni di quest’ultimo verrebbero a sommarsi a quelle prodotte direttamente, o per il traffico veicolare indotto, da altri insediamenti (Scuola dei Marescialli, Termovalorizzatore, nuovo Stadio, Pue di Castello), né risultano compiutamente identificati i recettori sensibili e le aree di quiete esistenti e previste (aree di verde pubblico e parchi) relativamente al fattore “rumore”. Tutti elementi questi che non possono non essere considerati imprescindibili ai fini della valutazione positiva di impatto ambientale;	Il Proponente, sulla base delle informazioni al momento disponibili, ha provveduto a valutare l’impatto cumulativo prevedibile a seguito dell’esercizio di altri importanti progetti previsti nel medesimo ambito territoriale, quali la realizzazione del futuro termovalorizzatore di Case Passerini, l’ampliamento alla terza corsia dell’Autostrada A11, la realizzazione del nuovo nodo viario di accesso alla città di Firenze. Si sono, inoltre, sommati anche tutti i contributi di traffico, indotto e non indotto dall’aeroporto, circolante sulle principali viabilità urbane ed extra-urbane, così come al momento desumibili con le informazioni disponibili. Le valutazioni di dettaglio dell’impatto elettromagnetico potranno essere presentate nel corso delle successive fasi di progettazione di dettaglio, quando saranno noti i particolari e le specifiche tecniche delle apparecchiature previste. L’impatto acustico è stato determinato per tutti i ricettori posti all’interno dell’area di potenziale influenza dell’aeroporto, fornendo per ciascuno di essi le risultanze delle previsioni modellistiche eseguite.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

132	Rete per la sinistra unitaria fiorentina - E.Prot DVA -2015-0027819 del 05/11/2015	In relazione alla deviazione del Fosso Reale, soprattutto con riferimento all'esistenza di aree di alta e/o molto alta pericolosità idraulica, rispetto alle quali nella documentazione integrativa prodotta da Enac si asserisce che le opere previste nel Master Plan saranno progettate in sicurezza idraulica, mancano elaborati di dettaglio da cui si possa verificare come la assoluta sicurezza idraulica dell'intera piana verrà garantita in sede di progettazione esecutiva;	La documentazione prodotta dal Proponente evidenzia come, in termini di deflusso su alcune sezioni rappresentative, le soluzioni di progetto generino diffusi benefici e miglioramenti rispetto allo stato attuale.
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
133	Rete per la sinistra unitaria fiorentina - E.Prot DVA -2015-0027819 del 05/11/2015	Riguardo ai volumi di compensazione idraulica in caso di esondazione del sistema Arno-Bisenzio, calcolati peraltro in maniera approssimativa nel Master Plan, il livello di dettaglio offerto dalla documentazione integrativa non consente di valutare l'efficacia delle misure infrastrutturali ipotizzate per assicurare la massima capacità di compensazione. Analoghe carenze di carattere funzionale e progettuale si riscontrano nella soluzione proposta per la cassa di espansione già prevista nel PUE di Castello, la cui localizzazione deve tener conto sia del contesto idrogeologico che delle previsioni urbanistiche dell'area;	La documentazione prodotta dal Proponente evidenzia come, per eventi con tempi di ritorno duecentennale e lunga durata, le soluzioni di progetto non arrechino alcun peggioramento rispetto alle attuali condizioni di sicurezza idraulica, risultando al più invariante rispetto ad esse.
134	Rete per la sinistra unitaria fiorentina - E.Prot DVA -2015-0027819 del 05/11/2015	In merito al regime idraulico sotterraneo, la valutazione di massima delle interferenze sulle acque di falda delle nuove opere previste, fornita con la documentazione integrativa, manca di specifici elaborati descrittivi e grafici, e non risulta pertanto esaustiva né ai fini della ricostruzione del modello idrogeologico del sottosuolo né sotto il profilo della valutazione delle interferenze sul regime delle acque sotterranee durante le operazioni di cantiere e ad opere realizzate;	La documentazione integrativa prodotta dal Proponente comprende la ricostruzione dell'idrogeologia dell'area di intervento, supportata non solo da numerosi dati bibliografici disponibili, ma anche da numerose prove e indagini di campo. Le risultanze evidenziano l'assenza di un livello di vera e propria falda al di sopra dei 25-30 metri da piano di campagna.
135	Rete per la sinistra unitaria fiorentina - E.Prot DVA -2015-0027819 del 05/11/2015	Circa l'adeguamento del sistema di recapito reflui, in particolare per quanto concerne la compatibilità della attuale rete di smaltimento con i nuovi apporti derivanti dalla nuova grande infrastruttura aeroportuale, mancando le specifiche previsioni progettuali nella documentazione integrativa prodotta e stante la carenza di appropriati modelli di analisi e previsionali, il sistema non risulta ancora compiutamente definito né è stata dimostrata la compatibilità dell'attuale sistema fognario con la previsione della nuova opere, né sembrano state approntate le indispensabili correlazioni operative e funzionali con gli attuali soggetti gestori dell'esistente sistema fognario;	Il dimensionamento di dettaglio delle reti fognarie e la puntuale verifica di adeguatezza della rete di recapito finale delle acque reflue prodotte saranno oggetto di successive verifiche ed accordi con i soggetti gestori competenti.
136	Rete per la sinistra unitaria fiorentina - E.Prot DVA -2015-0027819 del 05/11/2015	Risulta carente la previsione progettuale per quanto riguarda le misure infrastrutturali da realizzare al fine di assicurare la piena connessione ecologica dell'area a verde pubblico prevista in adiacenza alla nuova pista e la permeabilità con il Parco di Castello	La permeabilità e continuità fra l'area verde del Parco di Castello e quella del previsto Parco peri-urbano di Sesto Fiorentino sarà garantita attraverso la realizzazione del nuovo parco ricreativo in area ex-aeroporto e la connessione offerta dalle esistenti infrastrutturazioni del Polo Scientifico.
137	Rete per la sinistra unitaria fiorentina - E.Prot DVA -2015-0027819 del 05/11/2015	Si rileva assenza di indagine ambientale finalizzata a rilevare lo stato delle contaminazioni nell'area della pista attuale la quale, in quanto area di recupero ambientale, una volta dismessa sarà destinata a Parco ecologico-ricreativo; tutto ciò impedisce di verificare l'efficacia e la compatibilità economico-finanziaria degli interventi che dovranno essere adottati a cura ed a carico del soggetto proponente per l'integrale bonifica e la effettiva rinaturalizzazione di detta area.	Le caratterizzazioni di dettaglio saranno predisposte nel corso delle successive fasi di progettazione.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

138	Rete per la sinistra unitaria fiorentina - E.Prot DVA -2015-0027819 del 05/11/2015	In risposta alla richiesta del Ministero dell'Ambiente di approfondire le interferenze rilevate nello studio aeronautico fra il progetto aeroportuale e il camino del futuro termovalorizzatore di Case Passerini, la documentazione integrativa prodotta da ENAC precisa genericamente che la presenza del camino non risulta incompatibile con gli interventi in oggetto. Si ritiene invece che l'approvazione della procedura di VIA non possa prescindere da uno studio specifico e accurato sul quadro della sicurezza di volo e delle interferenze con il costruendo termovalorizzatore limitrofo alla pista aeroportuale, per il quale l'Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA) prevede la realizzazione di camini alti 70 metri.	La compatibilità del citato camino con il nuovo assetto infrastrutturale è già stata oggetto di accertamento e approvazione all'interno dell'iter di autorizzazione del termovalorizzatore di Case Passerini.
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
139	Rete per la sinistra unitaria fiorentina - E.Prot DVA -2015-0027819 del 05/11/2015	La documentazione integrativa presentata da ENAC si basa su un Regolamento obsoleto perché l'edizione citata è stata superata da una serie di versioni successive, l'ultima delle quali è aggiornata dall' Emendamento 9 del 23 Ottobre 2014, pubblicata l'11 Novembre 2014 (dal sito ufficiale di ENAC www.enac.gov.it). Poiché nel Master Plan in oggetto si legge che le nuove infrastrutture di volo, pista e raccordi, sono state configurate nel rispetto e secondo le prescrizioni del Regolamento ENAC, si chiede di verificarne l'adeguamento all'Edizione 2 dell'11 novembre 2014.	Vedi osservazione 54
140	Rete per la sinistra unitaria fiorentina - E.Prot DVA -2015-0027819 del 05/11/2015	Visto il contenuto dell'atto in valutazione, si ritiene vi sia obbligo di redazione preliminare della VAS (Valutazione Ambientale Strategica) comprensiva di dibattito pubblico. Gli elaborati posti in pubblicazione nella prima fase e nella successiva elaborazione integrativa, non costituiscono un progetto definitivo. Il Master Plan riveste invece contenuto territoriale di programmazione e pianificazione, con proposizioni di utilizzazione del suolo. L'atto in valutazione e i relativi elaborati devono quindi essere obbligatoriamente soggetti, ai sensi della legislazione e delle normative attuative sia statali che regionali (Legge regionale n.10/ 2010, come modificata con L.R.69/2010 e 6/2012, in attuazione della Direttiva Cee 2001/42/CE , regolarmente recepita dall'Italia), prima di ogni altra valutazione alla Valutazione Ambientale Strategica di legge (VAS), parimenti a tutti gli atti di pianificazione e di programmazione, fra cui piani urbanistici generali e particolareggiati e loro variazioni. In accoglimento della presente osservazione si richiede pertanto che l'atto in esame, e i suoi allegati ed elaborati di contenuto pianificatorio, siano preliminarmente soggetti a VAS nazionale e regionale, con opportuna sospensione della attuale procedura di VIA, allo stato attuale del tutto inappropriata.	Vedi osservazioni 18 e 27
141	Rete per la sinistra unitaria fiorentina - E.Prot DVA -2015-0027819 del 05/11/2015	Si rileva forte carenza di uno studio specifico e analitico sul quadro della sicurezza di volo, del rischio di incidenti e delle interferenze rispetto ad alcuni insediamenti limitrofi alla pista aeroportuale, in particolare per quanto riguarda presenze di eccellenza come il Polo Scientifico di Sesto Fiorentino, sia in relazione alle attività ed alla popolazione universitaria attualmente presenti sia in merito alle previsioni di espansione dello stesso Polo contenute nei piani di sviluppo dell'Università di Firenze.	Si faccia riferimento alla nota ENAC acquisita dall'Autorità Competente con prot. DVA-2015-0029510
142	Rete per la sinistra unitaria fiorentina - E.Prot DVA -2015-0027819 del 05/11/2015	Nella documentazione integrativa presentata da ENAC non si ritrovano idonei approfondimenti sul fenomeno del bird-striking (collisione di uccelli in volo con aeromobili). A tale proposito ENAC prevede specificamente la necessità di una analisi di rischio d'impatto con volatili ed altra fauna nel "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti".	vedi osservazioni 54 e 62

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

143	Rete per la sinistra unitaria fiorentina - E.Prot DVA -2015-0027819 del 05/11/2015	(nota che ricorre a seguito di tutte le precedenti) si deve ritenere quindi che in carenza di più appropriata documentazione progettuale, comprensiva di elaborati descrittivi e grafici idonei a rappresentare in maniera esaustiva tutte le soluzioni atte a garantire il corretto inserimento infrastrutturale della nuova pista nell'area di riferimento, nonché l'adeguata salvaguardia paesaggistica anche ai fini di una effettiva ed ineccepibile compatibilità ambientale, giuste le puntuali criticità rilevate dalla del MATM, di cui alla nota CTVA 2015-2444 del 17.07.2015, non sussistono, allo stato degli atti, le condizioni per la pronuncia positiva di compatibilità ambientale da parte del Ministero ATM.	Non accoglibile
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
144	CNR, LAMMA, UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027812 del 05/11/2015	Gli scriventi, dunque, ritengono che il proponente non abbia di fatto ottemperato alle richieste di integrazioni da parte dell'autorità competente e richiedono che la CTVA non proceda all'ulteriore corso della valutazione, ai sensi dell'art. 26, comma 3-ter, dei d.lgs 152/2006.	In seguito alla richiesta dell'Autorità Competente di integrare la documentazione coerentemente con quanto osservato, il Proponente ha fornito nuovo materiale integrativo che sarà oggetto di nuovo esame istruttorio da parte dell'Autorità Competente.
145	CNR, LAMMA, UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027812 del 05/11/2015	Pertanto il progetto resta carente e non consente una valutazione dell'impatto ambientale dell'opera, con particolare riferimento alla normativa europea in materia, a cui l'opera dovrà adeguarsi ancor prima della sua piena operatività .	Si ritiene che le verifiche ambientali contenute nel SIA e negli elaborati di supporto possano considerarsi adeguate e sufficienti ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale.
146	CNR, LAMMA, UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027812 del 05/11/2015	Note su componente atmosfera	Si ritiene la metodologia seguita per l'individuazione dell'anno meteorologico-tipo adeguata allo scopo. D'altro canto appare evidente come la scelta dell'anno meteorologico di riferimento non rappresenti elemento dirimente per la valutazione di impatto atmosferico. Basti, infatti, verificare la stretta correlazione presente fra le simulazioni riferite all'anno 2008 e quelle riferite all'anno 2010. Il monitoraggio ambientale fornirà comunque informazioni specifiche e dettagliate in relazione all'impatto atmosferico. Il quadro emissivo risulta adeguatamente descritto e quantificato nel SIA. L'estensione del dominio di calcolo risulta esplicitata e, nell'ambito del documento INT GEN 00 REL 002, le simulazioni di calcolo sono state perfezionate restringendo il passo di simulazione a 50 metri. Sono stati, inoltre, opportunamente considerati i livelli di fondo dell'inquinamento atmosferico. Si è, infine, provveduto all'applicazione della specifica metodologia ARM2 per la valutazione delle concentrazioni di biossido di azoto.
147	CNR, LAMMA, UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027812 del 05/11/2015	Note su componente campi elettromagnetici	Si specifica che la richiesta di integrazioni avanzata dall'Autorità Competente non contempla specifiche indicazioni in merito. Non si ritengono condivisibili le osservazioni avanzate e si conferma quanto precedentemente espresso a riguardo

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

148	CNR, LAMMA, UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027812 del 05/11/2015	Note su impatto sanitario	Gli indicatori di rischio considerati nello studio di impatto sanitario rappresentano quelli più opportuni e adeguati al processo di risk assessment implementato.
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
149	CNR, LAMMA, UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027812 del 05/11/2015	Note su impatto acustico	L'osservazione si fonda su una soggettiva e non condivisibile interpretazione della richiesta di integrazioni formulata dall'Autorità Competente. In relazione alla stima della popolazione esposta, il Proponente ha tenuto in considerazione la possibile disomogeneità e distribuzione insediativa delle singole sezioni censuarie, collocando la popolazione in corrispondenza delle aree edificate e non delle aree aperte agricole. Si ribadisce che l'indicatore acustico Lmax non rappresenta indicatore disciplinato e regolato dalla vigente normativa in materia.
150	CNR, LAMMA, UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027812 del 05/11/2015	Note su rischio morte e sicurezza	Si faccia riferimento a quanto già controdedotto dal Proponente all'interno del documento DVA-2015-0029510 già agli atti della procedura VIA.
151	CNR, LAMMA, UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027812 del 05/11/2015	La tempistica del procedimento di VIA finora seguito dai proponenti, nonché dell'attuazione dell'opera; com'è risultante dal cronoprogramma presentato, è palesemente incongruente con tali richieste.	All'interno dell'osservazione si travisa la fase di acquisizione di dati ambientali a supporto del SIA con il monitoraggio ambientale Ante Operam.
152	CNR, LAMMA, UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027812 del 05/11/2015	Il proponente non ha considerato che nel 2014, è stato rilevato un sospetto cluster di tumori al seno tra le dipendenti dell'Area di Ricerca CNR di Sesto Fiorentino, nelle immediate adiacenze della pista attuale, nonostante in letteratura la prossimità ad aeroporti sia stata correlata a patologie respiratorie, tumori al seno e malattie ematiche, quali linfomi non-Hodgkin e leucemie.	La procedura di risk assessment implementata nell'ambito dello studio di impatto sanitario evidenzia la totale assenza di rischi sanitari correlati all'esercizio aeroportuale, indipendentemente dallo stato epidemiologico dell'area.
153	CNR, LAMMA, UNIFI - E.Prot DVA -2015-0027812 del 05/11/2015	Compaiono in più punti apparenti refusi ed evidenze di una mancata revisione finale, quali annotazioni "da ricontrollare" e vistosi errori grammaticali. Alla scarsa leggibilità dei documenti contribuisce l'eccesso di informazioni non pertinenti. Si direbbe che il proponente, anziché argomentare chiaramente, abbia perseguito lo scopo di offuscare il progetto dietro una cortina di informazioni assolutamente irrilevanti per la valutazione dell'impatto dell'opera.	Il Proponente ritiene non condivisibile l'osservazione.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

154	Studio Legale Giovannelli & Associati per conto della Soc. Slow Life Real Estate E.Prot DVA-2015-0027635 del 04/11/2015	Le integrazioni presentano una persistente inadeguatezza dello studio nonché delle misure che si intendono adottare per far fronte all'inevitabile peggioramento della qualità dell'aria che si produrrà per effetto dell'esercizio del nuovo aeroporto.	La valutazione dell'impatto atmosferico condotta dal Proponente evidenzia futuri livelli di concentrazione degli inquinanti in linea con i limiti di qualità dell'aria di cui al vigente D.Lgs 155/2010 e smi. Le significative opere di compensazione con creazione di aree umide, verdi e boscate avranno, tra l'altro, importanti effetti di mitigazione nei confronti delle emissioni aeroportuali che, comunque, risultano inferiori all'1% del totale su scala provinciale.
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
155	Studio Legale Giovannelli & Associati per conto della Soc. Slow Life Real Estate E.Prot DVA-2015-0027635 del 04/11/2015	Sotto il profilo dell'inquinamento acustico, anche la documentazione integrativa non risponde affatto alle richieste avanzate dalla Commissione Tecnica del Ministero dal momento che si rinviene unicamente uno stringato riferimento al Piano di classificazione acustica del Comune di Sesto Fiorentino e non anche di quello elaborato del Comune di Campi Bisenzio e dal Comune di Prato.	La documentazione prodotta dal Proponente comprende, per tutti i ricettori collocati al di fuori dell'intorno aeroportuale e interni all'area di potenziale influenza, la verifica puntuale del rispetto dei limiti di cui ai vigenti Piani Comunali di Classificazione Acustica (cfr. INT AMB 04 SCD 007 e INT AMB 04 SCD 008).
156	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	Dalla analisi tecnica dei documenti integrativi si giunge, quindi, ad un parere contrario, in quanto non appaiono risolte le principali criticità riscontrate anche in sede di prima osservazione. Si chiede pertanto alla Regione Toscana, in quanto rappresentante degli interessi delle Comunità locali, di sostenere in sede di C.d.S. l'inserimento delle richiamate condizioni, in termini prescrittivi, nel caso venga rilasciato un parere favorevole.	Sarà compito dell'Autorità Competente, prendere in opportuna considerazione quanto indicato.
157	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	- Costituzione di un osservatorio ambientale permanente a carico del proponente che vigili autonomamente sull'andamento dei lavori e sulle opere di mitigazione/miglioramento.	vedi osservazione 156

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

158	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	<p>- Attivazione di un fondo di garanzia per l'attuazione delle misure di mitigazione/miglioramento ambientali, sociali ed infrastrutturali a carico del soggetto proponente per un periodo di tempo non inferiore alla durata della validità del Master Plan in oggetto. In alternativa a ciò il fondo potrà essere ridotto alla condizione che il Proponente, unitamente alla Regione Toscana e agli Enti pubblici preposti, si impegni a sottoscrivere, prima del rilascio dell'autorizzazione di valutazione di impatto ambientale, accordi di programma mediante i quali tutte le parti si impegnano a contribuire fattivamente al completamento di:</p> <p>--- Opere viarie, ossia completare la Mezzana-Perfetti-Ricasoli, oltreché realizzare una nuova viabilità con orientamento nord-sud (ossia dalla Mezzana-Perfetti-Ricasoli, sino alla testa della pista) ed est-ovest (ossia dalla bretella di San Donnino, sino a Firenze), in modo da risolvere l'allungamento e la maggior tortuosità del tragitto Sesto F.no – Osmannoro – Campi Bisenzio;</p> <p>--- Opere tramviarie, ossia contribuire quota parte al completamento del sistema tramviario della Piana Fiorentina considerando le linee 2 e 4 di prioritario interesse per la comunità della Piana;</p> <p>--- Opere ambientali, ossia risanamento acustico degli edifici scolastici e pubblici (tra cui biblioteca comunale di Villa Montalvo) interessati dal sorvolo aereo.</p>	vedi osservazione 156
159	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	<p>- passaggio degli aeromobili a monte dell'autostrada A11, nella zona a forte caratterizzazione produttiva compresa tra la stessa A11 e la Mezzana-Perfetti-Ricasoli. In alternativa sostenere l'applicazione di procedure di decollo secondo il protocollo ICAO-A e l'inserimento di una zona di divieto di volo a quote inferiori a 900 m slm sul territorio comunale di Campi Bisenzio, ad eccezione della porzione delimitata dal confine comunale con Sesto F.no sino al Viale Allende e la Circonvallazione Nord.</p>	vedi osservazione 156
160	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	<p>Considerato che il S.I.A. è stato condotto antecedentemente dall'ottenimento del parere della Commissione Europea in relazione allo spostamento di una parte del SIC "Stagni della Piana Fiorentina", in caso di mancato assenso da parte di quest'ultimo Ente il SIA deve essere respinto e se il Proponente lo ritiene opportuno ripresentato con relativa integrazione.</p>	Nel caso di specifico interesse è necessario che la Commissione Europea sia opportunamente "informata", ma non risulta necessaria il rilascio di alcuna propedeutica autorizzazione e/o parere da parte della Commissione.
161	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	<p>1 La calibrazione degli impatti ambientali è fatta sullo scenario di dati del traffico aereo nello scenario finale 2029 che fanno riferimento ad un valore stimato medio e non massimo;</p>	vedi osservazione 31
162	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	<p>2.1 Necessità di definizione delle rotte di atterraggio/decollo dal momento che l'aleatorietà di tale dato vanificherebbe gli approfondimenti teorici effettuati nel SIA sulle rotte ipotizzate;</p>	Le rotte di atterraggio e decollo al momento considerate nell'ambito del SIA sono la risultanza di specifiche valutazioni che hanno contemperato esigenze di tipo aeronautico ad analisi di tipo territoriale ed ambientale, e che hanno già visto un primo coinvolgimento dell'autorità ENAV a ciò deputata. La Commissione Aeroportuale potrà, laddove ritenuto necessario, apportare ulteriori migliorie a dette analisi.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

163	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	2.2 Necessità di individuazione delle modalità (anche con apposite procedure) di gestione dell'unidirezionalità della pista	In merito alla unidirezionalità della pista si faccia riferimento alla osservazione 15. La Commissione Aeroportuale potrà, nell'ambito delle sue funzioni, individuare ulteriori procedure operative.
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
164	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	2.3 Si richiede un approfondimento sugli effetti acustici sulla Scuola dei Carabinieri	Il contributo di rumorosità prodotto dall'esercizio verso la Scuola Marescialli appare di limitata intensità, pari a circa 50 dB(A) espressi come Leq Diurno e 40 dB(A) come Leq Notturmo. Si vedano a riguardo le risultanze tabellari contenute nell'elaborato INT AMB 04 SCD 007 in relazione al ricettore R24.
165	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	3 Circa la redazione della "VIS breve", si ritiene che l'importanza dell'opera proposta sia tale da richiedere necessariamente una valutazione di maggior dettaglio con una procedura più completa ed esaustiva sull'impatto sanitario complessivo. In merito all'impatto acustico, la documentazione integrativa riporta ancora dati di varie combinazioni tra orientamento della pista e numero di voli annui che poco rispecchiano i reali scenari di esercizio. Anche dopo la valutazione della documentazione integrativa, il Masterplan aeroportuale contrasta con i principi di sviluppo sostenibile, conducendo ad una valutazione negativa di impatto ambientale quantomeno senza l'implementazione di idonee misure mitigative, che però non sono sviluppate nel progetto del proponente.	In considerazione delle risultanze di risk assessment contenute all'interno dello studio di impatto sanitario, si conferma che la redazione della VIS prospettica breve risulta adeguata all'entità degli impatti sanitari prevedibili a carico delle opere di Master Plan. Le stesse contemplano, inoltre, significativi interventi di mitigazione e di compensazione che agiranno positivamente anche nei confronti del benessere e della salute pubblica.
166	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	4 Il Parco di Mollaia presenta ancora le medesime caratteristiche di non fruibilità da parte del pubblico, essendo poste in adiacenza alla sede aeroportuale e desta inoltre preoccupazione la futura gestione dei parchi progettati, valutando attentamente tutti gli oneri derivanti da una corretta gestione delle aree verdi e naturalistiche. Si ritiene che "l'incidenza" dell'opera in progetto sia maggiore rispetto a quella rappresentata dal proponente, seppur già negativa, il quale ha considerato solo le cause dirette e non quelle indirette ma correlate all'intervento a causa del traffico aereo. Il progetto risulta quindi ambientalmente non compatibile;	Il Proponente, sia nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale, sia dello Studio di Incidenza, ha tenuto in opportuna considerazione sia gli impatti diretti, sia quelli indiretti correlati alla realizzazione delle opere di Master Plan. Il parco di Mollaia, così come tutte le altre aree di compensazione ecologica e naturalistica, ai fini di preservarne il grado di conservazione sarà assoggettato a specifica regolamentazione degli accessi e della fruibilità pubblica, alla stregua delle altre aree naturali già presenti nel medesimo territorio. Dette aree necessitano, infatti, di una gestione oculata e controllata, da parte di soggetto esperto e qualificato.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
167	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	5.1 Ogni area di pertinenza dell'attuale aeroporto che divenga, a qualsiasi titolo, di fruizione pubblica, dovrà essere sottoposta ad idonea investigazione delle matrici ambientali e, qualora necessario, dovrà essere bonificata, con oneri a carico del proponente;	La caratterizzazione di dette aree verrà eseguita nel corso delle successive fasi progettuali.
168	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	5.2 La documentazione relativa alla 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. Nello studio non appare dettagliato l'approvvigionamento delle terre e dei materiali edili per la costruzione.	La caratterizzazione dei materiali verrà eseguita nel corso delle successive fasi progettuali, nell'ambito delle quali si provvederà a dettagliare anche gli approvvigionamenti delle terre e dei materiali edili da costruzione.
169	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	6.1 Il proponente non ha chiarito le modalità previste per la risoluzione delle incongruenze rilevate con le previsioni del PIT e in particolare a verificare una alternativa al nuovo percorso del Fosso Reale tenendo conto della criticità legata al passaggio presso la discarica di Case Passerini, come previsto nel progetto presentato.	Nel corso delle successive fasi progettuali potrà essere valutata l'opportunità di introduzione di una soluzione "ridondante" del tracciato del Fosso Reale, tale da convogliarne le piene in corrispondenza dell'esistente passaggio a pelo libero sotto l'autostrada A11.
170	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	6.2 Si ribadisce la necessità che il proponente conduca uno studio sull'intera area e produca una nuova planimetria di pericolosità idraulica di progetto. Desta preoccupazione lo scenario con portate di magra. Infatti i canali progettati, che mediamente risultano con alvei più lunghi rispetto a quelli attuali che andranno a sostituire, avranno pendenze minime, 0,00015 m/m fino a 0,001 m/m. Si teme che il nuovo assetto idraulico possa generare, su larga scala, problematiche igienico-sanitarie pubbliche.	Le opere di risistemazione idraulica previste dal Proponente produrranno effetti positivi e migliorativi, rispetto allo stato attuale, in termini di sicurezza idraulica di area vasta, così come verificato in dettaglio in corrispondenza di alcune sezioni di controllo. Le verifiche idrauliche effettuate non evidenziano condizioni di criticità legate alla scarsità delle pendenze e a possibili problematiche di tipo igienico-sanitario.
171	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	7 Si chiede che la Regione imponga al Proponente una maggior integrazione tra il nuovo scalo aeroportuale e la viabilità locale, oltreché con il futuro sistema tramviario, chiedendo una partecipazione diretta della società di gestione nella realizzazione di tali opere, in quanto fondamentali per lo sviluppo economico dello scalo stesso. Dall'analisi delle integrazioni vengono rilevati i seguenti conflitti irrisolti:	Il Proponente ritiene di aver adeguatamente verificato le interferenze presenti fra le opere in progetto e l'esistente assetto infrastrutturale, avendo definito e verificato soluzioni progettuali adeguate per la loro completa risoluzione. Gli effetti, in termini trasportistici e ambientali, di detti interventi sono stati definiti e valutati all'interno del SIA. Il Proponente non ritiene di dover assolvere a compiti di pianificazione, realizzazione e gestione dei sistemi della mobilità e dei trasporti della Piana fiorentina, avulsi dalle proprie specifiche competenze.
172	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	- i lavori di costruzione della linea 2 della tramvia fiorentina stanno realizzando un arrivo in superficie al nuovo scalo aeroportuale che invece nello stato di progetto viene rappresentato come un arrivo sotto il piano di campagna;	La possibilità di raggiungimento dello scalo aeroportuale da parte della costruendo Linea 2 della tramvia rappresenta importante presupposto infrastrutturale di primaria importanza nell'ambito del Master Plan. Si provvederà a trovare soluzioni compatibili e non interferenti, in modo che detto obiettivo venga concretizzato.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

173	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	- lo studio del traffico sviluppato si basa sull'ipotesi che il maggior afflusso di veicoli presso l'aeroporto sia compensato dagli utenti della tramvia che, lasciato il veicolo, usufruirebbero del trasporto pubblico. Questa ipotesi è vera a due condizioni: 1) che venga realizzato un parcheggio scambiatore a fine autostrada (di cui non vi è traccia nello studio); 2) che la tramvia intercetti gli utenti a monte dello svincolo aeroportuale (linea 2A fino a sesto fiorentino);	L'osservazione non risulta pertinente nell'ambito del procedimento di VIA in esame. Il Master Plan non si pone, comunque, in contrasto alle previsioni avanzate dall'Amministrazione Comunale.
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
174	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	- la realizzazione e messa in esercizio del nuovo svincolo di Peretola è condizione fondamentale per il disimpegno del traffico tanto che nell'analisi infrastrutturale si dà per fatta tale infrastruttura: nella realtà invece nel cronoprogramma di progetto e nella simulazione di traffico non si tiene in considerazione la tempistica di realizzazione e la presenza contemporanea del cantiere della tramvia;	Il Proponente ha predisposto il quadro di valutazione degli impatti (atmosfera e rumore) considerando entrambe le alternative inerenti al nodo viario di ingresso alla città di Firenze, ovvero considerando sia la permanenza di quello esistente, sia l'entrata in esercizio di quello previsto.
175	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	- l'interferenza con i cantieri per la realizzazione del nuovo stadio in area Mercafir non è presa in considerazione così come il traffico relativo alla nuova caserma dei marescialli e brigadieri non è preso in considerazione;	Allo stato attuale non si dispone di informazioni di dettaglio in merito a detti interventi, né al traffico relativo alla caserma dei marescialli. Il Piano Ambientale della Cantierizzazione dovrà tenere in opportuna considerazione tutte le informazioni che potranno risultare accessibili e disponibili al momento della sua redazione.
176	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	- l'allungamento e la maggior tortuosità della viabilità Sesto Fiorentino-Osmannoro è diretta conseguenza del mancato sotto attraversamento della pista come progettualmente scelto dal proponente. L'evidente peggioramento della viabilità non è posto in rilievo così come non sono presi in considerazione interventi alternativi migliorativi (es. Prato-Mezzana- Perfetti Ricasoli) che vengono lasciati in capo alle amministrazioni locali;	L'intervento progettuale di realizzazione di un nuovo by-pass viario della pista risulta verificato in termini trasportistici e fattibile secondo la vigente normativa tecnica di riferimento. Non si ritengono di competenza del Proponente ulteriori interventi di tipo viario in quanto ascrivibili a situazione trasportistiche e di mobilità di area vasta, non direttamente riconducibili agli interventi progettuali in esame.
177	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	- la scelta progettuale di comprendere parte dell'attuale sedime aeroportuale nel parco della piana deve coerentemente essere suffragata sia dalla effettiva verifica che i terreni non siano inquinati, sia dalla effettiva fruibilità degli stessi attraverso, ad esempio, piste ciclabili di collegamento Firenze-Sesto-Osmannoro;	La caratterizzazione dei terreni verrà effettuata nel corso delle successive fasi di sviluppo progettuale, in occasione delle quali si potranno definire con maggior dettaglio anche i percorsi delle nuove piste ciclabili di collegamento Firenze-Sesto-Osmannoro.
178	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	- tema parcheggi: si legge nella relazione trasportistica che oggi ci sono 1543 stalli; a regime gli stalli dovranno essere 3595. L'inserimento di ulteriori 2000 veicoli nella viabilità ordinaria non è da sottovalutare anche solo a livello di svincoli che però non vengono analizzati e conseguentemente sono trascurati nella simulazione del traffico.	Lo studio di impatto ambientale è stato supportato da un adeguato studio trasportistico volto alla verifica e quantificazione dei futuri livelli di traffico prevedibili sulle principali arterie viarie urbane ed extra-urbane. La progettazione di dettaglio degli svincoli e i modelli previsionali di micro-scala troveranno la loro applicazione nel corso delle successive fasi di sviluppo progettuale.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
179	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	<p>- nel modello di macrosimulazione del traffico i progettisti ipotizzano due categorie di incremento dei flussi:</p> <p>1) “quella relativa all’incremento dei flussi originati dall’area della nuova infrastruttura e destinati nella stessa dovuti alla maggiore capacità dell’aeroporto”</p> <p>2) quelli dovuti al “maggiore numero di addetti”.</p> <p>Un serio studio del traffico deve tenere in considerazione il traffico GENERATO (che non è riconducibile al solo maggior numero di dipendenti), ATTRATTO (che non è riconducibile al solo maggior numero di passeggeri) e di SVILUPPO (di cui non c’è traccia). Se queste sono le premesse le conclusioni non possono che essere scarsamente approssimative, anche perché nel corso dello studio vengono introdotte ipotesi semplificative discutibili del tipo: solo il 60% dei parcheggi è utilizzato; solo il 40% dei passeggeri raggiunge l’aeroporto con veicolo privato; le fasce orarie di punta sono esclusivamente 7,30-8,30 e 17,30-18,30; in tale orario sono stimati da 45 a 90 (nel 2029) veicoli leggeri in ingresso e da 55 a 120 (nel 2029) in uscita dall’aeroporto; assorbimento da parte della tramvia e terza corsia autostradale del traffico in eccesso.</p>	<p>Lo studio trasportistico effettuato a supporto del SIA ha tenuto in considerazione il previsto traffico indotto dall’aeroporto che, sulla maggior parte delle viabilità considerate, incide di qualche unità percentuale rispetto agli attuali e futuri livelli di traffico. Anche una eventuale possibile sottostima di detto traffico indotto non comporterebbe alcuna significativa variazione al quadro valutativo degli impatti.</p>
180	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	<p>8 Visto che la nuova viabilità, il nuovo percorso del Fosso Reale, il nuovo rilevato di 10 metri sul fronte settentrionale della pista sono stati inseriti solo in questa versione del progetto, sembra opportuno ed indispensabile che le valutazioni di competenza di ENAC e ENAV debbano essere rielaborate coerentemente al mutato scenario di riferimento.</p>	<p>Si ricorda che il Proponente del procedimento VIA è ENAC che, nell’ambito delle proprie esclusive funzioni, ha già provveduto alla verifica di coerenza delle opere in progetto alle specifiche norme e regolamenti applicabili.</p>
181	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	<p>9 Si ritiene comunque che in questa fase, al fine di esprimere il giudizio di compatibilità ambientale, debbano essere esplicitati i profili di incoerenza in funzione delle ricadute ambientali, al di là della non conformità, specificando i relativi effetti generati e gli interventi compensativi.</p>	<p>La documentazione progettuale predisposta dal Proponente risulta adeguata ai fini dell’espressione del giudizio di compatibilità ambientale.</p>
182	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	<p>10 Le leggi comunitarie, nazionali e regionali garantiscono la partecipazione dei cittadini ai processi decisionali che riguardano aspetti di pianificazione e progettazione del territorio che incidano sulla salute pubblica e sull’ambiente, in particolar modo sulle opere di maggior rilevanza.</p>	<p>vedi osservazione 18.</p>
183	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	<p>11 In merito al quadro economico dell’opera, si evidenzia una carenza nella stima dei costi, con incongruenze e mancanze che sottostimano e forniscono un quadro troppo approssimativo ed aleatorio di tutti gli interventi progettati.</p>	<p>Il quadro economico degli interventi di Master Plan è stato trasmesso all’Autorità Competente.</p>
184	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	<p>Gli interventi già previsti sulla viabilità, a tutt’oggi non completati, non risultano sufficienti ad evitare fenomeni di congestionamento del traffico dovuto anche localizzazione della nuova infrastruttura aeroportuale. Per tale motivo saranno necessari ulteriori interventi sia di ricucitura che di adeguamento della viabilità interferita, tali da garantire viabilità ad alto scorrimento perimetrale, che ripristinino il concetto, introdotto dal proponente, di “rettangolo viario” che circoscrive l’area aeroportuale.</p>	<p>Il Proponente ha provveduto a prevedere interventi infrastrutturali atti a risolvere le interferenze cagionate dalle nuove opere di progetto e a verificarne, mediante applicazione di specifica modellistica di tipo trasportistico, la funzionalità e fattibilità. Ulteriori azioni e interventi di tipo infrastrutturale non possono ritenersi di competenza del Proponente.</p>

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
185	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	In tal senso si ritiene necessario incrementare il sistema ferroviario metropolitano, come già richiesto nell'ambito del presente procedimento.	vedi osservazione 184.
186	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	Al termine della linea devono essere previsti parcheggi scambiatori funzionali sia ai residenti di Sesto Fiorentino che a coloro che arrivano dall'autostrada o dai comuni limitrofi.	vedi osservazione 184.
187	Comune Poggio a Caiano - E. Prot DVA-2015-0027541 del 03/11/2015	Riporta, in allegato, le osservazioni del Gruppo di Studio Tecnico del Comitato di garanzia per l'impatto ambientale, qui riportate nella sola osservazione del Comune di Campi Bisenzio.	vedi osservazioni da 159 a 186.
188	Comune Calenzano - E. Prot DVA-2015-0027147 del 29/10/2015	Riporta, in allegato, le osservazioni del Gruppo di Studio Tecnico del Comitato di garanzia per l'impatto ambientale, qui riportate nella sola osservazione del Comune di Campi Bisenzio.	vedi osservazioni da 159 a 186.
189	Comune Calenzano - E. Prot DVA-2015-0027147 del 29/10/2015	Sulla scorta di tutte le criticità evidenziate dal gruppo di Studio tecnico Intercomunale del Comitato di Garanzia per l'impatto ambientale, si osserva la non sostenibilità del progetto proposto e si richiede, al netto della valutazione negativa sopra espressa, la realizzazione di una serie di interventi infrastrutturali minimi e obbligatori che il proponente deve garantire per la sostenibilità del quadro delineato nel progetto presentato che hanno una specifica ricaduta per il Comune di Calenzano e in particolare: 1) realizzazione a cura e spese del proponente di una nuova viabilità di collegamento nord-sud in grado di collegare la Mezzana-Perfetti-Ricasoli con la Via Lucchese (Comune di Sesto Fiorentino). L'inizio di tale viabilità deve intendersi in corrispondenza della rotonda a confine dei Comuni di Calenzano e Sesto Fiorentino (intersezione della Mezzana-Perfetti-Ricasoli con Via Ferruccio Parri (Comune di Sesto Fiorentino); il termine è in corrispondenza della rotonda di Via Lucchese in corrispondenza della Motorizzazione civile (Via Ebro - Comune di Sesto Fiorentino). Tale intervento si rende necessario in seguito alla cesura provocata dal nuovo sedime aeroportuale soprattutto dopo l'allungamento della pista a 2400 metri di lunghezza.	vedi osservazione 184.
190	Comune Calenzano - E. Prot DVA-2015-0027147 del 29/10/2015	2) Realizzazione a cura e spese dei proponenti delle opere idrauliche necessarie a garantire il rispetto del tempo di ritorno duecentennale del sistema delle acque alte (comprensivo dei canali di Cinta occidentale e orientale), con particolare riferimento alla copertura dei maggiori costi di manutenzione dovuti alle nuove infrastrutture;	Il Proponente ha provveduto a prevedere, nell'ambito del Master Plan, la realizzazione di tutti gli interventi idraulici atti a risolvere le interferenze esistenti fra il reticolo idrografico e le opere aeronautiche in progetto, progettando le stesse in modo tale da arrecare generali e diffusi miglioramenti alle condizioni di deflusso di tutto il sistema interferito. Non si ritiene che rientrino nella competenza del Proponente altri interventi di area vasta.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
191	Comune Calenzano - E. Prot DVA-2015-0027147 del 29/10/2015	3) Elaborazione progettuale e realizzazione a cura e spese dei proponenti dei corridoi ecologici e dei sentieri ciclopeditoni (vedi tavole dello studio sul Parco della Piana);	Il Proponente ha provveduto a prevedere, nell'ambito del Master Plan, importanti e significativi interventi di compensazione ambientale aventi finalità sia ecologico-naturalistica, sia paesaggistica-sociale. L'estensione degli stessi risulta di totale rilevanza e comparabilità con le porzioni di territorio direttamente interferite. Non si ritiene che rientrino nella competenza del Proponente altri interventi di sistemazione territoriale e urbanistica di area vasta.
192	Comune Calenzano - E. Prot DVA-2015-0027147 del 29/10/2015	4) Compartecipazione economica alle spese di gestione/manutenzione delle opere di mitigazione ambientale (parchi ecc) al fine di garantirne l'efficienza e il corretto funzionamento, anche attraverso inserimento di una royalty sui passeggeri trasportati.	Le aree di compensazione a valenza ecologica e naturalistica dovranno necessariamente essere sottoposte ad adeguata e qualificata gestione. Nel corso delle successive fasi di attuazione del Master Plan il Proponente provvederà a garantire la progettazione, la realizzazione e la gestione di dette aree.
193	Comune Calenzano - E. Prot DVA-2015-0027147 del 29/10/2015	Richiede infine la partecipazione alla Conferenza di Servizi finalizzata alla pronuncia di compatibilità ambientale del progetto in oggetto.	Osservazione non pertinente con la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.
194	Comune Sesto Fiorentino - E. Prot DVA-2015-0027468 del 03/11/2015	Valutazione di impatto sanitario / La valutazione di impatto sanitario non è stata approfondita come richiesto, in coerenza alle raccomandazioni del paragrafo 14 del documento di V.I.S ..	Le analisi di risk assessment contenute all'interno dello studio di impatto sanitario evidenziano la totale assenza di elementi di criticità sanitaria potenzialmente associati alla realizzazione ed esercizio delle opere di Master Plan. Il quadro complessivo di valutazione risulta adeguato per consentire l'espressione del giudizio di compatibilità ambientale.
195	Comune Sesto Fiorentino - E. Prot DVA-2015-0027468 del 03/11/2015	Valutazione di impatto sanitario / L'intervento in progetto avrà un impatto acustico negativo su un numero di residenti stimato in 3.535 rispetto allo stato attuale.	Il sistema aeroportuale Pisa/Firenze risulta strategico a livello nazionale e per esso il Piano Nazionale degli Aeroporti prevede ipotesi di sviluppo tali da rendere necessaria la realizzazione della nuova pista di volo per l'aeroporto di Firenze e il successivo incremento delle movimentazioni aeree. Il Proponente ha verificato che la giacitura di progetto è quella che minimizzerà, a parità di obiettivo di sviluppo aeroportuale, la popolazione esposta al rumore.
196	Comune Sesto Fiorentino - E. Prot DVA-2015-0027468 del 03/11/2015	Valutazione di impatto sanitario / La valutazione di impatto sanitario è stata condotta con riferimento a situazioni non cautelative, assumendo condizioni indirette che non consentono di valutare correttamente l'impatto sanitario coerente a principi di precauzione della salute pubblica.	vedi osservazione 194
197	Comune Sesto Fiorentino - E. Prot DVA-2015-0027468 del 03/11/2015	Valutazione di impatto sanitario / In caso di non realizzazione del termovalorizzatore, l'ipotesi di teleriscaldamento non consente di valutare l'importante contributo emissivo degli impianti termici necessari alle opere aeroportuali	Come evidenziato all'interno del documento SIA AMB 01 REL.001 revB, l'eventuale contributo emissivo degli impianti termici risulta assolutamente minimale rispetto alla totalità delle emissioni considerate.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
198	Comune Sesto Fiorentino - E. Prot DVA-2015-0027468 del 03/11/2015	Valutazione di impatto sanitario / Nonostante lo scenario non sufficientemente cautelativo, gli apporti stimati alle emissioni in atmosfera appaiono assolutamente incidenti, con particolare riferimento agli ossidi di azoto ed al particolato atmosferico. Si stimano emissioni in atmosfera tali da aumentare significativamente le concentrazioni di sostanze inquinanti, in particolare nella zona dell' Osmannoro, con negative ricadute per la salute pubblica. In proposito, avendo il proponente, con la documentazione integrativa presentata, confermato gli stessi dati già valutati, non possono che ribadirsi le stesse considerazioni già espresse nel precedente parere del 14/05/2015.	Il Proponente ha provveduto all'analisi di dettaglio inerente la stima delle concentrazioni di biossido di azoto attraverso l'applicazione della metodologia ARM2. I valori ricavati risultano assolutamente in linea con quanto indicato dal D.Lgs 155/10 e smi.
199	Comune Sesto Fiorentino - E. Prot DVA-2015-0027468 del 03/11/2015	Valutazione di impatto sanitario / Si conferma che sia il comparto maggiormente impattato, l' Osmannoro, che gli altri comparti del polo scientifico e dell'abitato di Sesto Fiorentino subiranno rischi assolutamente incidenti sulla salute dei cittadini e lavoratori se stessi, ponendo l'opera in progetto, per come proposta da ENAC, evidenti criticità nei confronti dell'ambiente e della salute umana.	Vedi osservazione 194.
200	Comune Sesto Fiorentino - E. Prot DVA-2015-0027468 del 03/11/2015	Valutazione di impatto sanitario / Si sottolinea la contraddizione tra lo Studio di Impatto Sanitario sul termovalorizzatore con la posizione espressa dal proponente che afferma, con riguardo alle stime emissive di misura largamente superiore (pari ad un ordine di grandezza), che "si può escludere che il nuovo aeroporto costituisca un hot spot di contaminazione atmosferica ed è improbabile che l'assetto futuro possa causare variazioni della qualità dell'aria tali da incidere sulla salute della popolazione residente", senza proporre misure compensative alle emissioni in atmosfera.	Vedi osservazione 194.
201	Comune Sesto Fiorentino - E. Prot DVA-2015-0027468 del 03/11/2015	Valutazione di incidenza ed aree naturalistiche S. Croce e Mollaia / Il parco proposto presenta le medesime caratteristiche di non fruibilità da parte del pubblico, essendo posto in adiacenza alla sede aeroportuale.	Il Parco peri-urbano previsto in progetto rappresenta un'importante segno di valorizzazione e ricucitura di tipo paesaggistico. La vicinanza allo scalo aeroportuale non ne comprometterà le condizioni di fruibilità.
202	Comune Sesto Fiorentino - E. Prot DVA-2015-0027468 del 03/11/2015	Valutazione di incidenza ed aree naturalistiche S. Croce e Mollaia / La futura gestione dei parchi progettati desta preoccupazione, meritando tale aspetto un'attenta valutazione di tutti gli oneri, derivanti da una corretta gestione delle aree verdi e naturalistiche (gestione del verde pubblico, degli arredi, della viabilità, dell'illuminazione, della risorsa idrica, ecc.), oneri che in ogni caso non potranno essere imputati all'Amministrazione Comunale.	vedi osservazione 192.
203	Comune Sesto Fiorentino - E. Prot DVA-2015-0027468 del 03/11/2015	Valutazione di incidenza ed aree naturalistiche S. Croce e Mollaia / Il proponente enuncia la problematica del bird strike ma non la sviluppa e sarebbe stato invece necessario specificare i rischi previsti per poter avere ulteriori elementi per la valutazione della fattibilità degli interventi naturalistici proposti.	vedi osservazione 62.
204	Comune Sesto Fiorentino - E. Prot DVA-2015-0027468 del 03/11/2015	Aspetti idraulici / Si ribadisce la necessità che il proponente conduca uno studio sull'intera area e produca una nuova planimetria di pericolosità idraulica di progetto. Desta preoccupazione lo scenario con portate di magra. Infatti i canali progettati, che mediamente risultano con alvei più lunghi rispetto a quelli attuali che andranno a sostituire, avranno pendenze minime, 0,00015 m/m fino a 0,001 m/m. Si teme che il nuovo assetto idraulico possa generare, su larga scala, problematiche igienico-sanitarie pubbliche.	vedi osservazione 170.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
205	Comune Sesto Fiorentino - E. Prot DVA-2015-0027468 del 03/11/2015	I Parchi / Ogni area di pertinenza dell'attuale aeroporto che divenga, a qualsiasi titolo, di fruizione pubblica, dovrà essere sottoposta ad idonea investigazione delle matrici ambientali e, qualora necessario, dovrà essere bonificata, con oneri a carico del proponente;	vedi osservazione 167.
206	Comune Sesto Fiorentino - E. Prot DVA-2015-0027468 del 03/11/2015	I Parchi / Con specifico riferimento al parco ecologico-ricreativo, si ritiene indispensabile che il proponente rimuova completamente l'asfalto ed i riparti, esegua un Piano di Investigazione Ambientale e gli eventuali interventi di bonifica che dovessero rendersi necessari.	La soluzione progettuale predisposta dal Proponente mira alla creazione di un'area ricreativa di connettività paesaggistica, urbanistica e sociale che si fonda sul massimo mantenimento dell'identità e dello stato dei luoghi.
207	Comune Sesto Fiorentino - E. Prot DVA-2015-0027468 del 03/11/2015	I Parchi / In merito al parco periurbano di Sesto Fiorentino, le integrazioni non specificano se la superficie boscata sia inferiore a 20 ettari, sostitutiva dell'intervento Boschi della Piana. Tale opera non potrà avere funzioni mitigative dell'impatto sulla qualità dell'aria dovute all'opera in esame, in quanto già previste come mitigazione per il termovalorizzatore di Case Passerini.	Presso l'ambito di intervento del parco peri-urbano di Sesto Fiorentino si prevede la realizzazione di circa 36 ha di bosco, ampiamente adeguata per estensione a sostituire l'intervento Boschi della Piana oggetto di altra pianificazione, ma al momento non attuato.
208	Comune Sesto Fiorentino - E. Prot DVA-2015-0027468 del 03/11/2015	I Parchi / Dalle integrazioni non risulta che il proponente abbia valutato uno studio specifico per valutare i fabbisogni idrici del "verde" realizzato né la disponibilità della risorsa idrica necessaria, sia essa superficiale che sotterranea. Inoltre non sono state rappresentate le strategie di gestione del parco periurbano, né indicate le aree che potrebbero divenire di proprietà del Comune.	Nel corso dei successivi livelli di approfondimento progettuale si provvederà alla stima di dettaglio dei fabbisogni idrici del verde e alla definizione delle modalità di gestione del parco peri-urbano.
209	Comune Sesto Fiorentino - E. Prot DVA-2015-0027468 del 03/11/2015	I Parchi / Dalle integrazioni non emerge come possa essere considerata opera di mitigazione la realizzazione di un parco che è già di previsione e che a seguito dell'intervento aeroportuale viene ridotto nella sua estensione.	Il Master Plan in esame non risulta in contrasto con l'attuazione del Parco Agricolo della Piana e, soprattutto, ne risulta coerente in termini di indirizzi di conservazione delle aree verdi, rurali e dei vuoti posti al contorno delle grandi aree urbanizzate. Il parco peri-urbano rappresenta solo la specializzazione di una piccola porzione del più ampio Parco Agricolo e, nella sua idea progettuale, risulta già coordinato con gli altri interventi previsti. Il parco periurbano non si pone, quindi, in antitesi al Parco Agricolo, ma ne rappresenta parte integrante in un ambito territoriale in cui l'esclusiva vocazione ad agricoltura intensiva risulta meno appropriata rispetto a quella mista e a maggior fruibilità prevista in progetto.
210	Comune Sesto Fiorentino - E. Prot DVA-2015-0027468 del 03/11/2015	Aspetti urbanistici e paesaggistici / Il proponente nell'elaborato INT-GEN-OO-REL-001 afferma in linea generale che gli aspetti di incoerenza con la pianificazione comunale e sovraordinata sono rimandati alla successiva fase di conformità urbanistica. Si ribadisce comunque che in questa fase, al fine di esprimere il giudizio di compatibilità ambientale, debbano essere esplicitati i profili di incoerenza in funzione delle ricadute ambientali, al di là della non conformità, specificando i relativi effetti generati e gli interventi compensativi.	Si conferma che gli aspetti di carattere urbanistico attengono alla successiva fase di conformità urbanistica e non già alla procedura di VIA.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
211	Comune Sesto Fiorentino - E. Prot DVA-2015-0027468 del 03/11/2015	Aspetti urbanistici e paesaggistici / Si ribadisce pertanto la necessità di approfondimenti alle analisi delle previsioni infrastrutturali e insediative vigenti, da valutare, nella fase di progettazione e costruzione dell'aeroporto e nella fase di esercizio, sia nel caso tali previsioni vengano interamente realizzate nel periodo di vigenza degli strumenti urbanistici, sia nel caso della loro mancata attuazione.	vedi osservazione 210.
212	Comune Sesto Fiorentino - E. Prot DVA-2015-0027468 del 03/11/2015	Aspetti urbanistici e paesaggistici / In considerazione dell'inserimento in questa fase di progetto di nuova viabilità, di un mutato percorso del Fosso Reale, e della modifica al rilevato di 10 metri sul fronte settentrionale della pista, sembra opportuno ed indispensabile che la valutazione degli impatti ambientali connessi agli scenari incidentali dovuti al nuovo assetto della pista ed in particolare alle possibili interazioni con la nuova viabilità Sesto Fiorentino-Osmannoro e con i ricettori prossimi al sedime debbano essere rielaborate coerentemente al mutato scenario di riferimento.	vedi osservazione 180.
213	Comune Sesto Fiorentino - E. Prot DVA-2015-0027468 del 03/11/2015	Integrazioni territoriali dell'opera / Nel richiamare tutte le considerazioni sinora svolte nonché le valutazioni alle integrazioni al Masterplan aeroportuale compendiate nel parere redatto dal Gruppo Tecnico intercomunale del Comitato di Garanzia nominato dai Sindaci della Piana, il Settore Sviluppo del Territorio di Sesto Fiorentino ritiene che la sostenibilità dell'opera sul piano ambientale, e più in generale sul fronte del suo ottimale inserimento nel sistema territoriale della Piana Fiorentina e dei comuni limitrofi, non possa che passare attraverso la realizzazione di adeguati interventi infrastrutturali, i quali, lungi dall'essere intesi come opere mitigative e compensative, devono costituire parte integrante e sostanziale dell'opera aeroportuale. Si tratta essenzialmente di opere di carattere trasportistico che affrontano in prospettiva ed in modo risolutivo l'ineludibile obiettivo di garantire la fluidità assolutamente scorrevole del traffico veicolare ed in generale della mobilità delle persone, quale imprescindibile preconditione per l'abbattimento dell'impatto ambientale, peggiorativo per i motivi sopra diffusamente spiegati, che inevitabilmente graverà sul territorio con la realizzazione dell'opera aeroportuale.	Il Proponente ha provveduto a prevedere interventi infrastrutturali atti a risolvere le interferenze cagionate dalle nuove opere di progetto e a verificarne, mediante applicazione di specifica modellistica di tipo trasportistico, la funzionalità e fattibilità. Ulteriori azioni e interventi di tipo infrastrutturale non possono ritenersi di competenza del Proponente.
214	Comune Sesto Fiorentino - E. Prot DVA-2015-0027468 del 03/11/2015	Integrazioni territoriali dell'opera / Per quanto riguarda gli interventi sulla viabilità, si riportano le medesime osservazioni avanzate dal Comune di Campi Bisenzio al punto 7.	vedi osservazione 184.
215	Comune Sesto Fiorentino - E. Prot DVA-2015-0027468 del 03/11/2015	Riporta, in allegato, le osservazioni del Gruppo di Studio Tecnico del Comitato di garanzia per l'impatto ambientale, qui riportate nella sola osservazione del Comune di Campi Bisenzio.	vedi osservazioni da 159 a 186.
216	Dott. Carlo Checcucci E.Prot DVA - 2015-0027939 del 06/11/2015	Viene rinnovata la richiesta a realizzare l'aerostazione passeggeri con coperture in coppi e tegole rosse dell'Impruneta. Si propone l'inserimento nel progetto di quattro torri agli angoli del terminal - da replicare per analogia in tutte le strutture accessorie dell'aeroporto, a richiamo degli stili delle ville medicee si propone la realizzazione di aree verdi con essenze locali tipiche dei giardini e l'utilizzo di elementi di finitura in materiali locali tradizionali. Si propone il nome di "il cielo e le 4 stagioni" per il terminal, richiamando la proposta volta interna emisferica e le quattro torri proposte per gli angoli del corpo di fabbrica a richiamare una delle peculiarità del territorio toscano.	Le soluzioni di dettaglio in merito ai materiali e alle finiture della nuova stazione aeroportuale saranno oggetto di definizione di dettaglio nel corso delle successive fasi progettuali.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
217	Consorzio Agrario di Firenze Soc. Cop. E. Prot DVA -2015-0030406 del 03/12/2015	Insufficienza e inadeguatezza dello Studio di Impatto Ambientale per omessa valutazione del rischio disastro aereo. Analizzando infatti il documento SIA-PGT-OL-TAV-013 "Piano di Rischio" elaborato da ENAC e allegato alla richiesta di avvio del procedimento di VIA del 24.3.2015, si rileva che il Consorzio Agrario di Firenze, con i fabbricati ed i terreni di sua proprietà, si troverà ad insistere integralmente entro la zona "C" di rispetto aeroportuale, nello specifico i terreni ed i fabbricati del consorzio, si troveranno ad una distanza dalla pista di decollo minore di 300 metri. Tuttavia la presenza del Consorzio non è stata oggetto di valutazione né da parte di Toscana Aeroporti S.p.a., né da parte di ENAC. Allo stesso modo il documento assoggettato alla V.I.A, ha omesso di considerare che nella stessa fascia di rispetto si troverà a ricadere anche il Polo Scientifico.	Per quanto attiene alla presunta omissione della valutazione del rischio di disastro aereo si faccia riferimento alla nota ENAC fornita all'Autorità Competente con prot. DVA-2015-0029510. La tematica delle aree di rischio rileva, invece, ai fini del successivo procedimento di conformità urbanistica e non del presente procedimento VIA.
218	Consorzio Agrario di Firenze Soc. Cop. E. Prot DVA -2015-0030406 del 03/12/2015	Dall'analisi dei documenti SIA_PRM_OOTAV 005 "Carta del rischio e della pericolosità idraulica" e INT_PRM 03 _ T A V_ 002 "Piano Strutturale del Comune di Sesto Fiorentino - Carta della Pericolosità idraulica ai sensi del DPGR 53/R", si evince che il Proponente ha previsto, nell'ambito dell'opera di deviazione del corso del Fosso Reale (al fine di garantire la corretta regimazione delle acque), due casse di espansione che rappresenteranno un pericolo per l'esercizio del nuovo scalo sotto il profilo della sicurezza del volo. Gli specchi d'acqua costituiscono infatti un richiamo naturale per lo stanziamento e la nidificazione di volatili. La nuova pista sarà inoltre realizzata nella stessa zona nella quale la Regione Toscana, ha previsto anche la creazione del Parco Agricolo della Piana. Quindi il progetto elaborato da Toscana Aeroporti S.p.a., invece di evitare o mitigare il rischio di bird strike (come suggerito dalla normativa in materia) al contrario prevede opere che lo esaltino.	Le sistemazioni idrauliche previste in corrispondenza dell'opera di deviazione del corso del Fosso Reale si configurano esclusivamente quali casse di compensazione e laminazione idraulica, consentendo l'invaso temporaneo di portate idriche solo in determinate condizioni idrologiche. Le stesse non si configurano, quindi, come specchi acquei permanenti e/o aree umide di sosta dell'avifauna. Gli ulteriori interventi previsti in zona afferiscono alla creazione di piccole pozze e aree umide per anfibi, opportunamente protette con reti ai fini di evitare l'ingresso delle specie ornamentali, nonché alla creazione di un parco periurbano a fruibilità pubblica. Si faccia, inoltre, riferimento all'osservazione 62.
219	Consorzio Agrario di Firenze Soc. Cop. E. Prot DVA -2015-0030406 del 03/12/2015	Il nuovo aeroporto si andrà ad inserire in un'area che presenta delle notevoli criticità riguardo alla qualità dell'aria. Secondo la Regione Toscana tale area dovrà essere interessata da un piano di riduzione delle emissioni. Il NURV ha inoltre indicato "che venga eseguito con maggior forza l'obiettivo di miglioramento della qualità dell'aria attraverso la definizione di ulteriori e più incisive misure di risanamento". Tali considerazioni sono rimaste inascoltate da Toscana Aeroporti S.p.a. nella redazione dello SIA presentato da ENAC. Lo SIA non contiene indicazioni sulla realizzazione di efficaci misure di mitigazione dell'inquinamento che sarà prodotto dall'esercizio del nuovo scalo, si limita a menzionare la realizzazione di un parco, il "Parco della Piana", senza specificarne estensione e tipologia delle specie arboree. Inoltre come detto al punto 218, non è consentito piantumare alberi, poiché questi rischiano di sovrapporsi alle superfici di separazione ostacoli ed aumentano i rischi di bird strike, oltre al fatto che, gli alberi vicino alle piste di atterraggio, periscono per l'inquinamento da carburante. Non è stata effettuata infine nessuna valutazione di previsione tenendo conto delle sovrapposizioni delle emissioni nocive dei velivoli e dei fumi di combustione del futuro terminalizzatore.	L'inquinamento atmosferico generato dal progetto, già adeguatamente valutato dal Proponente in via previsionale nell'ambito del SIA, risulterà oggetto di specifico monitoraggio volto al rilevamento dell'effettiva qualità dell'aria presso l'areale di intervento. Nei casi in cui dovessero registrarsi condizioni di criticità e superamento dei limiti normativi vigenti, le Autorità preposte provvederanno a mettere in atto le necessarie azioni correttive. Il Proponente ha comunque previsto importanti interventi di compensazione ambientale che muovono anche nella direzione della mitigazione dell'inquinamento atmosferico. Il SIA ha preso in esame anche l'impatto cumulativo generato dalla sovrapposizione delle emissioni degli aeromobili e dei fumi del terminalizzatore (cfr. SIA AMB 01 REL 001. RevB).

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
220	Consorzio Agrario di Firenze Soc. Cop. E. Prot DVA -2015-0030406 del 03/12/2015	Sotto il profilo dell'inquinamento acustico, si evince che i risultati riportati nel SIA sono insufficienti per valutare gli effetti reali dell'opera. Il progetto non tiene conto dei piani comunali di classificazione acustica, approvati precedentemente all'ideazione del progetto di riqualifica dell'aeroporto. Secondo la recente sentenza del Consiglio di Stato n. 1278/2015, detti piani costituiscono elemento fondamentale per la formazione del piano acustico aeroportuale. Lo SIA si dimostra inoltre del tutto inattendibile poiché basato sull'utilizzo, irrealizzabile, monodirezionale della pista. Infine il Proponente non ha previsto la realizzazione di opere per mitigare l'inquinamento acustico in prossimità del Consorzio Agrario di Firenze, pur trovandosi in fascia di rispetto "C".	La metodologia di valutazione dell'impatto acustico applicata dal Proponente risulta conforme allo scopo e coerente con le indicazioni di cui alla vigente normativa di settore. La stessa contiene anche il confronto con i limiti di cui ai Piani Comunali di Classificazione Acustica. Per il ricettore in esame non sussiste la necessità di realizzazione di specifiche opere di mitigazione dell'inquinamento acustico prodotto in fase di esercizio, mentre sono previste simili opere in fase di cantiere. In relazione alle modalità di esercizio della pista di volo si faccia riferimento all'osservazione 15.
221	Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia - E. Prot DVA-2015-0030446 del 03/12/2015	Il Proponente non ha effettuato nessuno studio in riferimento alle emissioni ed ai danni da rumore, dovuti agli eventuali congestionamenti viari di via dell'Osmannoro.	Lo studio trasportistico elaborato a supporto del SIA ha stimato i futuri livelli di traffico previsti su via dell'Osmannoro e gli stessi sono risultati oggetto di analisi modellistica di impatto acustico ed atmosferico.
222	Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia - E. Prot DVA-2015-0030446 del 03/12/2015	Le valutazioni emissive effettuate dal proponente non sono cumulative e non tengono conto dei "picchi" di concentrazioni di micro inquinanti organici ai quali sono esposti i cittadini nella ore di lavoro/studio. Nonostante anche il ministero abbia indicato l'obbligo di valutare gli effetti cumulativi spalmati su una media H24.	Il documento SIA AMB 01 REL 001. RevB contiene l'analisi degli impatti cumulativi correlati al contemporaneo esercizio di più sorgenti emissive associate a differenti progetti, fra i quali le opere di Master Plan, il futuro termovalorizzatore, l'ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A11, il nuovo nodo viario di ingresso alla città di Firenze e il traffico circolante sulle principali viabilità locali urbane ed extra-urbane.
223	Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia - E. Prot DVA-2015-0030446 del 03/12/2015	Non sono stati quantificati i soggetti interessati da interferenze di rumore in via dell'Osmannoro, che secondo i nostri studi in via conservativa risultano essere almeno 30.000 (15 volte superiori al numero dei cittadini attualmente danneggiati) e non sono state prodotte curve isofoniche.	Le analisi di esposizione al rumore sono riferite esclusivamente alla popolazione residente e non a quella in transito lungo arterie viarie.
224	Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia - E. Prot DVA-2015-0030446 del 03/12/2015	Attualmente a 700 metri dalla attuale pista si hanno rilevazioni di rumore di ben 80 DB, come dimostrato dai rilievi effettuati sul campo dalla società cooperativa EuThink (Allegato A) .	Gli indicatori di rumorosità presi a riferimento nel SIA corrispondono a quelli previsti e indicati dalla vigente normativa in materia, che non disciplina il livello istantaneo di rumorosità percepibile al momento del sorvolo di un singolo aeromobile.
225	Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia - E. Prot DVA-2015-0030446 del 03/12/2015	Il proponente afferma che solo lo O, 9% dei voli al 2029 sorvolerebbe la città, senza però fornire alcuna documentazione tecnico-scientifica.	Vedi osservazione 15.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
226	Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia - E. Prot DVA-2015-0030446 del 03/12/2015	Non si esclude che anche lo 0.9% dei voli che sorvolano la città, possa creare problemi ad i monumenti EVU, dato che l'UNESCO è già preoccupato per le vibrazioni indotte dalle lavorazioni per la realizzazione della tranvia.	Non si ritiene paragonabile il rischio di danno dovuto a fenomeni vibratorii fra il caso di realizzazione di un sotto attraversamento ferroviario con realizzazione di un tunnel a circa 30-50 metri di profondità dal piano di campagna e trasmissione diretta delle vibrazioni attraverso la matrice suolo e il caso di possibile sorvolo di un aeromobile a quote prossime a 700-1000 metri di altezza e trasmissione indiretta attraverso la matrice aria.
227	Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia - E. Prot DVA-2015-0030446 del 03/12/2015	Palesi carenze della documentazione paesaggistica fornita.	Il Proponente ha provveduto a fornire documentazione integrativa a riguardo, oggetto di specifica valutazione da parte dell'Autorità Competente.
228	Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia - E. Prot DVA-2015-0030446 del 03/12/2015	A dispetto delle evidenti incompatibilità ambientali su questa bozza di progetto, certificate da più parti, il Presidente della Regione si ostina nonostante la Legge Regionale 46/2013 a negare un processo partecipativo.	Vedi osservazione 18.
229	Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia - E. Prot DVA-2015-0030446 del 03/12/2015	Non ci sono motivazioni per costruire una nuova pista, in quanto: la pista attuale è sotto utilizzata (50%), è stata dichiarata sicura dall'ENAC durante l'Audizione Commissione Trasporti Camera, i problemi tecnici operativi di sbarco passeggeri e bagagli non sono supportati da dati visto i continui record aeroportuali certificati da Assoaeroporti e che in base ai movimenti la pista ha un C.U. del 96%.	Il sistema aeroportuale Pisa/Firenze risulta strategico a livello nazionale e per esso il Piano Nazionale degli Aeroporti prevede ipotesi di sviluppo tali da rendere necessaria la realizzazione della nuova pista di volo per l'aeroporto di Firenze e il successivo incremento delle movimentazioni aeree.
230	COMUNE DI CARMIGNANO E. Prot DVA-2015- 0028650 del 16/11/2015	La calibrazione degli impatti ambientali è fatta su dati di traffico aereo che fanno riferimento ad un valore stimato medio e non massimo, ponendosi quindi in una situazione non conservativa. La vera contraddizione è che la progettazione delle strutture air e land side è fatta sul carico massimo mentre quella ambientale sul carico medio. Si ritiene opportuna una valutazione di impatto ambientale sul carico massimo.	Vedi osservazione 31
231	COMUNE DI CARMIGNANO E. Prot DVA-2015- 0028650 del 16/11/2015	Il proponente ha adeguato i dati relativi alla popolazione residente nell'area ed ha inoltre condotto un'analisi statistica sui venti determinando valori rappresentativi da utilizzare nel modello, così come richiesto.	La metodologia di VIS attuata nell'ambito della procedura VIA del Master Plan rappresenta il primo caso, su scala nazionale, di applicazione ad uno scalo aeroportuale. Le analisi di risk assessment condotte evidenziano la totale assenza di potenziali rischi sanitari correlati al previsto esercizio aeroportuale. Anche le valutazioni di tipo cumulativo hanno confermato, seppur con valori numerici differenti, l'assenza di rischi sanitari anche nel caso di contemporanea presenza e attività di altre sorgenti emissive quali il previsto termovalorizzatore, il traffico veicolare urbano, extraurbano e autostradale. Indipendentemente dall'importanza strategica dell'opera, quindi, i relativi effetti sanitari risultano non significativi. In relazione agli impianti termici, all'ipotesi di loro non realizzazione e alla presenta conseguente condizione non cautelativa dello studio sanitario, si evidenzia che le sorgenti stazionarie rappresentano circa lo 0,5% - 2,0%

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
232	COMUNE DI CARMIGNANO E. Prot DVA-2015- 0028650 del 16/11/2015	<p>La valutazione di impatto sanitario non è stata approfondita come richiesto, in coerenza alle raccomandazioni del paragrafo 14 del documento. Viene infatti giustificata la scelta di una "VIS breve"; si ritiene invece che l'importanza dell'opera proposta è tale da richiedere necessariamente una valutazione di maggior dettaglio, con una procedura più completa ed esaustiva sull'impatto sanitario complessivo.</p> <p>La valutazione di impatto sanitario è stata ancora condotta con riferimento a situazioni non cautelative, assumendo condizioni al contorno che non consentono di valutare correttamente l'impatto sanitario coerente a principi di precauzione della salute pubblica. Il proponente conferma l'intenzione di non realizzare impianti termici, utilizzando il teleriscaldamento proveniente dal termovalorizzatore di Case Passerini. Si conferma che tale ipotesi non è accettabile, in quanto l'impianto di termovalorizzazione attualmente non dispone ancora di titolo abilitativo alla realizzazione e, in mancanza di accordi o protocolli già sottoscritti. Nonostante lo scenario non sufficientemente cautelativo, gli apporti stimati alle emissioni in atmosfera appaiono assolutamente incidenti, con particolare riferimento agli ossidi di azoto e in subordine, al particolato atmosferico. Si stimano emissioni in atmosfera tali da aumentare significativamente le concentrazioni di sostanze inquinanti, in particolare nella zona dell'Osmannoro, con ricadute per la salute pubblica non accettabili.</p>	<p>delle emissioni aeroportuali considerate.</p> <p>Si concorda.</p>

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

233	COMUNE DI CARMIGNANO E. Prot DVA-2015- 0028650 del 16/11/2015	<p>Definizione delle rotte di atterraggio/decollo:</p> <p>Nel lavoro emerso dal tavolo tecnico del Comitato di Garanzia, è stato richiesto al proponente di valutare rotte alternative. Gli studi effettuati in merito da ENAC-Toscana Aeroporti hanno portato alla redazione di diversi elaborati cartografici (INT-AMB-04-TAV-001...TAV019). Considerando tre ipotesi di rotte, la procedura che emerge come la più probabile sembra essere quella denominata "Atterraggio/decollo con nuova procedura antirumore e fasi di taxiing" (vedi doc. INT-AMB-04-TAV-002 al 2018 e INTAMB- 04-TAV-004 al 2019), la quale sostanzialmente risulta identica nei tracciati a quella già proposta e si distingue esclusivamente per una diversa ripartizione dei voli. Questa nuova ripartizione dei decolli porterebbe rispetto alla precedente ipotesi ad una riduzione di circa 700 persone esposte a livelli di Lva=50db(A). Risulta opportuna la ripetizione della simulazione effettuata in termini di Leq al di fuori dell'ipotetico intorno aeroportuale. Per le altre due procedure proposte, il proponente fornisce una sommaria spiegazione delle procedure di decollo riportando solamente nelle prime pagine della relazione INT-AMB-04-REL-001. Le tavole proposte (soprattutto per la procedura ICAO-A) mostrano un areale dell'intorno aeroportuale (Lva=60 db(A)) estremamente contenuto. Visto che queste due procedure presentano un minor impatto sulla popolazione, si rende necessario che il proponente fornisca le dovute informazioni sulla applicabilità di tali procedure di decollo, con la stima della popolazione interessata.</p>	<p>Le rotte di atterraggio e decollo considerate nell'ambito del SIA sono la risultanza di specifiche valutazioni che hanno contemperato esigenze di tipo aeronautico ad analisi di tipo territoriale ed ambientale, e che hanno già visto un primo coinvolgimento non solo del Proponente ENAC, ma anche di ENAV. La ripartizione delle procedure operative di virata al decollo assunta quale scenario di progetto rappresenta quella maggiormente performante in termini ambientali e il calcolo della popolazione esposta si riferisce alla fascia di rumorosità compresa fra 50 dB(A) e 75 dB(A), secondo la medesima metodologia di analisi e valutazione già seguita da ARPAT in sede di Valutazione Ambientale Strategica relativa all'Integrazione al PIT. Il SIA contiene, inoltre, le verifiche del rispetto dei limiti di PCCA al di fuori dell'intorno aeroportuale, espressi in termini di Leq. Lo studio ha, inoltre, verificato la maggiore efficacia correlata all'attuazione delle procedure di decollo con profili ICAO, assolutamente coerenti con le tipologie di aeromobili previste in progetto. La relazione INT AMB 04 REL 001 contiene già al suo interno la stima della popolazione esposta al rumore nel caso di applicazione di dette procedure e profili di decollo.</p>
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
234	COMUNE DI CARMIGNANO E. Prot DVA-2015- 0028650 del 16/11/2015	<p>Modalità di utilizzo della pista (uso monodirezionale): nella documentazione del SIA mancano stime sugli atterraggi che, per motivi di emergenza, possono essere condotti nella direzione Firenze-Prato. Il proponente in fase di un incontro successivo alla presentazione del SIA ha ammesso che l'uso della pista in direzione opposta a quella prevista possa essere stimato nella misura del 2% e solo relativamente agli atterraggi. Nella documentazione integrativa invece viene riportato che l'eventuale sorvolo della città di Firenze potrebbe avvenire solo nell'ordine dello "0,1% dei movimenti di atterraggio". Quello che emerge è una forte aleatorietà di tali stime. Al netto di questa scarsa chiarezza resta fondamentale che il proponente individui le modalità (anche con apposite procedure) con cui tali prescrizioni siano rispettate a livello operativo nella effettiva gestione dello scalo. Al netto del numero di sorvoli lato Firenze si ritiene opportuno un approfondimento degli effetti acustici sulla Scuola dei Carabinieri in analogia a quanto fatto per il Polo Scientifico. A proposito del Polo Scientifico si prende atto della realizzazione di un rilevato alto 10 metri introdotto sul fronte meridionale dell'insediamento per mitigare l'impatto acustico.</p> <p>Si evidenzia alla Regione Toscana che tale intervento di mitigazione acustica deve essere dimensionato in modo da garantire l'isolamento acustico del Polo Scientifico anche nel caso di fattiva applicazione delle procedure di decollo ICAO A e B, che prevedono un maggior utilizzo dei motori in fase di spinta a terra.</p>	<p>In relazione alla modalità di utilizzo della pista, l'elaborato INT GEN 00 REL 002 contiene al suo interno (cfr. par.2.3) le informazioni richieste.</p> <p>Il ricettore denominato Scuola dei Carabinieri risulta, alla stregua di tutti gli altri ricettori puntuali analizzati, oggetto di specifica valutazione di esposizione al rumore, come desumibile non solo dalle mappe riportanti i diversi livelli isofonici prevedibili nelle diverse condizioni di esercizio dello scalo aeroportuale, ma anche dagli specifici report tabellari predisposti (INT AMB 04 SCD 007 e INT AMB 04 SCD 008). All'interno dei medesimi report tabellari è contenuta la verifica dei livelli di rumore attesi presso il Polo Scientifico, sia in condizione non mitigata, sia in condizione mitigata, sia in relazione all'applicazione di procedure standard di decollo, sia in relazione all'applicazione delle procedure ICAO.</p>

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

235	COMUNE DI CARMIGNANO E. Prot DVA-2015- 0028650 del 16/11/2015	<p>Impatto acustico: Gli Enti territoriali e il Ministero hanno richiesto al Proponente di provvedere, dove necessario, ad intervenire con azioni di mitigazione acustica o delocalizzazione dei Ricettori interessati da livelli acustici oltre i limiti previsti. Il Proponente, rispetto alle richieste avanzate dai Comuni, ha evidenziato il recepimento della necessità di mitigazione anche nelle aree esterne all'impronta acustica, anche se si è comunque riservato di (estratto da INT-GEN-OO-REL-001)" ... eseguire specifiche misurazioni di verifica e a rimandare la previsioni di azioni di risanamento ai casi di effettivo e accertato superamento, una volta definito con l'opportuno dettaglio il limite dell'intorno aeroportuale". Non si concorda con questo approccio, poiché è opportuno che il proponente evidenzi i potenziali ricettori impattati, tra cui devono essere ricompresi gli edifici residenziali, oltre che gli uffici e le attività con presenza di persone all'interno dell'area di influenza dell'aeroporto. A tal proposito si sottolinea come la normativa in materia acustica tenda a salvaguardare tutte le aree oggetto di attività umana. Il DPR 142/2004 ad esempio, nell'art.1 individua come ricettore "qualsiasi edificio adibito ad ambiente abitativo", ma anche "aree naturalistiche vincolate, parchi pubblici e aree esterne dedicate ad attività ricreative e allo svolgimento della vita sociale della collettività". Le rotte sia di decollo che di atterraggio attraversano a quote modeste il Parco Urbano di Villa Montalvo, sede della biblioteca comunale e dove proprio recentemente è stato aperto un importante centro benessere SPA. Vista l'incertezza sull'attuazione delle mitigazioni acustiche da parte del proponente, si chiede alla Regione Toscana di avanzare al MATM la richiesta di attivare, a spese del proponente, un deposito fidejussorio della capienza adeguata, della durata pari a quella del Materplan e finalizzato alla realizzazione delle opere di risanamento acustico dei Ricettori disturbati.</p>	<p>La metodologia di analisi di impatto seguito all'interno dello Studio di Impatto Ambientale risulta coerente con la vigente normativa applicabile. Per via modellistica si è provveduto alla puntuale identificazione di tutti i ricettori potenzialmente critici, presso i quali può prevedersi un superamento dei limiti di rumorosità previsti dai Piani Comunali. In fase di esercizio aeroportuale gli stessi saranno oggetto di misurazione strumentale di verifica e, laddove gli accertamenti fonometrici dovessero confermare il superamento dei limiti di Piano Comunale, si provvederà all'attuazione dei necessari interventi di mitigazione e/o risanamento. In tal senso, quindi, non sussiste alcuna incertezza in merito all'attuazione di detti interventi, se non quella inevitabilmente e intrinsecamente correlata all'applicazione di una metodologia previsionale di tipo modellistico che necessariamente richiede verifiche strumentali di conferma.</p>
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
236	COMUNE DI CARMIGNANO E. Prot DVA-2015- 0028650 del 16/11/2015	<p>Valutazione di incidenza: Si prende atto della procedura parallela della Commissione europea che stabilirà se sussistono "altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico", ai sensi del comma 10 dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997. Si prende inoltre atto della proposta di realizzare l'ulteriore area di Mollaia. Si evidenzia però che il parco proposto presenta ancora le medesime caratteristiche di non fruibilità da parte del pubblico, essendo poste in adiacenza alla sede aeroportuale. Desti inoltre preoccupazione la futura gestione dei parchi progettati. Tale aspetto dovrebbe essere approfondito, valutando attentamente tutti gli oneri derivanti da una corretta gestione delle aree verdi e naturalistiche (gestione del verde pubblico, degli arredi, della viabilità, dell'illuminazione, della risorsa idrica, ecc.). Oneri che si ritiene che non siano sostenibili e non debbano essere sostenuti dalle Amministrazioni Comunali. Il proponente enuncia la problematica del bird strike ma non la sviluppa. Sarebbe stato invece necessario capire i rischi previsti per poter avere ulteriori elementi per la valutazione della fattibilità degli interventi naturalistici proposti.</p>	<p>Si ribadisce che, nel caso di interesse, la normativa Comunitaria prevede che la Commissione sia opportunamente "informata", ma ad essa non compete alcuna specifica autorizzazione. In relazione ai previsti interventi di compensazione ambientale, si ricorda come sia il parco peri-urbano di Sesto Fiorentino, sia il parco ricreativo in area ex-aeroporto, non rispondano ai criteri e alle necessità di cui alla Rete Natura 2000. Gli interventi di compensazione di tipo ecologico e naturalistico sono quelli relativi alle aree Il Piano, Il Prataccio, Santa Croce e Mollaia.</p>

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

237	COMUNE DI CARMIGNANO E. Prot DVA-2015- 0028650 del 16/11/2015	Bonifica ambientale: Ogni area di pertinenza dell'attuale aeroporto che- divenga, a qualsiasi titolo, di fruizione pubblica, dovrà essere sottoposta ad idonea investigazione delle matrici ambientali e, qualora necessario, dovrà essere bonificata, con oneri a carico del proponente. Inoltre, con specifico riferimento al parco ecologico-ricreativo nella zona nord, il mantenimento dell'asfalto dell'attuale pista aeroportuale può perseguire l'obiettivo di recuperare gli elementi testimoniali del paesaggio agrario e rurale della piana, sembra essere non surrogato da elementi analitici oggettivi che dimostrano la rispondenza con tale finalità. In ogni caso; l'area "recuperata" subirebbe un cambio di destinazione d'uso ambientale, passando da un uso assimilabile alla colonna B della tabella 1 dell'allegato 5 alla parte IV del D. Lgs. 152/2006 ad un uso assimilabile alla colonna A. Per tale motivo, si ritiene indispensabile che il proponente rimuova completamente l'asfalto ed i riporti, esegua un Piano di Investigazione Ambientale e gli eventuali interventi di bonifica che dovessero rendersi necessari.	Il Proponente garantisce il rispetto di ogni normativa ambientale applicabile alle opere ed interventi previsti. Il mantenimento dell'attuale pista e dei raccordi in corrispondenza dell'intervento denominato parco ricreativo in area ex-aeroporto rappresenta elemento fondativo dell'intera opera, atto a definirne il carattere identitario, di integrazione e valorizzazione del contesto territoriale.
238	COMUNE DI CARMIGNANO E. Prot DVA-2015- 0028650 del 16/11/2015	Gestione delle terre e rocce da scavo: la documentazione relativa a tale aspetto 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 del D. M. 161/2012 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. Nello studio non appare dettagliato anche l'approvvigionamento delle terre e dei materiali edili per la costruzione.	Lo Studio di Impatto Ambientale contiene al suo interno la quantificazione e il dettaglio del bilancio dei materiali al momento prevedibile. La puntuale caratterizzazione chimica preventiva dei suoli sarà eseguita dal Proponente e presentata all'interno del Piano di Utilizzo di cui al DM 161/2012 nel corso delle successive fasi progettuali. Ogni dettaglio inerente gli approvvigionamenti dei materiali e le modalità di gestione delle terre sarà contenuto all'interno del Piano Ambientale della Cantierizzazione.
239	COMUNE DI CARMIGNANO E. Prot DVA-2015- 0028650 del 16/11/2015	Interferenze col sistema idrico: il proponente era tenuto a chiarire le modalità previste per la risoluzione delle incongruenze rilevate con le previsioni del PIT (riferimento ID 2.1 Ministero dell'Ambiente e B.2 della Regione Toscana) e in particolare a verificare una alternativa al nuovo percorso del Fosso Reale tenendo conto della criticità legata al passaggio presso la discarica di Case Passerini, come previsto nel progetto presentato.	Lo Studio di Impatto Ambientale e la relativa documentazione integrativa contengono elementi progettuali descrittivi degli interventi di sistemazione idraulica previsti a supporto del Master Plan. La soluzione di deviazione del Fosso Reale è il risultato di una preventiva verifica comparativa di sei differenti possibili soluzioni.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
240	COMUNE DI CARMIGNANO E. Prot DVA-2015- 0028650 del 16/11/2015	<p>Aspetto del reticolo idraulico: Il proponente ha implementato gli aspetti di natura idraulica, presentando nuovi elaborati, oltre ad aver approfondito la modellazione idraulica dei canali in progetto. La situazione generale rappresentata è migliorativa rispetto all'assetto attuale, con riferimento al deflusso con eventi meteorici con Tr=30 anni e Tr=200 anni. Ciò nonostante era stato richiesto al proponente di produrre una "cartografia che evidenzi la pericolosità idraulica a seguito degli interventi di progetto in tutto il territorio. Desta preoccupazione lo scenario con portate di magra. Infatti i canali progettati, che mediamente risultano con alvei più lunghi rispetto a quelli attuali che andranno a sostituire, avranno pendenze minime, 0,00015 m/m fino a 0,001 m/m. Già adesso si assiste localmente a fenomeni di ristagno che rappresentano l'habitat adatto di infestanti. Si teme che il nuovo assetto idraulico possa generare, su larga scala, problematiche igienicosanitarie pubbliche. Pertanto, rimandando agli enti competenti la valutazione di dettaglio sul rischio idraulico, non si può esprimere un giudizio positivo del nuovo assetto.</p>	<p>Le soluzioni progettuali previste per la risoluzione delle interferenze individuate fra le opere di Master Plan e l'attuale reticolo idrografico delle acque basse garantiscono diffusi e significativi miglioramenti delle condizioni di deflusso e di sicurezza idraulica rispetto allo stato attuale. La verifica puntuale e di dettaglio è stata focalizzata prendendo a riferimento alcune sezioni fluviali rappresentative. L'implementazione di carte di pericolosità e rischio idraulico riferite all'intera Piana esula dalle competenze del Proponente che, invece, ha opportunamente provveduto a fornire quantificazioni e dati numerici sulle singole opere previste e sui benefici che esse produrranno rispetto alle condizioni esistenti. Tutti gli interventi di progetto sono stati definiti, implementati e dimensionati sulla base di specifiche modellazioni numeriche di tipo idraulico che non hanno evidenziato problematiche di deflusso.</p>
241	COMUNE DI CARMIGNANO E. Prot DVA-2015- 0028650 del 16/11/2015	<p>Il modello trasportistico Il modello trasportistico allegato alla relazione sottostima il carico complessivo del traffico indotto dal nuovo aeroporto. A tal fine il tavolo tecnico intercomunale aveva richiesto al proponente di fornire 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. Nelle controdeduzioni a tale richiesta il proponente ha risposto che "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" Riteniamo questa risposta assolutamente insoddisfacente perché è specifico compito delle amministrazioni analizzare e richiedere mitigazione dagli impatti ambientali indotti da nuove previsioni infrastrutturali. Si sottolinea anche che il sistema di mobilità simulato è basato su una serie di ipotesi (realizzazione di infrastrutture come il completamento della Mezzana - Perfetti Ricasoli, ampliamento dell'A 11 che non dipendono dal proponente). E' indispensabile che sia simulato uno scenario conservativo in cui le opere suddette non fossero disponibili per valutare l'impatto complessivo nel caso più conservativo. Le tavole dedicate presentate dal Proponente (INT-AMB-04-TAV38 e seguenti) riportano esclusivamente i contributi acustici della viabilità di contorno al nuovo assetto aeroportuale di Firenze. Dallo studio trasportistico si evidenzia come queste arterie risultino già oggi saturate o prossime alla saturazione e che soprattutto rimarranno in uno stato di criticità anche successivamente alla realizzazione della nuova infrastruttura. Si chiede che la Regione imponga al Proponente una maggior integrazione tra il nuovo scalo aeroportuale e la viabilità locale, oltreché con il futuro sistema tramviario, chiedendo una partecipazione diretta della società di gestione nella realizzazione di tali opere, in quanto fondamentali per lo sviluppo economico dello scalo stesso.</p>	<p>In relazione alla metodologia seguita per l'elaborazione dello studio trasportistico si faccia riferimento all'osservazione 130. In aggiunta a quanto ivi riportato, si specifica che gli elaborati di SIA contengono già gli effetti di tipo trasportistico correlati alla mancata realizzazione del nuovo nodo di accesso cittadino e allo smaltimento del futuro traffico proveniente dalla A11 (con ampliamento alla terza corsia) all'interno dell'attuale assetto viario. In tal senso, le previsioni dello studio trasportistico non possono che considerarsi cautelative e conservative. Lo studio di impatto atmosferico e sanitario elaborato dal Proponente tiene in opportuna considerazione il traffico veicolare circolante sulla principale rete urbana ed extraurbana interna all'esteso dominio di calcolo individuato. Lo studio di impatto acustico prende in considerazione gli effetti derivanti dal traffico indotto dalle nuove opere e gli effetti cumulativi col futuro traffico complessivamente prevedibile all'interno dell'ambito di potenziale influenza acustica, necessariamente più contenuto rispetto al dominio di potenziale impatto atmosferico.</p>

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
242	COMUNE DI CARMIGNANO E. Prot DVA-2015- 0028650 del 16/11/2015	Piani di rischio e aree di sorvolo prive di ostacolo Si fa presente che nell'elaborato INT-PGT-01-REL-001 si afferma che le "prescrizioni contenute nel piano si applicano in generale alle nuove opere ma ENAC può richiedere, all'atto della presentazione del piano, di rimuovere impianti o attività che possono costituire un pericolo per la navigazione aerea." Rimandare l'analisi dei Piani di rischio e delle aree di sorvolo prive di ostacoli ad una fase successiva appare opinabile visto che la valutazioni sulle effettive condizioni di sicurezza, nonché delle interazioni con il territorio antropizzato esistente e pianificato dovrebbero essere una premessa anche per inserire eventualmente mitigazioni, anche di carattere ambientale, all'interno del progetto oggetto di valutazione.	Gli studi e le verifiche contenute nel Master Plan e negli elaborati di cui allo Studio di Impatto Ambientale risultano coerenti e conformi alle specifiche tecniche e agli indirizzi di cui alla normativa vigente in materia di sicurezza aeroportuale, sicurezza della navigazione e valutazione di impatto ambientale.
243	COMUNE DI CARMIGNANO E. Prot DVA-2015- 0028650 del 16/11/2015	Pianificazione urbanistica Si prende atto che il proponente nell'elaborato INT-GEN-OO-REL-001 afferma in linea generale che gli aspetti di incoerenza con la pianificazione comunale e sovraordinata sono rimandati alla successiva fase di conformità urbanistica. Si ritiene comunque che in questa fase, al fine di esprimere il giudizio di compatibilità ambientale, debbano essere esplicitati i profili di incoerenza in funzione delle ricadute ambientali, al di là della non conformità, specificando i relativi effetti generati e gli interventi compensativi.	Ai sensi della vigente normativa in materia, la previsione di realizzazione ed adeguamento di uno scalo aeroportuale di interesse strategico nazionale deve intendersi, laddove compatibile con l'ambiente, sovraordinata alla pianificazione urbanistica di carattere locale che, pertanto, non può costituire un limite per il raggiungimento di obiettivi strategici di livello nazionale.
244	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0029021 del 19/11/2015	Il Proponente non ha effettuato nessuno studio in riferimento alle emissioni ed ai danni da rumore, dovuti agli eventuali congestionamenti viari di via dell'Osmannoro.	Lo studio trasportistico elaborato a supporto del SIA ha stimato i futuri livelli di traffico previsti su via dell'Osmannoro e gli stessi sono risultati oggetto di analisi modellistica di impatto acustico ed atmosferico.
245	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0029021 del 19/11/2015	Non sono stati quantificati i soggetti interessati da interferenze di rumore in via dell'Osmannoro, che secondo i nostri studi in via conservativa risultano essere almeno 30.000 (15 volte superiori al numero dei cittadini attualmente danneggiati) e non sono state prodotte curve isofoniche.	Le analisi di esposizione al rumore sono riferite esclusivamente alla popolazione residente e non a quella in transito lungo arterie viarie.
246	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0029021 del 19/11/2015	Attualmente a 700 metri dalla attuale pista si hanno rilevazioni di rumore di ben 80 DB, come dimostrato dei rilievi effettuati sul campo dalla società cooperativa EuThink (Allegato A).	Vedi osservazione 224.
247	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0029021 del 19/11/2015	Le casse di espansione rappresenteranno un pericolo per l'esercizio del nuovo scalo sotto il profilo della sicurezza del volo. Gli specchi d'acqua costituiscono infatti un richiamo naturale per lo stanziamento e la nidificazione di volatili. La nuova pista sarà inoltre realizzata nella stessa zona nella quale la Regione Toscana, ha previsto anche la creazione del Parco Agricolo della Piana.	Le sistemazioni idrauliche previste in corrispondenza dell'opera di deviazione del corso del Fosso Reale si configurano esclusivamente quali casse di compensazione e laminazione idraulica, consentendo l'invaso temporaneo di portate idriche solo in determinate condizioni idrologiche. Le stesse non si configurano, quindi, come specchi acquei permanenti e/o aree umide di sosta dell'avifauna. Gli ulteriori interventi previsti in zona afferiscono alla creazione di piccole pozze e aree umide per anfibi, opportunamente protette con reti ai fini di evitare l'ingresso delle specie ornamentali, nonché alla creazione di un parco periurbano a fruibilità pubblica. Si faccia, inoltre, riferimento all'osservazione 62.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
248	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015	Si continua a chiedere un processo partecipativo come disciplinato dal capo II della legge regionale 46 del 2013,	Vedi osservazione 18.
249	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015	Con la presente reiteriamo, pertanto, la richiesta di chiarimenti tecnici relativamente allo 0,9% dirottamenti annui dichiarati dall' Ing. Tenerani ovvero se per pista 12 l'asserito 0,9% è da considerarsi la percentuale in toto dei dirottamenti generali oppure, come presumiamo, sia riferibile al solo "corto finale/mancato avvicinamento".	La documentazione agli atti predisposta dal Proponente fornisce specifiche e sufficienti informazioni relative alle previste modalità operative della nuova pista di volo e la stima dei dirottamenti e delle riattaccate.
250	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015	Incoerenza sul piano procedimentale della VIS. Le valutazioni vanno fatte su massimi di traffico aereo, emissioni, tipologia di aerei (B757) e traffico automobilistico, ma soprattutto con dati scientifici opportunamente aggiornati.	Vedi osservazione 31
251	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015	A tale riguardo denunciemo come la tavola SIA-PGT-05-TAV-007 sia stata artefatta, per cui a questo punto tutto il procedimento perde la sua attendibilità, con necessita di riverifica di conformità. Non possiamo assolutamente pensare ad un errore visto la competenza dei soggetti in campo, ma di un maldestro tentativo per nascondere visivamente la realtà dei fatti.	Lo scopo della citata tavola grafica è quello di fornire una rappresentazione dell'intervento di compensazione paesaggistica denominato "Parco peri-urbano di Sesto Fiorentino", al fine di facilitarne la comprensione e il riscontro con la specifica descrizione contenuta all'interno del documento SIA PGT 05 REL.004. In tal senso, l'edificato urbano circostante rappresentato nella tavola rappresenta e definisce il contesto insediativo di inserimento e contestualizzazione dell'intervento, assolutamente non pregiudicato da un fabbricato esterno all'areale dei intervento e che, per mero errore di rappresentazione, non risulta opportunamente segnalato.
252	UNIFI - E.Prot DVA -2015-0032141 del 23/12/2015	Gli scriventi rilevano una contraddizione nelle affermazioni compiute dall'ENAC nella nota citata. Infatti, come si mostrerà subito, i dati anemometrici utilizzati nel SIA sono evidentemente basati su dati di tipo METAR forniti dall'Aeronautica Militare e non dai dati dell'ENA V sopra descritti. Gli elementi che concorrono a tale evidenza, elementi peraltro già discussi parzialmente nella DVA-00-2015-0027431, sono i seguenti: La documentazione che compone il SIA non fornisce una descrizione dei dati anemometrici che permetta di identificarli in una delle due categorie descritte nella nota in oggetto. La relazione INT_AMB_OI_REL_OOI afferma però, a pag. 11: "1.2.1.1 Dati meteorologici	Si faccia riferimento a quanto contenuto all'interno del documento di chiarimento volontario presentato dal Proponente.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

		<p>Aeronautica Militare e National Climatic Data Center (NCDC), stazione di Peretola. I dati di velocità e direzione del vento dell'Aeroporto di Pereto/a, resi disponibili dall'Aeronautica Militare, sono stati integrati con gli altri parametri meteorologici reperibili dal sito di National Climatic Data Center ... " La documentazione del SIA, invece, non menziona mai l'ENAV come fonte dei dati anemometrici. Le rose dei venti utilizzate nel SIA sono quindi state presumibilmente calcolate sui dati di tipo METAR forniti dall' Aeronautica Militare. Si è inoltre mostrato che le rose dei venti sono anche state calcolate in modo errato anche per la componente di venti forti ($v > 10$ kts), in quanto gli estensori del SIA non hanno evidentemente tenuto conto del peso statistico della componente senza misura della direzione. Ciò fornisce una chiara evidenza del fatto che i dati utilizzati nel SIA sono sostanzialmente gli stessi utilizzati da questo Ateneo.</p> <p>Si è in definitiva visto come non vi sia niente nella relazione INT_AMB_OL_REL_OO1 che dimostri l'affermazione riguardo al database ENAV. invece, tutti i dati e le affermazioni ivi presenti concorrono a far ritenere che le analisi ambientali siano state condotte su un database di tipo MET AR. Si osserva perciò una contraddizione nelle affermazioni contenute nella nota dell'ENAC: "la rosa dei venti elaborata nel SIA rappresenta infatti, la "reale distribuzione dei venti", in quanto i dati impiegati (misurati) riportano sempre anche l'indicazione della direzione del vento.' Quanto contenuto nel Master Plan e nel SIA si basa esclusivamente su dati misurati e certificati da ENAV,"</p>	
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
253	UNIFI - E.Prot DVA -2015-0032141 del 23/12/2015	<p>Riguardo al calcolo del cu, va detto che non è possibile verificare l'origine dei dati anemometrici utilizzati dall'ENAC. Infatti, tali dati non sono presentati in nessuna parte della ampia documentazione che costituisce il SIA, il Masterplan ed anche le precedenti valutazioni e progetti. Questo Ateneo rimarca la necessità che tali dati vengano presentati e discussi in modo rigoroso e trasparente. Da tali dati discende infatti orientazione della pista di volo e la risoluzione delle attuali criticità operative dell'aeroporto di Firenze, e quindi la fattibilità stessa del progetto sottoposto alla presente procedura di VIA.</p> <p>Al contrario, ad oggi non è ancora stata esplicitata in modo rigoroso la metodologia usata dall'ENAC per prevedere l'incidenza dei dirottamenti dai dati anemometrici. Si ricorda che il valori di CU pubblicato dall'ENAC per la pista attuale (90.2%) è incompatibile con l'incidenza dei dirottamenti dichiarata (3%), e di ciò è stata fornita solo una spiegazione di tipo qualitativo nella INT-GEN-OO-REL-001, come controdeduzione all' osservazione n.3 di questo Ateneo.</p> <p>In conclusione, sulla base di tutta la documentazione presentata dall'ENAC gli scriventi non possono che rigettare le conclusioni a cui giunge la nota dell'ENAC. Gli scriventi continuano quindi ad essere serenamente convinti della bontà delle proprie analisi e delle conclusioni raggiunte riguardo al calcolo del CU ed alla previsione dell'incidenza dei dirottamenti per la pista di progetto. Gli scriventi offrono la loro totale disponibilità a compiere un'analisi comparativa di entrambi i database anemometrici, anche ai sensi dell'art. 24, comma 8 del DL 152/2006.</p>	Si faccia riferimento a quanto contenuto all'interno del documento di chiarimento volontario presentato dal Proponente.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione	Controdeduzione
254	UNIFI - E.Prot DVA -2015-0032141 del 23/12/2015	Secondo la normativa internazionale, la pista primaria di un aeroporto non può essere usata in modo strettamente unidirezionale ma deve ammettere la possibilità di atterraggi da entrambi i lati, almeno per i casi di emergenza. Essendo però i movimenti aerei limitati dalle condizioni anemometriche, la definizione di emergenza non è univoca. Il Proponente ora afferma che eventuali limitazioni a tali atterraggi saranno stabilite successivamente alla conclusione della presente procedura di VIA. In conclusione, gli scriventi ritengono che la nota dell'ENAC non abbia chiarito il problema della monodirezionalità e del conseguente impatto ambientale sulla città di Firenze, ma abbia invece evidenziato ancora di più la necessità di una integrazione al Master Pian ed al SIA sulla tematica che espliciti in modo rigoroso e trasparente le prescrizioni della normativa internazionale ed i possibili impatti ambientali. Ciò è richiesto dall'art. 22 del DL 152/2006.	Si faccia riferimento a quanto già contenuto all'interno dei documenti INT GEN 00 REL 001 e INT GEN 00 REL 002, nonché nel documento DVA-2015-0029510
255	UNIFI - E.Prot DVA -2015-0032141 del 23/12/2015	La nota dell'ENAC approfondisce la succinta risposta già data nella relazione INT-GEN-OO-REL-001 alle osservazioni di questo Ateneo riguardo alla mancata valutazione del rischio da incidenti aerei per la popolazione del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino. Si ricorda che una problematica analoga, probabilmente ancora più grave, sussiste per la Scuola Marescialli Carabinieri. Si osserva che il rischio per la vita della popolazione che già risiede o soggiorna nel territorio interessato dalla pista di progetto è evidentemente un impatto ambientale e quindi, ai sensi dell'art. 22 e delle prescrizioni dell'allegato VII del DL 152/2006 deve far parte dello Studio di Impatto Ambientale e deve essere valutato all'interno della procedura di VIA. Come ricorda la nota dell'ENAC, l'art. 707 del Codice della Navigazione attribuisce all'ENAC il compito di stabilire i Piani di rischio che regolano le nuove opere ed attività che possono essere realizzate in prossimità dell'aeroporto. A parere degli scriventi è necessario che venga fornito un chiarimento dettagliato e trasparente sulle modalità di applicazione dell'art. 707 prima della conclusione della presente procedura di VIA, dato l'evidente impatto ambientale associato ai Piani di rischio nell'interpretazione della norma che ha già fornito l'ENAC stesso. Si rimarca il fatto che, trattandosi di una nuova pista, le urbanizzazioni esistenti dovrebbero essere considerate alla stregua di nuove realizzazioni, secondo l'interpretazione prima menzionata dell'art. 707 fornita dall'ENAC stesso. Si comprende invece che l'analisi preliminare predisposta dall'ENAC non ha rilevato invece nessuna incompatibilità tale da essere segnalata in fase di VIA. Si osserva però che l'ENAC non ha fornito nessuna documentazione ai sensi dell'art.22 del DL 152/2006 che permetta di verificare l'assenza di incompatibilità. Si richiede pertanto necessario che l'ENAC fornisca anche tale documentazione a sostegno di una eventuale affermazione della compatibilità del Polo Scientifico con i Piani di rischio della pista di progetto. In definitiva, le motivazioni portate dall'ENAC per giustificare la mancata valutazione del rischio per la popolazione del Polo Scientifico secondo l'art. 715 appaiono non convincenti. Si reitera pertanto la richiesta di un calcolo analitico del rischio per la pista di progetto, utilizzando anche le più recenti versioni del modello di calcolo sviluppato dal gruppo di ricerca Dell'Università di Roma "La Sapienza", che sono capaci di valutare il rischio anche nelle aree laterali. In conclusione, a parere degli scriventi la nota dell'ENAC in oggetto conferma la mancata applicazione delle norme di salvaguardia per la popolazione preventive alla realizzazione del progetto aeroportuale, così come previste dagli art. 707 e 715 del Codice della Navigazione. Ciò appare il chiaro contrasto con le prescrizioni del DL 152/2006.	Si confermano i contenuti della nota DVA-2015-0029510.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
1	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	1 - 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	(+) Accolta, anche se sarebbe stato un elemento conoscitivo aggiuntivo	Nessuna controdeduzione da parte del Proponente.
2	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	2 - 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	(-) Si prende atto che si tratta dello stesso aeroporto	Nessuna controdeduzione da parte del Proponente.
3	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	3 - 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 Masterplan si sviluppa in accordo con le previsioni contenute nel Piano Nazionale degli Aeroporti	(=) Nello studio di impatto ambientale non viene menzionato nessun tipo di collegamento infrastruttura e/o di flussi di utenti tra i 2 aeroporti di Firenze e Pisa. Dovendo funzionare come un unico ci si aspetterebbe almeno delle indicazioni della fattiva collaborazione tra i due scali	Il Master Plan oggetto della procedura VIA contempla opere e interventi finalizzati allo sviluppo dello scalo aeroportuale di Firenze, nell'ambito della concreta sinergia di carattere gestionale, imprenditoriale e aeroportuale realizzata fra i due scali aeroportuali toscani. Il Proponente non può ritenersi il soggetto competente per la promozione, lo sviluppo e l'attuazione di interventi infrastrutturali volti a migliorare l'efficienza dei collegamenti trasportistici fra i due aeroporti.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

4	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	4 - Estratto dal Piano nazionale Aeroporti 2012 I 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	Si veda l'elaborato di integrazione INT-PGT-01-REL-001	(-) Si riscontra una sostanziale insufficienza di collegamenti stradali e collegamenti con le ferrovie per controbilanciare i disagi alla viabilità locale generati dal nuovo assetto stradale della Piana.	Il Proponente ha provveduto a individuare e risolvere tutte le interferenze previste fra le opere aeroportuali di Master Plan e l'esistente sistema viario. Il Proponente non può ritenersi il soggetto deputato alla verifica e allo sviluppo dell'efficienza dell'intero sistema trasportistico e di mobilità della Piana.
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
5	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	5 - Sviluppo e ottimizzazione del sistema di mobilità e gli impatti sulle matrici ambientali I 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 macro area 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 inter modalita 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	(-) Resta pacifico che la programmazione delle infrastrutture viarie è di competenza pubblica e non del gestore dell'aeroporto, ma è altrettanto logico che intorno allo scalo di Firenze devono essere garantite infrastrutture atte a favorire il pieno sfruttamento dell'Aeroporto. Per tale motivo risulta necessario un contributo fattivo da parte del gestore al fine di contribuire quota parte alla realizzazione delle opere al contorno. Proposta: Necessità di definire un fondo di garanzia a spese del proponente per la realizzazione delle opere di compensazione ambientale, sociale ed infrastrutturale	Il Proponente, nell'ambito delle azioni di Master Plan e delle proprie funzioni di regolazione del trasporto aereo commerciale nazionale, ha provveduto a definire soluzioni tecniche in grado di contemperare la massima integrazione fra i vari sistemi della mobilità. Le opere e interventi di Master Plan sono già previsti, e ancor più efficacemente lo saranno nei successivi livelli di definizione, in modo tale da risultare coerenti con le previsioni di sviluppo e realizzazione di nuove infrastrutture che, tuttavia, esulano dalla competenza del Proponente. Le opere di compensazione ambientale e paesaggistica contemplate all'interno del SIA saranno realizzate dal Proponente, alla stregua degli interventi di sistemazione idraulica e risoluzione delle interferenze con l'attuale sistema viario. I suddetti interventi si ritengono adeguati ed esaustivi; non si ritiene che possano essere considerati a carico del Proponente ulteriori interventi di tipo infrastrutturale.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

6	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	6 - 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 Aeroporti 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.	(=) Si prende atto della risposta	
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
7	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	7 - Si chiede, quindi, la rinnovazione e la riformulazione del giudizio di compatibilità ambientale in sede di V.A.S. per il progetto Masterplan 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	(-) Si presume che nell'ambito di una successiva procedura di approvazione del Masterplan dell'aeroporto ai sensi dell'art.81 del DPR 616/1977, per definirne la conformità urbanistica sia necessaria la preventiva espressione di pareri da parte degli enti istituzionalmente competenti e coinvolti, dietro verifica della compatibilità con i propri strumenti urbanistici e degli standard di sostenibilità ambientale specifici per ogni singolo territorio.	Nessuna controdeduzione da parte del Proponente. Si specifica che le verifiche preventive di interesse archeologico sono già state eseguite nell'ambito della procedura VIA.
8	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	8 - 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-PGT- 04-SCD-001	(-) Vedi riga precedente	Nessuna controdeduzione da parte del Proponente.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

9	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	9 - Salvaguardie del PIT I 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 interdetta all'uso	Si veda l'elaborato di integrazione INT-PGT- 04-SCD-001	(=) Si prende atto del documento fornito	Nessuna controdeduzione da parte del Proponente.
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
10	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	10 - 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 territori e gli ambiti interessati	(+) Valgono come principi le considerazioni fatte al p.to5. Necessità di definire un fondo di garanzia a spese del proponente per la realizzazione delle opere di compensazione ambientale, sociale ed infrastrutturale. Si accoglie comunque favorevolmente la proposta del Proponente di regolare tali interventi mediante uno specifico accordo di programma Proposta: Necessità di definire un fondo di garanzia a spese del proponente per la realizzazione delle opere di compensazione ambientale, sociale ed infrastrutturale	Il Proponente ritiene che le opere e interventi di compensazione e mitigazione ambientale contenuti nell'ambito del SIA e del Master Plan rappresentino a tutti gli effetti azioni progettuali poste a supporto e integrazione del Master Plan. Non si ritiene, pertanto, necessaria alcuna ulteriore garanzia.
11	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	11 - 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 sotto attraversamento 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.	(+) Si prende atto e si accoglie la risposta del proponente	Nessuna controdeduzione da parte del Proponente.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

12	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	12 - 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.	(-) Valgono le considerazioni fatte al p.to7 . Risulta opportuno esplicitare in modo chiaro i vincoli urbanistici derivanti dalla realizzazione del nuovo scalo secondo le previsioni del Masterplan. Proposta: richiedere un chiarimento preliminare in fase di parere VIA in merito alla compatibilità urbanistica del progetto da parte della Regione Toscana.	Si conferma quanto già precedentemente controdedotto a riguardo.
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
13	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	13 - Coerenza con i Piani Strutturali ed i Regolamenti urbanistici dei Comuni interessati. I Si richiede di attivare tavolitecnici per valutare le conseguenze dirette ed indirette sulla pianificazione urbanistica in particolare sulle zone in fascia "B" e "C" sia sulle previsioni vigenti che su quelle da adottare e la compatibilità di funzioni e strutture già presenti 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 success iva procedura di Conformità Urbanistica.	(-) La risposta non risulta accettabile. L'approvazione del Masterplan comporta variante urbanistica, quindi è necessario affrontare le problematiche collegate al rischio da sorvolo e le conseguenti implicazioni sugli sviluppi urbani di Sesto f.no, Campi Bisenzio e Firenze.	Si conferma quanto già precedentemente controdedotto a riguardo.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
14	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	14 - Aspetti urbanistici inerenti il Comune di Campi Bisenzio I 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 giustifichino 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	Il Masterplan 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. 'attenzione rivolta al perseguimento del miglior inserimento ambientale degli interventi di Masterplan 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.	(=) Si prende atto della risposta fornita	Nessuna controdeduzione da parte del Proponente.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
15	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	15 - ASPETTI IDRAULICI I 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.	(-) Le problematiche idrauliche sono state oggetto di richieste anche da parte del Ministero dell'Ambiente e della Regione Toscana (riferimento ID 2.1 Ministero dell'Ambiente e B.2 della Regione Toscana), in particolare il Proponente era chiamato a verificare un'alternativa al nuovo percorso del Fosso Reale analizzando la soluzione di transito in corrispondenza del canale dell'Acqualunga. Questa soluzione alternativa avrebbe consentito di allontanare il nuovo Fosso Reale dall'impianto di Case Passerini risolvendo una ulteriore criticità. Nella sua controdeduzione a tale richiesta il proponente conferma la scelta iniziale giudicando l'alternativa proposta come troppo impattante sulla porzione SIC-ZPS Stagni di Focognano. La controdeduzione del Proponente, seppur sostenuta con una serie di integrazioni, rimane a nostro avviso priva di fondamento viste le ben più ampie trasformazioni apportate alle principali zone umide presenti nel territorio interessato dal progetto. Si sottolinea anche che l'eventuale passaggio del Fosso Reale sul percorso dell'Acqualunga potrebbe liberare un corridoio per il passaggio della viabilità nord-sud da individuare come alternativa al percorso di periplo della pista aeroportuale.	Il Proponente conferma le valutazioni precedentemente espresse a riguardo. Non si condivide, inoltre, l'indicazione implicitamente volta ad incrementare le pressioni e incidenze negative sull'area SIC-ZPS-SIR di Focognano che, invece, verrà ulteriormente valorizzata mediante la realizzazione dell'intervento di compensazione denominato "Il Prataccio". Sulla base della documentazione agli atti del procedimento di VAS relativo all'integrazione al PIT e di VIA del Master Plan, sembra che lo stesso WWF, gestore dell'Oasi di Focognano, ritenga non sostenibile e fortemente impattante la soluzione alternativa volta ad utilizzare la gora dell'Acqualunga quale possibile percorso di deviazione del Fosso Reale. Detta soluzione viene ora proposta dall'Amministrazione Comunale proprietaria della medesima Oasi.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
16	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	16 - VIABILITA E CANTIERIZZAZIONE I 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	(-) Si prende atto	Nessuna controdeduzione da parte del Proponente.
17	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	17 - VIABILITA E CANTIERIZZAZIONE I 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'A 11, per la quale gli elaborati integrativi definiscono una ipotesi di risoluzione.	(-) Vista la forte criticità della zona in termini di traffico veicolare descritta anche nello studio trasportistico del SIA si richiede di attivare i cantieri dell'aeroporto solamente dopo la completa realizzazione e messa in funzione della Mezzana/Perfetti/Ricasoli. Proposta: accordo di programma per impegno alla realizzazione delle opere viarie preliminari alla realizzazione della pista e al rafforzamento dei collegamenti est-ovest e nord-sud nell'intorno dell'aeroporto.	Il Piano Ambientale della Cantierizzazione che sarà predisposto in corrispondenza delle successive fasi di approfondimento progettuale terrà in opportuna considerazione il traffico indotto e individuerà con adeguato dettaglio tutte le viabilità locali e sovralocali interessate, perseguendo l'obiettivo di minimizzare gli impatti sulla viabilità urbana. Il Proponente non ritiene che la cantierizzazione legata all'attuazione degli interventi di sviluppo dello scalo aeroportuale, di interesse strategico nazionale, possa in alcun modo essere subordinata al completamento di altri interventi infrastrutturali la cui competenza esula da quella dello stesso Proponente.
18	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	18 - 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 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.	(-) Per questa risposta valgono le prescrizioni del punto precedente	Vedi osservazione precedente.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
21	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	21 - Condizioni al contorno: necessità di definire le condizioni di input e in particolare le condizioni di utilizzo della nuova pista. I Acquisire integrazioni sulle previsioni di utilizzo bidirezionale e valutarne gli impatti ambientali connessi.	L'utilizzo della pista è previsto "esclusivamente monodirezionale" e, pertanto, il Masterplan 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.	(-) Modalità di utilizzo della pista (uso monodirezionale): nella documentazione del SIA non ci sono stime sugli atterraggi che, per motivi di emergenza, possono essere condotti nella direzione Firenze-Prato. Il proponente in fase di un incontro successivo alla presentazione del SIA ha ammesso che l'uso della pista in direzione opposta a quella prevista possa essere stimato nella misura del 2% e solo relativamente agli atterraggi. Nella documentazione integrativa invece viene riportato che l'eventuale sorvolo della città di Firenze potrebbe avvenire solo nell'ordine dello "0,1% dei movimenti di atterraggio" (ovvero circa 24 movimenti/anno nello scenario 2029". Quello che emerge è una forte aleatorietà di tali stime che sono diminuite nel giro di due mesi di una unità di grandezza. Al netto di questa scarsa chiarezza resta fondamentale che il proponente individui le modalità (anche con apposite procedure) con cui tali prescrizioni siano rispettate a livello operativo nella effettiva gestione dello scalo. Al netto delle numero di sorvoli lato Firenze riteniamo opportuno un approfondimento sugli effetti acustici sulla Scuola dei Carabinieri in maniera a quanto fatto per il Polo scientifico. A proposito del Polo Scientifico prendiamo nota della realizzazione di un rilevato alto 10 metri introdotto sul fronte meridionale dell'insediamento per mitigare l'impatto acustico, risulterebbe opportuno verificare se tale struttura sia in grado di schermare efficacemente gli edifici anche in caso di applicazione delle procedure di decollo ICAO A e B che prevedono un maggior impegno dei motori in fase di stacco da terra.	Il Proponente ha specificato che lo scenario di massimo sviluppo contenuto nella relazione tecnica di Master Plan non costituisce lo scenario di progetto per il quale si è richiesta l'attivazione della procedura VIA. Il Proponente, infatti, in coerenza con le previsioni di cui al Piano Nazionale degli Aeroporti, non ha approvato l'ipotesi formulata dal Gestore in relazione al cosiddetto scenario "alto". Ciononostante, il Proponente ha comunque provveduto alla valutazione di impatto dello scenario "teorico" denominato "alto". In relazione alla progettazione della pista, si specifica che la stessa è stata dimensionata coerentemente alle specifiche e indicazioni tecniche di cui agli standard aeroportuali nazionali e internazionali vigenti, con adeguati fattori di sicurezza che non possono in alcun modo essere considerati alla stregua di congetturate contraddizioni.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
22	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	22 - 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 date meteo forniti da ENAV, con rilevazione dei venti ogni 5 minuti.	() Aspetto trattato nell'ambito del documento del gruppo tecnico intercomunale	Si faccia riferimento alle controdeduzioni relative alle osservazioni avanzate dal gruppo tecnico intercomunale.
23	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	23 - Condizioni al contorno: necessità di definire le condizioni di input e in particolare le condizioni di utilizzo della nuova pista. I 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.	(-) Vista l'incertezza sull'attuazione delle mitigazioni acustiche da aperte del Proponente, si chiede alla Regione Toscana di avanzare al MATTM la richiesta di attivare a spese del Proponente un deposito fideiussorio, della capienza adeguata, della durata di almeno 20 anni e finalizzato alla realizzazione delle opere di risanamento acustico dei ricettori disturbati. Tale deposito potrà essere eventualmente una parte di un fondo di maggior entità che il Proponente dovrà attivare per l'attuazione delle compensazioni e mitigazioni ambientali. Proposta: Necessità di definire un fondo di garanzia a spese del proponente per la realizzazione delle opere di compensazione ambientale. sociale ed infrastrutturale	Il Proponente ritiene che le opere e interventi di compensazione e mitigazione ambientale contenuti nell'ambito del SIA e del Master Plan rappresentino a tutti gli effetti azioni progettuali poste a supporto e integrazione del Master Plan. Non si ritiene, pertanto, necessaria alcuna ulteriore garanzia.
24	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	24 - Impatto Acustico I 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	(=) Si prende atto della risposta.	Nessuna controdeduzione da parte del Proponente.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
25	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	25 - Impatto Acustico I 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	(-) Il DM 31/10/97 prevede la definizione dell'intorno aeroportuale mediante l'indicatore Lva. Al di fuori di tale areale (la cui estensione deve essere approvata dalla Commissione aeroportuale), mutuando dalla normativa sul rumore gli indicatori di riferimento sono Lmax e Lea espressi in termini di dB(A) in grado di descrivere correttamente il disturbo reale generato dal sorvolo delle aeromobili. Fuori dall'intorno aeroportuale il rumore generato dagli aerei contribuisce quota parte ai livelli di rumore ambientale e nel caso di superamento dei limiti della zonizzazione acustica (DM14/11/1997) il gestore dovrà intervenire proporzionalmente nei piani di risanamento.	Si specifica che il citato indicatore Lmax non costituisce indicatore disciplinato e regolato dalla vigente normativa in materia di rumore aeroportuale. Al di fuori dell'intorno aeroportuale, l'esercizio dell'aeroporto contribuisce, come tutte le altre sorgenti presenti sul territorio, al livello di immissione che, pertanto, deve essere garantito nel rispetto di quanto stabilito dai Piani Comunali di Classificazione Acustica. La metodologia di valutazione seguita dal Proponente risulta coerente con le disposizioni di cui alla normativa vigente.
26	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	26 - Impatto Acustico I 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 Lmax 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 Marescialli	(+) L'indicazione di assimilare tutti i ricettori sensibili alla classe I emerge anche dal parere del ministero dell'ambiente (pto 4), si prende atto della mitigazione prevista per il Polo scientifico, che non era stata presentata nella prima versione della documentazione. Sulla scuola Carabinieri rimangono valide le considerazioni soprattutto legate a un residuale impiego bidirezionale della pista.	Indipendentemente dai vigenti Piani Comunali di Classificazione Acustica dei Comuni di Sesto Fiorentino e Firenze, che inseriscono il Polo Scientifico e la Scuola Marescialli in classe IV, il Proponente ha cautelativamente assunto per dette strutture la classe acustica II, coerente con quella che gli stessi Piani attribuiscono a tutti i ricettori sensibili presenti all'interno dei propri territori comunali. Le valutazioni di impatto acustico contenute nel SIA contengono la stima numerica dei livelli di rumorosità prevedibili in corrispondenza di detti ricettori e, laddove necessario, individuano e definiscono i necessari interventi di mitigazione e i relativi effetti. Nel corso della fase di esercizio si provvederà alla verifica strumentale delle previsioni modellistiche di SIA e, laddove necessario, si provvederà all'attuazione di ulteriori interventi di mitigazione/risanamento acustico.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
27	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	27 - Impatto Acustico I Estensione delle mitigazioni acustiche sui recettori residenziali ubicati in Classe Ii 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 111 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".	(-) Vedi controdeduzione p.to 23, valgono parimenti le stesse considerazioni sulla necessità di attivare un fondo di garanzia per le opere di mitigazione	Si rimanda a quanto precedentemente controdedotto in relazione al punto 23.
28	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	28 - 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.	(-) Vedi controdeduzione p.to 23, valgono parimenti le stesse considerazioni sulla necessità di attivare un fondo di garanzia per le opere di mitigazione	Si rimanda a quanto precedentemente controdedotto in relazione al punto 23.
29	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	29 - Impatto Acustico/ Inserire il contributo emissivo dell'Autostrada A 1.	Lo Studio di Impatto Ambientale contiene già detta trattazione	(+) Si prende atto di tale risposta	Nessuna controdeduzione da parte del Proponente.
30	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	30 - Impatto Acustico I Valutare gli effetti cumulativi tra cantierizzazione e utilizzo ordinario delle autostrade e delle viabilità comunali.	Nelle successive fasi di progettazione esecutiva si procederà alle valutazioni richieste nell'ambito del Piano Ambientale di cantierizzazione	(-) Vedi controdeduzione p.to 23, valgono parimenti le stesse considerazioni sulla necessità di attivare un fondo di garanzia per le opere di mitigazione	Si rimanda a quanto precedentemente controdedotto in relazione al punto 23.
31	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	31 - 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	() Aspetto trattato nell'ambito del documento del gruppo tecnico intercomunale	Si faccia riferimento alle controdeduzioni relative alle osservazioni avanzate dal gruppo tecnico intercomunale.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
32	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	32 - Emissioni Atmosferiche / Inserire il contributo emissivo dell'A 1 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	() Aspetto trattato nell'ambito del documento del gruppo tecnico intercomunale	Si faccia riferimento alle controdeduzioni relative alle osservazioni avanzate dal gruppo tecnico intercomunale.
33	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	33 - Emissioni Atmosferiche I 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	(-) Vedi controdeduzione p.to 5, valgono parimenti le stesse considerazioni sulla necessità di attivare un fondo di garanzia.	Si rimanda a quanto precedentemente controdedotto in relazione al punto 5.
34	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	34 - 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.	contiene l'analisi degli impatti ambientali, diretti e indiretti, generati dal Masterplan 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 Masterplan la definizione, la stima e l'analisi del sistema della mobilità e dei trasporti dell'intera area vasta della Piana Fiorentina.	(-) Vedi controdeduzione p.to 5, valgono parimenti le stesse considerazioni sulla necessità di attivare un fondo di garanzia.	Si rimanda a quanto precedentemente controdedotto in relazione al punto 5.
35	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	35 - Emissioni Atmosferiche I 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 Masterplan aeroportuale. Non possono, invece, ritenersi di competenza del SIA relativo al Masterplan la definizione, la stima, e l'analisi del sistema della mobilità e dei trasporti dell'intera area vasta della Piana Fiorentina.	(-) Vedi controdeduzione p.to 5, valgono parimenti le stesse considerazioni sulla necessità di attivare un fondo di garanzia.	Si rimanda a quanto precedentemente controdedotto in relazione al punto 5.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
36	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	36 - Emissioni Atmosferiche / Valutare gli effetti cumulativi tra cantierizzazione esistenti.	L'impatto risulta facilmente desumibile dai dati presenti nel SIA che, infatti, riportano anche lo stato attuale della qualità dell'aria	() Aspetto trattato nell'ambito del documento del gruppo tecnico intercomunale	Si faccia riferimento alle controdeduzioni relative alle osservazioni avanzate dal gruppo tecnico intercomunale.
37	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	37 - 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.	() Aspetto trattato nell'ambito del documento del gruppo tecnico intercomunale	Si faccia riferimento alle controdeduzioni relative alle osservazioni avanzate dal gruppo tecnico intercomunale.
38	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	38 - 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 risultanti 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	() Aspetto trattato nell'ambito del documento del gruppo tecnico intercomunale	Si faccia riferimento alle controdeduzioni relative alle osservazioni avanzate dal gruppo tecnico intercomunale.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
39	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	39 - 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 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-OO-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	(-) La risposta del Proponente è parziale, in quanto non si riporta nessuna considerazione in merito alla necessità di confronto pubblico previsto da leggi comunitarie, nazionali e regionali garantiscono la partecipazione dei cittadini ai processi decisionali che riguardano aspetti di pianificazione e progettazione del territorio che incidano sulla salute pubblica e sull'ambiente. in particolar modo sulle opere di maggior rilevanza. In particolare dalla Convenzione Aarhus del 25 giugno 1998 alla L.R.02 agosto 2013 n.46 "Norme sul dibattito pubblico regionale della partecipazione alle elaborazione delle politiche regionali e locali". fissano che le grandi opere debbano essere sottoposte a processi partecipativi pubblici; in particolare l'art.8 comma 5 lettera d) della Legge regionale toscana, fissa che gli aeroporti di tipologia nazionale debbano essere sottoposti a "dibattito pubblico". Tale procedura deve svolgersi prima dell'inizio della procedura di VIA, su iniziativa del proponente. in quanto questa fase deve tener conto di quanto emerso dal dibattito pubblico	Il dibattito pubblico è disciplinato dal D.Lgs 152/06 e s.m.i e dalla LR 46/2013. Nell'ambito del procedimento di VIA, spetta all'Autorità Competente dare eventuale avvio all'inchiesta pubblica. Nel caso in esame il MATTM non ha riscontrato la necessità di avviare detta eventuale e possibile fase. A livello regionale, l'autorità regionale (APP) di cui alla LR 46/2013, dal suo punto di vista, si è formalmente espressa in merito alle modalità di applicazione del dispositivo normativo regionale al caso in esame e non ha ritenuto necessario l'avvio del dibattito pubblico.
40	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	40 - 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	() Si ritiene opportuno che il recupero del vecchio sedime (o mediante smantellamento della vecchia pista o recupero della stessa) non possa prescindere da valutazioni ambientali di dettaglio. Visto l'impiego per lungo periodo (da qui anche la necessità di un inquadramento storico richiesto al punto 1 e che il proponente non ha risposto) dell'area per il decollo/atterraggio aerei è presumibile aspettare livelli di inquinanti come solo a titolo di esempio idrocarburi o amianto, collegati alla gestione dei veicoli aerei soprattutto nei primi tratti del suolo e nella falda superficiale. Il recupero	Il Proponente garantisce il rispetto di ogni normativa ambientale applicabile alle opere ed interventi previsti. Preliminarmente alla restituzione al territorio della porzione dell'attuale sedime aeroportuale da dismettere, si provvederà alla caratterizzazione chimica dei suoli e alla verifica di conformità rispetto agli usi futuri previsti.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
				della vecchia pista deve essere oggetto di piano di investigazione, che in base ai risultati potrà portare o meno verso scenari di bonifica ambientale. Tali aspetti non appaiono approfonditi nel SIA, che risulta in tale contesto superficiale.	
41	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	41 - Effetti sul suolo, sottosuolo e falda I 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	(=) Si prende atto della risposta	Nessuna controdeduzione da parte del Proponente.
42	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	42 - Effetto sul suolo, sottosuolo e falda / approfondimenti sulla gestione degli scarichi idrici, oltreché proposta per recapito delle acque meteoriche in pubblica fognatura	Si vedono gli elaborati di integrazione sui temi idraulici Comune Campi Bisenzio	(-) Risposta vaga	Si faccia riferimento a quanto controdedotto in merito alle osservazioni di carattere idraulico avanzate dal Comune di Campi Bisenzio.
43	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	43 - Effetti sul suolo, sottosuolo e falda I 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 Masterplan 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	(-) Vedi riga n.7 e documento gruppo di lavoro intercomunale	Si faccia riferimento alle controdeduzioni relative alle osservazioni avanzate dal gruppo tecnico intercomunale.
44	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	44 - 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	(-) Vedi riga n.7 e documento gruppo di lavoro intercomunale	Si faccia riferimento alle controdeduzioni relative alle osservazioni avanzate dal gruppo tecnico intercomunale.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
45	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	45 - Piani di Rischio e aree di sorvolo prive di ostacoli I 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.	(-) Vedi riga n.7 e documento gruppo di lavoro intercomunale	Si faccia riferimento alle controdeduzioni relative alle osservazioni avanzate dal gruppo tecnico intercomunale.
46	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	46 - Valutazione di incidenza / Si richiede di valutare anche soluzioni che non comportino la delocalizzazione 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.	(-) Si rende atto della necessità di effettuare tali interventi di delocalizzazione di parte del Sic Stagni della Piana Fiorentina. Ad oggi non risulta pervenuta comunicazione in merito da parte della Commissione Europea che deve autorizzare l'intervento. In caso quindi di mancata approvazione da parte di tale ente, non essendo prevista nessuna alternativa si deduce che il progetto non potrà essere realizzato.	Si specifica che, nel caso specifico di interesse, la Commissione Europea deve essere opportunamente "informata", ma ad essa non compete alcuna formale autorizzazione del progetto.
47	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	47 - Valutazione di incidenza, I 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 Masterplan (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	(-) Valgono le stesse considerazioni fatte per il punto 5, nonostante il proponente non sia il soggetto preposto alla gestione delle aree naturalistiche risulta necessario un contributo fattivo alla realizzazione e manutenzione delle nuove aree naturalistiche. Proposta: Necessità di definire un fondo di garanzia a spese del proponente per la realizzazione delle opere di compensazione ambientale, sociale ed infrastrutturale	Il Proponente ha previsto, nell'ambito dello Studio di Incidenza, che gli interventi e le opere di compensazione ecologica e naturalistica siano opportunamente gestiti e mantenuti in modo tale da verificarne, controllarne e incrementarne l'efficacia. Non si ritiene pertinente alla procedura VIA la stipula di garanzie economiche.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2

48	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	48 - 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.	(-) Si prende atto ma si rimanda alle osservazioni già sostenute in prima istanza. In termini di estensione delle aree il saldo è negativo.	Si conferma che, a fronte della diretta interferenza di 53,8 ha di aree SIC-ZPS-SIR, il Master Plan prevede la realizzazione di opere di compensazione su circa 95 ha. A fronte della diretta interferenza con 21,5 ha di habitat non prioritari di interesse Comunitario, il Master Plan prevede la costituzione di oltre 63 ha di nuovi habitat di interesse Comunitario. Il saldo complessivo risulta oggettivamente positivo.
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
49	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	49 - 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 Amo.	La progettazione dell'intervento di compensazione tiene già in considerazione l'ipotesi di futuro utilizzo ai fini idraulici dell'area in esame.	(=)	Nessuna controdeduzione da parte del Proponente.
50	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	50 - 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.	(=)	Nessuna controdeduzione da parte del Proponente.
51	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	51 - 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	(-) Vedi riga n.7 e documento gruppo di lavoro intercomunale	Si faccia riferimento alle controdeduzioni relative alle osservazioni avanzate dal gruppo tecnico intercomunale.
52	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723	52 - Infrastrutture tecnologiche a rete interferenti / Vista la grave carenza sopra evidenziata e la palese	Ai sensi del DM 161/2012 gli aspetti di movimentazione delle terre relativi alla cantierizzazione saranno predisposti nel	(-) Gestione delle terre e rocce da scavo: la documentazione relativa a tale aspetto risulta carente in quanto, negli elaborati	Lo Studio di Impatto Ambientale contiene al suo interno la quantificazione e il dettaglio del bilancio dei materiali al momento prevedibile.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

	del 05/11/2015	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.	piano di utilizzo delle terre, quando sarà possibile eseguire le necessarie indagini accedendo ai lotti di interesse.	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. Nello studio non appare dettagliato anche l'approvvigionamento delle terre e dei materiali edili per la costruzione. Al fine di comprendere pienamente gli impatti legati soprattutto alla realizzazione dell'opera risulta necessario e fondamentale conoscere sin da ora l'ubicazione delle cave di prestito, nonché delle discariche utilizzate per il conferimento dei rifiuti provenienti dal cantiere dell'aeroporto.	La puntuale caratterizzazione chimica preventiva dei suoli sarà eseguita dal Proponente e presentata all'interno del Piano di Utilizzo di cui al DM 161/2012 nel corso delle successive fasi progettuali. Ogni dettaglio inerente gli approvvigionamenti dei materiali e le modalità di gestione delle terre sarà contenuto all'interno del Piano Ambientale della Cantierizzazione.
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
53	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	53 - 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.	(-) Vedi punto 52 e punto 7, oltre al documento gruppo tecnico intercomunale	Vedi osservazione precedente.
54	Comune Campi Bisenzio - E. Prot DVA-2015-0027723 del 05/11/2015	54 - Considerazioni in merito al processo partecipativo I 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	(-) Vedi documento gruppo tecnico intercomunale	Il dibattito pubblico è disciplinato dal D.Lgs 152/06 e smi e dalla LR 46/2013. Nell'ambito del procedimento di VIA, spetta all'Autorità Competente dare eventuale avvio all'inchiesta pubblica. Nel caso in esame il MATTM non ha riscontrato la necessità di avviare detta eventuale e possibile fase. A livello regionale, l'autorità regionale (APP) di cui alla LR 46/2013, dal suo punto di vista, si è formalmente espressa in merito alle modalità di applicazione del dispositivo normativo

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
55	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	1 - QUADRO PROGRAMMATICO / Chiarire le modalità previste per la risoluzione delle incongruenze con le previsioni PIT	[Pag. 23-24] L'incongruenza si limiterebbe a profili formali che potrebbero essere affrontati e risolti nella fase della conformità urbanistica. Comunque il Proponente precisa che: a) il sedime aeroportuale di Master Plan è compreso all'interno dell'area definita dal PIT; b) la quota di intervento esterna all'area indicata dal PIT riguarda le opere di adeguamento del reticolo idrografico, aventi carattere di pubblicità e volti al miglioramento delle condizioni di rischio idraulico; c) l'intervento previsto nella porzione di sedime oggetto di dismissione ottimizzerebbe, rispetto alle previsioni di PIT, l'inserimento ambientale, paesaggistico e sociale; d) il sotto attraversamento della pista di volo da parte di via Osmannoro non risulterebbe tecnicamente possibile e presenterebbe rilevanti problemi di security aeroportuale; e) la deviazione del Fosso Reale con sotto attraversamento autostradale presenterebbe incidenze ambientali superiori rispetto alle soluzioni di progetto; f) la maggiore lunghezza della pista rispetto alle prescrizioni del PIT comporterebbe minori emissioni acustiche e di inquinanti in atmosfera	Le incongruenze non si limitano a profili formali ma investono prescrizioni di carattere sostanziale e cogente del PIT. La questione della difformità del progetto rispetto alle prescrizioni del PIT non può essere rinviata alla fase della valutazione urbanistica perché riguarda la coerenza tra le valutazioni espresse in sede di VIA e quelle già espresse in sede di pianificazione territoriale-ambientale in sede di PIT (e di connessa VAS) (v. considerazioni di carattere generale punto A.1.). Più nel dettaglio: i) sul punto a): nessuna osservazione; ii) sul punto b): si rinvia alle osservazioni formulate nel presente documento relativamente al rischio idraulico (ID n. 33-42 e allegato n.4) ; iii) sul punto d): oltre a rinviare alle osservazioni nel presente documento relative all'impatto sulla viabilità (ID n. 61-64) , si osserva qui che le prescrizioni del PIT sono chiare e cogenti rispetto alla definizione delle soluzioni progettuali per gli aspetti presi concretamente in considerazione. Sul punto, il PIT prescrive che il collegamento tra il centro di Sesto Fiorentino e l'area industriale dell'Osmannoro deve essere garantito mediante il sotto attraversamento della pista aeroportuale, prescrizione che non può essere disattesa in sede progettuale e, se ignorata, non può che portare	regionale al caso in esame e non ha ritenuto necessario l'avvio del dibattito pubblico. In relazione a quanto osservato dall'Ateneo fiorentino, il Proponente conferma quanto già precedentemente controdedotto, evidenziando la sostanziale differenza di carattere normativo, amministrativo e tecnico esistente fra uno strumento di pianificazione territoriale di area vasta e un progetto di Master Plan. In tal senso, a prescindere dalle specifiche e differenti competenze in capo ad ENAC e alla Regione, le indicazioni, previsioni e prescrizioni dell'Integrazione al PIT relative a soluzioni e particolari progettuali non possono che considerarsi elementi di indirizzo per la progettazione del Master Plan, ma certamente non elementi ordinativi tali da inficiare l'espressione del giudizio di compatibilità ambientale. Non compete, infatti, allo strumento di pianificazione territoriale legiferare in merito al preciso e adeguato sviluppo lineare della nuova pista di volo, nè in alcun modo debbono considerarsi immodificabili ipotesi di risoluzione di interferenze di tipo idraulico e viabilistico per le quali lo strumento di pianificazione si limita a fornire un semplice schema planimetrico, privo di ogni verifica di tipo normativo, progettuale, dimensionale e modellistico. Nè d'altro canto potrebbe essere diversamente. Le soluzioni progettuali previste dal Master Plan risultano, comunque, supportate da una preliminare valutazione di soluzioni alternative e rappresentano il risultato della più efficiente analisi di fattibilità costi-benefici.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
56	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	2 - DVA-2015-0013977 Osservazione 1 11.12.2013 n. 1315 / Violazione del Regolamento (UE) 11.12.2013 n. 1315	[Pag. 133, INT-GEN-00-REL-001] L'aeroporto di Firenze risulta non solo inserito nelle reti TEN-T (come comprehensive airport), ma anche nel sistema aeroportuale nazionale, quale aeroporto strategico, 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.	Non è stata fornita alcuna spiegazione relativamente all'inserimento del sistema aeroportuale Pisa / Firenze, che pur non appartiene alla rete core, tra gli aeroporti definiti di interesse nazionale, in particolare con riferimento alla sussistenza dei requisiti di cui ai commi a) e b) dell'articolo 24 del Regolamento UE n. 1315 del 2013. Nessuna risposta è stata data alle questioni ambientali che si verrebbero a creare a seguito della costruzione di una infrastruttura nuova – quale quella di Firenze - a distanza di soli 70 chilometri di raggio da altre due infrastrutture simili in termini a) di miglioramento della sostenibilità e mitigazione dell'impatto del traffico aereo sull'ambiente; b) mancanza di contrasto con la prescritta riduzione dei gas serra del 60 per cento entro il 2050, principio primario del Regolamento (UE) n. 1315/2013; c) realizzazione di un'adeguata pianificazione finanziaria e una attenta ottimizzazione dell'uso di	Il Proponente ribadisce che lo sviluppo dello scalo aeroportuale di Firenze, così come previsto nel Master Plan oggetto di procedura VIA, risulta coerente con la classificazione di "aeroporto di interesse strategico nazionale" di cui al DPR 201/2015 e con la necessità di realizzazione della nuova pista di volo che lo stesso Piano Nazionale degli Aeroporti indica quale condizione indispensabile per il mantenimento della valenza strategica dell'intero sistema Pisa/Firenze. Si conferma, pertanto, quanto contenuto all'interno del SIA e quanto già precedentemente controdedotto.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

				fondi pubblici ai sensi e per gli effetti anche della Comunicazione relativa agli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (2014/C 99/03).	
57	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	3 - DVA–2015-0013977 Osservazione 2 - Inosservanza delle prescrizioni del PIT' della Regione Toscana per quanto concerne l'impatto del progetto in termini di sostenibilità ambientale ed economica con particolare riguardo alla integrazione degli aeroporti di Pisa e Firenze ed al dimensionamento dello scalo fiorentino.	[Pag. 133, INT-GEN-00-REL-001] Vengono date alcune informazioni sulla fusione delle società di gestione degli scali di Firenze e di Pisa nell'unica società Toscana Aeroporti S.p.A., operazione indicata quale passaggio fondamentale per la realizzazione di un unico sistema aeroportuale toscano che consentirà di incrementare il numero delle destinazioni raggiungibili e delle compagnie aeree presenti. In questo quadro di sviluppo, lo scalo fiorentino dovrebbe essere dedicato al traffico business e leisure attraverso i full service carrier, collegando i principali hub europei, mentre lo scalo pisano privilegerà il traffico low cost, i voli cargo e punterà allo sviluppo dei voli intercontinentali.	Le informazioni fornite appaiono ultronee rispetto alla osservazioni formulate da questo Ateneo, in quanto il Piano di Progetto non è stato integrato da un'analisi dettagliata dei dati dai quali poter evincere quale sarà realmente, al di là delle petizioni di principio riportate, lo sviluppo dell'Aeroporto di Firenze non solo in comparazione con l'aeroporto di Pisa, ma nemmeno singolarmente considerato.	Le prospettive di crescita, sviluppo e adeguamento infrastrutturale dello scalo aeroportuale di Firenze risultano adeguatamente contenute e quantificate all'interno della documentazione di Master Plan e di SIA.
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
59	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	5 - DVA–2015-0013977 Osservazione 5 - Impatto del progetto sulla sicurezza rispetto al rischio da catastrofe aerea dei frequentatori dell'area e degli edifici del Polo scientifico e tecnologico dell'Università di Firenze	[Pag. 135, INT-GEN-00-REL-001] 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	La valutazione di impatto ambientale ha tra le sue finalità, come espressamente previsto dall' art. 4, c. 4, lett. b), d.lgs. n. 152/2006, anche quella di proteggere la salute umana e, nel caso in cui la VIA involga la costruzione di un aeroporto deve essere valutato – in quanto elemento imprescindibile - il rischio per la popolazione che frequenta le zone limitrofe, in seguito ad incidenti aerei. Questa necessità non solo si evince in modo implicito dalla lettura dell'art. 22, comma 3, del d.lgs. n. 152/2006 ai sensi del quale "lo studio di impatto ambientale contiene almeno (...) punto b) una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e possibilmente compensare gli impatti negativi rilevanti, ulteriormente dettagliati nei termini	Osservazioni in merito all'esercizio monodirezionale della nuova pista di volo sono diffusamente contenute nella documentazione di SIA. Si faccia, ad esempio, riferimento ai documenti INT GEN 00 REL 001, INT GEN 00 REL 002 e alle controdeduzioni, già agli atti, che il Proponente ha avanzato in merito alle osservazioni promosse dall'Ateneo fiorentino.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

			<p>potranno, comunque, essere effettuate nell'ambito del successivo procedimento di conformità urbanistica.</p>	<p>dell'allegato VII, punto 4: “una descrizione dei probabili impatti rilevanti (diretti ed eventualmente indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi) del progetto proposto sull'ambiente: a) dovuti all'esistenza del progetto”, ma anche in maniera esplicita dall'art. 3 delle Direttiva UE 52/2014, ai sensi del quale “La valutazione dell'impatto ambientale individua, descrive e valuta, in modo appropriato, per ciascun caso particolare, gli effetti significativi, diretti e indiretti, di un progetto sui seguenti fattori: a) popolazione e salute umana; (...). Fra gli effetti di cui al paragrafo 1 su tali fattori ivi enunciati rientrano gli effetti previsti derivanti dalla vulnerabilità del progetto a rischi di gravi incidenti e/o calamità che sono pertinenti al progetto in questione. Si ricorda che il rischio di incidenti aerei ed il conseguente rischio per la vita della popolazione è valutabile a livello quantitativo, come riconosciuto dall'art. 715 Cod. nav., tramite modelli matematici validati dall'ENAC. L'art. 715 Cod. nav., infatti, stabilisce che “al fine di ridurre il rischio derivante dalle attività aeronautiche alle comunità presenti sul territorio limitrofo agli aeroporti, l'ENAC individua gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio”. La norma attribuisce all'ENAC il potere/dovere di effettuare la valutazione dell'impatto di rischio sulle comunità presenti nel territorio limitrofo all'aeroporto quanto meno laddove sia in discussione la realizzazione di una nuova infrastruttura aeroportuale “in tessuti urbani sensibili e fortemente urbanizzati” (vedi, Circolare ENAC, Policy di attuazione dell'articolo 715 del Codice della Navigazione, Gennaio 2010). Lo studio di impatto ambientale invece, non</p>	
--	--	--	---	---	--

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

				<p>contiene, alcuna valutazione in merito al rischio per la popolazione del Polo Scientifico, limitandosi a citare il documento dell'Enac "valutazione delle due ipotesi con orientamento 09/27 e 12/30", che - come si dirà oltre - contiene valutazioni generiche ed incoerenti.</p> <p>Parimenti l'atto di approvazione tecnica del Masterplan redatto dall'ENAC (prot. n. 115557/ENAC/CIA del 3.11.2014 v., anche punto A.2. considerazioni generali di questo documento) non valuta in alcun modo l'incidenza dell'opera sulla sicurezza dei frequentatori del Polo scientifico. Né nella sezione "Valutazione" né nelle "Conclusioni" né nelle prescrizioni vi è un riferimento, anche minimo, ai Piani di rischio e a quanto dettagliato in materia nel Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti.</p>	
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
60	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	6 - DVA-2015-0013977 Osservazione 6 - Impatto del progetto sulla sicurezza, rispetto al rischio di catastrofe aerea, in relazione alla presenza di pericoli per la navigazione (bird- strike)	[Pag. 135, INT-GEN-00-REL-001] 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 e atterraggio così come evidenziato nella Relazione Aeronautica di ENAV.	Si ricorda che la testata 12 della pista di progetto si verrà a trovare a poche centinaia di metri da una serie di aree protette popolate da avifauna, la cui consistenza è già stata valutata nel SIA. Tali aree distano circa 3 km dalla pista attuale. Il Regolamento 216/2008/UE e successive modificazioni nonché alcune specifiche Circolari dell'ENAC chiedono esplicitamente una valutazione preventiva del rischio di bird strike (per una sintesi del Regolamento e delle Circolari dell'ENAC si veda DVA-2015-0016295, Allegato E). La normativa usa il termine "creazione di aree" concetto nel quale si ricomprende sia la creazione fisica di nuove aree naturalistiche in prossimità di una pista aeroportuale che la creazione di una nuova pista in prossimità di aree naturalistiche preesistenti. Nonostante che il progetto di riqualificazione	A livello nazionale la materia wildlife strike è disciplinata dal Proponente attraverso il Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, Cap.5 ("Rischio da impatto con volatili"), Cap.4, par.12 ("Pericoli per la navigazione aerea") e dal relativo materiale interpretativo contenuto nella Circolare ENAC-APT-01B. Tale normativa obbliga i gestori aeroportuali a porre in essere le opportune azioni di contenimento per prevenire i rischi di impatto di aeromobili con fauna selvatica. Nel caso in cui si verificano eventi di wildlife strike definiti dal citato regolamento, i gestori sono obbligati a commissionare una ricerca naturalistica sull'ambiente ed intorno aeroportuale con uno studio di valutazione del rischio e devono predisporre un piano di prevenzione e controllo opportunamente tarato sui risultati dello studio. Questo, una volta valutato e approvato dal Proponente, va integrato all'interno delle

				<p>dell'aeroporto di Firenze comprenda entrambe le ipotesi, l'ENAC, del tutto apoditticamente e senza fornire alcuna ragionevole motivazione, ritiene di non rilevare criticità al proposito. La mancanza di basi istruttorie per un'affermazione del genere è dimostrata dall'atto di approvazione tecnica già citato (prot. n. 115557/ENAC/CIA del 3.11.2014), che non dedica la minima attenzione al problema del bird strike.</p> <p>Si ricorda che la sottovalutazione del problema del bird strike non solo ha un impatto in termini di sicurezza del volo, problema di competenza dell'ENAC, ma avrebbe anche un potenziale impatto ambientale: - un aumento del rischio per la popolazione in seguito ad incidenti aerei; - la necessità di successive misure di contenimento dell'avifauna nelle aree protette. Appare quindi chiaro che il bird strike è un problema di tipo ambientale pienamente attinente alla procedura di VIA.</p>	<p>procedure operative del manuale d'aeroporto. Ad un anno dall'inizio dell'attuazione delle misure previste nel piano, la società di gestione sottoporrà ad ENAC una relazione di risk assessment basata sugli impatti del periodo considerato, comparati con quelli dello stesso periodo dei due anni precedenti, proponendo, nel caso in cui venisse rilevata una diminuzione del numero e/o della gravità degli impatti, un adeguamento delle misure adottate. Come evidente, si tratta di un insieme di norme e metodologie proprie dalla fase di esercizio dello scalo aeroportuale.</p> <p>Ciononostante, nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale e dello Studio di Incidenza si è provveduto a verificare in dettaglio la tipologia di componenti avifaunistiche presenti nell'intorno dell'areale di intervento e a verificarne anche le rotte e direzioni di spostamento, al fine di poter formulare prime valutazioni preventive in termini di rischio di wildlife strike. Le analisi e indagini effettuate evidenziano come la presenza di ornitofauna nell'ambito della Piana di Sesto posta al di sopra dell'asse autostradale della A11 sia per lo più dovuta e correlata alla presenza del complesso di aree umide che saranno interferite dal progetto (lago di Peretola, Oasi Val di Rose, aree umide del Parco della Piana in zona Podere La Querciola, stagno dei Cavalieri) ma ricollocate in altre aree mediante opportuni ed adeguati interventi di compensazione ambientale.</p> <p>La localizzazione di detti interventi volti alla creazione di nuove aree e ambienti umidi ha tenuto in opportuna considerazione le previste modalità di esercizio dello scalo aeroportuale e le relative rotte di decollo e atterraggio, tanto da ritenere necessaria una loro dislocazione in aree interamente poste a sud dell'autostrada A11, in ambiti territoriali non impattati e/o disturbati dal sorvolo degli aeromobili. In termini di rischio di collisione con l'avifauna, detta scelta muove nella direzione di sicurezza, eliminando la presenza di aree a permanente</p>
--	--	--	--	---	--

					<p>battente idrico nel comparto settentrionale della Piana e limitando, fino all'annullamento, le possibili rotte dei corridoi di movimento trasversale all'asse delle movimentazioni aeroportuali. D'altro canto si è verificato come, in vero, già oggi detti movimenti lungo l'asse nord-sud risultino estremamente limitati, presumibilmente in conseguenza del disturbo arrecato dalla circolazione veicolare in transito lungo l'autostrada A11. I movimenti e le connessioni avifaunistiche all'interno della Piana di Sesto risultano, infatti, a prevalente asse longitudinale est-ovest, collegando fra loro le aree umide presenti, mentre quelle inerenti gli stagni di Focognano sembrano provenire per lo più da sud e da est.</p> <p>Né, infine, si può ritenere che la prevista area umida di Mollaia possa costituire un richiamo o un attrattore per l'avifauna, considerate le minime dimensioni degli stagni e delle pozze previste per la tutela degli anfibi, nonché la presenza di sistemi di protezione (reti) degli invasi.</p> <p>Lo stesso sistema di aree di laminazione posto a servizio della prevista deviazione del Fosso Reale risulterà per lo più asciutto, e solo temporaneamente e in via transitoria interessato da presenza di limitati battenti idrici che si svuoteranno, comunque, in tempi assai rapidi e comunque tali da non determinare l'assimilazione di dette zone ad aree umide, laghi, stagni o prati umidi, potenzialmente pericolosi in termini di wildlife strike. È solo il caso di ricordare, a titolo esemplificativo, la localizzazione dell'aeroporto di Linate, adiacente all'idroscalo, al fiume Lambro e ad un fitto sistema di aree umide poste da entrambi i lati della pista di volo, o quella dell'aeroporto di Fiumicino, compreso fra il mare, il lago di Traiano, il fiume Tevere e l'Oasi WWF di Macchiagrande, o quella dell'aeroporto Marco Polo, circondato dalla laguna di Venezia, o quella dell'aeroporto Elmas, circondato dallo Stagno di Cagliari (Stagno di Santa Gilla – una</p>
--	--	--	--	--	---

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

					delle più importanti aree umide d'Europa), o quella degli aeroporti Cristoforo Colombo di Genova e Falcone e Borsellino di Palermo, direttamente coincidenti con la linea di riva a mare. O, ancora, quello inglese di Heathrow, letteralmente circondato da laghi, o il London City Airport, completamente circondato dall'acqua del porto cittadino. Nel complesso, quindi, si ritiene che lo Studio di Impatto Ambientale abbia adeguatamente affrontato il problema e che le soluzioni progettuali definite in ambito di Master Plan possano, in via previsionale, ritenersi adeguate ai fini del contenimento preventivo del rischio di wildlife strike. Nel corso della fase di esercizio dello scalo aeroportuale troveranno, comunque, attuazione le disposizioni e linee guida precedentemente citate.
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
61	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	7 - DVA-2015-0013977 - Osservazione 11 - Difformità del progetto presentato per la VIA rispetto al PIT della Regione Toscana ed alle prescrizioni in esso dettate in coerenza con la VAS effettuata nell'ambito della sua adozione	[Pag. 136, INT-GEN-00-REL-001] Nel documento si dichiara di avere già fornito risposte in ordine al rapporto tra valutazione di impatto ambientale e valutazione ambientale strategica rispetto ai singoli progetti.	Il rinvio operato dal Proponente sembra fatto ai chiarimenti di carattere generale contenuti alle pag. 4-6 del documento. Per le osservazioni critiche ai suddetti chiarimenti si veda quanto rilevato sopra, al punto A.1. delle Considerazioni generali.	Si faccia riferimento alle altre controdeduzioni riferite alle osservazioni avanzate dall'Ateneo fiorentino.
62	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	8 - DVA-2015-0016295 Osservazione del 22.06.2015 - Effetti sulla procedura de qua dell'annullamento giurisdizionale (TAR Lazio, 15.04.2015, n. 5500) del Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti nella parte in cui prevede la delimitazione delle aree di rischio C e D laterali alla pista di volo	[Pag. 154, INT-GEN-00-REL-001] 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	La risposta dell'ENAC elude la questione sollevata. L'annullamento con effetto retroattivo, per effetto della sentenza del TAR Lazio, delle disposizioni del Regolamento ENAC concernenti le fasce di rischio laterali alla pista (C e D) ha determinato il superamento tanto delle soluzioni progettuali proposte, quanto di tutte le valutazioni compiute in sede amministrativa (in punto di conformità tecnica e di adeguatezza al contenimento dei rischi) sulla progettata qualificazione dell'Aeroporto di Firenze. Ciò rende ancora più necessario, se ce ne fosse bisogno, che l'esposizione al rischio derivante dalle attività aeronautiche alle	Si faccia riferimento a quanto già controdedotto dal Proponente all'interno del documento DVA-2015-0029510 già agli atti della procedura VIA.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

			stesso approvabile in linea tecnica. Ulteriori verifiche di maggior dettaglio potranno, comunque, essere effettuate nell'ambito del successivo procedimento di conformità urbanistica.	comunità presenti sul territorio limitrofo al nuovo aeroporto di Firenze sia valutata secondo i dettami dell'art. 715 Cod. nav. e seguendo i criteri elaborati per il campionamento di detto rischio.	
63	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	9 - DVA-2015-0013977 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.	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.	Il testo riportato nella cella "Controdeduzione ENAC" costituisce l'unica risposta all'articolata osservazione n. 5. La problematica non è stata chiarita in nessuna altra parte del materiale integrativo. Si formulano perciò le successive osservazioni analitiche al testo della controdeduzione. Per una discussione più dettagliata sulle criticità che permangono si veda l'Allegato 1.	Si faccia riferimento a quanto già controdedotto dal Proponente all'interno del documento DVA-2015-0029510 già agli atti della procedura VIA.
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
64	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	10 - DVA-2015-0013977 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	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. ... Ulteriori verifiche di maggior dettaglio potranno, comunque, essere effettuate nell'ambito del successivo procedimento di conformità urbanistica.	L'affermazione è fuorviante in quanto contrariamente a quanto prescritto dall'art. 4, c. 4, lett. b), e art. 26, c. 4, d.lgs. n. 152/2006 pare suggerire che l'impatto del progetto sulla salute umana rispetto al rischio di incidenti aerei non debba essere valutato nell'ambito del procedimento di VIA bensì in sede di verifica della conformità urbanistica dell'opera. La valutazione dell'impatto sulla salute umana, costituendo uno degli elementi dell'articolato processo di valutazione di impatto ambientale, deve essere effettuata nel presente procedimento e non può essere rinviata ad un altro procedimento – quale quello di verifica della conformità	Si faccia riferimento a quanto già controdedotto dal Proponente all'interno del documento DVA-2015-0029510 già agli atti della procedura VIA.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

				urbanistica dell'opera - funzionalmente finalizzato a ponderare interessi diversi.	
65	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	11 - DVA-2015-0013977 - 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	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.	La valutazione del rischio per la popolazione a causa di incidenti aerei trova la sua fonte di disciplina negli artt. 707 e 715 del Codice della Navigazione che rimettono tale procedimento valutativo alla competenza dell'ENAC. Il fatto che tale procedimento sia rimesso alla competenza dell'ENAC determina una serie di conseguenze di tipo diverso. Da un lato, infatti, induce a rilevare un evidente conflitto di interessi dell'ENAC che all'interno della procedura di VIA è anche il soggetto proponente della procedura stessa. Dall'altro, evidenzia come nel caso di specie proprio tale conflitto sia portato alle sue estreme conseguenze consentendo all'ENAC di non valutare esplicitamente questo importante fattore di rischio e alla Commissione di valutazione di non rilevare esplicitamente, nelle sue richieste di chiarimenti, tale grave mancanza.	Si faccia riferimento a quanto già controdedotto dal Proponente all'interno del documento DVA-2015-0029510 già agli atti della procedura VIA.
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
66	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	12 - DVA-2015-0013977 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	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.	Riguardo all'applicazione dei Piani di Rischio definiti sulla base dell'art. 707 Cod. nav., si osserva che la necessità di considerare in modo reciproco per una nuova pista l'impatto del rischio di incidenti aerei sulle urbanizzazioni già esistenti è già stata riconosciuta dal Proponente nel contesto del PIT [ENAC, Valutazione delle due ipotesi con orientamento 09/27 e 12/30, Febbraio 2012], come già descritto nelle precedenti osservazioni (DVA- 2015-0013977, osservazione n. 5 e allegato D). Ed infatti, secondo lo stesso ENAC "nell'applicazione dei Piani di Rischio la congruenza tra gli insediamenti presenti sul territorio e l'impianto aeroportuale	Si faccia riferimento a quanto già controdedotto dal Proponente all'interno del documento DVA-2015-0029510 già agli atti della procedura VIA.

				<p>costituisce requisito vincolante nel caso delle nuove opere” e, inoltre, “per quanto sopra i piani di rischio associati alla nuova configurazione di pista non risultano conformi al Regolamento ENAC in quanto: Il territorio interessato è sede di urbanizzazioni incompatibili” (pag. 15 del documento ENAC, Valutazione delle due ipotesi con orientamento 09/27 e 12/30, Febbraio 2012); ancora, “la ipotesi 09/27 comporta una condizione di incongruenza regolamentare, per l’interessamento di zone urbanizzate incompatibili con i Piani di Rischio, che è vincolante nel caso di nuove opere” (pag. 32 dello stesso documento).</p> <p>Riguardo all’applicazione dell’art. 715 del Codice della Navigazione è stato lo stesso ENAC ad individuare i presupposti necessari all’attivazione della procedura e precisamente: - volume di traffico di 50.000 movimenti/anno (attuale o previsto); - ubicazione in tessuti urbani sensibili e fortemente urbanizzati nelle vicinanze aeroportuali [Circolare ENAC, Policy di attuazione dell’articolo 715 del Codice della Navigazione, Gennaio 2010]. Sebbene entrambi i requisiti appaiano soddisfatti dal Progetto per la riqualificazione dell’Aeroporto di Firenze e nonostante l’espressa richiesta formulata da questo Ateneo (cfr. Osservazione n.5), l’ENAC non ha ritenuto necessario applicare quanto prescritto dall’art. 715 del Codice della navigazione, senza peraltro fornire alcuna motivazione in merito. Tra l’altro, si noti come proprio alla luce dell’annullamento dei Piani di Rischio geometrici avvenuta a seguito della sentenza del TAR Lazio (v., anche quanto riportato nell’ID 7), il calcolo del rischio effettuato secondo l’art. 715 rappresenta l’unica metodologia possibile per definire aree di tutela per la popolazione “insediata” nelle aree laterali alla pista. Si</p>	
--	--	--	--	---	--

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

				ricorda che la documentazione tecnica del Masterplan che è stata sottoposta alla presente procedura di VIA né il documento di approvazione tecnica redatto dall'ENAC non riportano in nessuna parte una valutazione del rischio per la popolazione. In definitiva, pertanto, l'unica valutazione allo stato effettuata dall'ENAC nel contesto del PIT (Valutazione delle due ipotesi con orientamento 09/27 e 12/30, Febbraio 2012) appare contraddittoria ed apodittica. Sul punto vedi diffusamente quanto riportato nell'Allegato 1.	
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
68	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	14 - DVA-2015-0013977 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	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 Proponente dichiara la monodirezionalità esclusiva della pista, con assenza di atterraggi/decolli da e verso Firenze, ed una bassa incidenza dei mancati atterraggi/avvicinamenti che comportano il sorvolo a bassa quota della città (v., par. 2.1.3.2 della Relazione Generale INT-GEN-00-REL-001). Si osserva che tale utilizzo asimmetrico della pista confligge con la totale simmetria delle zone geometriche di rischio. Sarebbe di assoluta rilevanza che il Proponente avesse spiegato in modo rigoroso e trasparente l'applicabilità dei piani di rischio geometrici alla pista di progetto se utilizzata in modo esclusivamente monodirezionale. In particolare, sarebbe stato necessario esplicitare se il livello di rischio che deve essere atteso nelle zone di tipo A e B alle due diverse estremità della pista debba essere lo stesso.	Si faccia riferimento a quanto già controdedotto dal Proponente all'interno del documento DVA-2015-0029510 già agli atti della procedura VIA. Si faccia altresì riferimento a quanto contenuto all'interno degli elaborati INT GEN 00 REL 001 e INT GEN 00 REL 002.
69	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	15 - DVA-2015-0013977 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	[Pag. 134, INT-GEN-00-REL-001] 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	Il testo riportato nella cella "Controdeduzione ENAC" costituisce l'unica risposta all'articolata osservazione n. 3. La problematica non è stata chiarita in nessuna altra parte del materiale	Si faccia riferimento ai contenuti dei documenti INT GEN 00 REL 001, INT GEN 00 REL 002 e della nota DVA-2015-0029510

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione
70	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	16 - DVA-2015-0013977 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	[Pag. 134, INT-GEN-00-REL-001] 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 traversi 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 traversi e delle limitazioni operative imposte da ENAC (a causa delle	a) Il Proponente dichiara che i valori di coefficiente di utilizzo (CU) che sono alla base di tutto il processo valutativo che ha portato al progetto di pista contenuto nel Masterplan non sono calcolati secondo la metodologia standard ICAO. Si nota però che durante tale processo valutativo il Proponente ha affermato la necessità, secondo la normativa ICAO, di sostituire la pista 05-23 con la 12-30 proprio sulla base dei valori di CU che ora rivela non essere calcolati secondo lo standard ICAO. Il Proponente ha infatti dichiarato per la 05-23 un CU pari a 90.2, inferiore al minimo di 95 richiesto dall'ICAO, mentre quello dichiarato per la 12-30 è 97.5 [ENAC, Valutazione delle due ipotesi con	Si faccia riferimento ai contenuti dei documenti INT GEN 00 REL 001, INT GEN 00 REL 002 e della nota DVA-2015-0029510

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

			<p>caratteristiche orografiche) sull'attuale pista e per tale motivo il coefficiente di utilizzo non standard subisce una drastica riduzione. ...</p>	<p>orientamento 09/27 e 12/30, Febbraio 2012]. Si ritiene necessario che il Proponente giustifichi in modo rigoroso la procedura seguita per la selezione della pista di progetto secondo la normativa ICAO in base ai valori di CU dichiarati. b) La normativa ICAO [Annex 14, art. 3.1] in realtà prevede che la pista principale, usata in modalità bidirezionale, sia allineata lungo i venti prevalenti per massimizzare il CU. Se ciò non basta ad ottenere il CU minimo di 95, si raccomanda la previsione di una seconda pista, generalmente perpendicolare alla prima. Questa procedura raccomandata dall'ICAO è evidentemente completamente diversa da quella seguita nel processo di definizione della pista alla base del Masterplan. Si ritiene pertanto necessario che il Proponente discuta in modo rigoroso in quale senso la sostituzione della pista attuale con la pista di progetto sia conforme alla normativa ICAO, tenendo conto delle affermazioni fatte durante il processo di valutazione [ENAC, Valutazione delle due ipotesi con orientamento 09/27 e 12/30, Febbraio 2012]. Si nota che dalla risoluzione delle criticità elencate dipende l'esistenza del progetto stesso, e pertanto si ritiene necessario che esse vengano risolte prima che sia espresso il parere di valutazione di impatto ambientale.</p>	
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione
71	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	17 - DVA-2015-0013977 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	[Pag. 134, INT-GEN-00-REL-001] 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	L'affermazione ricorda che la minimizzazione del CU calcolato dai venti trasversi prevista dalla normativa ICAO per la pista principale di un aeroporto fa sì che la pista risulti disposta lungo la direzione dei venti prevalenti.	Si faccia riferimento ai contenuti dei documenti INT GEN 00 REL 001, INT GEN 00 REL 002 e della nota DVA-2015-0029510

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

			<p>coefficiente di utilizzo raccomandato dall'ICAO poiché tale metodologia prende in considerazione solo i venti traversi sottintendendo che le piste siano bidirezionali, rendendo irrilevanti gli effetti dei venti in coda. ...</p>	<p>La rosa dei venti forti ($v > 10$ kts) mostrata dall'Università di Firenze già nelle precedenti osservazioni [DVA-2015-0013977, Allegato C] ed ora confermata [Allegato 2], dimostra che la pista attuale 05-23 è proprio disposta come richiesto dall'ICAO, cioè lungo la direzione dei venti prevalenti del sito. Da ciò discende che la pista di progetto 12-30 sarebbe disposta in modo perpendicolare ai venti prevalenti. Non si è a conoscenza di una simile soluzione progettuale in nessuno dei principali aeroporti a livello globale. Si nota che né il Masterplan né le precedenti relazioni tecniche di valutazione dell'orientamento della nuova pista hanno evidenziato il conflitto dell'orientamento 12-30 con la raccomandazione dell'ICAO. Al contrario, hanno semmai citato la normativa ICAO per giustificare i vantaggi di tale orientazione.</p> <p>Si ritiene pertanto necessario che il Proponente chiarisca in quale senso l'orientamento della 12-30 segue le raccomandazioni dell'ICAO. Si nota che dalla risoluzione di tale criticità dipende l'esistenza del progetto stesso, e pertanto si ritiene necessario che essa venga risolta prima che sia espresso il parere di valutazione di impatto ambientale.</p>	
72	<p>Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015</p>	<p>18 - DVA-2015-0013977 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</p>	<p>[Pag. 134, INT-GEN-00-REL-001] ... Il metodo di calcolo utilizzato si basa su una pista monodirezionale e tiene conto dell'effetto dei venti in coda, di quelli traversi 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</p>	<p>La descrizione della metodologia di calcolo dell'incidenza dei dirottamenti a partire dal CU è solo qualitativa e non permette di verificare il legame tra il CU della pista di progetto e lo 0.9% di incidenza dei dirottamenti previsto dal Proponente.</p> <p>Dato che la risoluzione del problema dei dirottamenti è uno degli obiettivi primari del progetto di riqualificazione dell'aeroporto di Firenze [si vedano ad esempio la INT-1-01 e l'Allegato 1], è di fondamentale importanza che tale relazione sia definita correttamente. Si</p>	<p>Si faccia riferimento ai contenuti dei documenti INT GEN 00 REL 001, INT GEN 00 REL 002 e della nota DVA-2015-0029510</p>

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione
73	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	19 - DVA-2015-0013977 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	[Pag. 134, INT-GEN-00-REL-001] 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 traversi 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 traversi 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. ...	L'Università di Firenze ha effettuato il calcolo di un CU non standard seguendo le indicazioni qualitative del Proponente, ovvero considerando sia i venti al traverso che quelli in coda, sia per una sola che per entrambe le direzioni di atterraggio possibili. I calcoli, riportati in dettaglio sia nelle precedenti osservazioni [DVA-2015-0013977, Allegato C] che nelle presenti osservazioni [Allegato 2], mostrano valori intorno a 97 per la pista 05-23 e intorno a 98-99 per la pista 12-30, invece dei valori di 90.2 ed a 97.5 dichiarati dal Proponente. Si osserva che il Proponente, pur essendo stata esplicitata la grande differenza tra tali dati, non ha smentito la metodologia di calcolo seguita dall'Università di Firenze. D'altro canto, non è stato possibile per questo Ateneo riprodurre i valori dichiarati dal Proponente, se non ipotizzando un errore metodologico nell'analisi statistica dei dati anemometrici della stazione meteo dell'aeroporto di Firenze [si veda l'Allegato 1 per maggiori informazioni]. Vista l'importanza dei valori del CU o comunque dell'incidenza dei venti limitanti per l'intero progetto aeroportuale, si ritiene necessario che il Proponente confermi o smentisca la metodologia di calcolo esplicitata	Si faccia riferimento ai contenuti dei documenti INT GEN 00 REL 001, INT GEN 00 REL 002 e della nota DVA-2015-0029510

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione
74	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	20 - DVA-2015-0013977 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.	[Pag. 134, INT-GEN-00-REL-001] 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	Il testo riportato e l'analoga discussione succinta nel paragrafo 2.1.3.2 della INT-GEN-00-REL-001 costituiscono l'intera risposta all'articolata osservazione n.4. La problematica non è stata chiarita in nessuna altra parte del materiale integrativo. Si formulano perciò le successive osservazioni analitiche al testo della controdeduzione. Si veda l'Allegato 2 per una discussione più dettagliata delle criticità che permangono.	Si faccia riferimento alle altre controdeduzioni attinenti alle medesime tematiche.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione
75	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	21 - DVA-2015-0013977 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	<p>dirottare o ritentare la manovra. L'incidenza è 16 movimenti/anno nello scenario 2018 e 24 movimenti/anno nello scenario 2029.</p> <p>[Pag. 134, INT-GEN-00-REL-001] 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>L'affermazione non è corretta, perché la pista di progetto del Masterplan, come riaffermato nel Progetto Definitivo, è formalmente definita come bidirezionale. La direzionalità è formalizzata dai seguenti elementi: a) Le distanze dichiarate per la pista 12-30 riportano le distanze disponibili per l'atterraggio ed il decollo in entrambe le direzioni [INT-1-01, Tabella 11]. L'Annex 14 ICAO, Attachment A, prevede che nel caso di pista monodirezionale le voci rilevanti vadano escluse dalla tabella.</p> <p>b) Il Progetto Definitivo della pista mostra chiaramente il segno della soglia 30, il quale segnala a livello formale ai piloti la possibilità di atterrare dal lato di Firenze. Nel caso in cui l'atterraggio lungo una particolare direzione sia escluso a livello formale, tale segno deve essere rimosso [INT-1-01].</p> <p>c) La documentazione del SIA continua a citare come un elemento fondante del progetto di pista la superficie di avvicinamento alla pista 30, già definita nella relazione ENAV [si veda ad esempio la INT-INC-00-REL-001]. Tale superficie è in realtà necessaria soltanto se sono previsti atterraggi dal lato di Firenze, altrimenti la normativa ICAO prevede un altro tipo di superficie ostacoli, la cosiddetta superficie di atterraggio interrotto. Per maggiori dettagli su questi tre elementi, si veda la discussione nell'Allegato 2. Si ritiene necessario che il Proponente chiarisca se a livello formale la pista è monodirezionale oppure bidirezionale. Se la pista è formalmente</p>	<p>Si faccia riferimento a quanto già controdedotto dal Proponente all'interno del documento DVA-2015-0029510 già agli atti della procedura VIA. Si faccia altresì riferimento a quanto contenuto all'interno degli elaborati INT GEN 00 REL 001 E INT GEN 00 REL 002.</p>

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

				<p>monodirezionale, si richiede che venga modificato il Progetto Definitivo della pista come richiesto dalla normativa. Se invece la pista è formalmente bidirezionale, si richiede che il Proponente spieghi in modo credibile quali sono gli strumenti formali per ottenere un'operatività "esclusivamente monodirezionale" di una pista bidirezionale. Si nota che dalla criticità descritta discende un potenziale impatto sulla ambientale sulla città di Firenze in caso di utilizzo bidirezionale della pista.</p>	
76	<p>Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015</p>	<p>22 - DVA-2015-0013977 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.</p>	<p>[Pag. 134, INT-GEN-00-REL-001] 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>L'Annex 14 dell'ICAO non contempla la possibilità che la pista di volo principale di un aeroporto (a maggior ragione l'unica pista) sia monodirezionale. Anzi, esprime la necessità che sia bidirezionale [art. 3.1.7]. Si ritiene pertanto necessario che il Proponente chiarisca se la pista di progetto, ove definita formalmente come monodirezionale, è ammissibile secondo il regolamento dell'ICAO. Si nota che dalla risoluzione di tale criticità dipende l'esistenza del progetto stesso, e pertanto si ritiene necessario che essa venga risolta prima che sia espresso il parere di valutazione di impatto ambientale.</p>	<p>Si faccia riferimento ai contenuti dei documenti INT GEN 00 REL 001, INT GEN 00 REL 002 e della nota DVA-2015-0029510</p>

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
77	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	23 - DVA-2015-0013977 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.	[Pag. 134, INT-GEN-00-REL-001] ... 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%; ...	a) Il dato sull'incidenza dei dirottamenti, che è di fondamentale importanza per la definizione dell'intero progetto di riqualificazione dell'aeroporto di Firenze, non è verificabile. Non ne viene infatti esplicitata la metodologia di calcolo, se calcolato dal Proponente, e nemmeno ne viene citata la fonte di tale dato, se non è stato calcolato dal Proponente. Si ritiene necessario che il Proponente fornisca tutte le informazioni necessarie per verificare l'incidenza prevista dei dirottamenti per la pista di progetto. b) L'esistenza di una incidenza rilevante dei dirottamenti è stata rivelata solo nella documentazione integrativa. L'intero processo valutativo dell'orientazione ottimale della pista, che si è concluso con la variante al PIT della Regione Toscana, non ne faceva menzione. Si ritiene necessario che il Proponente chiarisca perché non è stata data la giusta evidenza a tale dato durante il processo valutativo che ha definito il progetto di pista 12-30 da cui discende la presente VIA. c) L'esistenza di una cospicua incidenza di dirottamenti per la pista di progetto confligge con l'ipotesi di assenza di dirottamenti che è alla base di tutti gli scenari di sviluppo riportati nel Masterplan, che determinano il dimensionamento dell'intero progetto. Si citano ad esempio due passaggi del Progetto Definitivo [INT-1-01]: a pag. 26 "immediato recupero del traffico oggi quantificato in oltre 100.000 pax per dirottamenti causati da meteo sulla pista attuale", a pag. 29 "piena operatività dei voli schedulati senza dirottamenti e cancellazioni dovuti a meteo FLR". Si ritiene necessario che il Proponente	Si faccia riferimento ai contenuti dei documenti INT GEN 00 REL 001, INT GEN 00 REL 002 e della nota DVA-2015-0029510

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

				<p>chiarisca questa seria incongruenza, eventualmente ricalcolando gli scenari di sviluppo già previsti.</p> <p>Si nota che dalle tre criticità elencate discendono potenziali impatti ambientali, sia in termini di dimensionamento del progetto che di impatto sulla città di Firenze in caso di utilizzo bidirezionale della pista.</p>	
78	<p>Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015</p>	<p>24 - DVA-2015-0013977 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.</p>	<p>[Pag. 134, INT-GEN-00-REL-001] ... 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%; ...</p>	<p>L'Università di Firenze ha effettuato un nuovo calcolo dell'incidenza dei venti limitanti, considerando sia i venti in coda legati alla monodirezionalità esclusiva sia i venti trasversi dovuti alla diversa orientazione della nuova pista [si veda l'Allegato 2 per i dettagli]. Il calcolo mostra un'incidenza, sui soli movimenti in arrivo, di circa lo 0.9% per i venti in coda e circa l'1% per i venti al traverso. Quindi, complessivamente l'incidenza dei potenziali dirottamenti e cancellazioni è 1.9%.</p> <p>Non è chiaro se il Proponente, con l'affermazione "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%" si riferisca ai soli venti in coda o anche ai venti al traverso.</p> <p>Si nota che l'effetto dei venti trasversi dovuti all'orientazione della nuova pista che non è conforme alle raccomandazioni dell'ICAO, non è mai stata discussa in tutta la documentazione presentata alla VIA. Si ritiene necessario che il Proponente chiarisca in modo dettagliato e verificabile quale è l'incidenza prevista dei dirottamenti dovuti al vento traverso. Si noti che dalla criticità sopra evidenziata dipende l'esistenza del progetto stesso.</p>	<p>Si faccia riferimento ai contenuti dei documenti INT GEN 00 REL 001, INT GEN 00 REL 002 e della nota DVA-2015-0029510</p>

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
79	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	25 - DVA-2015-0013977 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.	[Pag. 134, INT-GEN-00-REL-001] ... Le situazioni di emergenza che fanno eccezione a cui ci si può riferire sono: ... 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.	a) Per il dato sull'incidenza delle "riattaccate", che corrisponde esattamente allo 0.1% dei movimenti previsti in arrivo, non viene citata né la fonte né l'eventuale metodologia di calcolo. Tale dato è invece di grande importanza per includere o escludere un impatto ambientale dovuto ai sorvoli della città di Firenze. Si ritiene pertanto necessario che vengano fornite tutte le informazioni necessarie per verificare tale dato. b) Una rilevazione effettuata dall'Università di Firenze durante un periodo di tre mesi ha rivelato per l'aeroporto di Firenze circa lo 0.9% di incidenza di riattaccate, legate principalmente alla parziale monodirezionalità della pista attuale, ma anche alla climatologia ed orografia del sito [si veda l'Allegato 1 per maggiori dettagli]. Si ritiene necessario che il Proponente chiarisca come la previsione fatta dello 0.1% sia compatibile con l'incidenza delle riattaccate per la pista attuale, visto che il sito rimarrà lo stesso e la condizione di monodirezionalità attuale non solo non cadrà, ma diventerà totale. Si ritiene necessario che sia esplicitata anche l'incidenza prevista delle riattaccate in caso di atterraggio con forti venti al traverso. c) La descrizione della rotta di sorvolo della città di Firenze è solo approssimativa. L'affermazione "l'attraversamento di Firenze a quota elevata fino a circa Coverciano" confligge con la carta aeronautica in Fig. 5 della relazione 06_RS_ENAV_2015. Tale carta mostra infatti varie rotte, i cui punti di virata stanno ad una quota di soli 850 ft (circa 300 m) in vari punti della città.	Si faccia riferimento a quanto già controdedotto dal Proponente all'interno del documento DVA-2015-0029510 già agli atti della procedura VIA. Si faccia altresì riferimento a quanto contenuto all'interno degli elaborati INT GEN 00 REL 001 E INT GEN 00 REL 002.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
80	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	26 - DVA-2015-0013977 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	[Pag. 134, INT-GEN-00-REL-001] 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....	<p>Quindi non sembra esserci una sola rotta predefinita, e la quota di sorvolo non sembra essere alta, soprattutto sul lato Ovest della città.</p> <p>Si ritiene necessario che il Proponente chiarisca in modo dettagliato a cosa si riferiscono le varie rotte nella figura citata, anche fornendone una rappresentazione grafica su di una mappa a grande scala, in modo che sia possibile apprezzare quali parti della città sarebbero interessate dai sorvoli. Si nota che dalle tre criticità elencate discende un potenziale impatto ambientale sulla città di Firenze che sinora non è stato valutato.</p> <p>L'affermazione si riferisce evidentemente, per la pista attuale, alla sola aviazione commerciale.</p> <p>Per l'aviazione generale, infatti, la ridotta distanza disponibile per l'atterraggio per la pista 05 è comunque sufficiente e la pista di volo è effettivamente bidirezionale. Se ne desume che per l'aviazione generale può essere usata la metodologia standard ICAO per il calcolo del CU.</p> <p>Il calcolo già effettuato dall'Università di Firenze nelle precedenti osservazioni mostrava un CU di 99.5 per la pista attuale e di 97.2 per la pista di progetto, in virtù del fatto che la direzione 12-30 è circa perpendicolare ai venti prevalenti. Il valore effettivo del CU andrebbe poi ridotto in conseguenza della esclusiva monodirezionalità della pista di progetto, che presumibilmente sussiste anche per l'aviazione generale, dato che non è stato dichiarato il contrario.</p> <p>Quindi per l'aviazione generale si passa da una pista bidirezionale ad una monodirezionale, con una forte riduzione del CU. Ciò non appare compatibile con il mantenimento dell'attuale volume di</p>	Si conferma quanto già precedentemente controdedotto

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
81	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	27 - DVA-2015-0013977 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.	[Pag. 133, INT-GEN-00-REL-001] 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	Il testo riportato costituisce l'intera risposta all'articolata osservazione n.2. La problematica non è stata chiarita in nessuna altra parte del materiale integrativo. Si formulano perciò le successive osservazioni analitiche al testo della controdeduzione. Si veda l'Allegato B alla DVA-2015-0013977 per una discussione più dettagliata delle criticità evidenziate.	Lo scenario di crescita e sviluppo dello scalo aeroportuale di Firenze risulta adeguatamente definito, quantificato e motivato all'interno del Master Plan e del SIA. La tipologia di aeromobili prevista in esercizio risulta altresì univocamente definita e identificata nel Master Plan e nel SIA. Risultano, quindi, univocamente e adeguatamente definiti e quantificati gli scenari di progetto e di impatto ambientale.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
			<p>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.</p> <p>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>		
82	<p>Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015</p>	<p>28 - DVA-2015-0013977 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.</p>	<p>[Pag. 133, INT-GEN-00-REL-001] ... 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.</p> <p>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>L'affermazione del Proponente è in conflitto con la previsione del Masterplan di un'area cargo di notevoli dimensioni per l'aeroporto di Firenze.</p> <p>Infatti, il traffico cargo attuale dell'aeroporto di Firenze è stabilmente inferiore a 1000 tonnellate/anno, mentre quello dell'aeroporto di Pisa varia intorno a 5000-7000 tonnellate/anno. A fronte di questo scenario, il Masterplan prevede un traffico di avvio al 2018 di 18.000-20.000 tonnellate anno, e la superficie dell'area cargo appare correttamente dimensionata per accogliere tale traffico. Il Masterplan non contiene però alcuna giustificazione di tale previsione, che appare evidentemente sproporzionata.</p> <p>Si ritiene necessario che il Proponente dimostri in modo analitico la necessità di prevedere un traffico merci così elevato per l'aeroporto di progetto, e quindi la necessità di prevedere un'area cargo di grandi dimensioni. Si ritiene inoltre necessario che il Proponente risolva in modo chiaro il conflitto tra l'affermazione sopra citata ed il dimensionamento scelto per l'area cargo.</p> <p>Si ritiene infine necessario che il</p>	<p>Si confermano le previsioni di Master Plan, alle quali si riferiscono le valutazioni di impatto ambientale contenute nel SIA.</p>

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
83	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	29 - DVA-2015-0013977 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.	[Pag. 134, INT-GEN-00-REL-001] ... 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.	L'osservazione n.2 in realtà conteneva vari quesiti riguardo alle previsioni del traffico passeggeri, ai quali è stata data solo una risposta generica. Alla luce della controdeduzione riportata, si ripetono le due principali osservazioni. a) L'affermazione "Le previsioni di traffico sono state elaborate in accordo con il Piano Nazionale degli Aeroporti predisposto da ENAC" non risolve la criticità già evidenziata riguardo all'assenza di una saturazione della curva di crescita del traffico al 2029 [oltre all'osservazione n.2 si veda anche DVA- 2015-0013977, Allegato B]. Una corretta previsione dovrebbe includere la capacità di saturazione dell'aeroporto, che è stata dichiarata essere circa 48500 movimenti/anno. In assenza di una saturazione si possono fare due ipotesi: 1) la capacità di saturazione dell'aeroporto è maggiore di quanto dichiarato e quindi andrebbe rivalutato il dimensionamento del progetto; 2) il modello di previsione non contiene la capacità aeroportuale come condizione al contorno, e quindi è probabilmente solo qualitativo e pertanto	Lo scenario di crescita e sviluppo dello scalo aeroportuale di Firenze risulta adeguatamente definito, quantificato e motivato all'interno del Master Plan e del SIA. La tipologia di aeromobili prevista in esercizio risulta altresì univocamente definita e identificata nel Master Plan e nel SIA. Risultano, quindi, univocamente e adeguatamente definiti e quantificati gli scenari di progetto e di impatto ambientale.

				<p>poco affidabile.</p> <p>b) E' evidente che il livello di traffico al 2029 dipende molto dalla fase di crescita rapida iniziale al 2029. Si era già fatto notare come sia presumibile che l'opportunità di una crescita così rapida possa esser colta principalmente dai vettori low cost. Si era anche fatto notare come la composizione analitica del traffico attuale di Pisa e Firenze portasse ad ipotizzare un trasferimento dei vettori low cost attualmente presenti a Pisa ma non a Firenze [oltre all'osservazione n. 2 si veda anche DVA-2015- 0013977, Allegato B]. Questa ipotesi prevedibile confligge con l'affermazione del Proponente "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".</p> <p>Si ritiene necessario che il Proponente chiarisca tali incoerenze del progetto aeroportuale, sia mediante più convincenti previsioni di traffico sia mediante una descrizione dettagliata e quantitativa delle strategie di sviluppo del traffico di Pisa e Firenze. Tale descrizione dovrebbe essere facilitata dalla recente nascita di Toscana Aeroporti come società unica di gestione dei due aeroporti.</p> <p>Si nota che dalle due criticità elencate dipende il dimensionamento del progetto, con il conseguente impatto ambientale.</p>	
--	--	--	--	--	--

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
84	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	30 - DVA-2015-0013977 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.	[Pag. 134, INT-GEN-00-REL-001]... Le previsioni di traffico sono state elaborate in accordo con il Piano Nazionale degli Aeroporti predisposto da ENAC....	Si osserva un contrasto tra la mancanza di saturazione della curva di previsione del traffico discussa nella precedente osservazione ed il fatto che lo Studio di Impatto Ambientale è basato su un traffico ben definito di 48500 movimenti/anno. Si ritiene perciò necessario che l'ENAC ponga formalmente un limite di 48500 movimenti/anno per la pista 12-30 dell'aeroporto di Firenze. Visto che l'impatto ambientale nel caso di un potenziale superamento di tale limite non è oggetto di valutazione nella presente VIA, si ritiene necessario che tale limite sia formalizzato nel Masterplan prima della conclusione positiva della presente procedura di VIA.	Lo scenario progettuale oggetto di valutazione di impatto ambientale deve intendersi quello espressamente definito e indicato all'interno del Master Plan e dello Studio di Impatto Ambientale. L'Autorità Competente dovrà verificare e valutare la compatibilità e sostenibilità ambientale degli scenari di impatto ambientale identificati e quantificati dal Proponente.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

85	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	31 - INT_AMB_01_REL_001	<p>A pag. 14 e seguenti sono riportate le rose dei venti e le distribuzioni di velocità calcolate dai dati anemometrici della stazione meteo dell'aeroporto di Firenze. Già nelle precedenti osservazioni l'Università di Firenze aveva fatto notare la particolarità di tali dati, che contengono circa il 40% di rilevazioni senza misura della direzione del vento [DVA-2015-0013977, Allegato C].</p> <p>Si osserva che le rose dei venti riportate a pag.14 e seguenti sono incompatibili con le corrispondenti distribuzioni delle classi di velocità. Come dimostrato nell'Allegato 3, le prime si riferiscono infatti ai soli dati con misura della direzione del vento, mentre le seconde si riferiscono a tutti i dati, con e senza misura della direzione. Il "peso" dei dati senza misura della direzione non è però stato tenuto in conto nel calcolo delle percentuali riportato nelle rose dei venti. Dato che i dati alla base delle rose dei venti sono gli stessi utilizzati per il calcolo del CU, e dato il ruolo fondamentale che ha il CU nella proposta stessa della presente procedura di VIA, si ritiene necessario che il Proponente chiarisca in modo rigoroso quali dati e quale metodologia di analisi sono stati usati per il calcolo dei valori di CU dichiarati nel Masterplan. Si ricorda che da tali valori discende l'intero impianto del progetto di riqualificazione dell'aeroporto di Firenze. E' quindi evidente la loro rilevanza per la presente procedura di VIA.</p>	Allegato 3	<p>Si faccia riferimento a quanto già controdedotto dal Proponente all'interno del documento DVA-2015-0029510 già agli atti della procedura VIA. Si faccia altresì riferimento a quanto contenuto all'interno degli elaborati INT GEN 00 REL 001 e INT GEN 00 REL 002. Si faccia, infine, riferimento al documento di chiarimento volontario presentato dal Proponente.</p>
86	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	32 - INT-1-07-10_01_FE-AS-PL001_REV_2- FASI INT-PGT-04-SCD-001	<p>Nella documentazione presentata dal Proponente si notano incoerenze riguardo al passaggio dall'utilizzo della pista 05-23 a quello della pista 12-30. Il progetto definitivo della pista [INT-1-01] stabilisce a pag. 53 la seguente fasatura:</p>	Allegato 3	<p>Si ribadisce che la realizzazione della nuova pista di volo dovrà risultare contemporanea alla normale operatività dell'attuale pista. Al momento dell'entrata in esercizio della nuova pista, verrà dismessa l'attuale pista. Non sono previsti utilizzi contemporanei e simultanei delle due piste.</p>

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

			<p>- 2015 - avvio del procedimento; - 2017/2018 - anno di entrata in esercizio della nuova pista; - 2023 - anno di dismissione dell'attuale pista e realizzazione nuovi raccordi; - 2029 - anno di completa attuazione del piano.” Si osserva quindi la previsione di mantenere attiva la pista attuale per circa 5 anni. La relazione INT-1-07 sulle fasi realizzative afferma invece a pag. 4-5: “L’obiettivo di questa fase è di procedere all’attivazione della nuova pista ed all’avvio della dismissione dell’infrastruttura attuale a fine 2017. In questo contesto rientrano pertanto anche tutte le attività all’interno dell’attuale sedime aeroportuale, andando ad interferire con le aree della pista di volo in uso 05-23 senza tuttavia comprometterne l’operatività. Tali attività consisteranno nel completamento della testata 30, dei raccordi tra la nuova pista ed i piazzali, unitamente alla realizzazione della RESA in testata 30. Il collegamento con il piazzale Ovest sarà garantito dal nuovo sistema di raccordi realizzato, con il piazzale Est invece sarà riconfigurata allo scopo il tratto più a Sud della pista dismessa. Al fine di garantire l’operatività dello scalo, tali operazioni saranno da prevedersi in notturna, nell’arco temporale di chiusura dell’aeroporto. Relativamente alle interferenze con l’operatività della pista attuale, si rimanda all’approfondimento nell’elaborato 10.02 FE-AS-PL002.” La parte iniziale del testo sembra quindi suggerire che la pista attuale sarà dismessa già a fine 2017. Successivamente si nota però un contrasto tra la descrizione della pista 05-23 come contemporaneamente “in</p>		
--	--	--	--	--	--

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

			<p>uso” e “dismissa”. Inoltre, l’elaborato 10.02 FE-AS-PL002 citato non sembra far parte della documentazione disponibile. Infine, nel cronoprogramma dei lavori INT-PGT-04-SCD-001 è riportata la data esatta del 10/07/2017 dell’avvio della nuova pista, che sembra contrastare con le affermazioni appena viste di “2017/2018” e “fine 2017”, ma non viene fatta menzione della tempistica per la dismissione della pista attuale.</p> <p>Si ritiene pertanto necessario che il Proponente fornisca una descrizione chiara e dettagliata della tempistica con cui avverranno le fasi di transizione dell’operatività da una pista all’altra. Tali informazioni sono di grande importanza non solo per ragioni di sicurezza del volo, che è di competenza dell’ENAC, ma anche in virtù dell’impatto ambientale determinato da un potenziale utilizzo simultaneo di entrambe le piste.</p>		
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
87	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	33 - DVA-2015-0013977 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 Plan 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.	[Pag. 135, INT-GEN-00-REL-001] Si vedano gli elaborati di integrazione inerenti gli approfondimenti progettuali di natura idraulica	L’osservazione n.7 conteneva una serie di criticità puntuali. Le osservazioni successive analizzano i chiarimenti che sono stati dati a tali criticità negli elaborati di integrazione. Si veda l’Allegato 4 per una discussione più dettagliata delle criticità che permangono.	Si faccia riferimento alle seguenti controdeduzioni a ciò riferite.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

88	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	34 - DVA-2015-0013977 Osservazione n. 7 - I valori delle portate di piena non sono cautelativi rispetto agli studi idrologici-idraulici disponibili per l'area considerata.	[pag. 8, INT-PGT-03-REL-002] “Per il Fosso Reale le verifiche idrauliche (stato attuale e stato di progetto) sono state eseguite applicando gli idrogrammi di piena ad oggi validati dall’Autorità di Bacino e non si è ritenuto di ricalcolare gli idrogrammi di piena riferiti alle LSPP 2012 in quanto non sarebbero risultati omogenei a quelli utilizzati per la pianificazione idraulica del territorio ed in particolare del sistema fluviale Arno-Bisenzio. (Rel. Idrologico – Idraulica par. 2.1)”	La non omogeneità con la pianificazione idraulica del territorio è una motivazione non sostenibile. La pianificazione è un concetto dinamico che si aggiorna con l’aggiornamento del quadro conoscitivo. E’ pertanto necessario inserire nelle progettazioni dei nuovi interventi i dati disponibili più aggiornati, tra i quali le nuove curve di possibilità pluviometrica per la stima delle portate di piena. Gli idrogrammi di piena forniti dall’Autorità di Bacino non tengono conto dei tempi di corrivazione propri del Fosso Reale che risultano più brevi di quelli forniti dalla stessa Autorità. Pertanto i valori al colmo utilizzati risultano notevolmente inferiori a quelli minimi già utilizzati in studi precedenti e per i quali erano già state espresse le osservazioni sulla necessità di considerare valori ancor più cautelativi vista l’elevata vulnerabilità del territorio considerato.	L’osservazione avanzata dall’Università non risulta coerente con quanto osservato dagli Enti competenti in materia, preposti anche all’autorizzazione delle opere in progetto.
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
89	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	35 - DVA-2015-0013977 Osservazione n. 7 - La metodologia utilizzata per le verifiche idrauliche del progetto non risulta adeguata	INT-PGT-03-REL-002] a) Le verifiche idrauliche dichiarate nella relazione visionata contemplano eventi con durate di pioggia estese alle 36 ore. b) Da pag 13: “Nel tratto finale della Cassa, trasversalmente nell’alveo e nella cassa, sarà realizzata un’opera di trattenimento del materiale flottante costituita da una griglia a pettine di altezza 4 m dal fondo.” c) Si rimanda ad una “Relazione idrologico idraulica“ per il dettaglio delle verifiche idrauliche	a) Anche se sono state considerate durate di pioggia estese a 36 ore, le portate con cui sono effettuate le verifiche idrauliche continuano ad essere non cautelative, pertanto permangono ancora le criticità già espresse al punto 1/a. b) Tale opera è prevista ma non è stata verificata. c) Viene fornito un unico documento per gli aspetti idrologici-idraulici. Non è presente la richiamata “Relazione Idrologico Idraulica” alla quale si fa continui rimandi per i dettagli.	Si ritiene che le portate con cui sono state condotte le verifiche idrauliche debbano considerarsi adeguate. La relazione idrologico-idraulica a cui si fa riferimento è rappresentata dall’elaborato INT PGT 03 REL 002. Ulteriori verifiche e dimensionamenti di dettaglio saranno predisposti nel corso delle successive fasi di sviluppo progettuale.
90	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	36 - DVA-2015-0013977 Osservazione n. 7 - La soluzione adottata per il sotto attraversamento dell’A11 è in contrasto con la normativa vigente, in particolare: se il manufatto è assimilabile a un ponte, risulta in contrasto con le Norme Tecniche per le	[INT-PGT-03C-REL-002] La risposta al quesito non risulta adeguatamente motivata. della Cassa, trasversalmente nell’alveo e nella cassa, sarà realizzata un’opera di trattenimento del materiale flottante	Occorre che il Proponente fornisca in modo definitivo una risposta adeguata al quesito.	Il Proponente, nel corso delle successive fasi autorizzative, provvederà a richiedere al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici opportuno parere in merito e a presentare quanto necessario ai fini del rilascio della

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

		Costruzioni approvate con D.M. 14.01.2008 in materia di ponti e in particolare con a quanto previsto al punto 5.1.2.4; se il manufatto è assimilabile a un tombamento, questo risulta in contrasto con la Legge Regionale 21 maggio 2012, n. 21, Disposizioni urgenti in materia di difesa dal rischio idraulico e tutela dei corsi d'acqua, art. 1.	costituita da una griglia a pettine di altezza 4 m dal fondo.” c) Si rimanda ad una “Relazione idrologico idraulica“ per il dettaglio delle verifiche idrauliche		necessaria autorizzazione.
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
91	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	37 - DVA-2015-0013977 Osservazione n. 7 - Non risulta valutata adeguatamente la soluzione che prevede l'innalzamento della livelletta autostradale per garantire il funzionamento idraulico in ottemperanza alle norme richiamate al punto precedente. La soluzione n. 1 di cui a pag. 135 del documento SIA_PGT_00_REL_001 prende in considerazione tale ipotesi che viene però subito rigettata in quanto dichiarata in contrasto con la normativa di progettazione stradale di cui al DM 5/11/2001. Da verifiche condotte nell'ambito del presente lavoro tale condizione non appare sussistere ma, viceversa, l'innalzamento della livelletta stradale alla quota necessaria ai fini idraulici risulta del tutto fattibile.	Non è stata fornita alcuna risposta.	Occorre che il Proponente fornisca in modo definitivo una risposta adeguata al quesito.	Si conferma che il massimo innalzamento possibile dell'attuale livelletta autostradale risulta pari a 70 cm. Il soggetto gestore dell'infrastruttura ha provveduto ad effettuare le necessarie verifiche normative a riguardo.
92	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	38 - DVA-2015-0013977 Osservazione n. 7 - La vasca di laminazione dei volumi di compenso per i maggiori deflussi dovuti alla impermeabilizzazione delle aree dell'Aeroporto risulta sottodimensionata	[INT-PGT-03-REL-002] La vasca per la compensazione idraulica della maggiore impermeabilizzazione del sedime aeroportuale e del Polo Universitario è stata dimensionata facendo ricorso a 2,6 l/s/ha.	Tale provvedimento appare adeguato sotto gli aspetti idraulici. Rimangono da definire gli aspetti gestionali che non possono comunque essere in capo all'Università di Firenze.	Gli aspetti gestionali saranno oggetto di definizione nel corso della successiva procedura di conformità urbanistica.
93	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	39 - DVA-2015-0013977 Osservazione n. 7 Il Canale colatore sinistro viene sostituito con un nuovo collettore Acque meteoriche che transita al di sotto della pista aeroportuale in contrasto con il divieto di tombamento dei corsi d'acqua (D.Lgs.n° 152/2006, poi ribadito dalla recente LRT n° 21/2012). [...] Inoltre il dimensionamento del nuovo collettore Acque meteoriche per la	[pag. 51, INT-PGT-03-REL-002] Viene esplicitamente dichiarato il declassamento del Canale Colatore sinistro da corso d'acqua a fognatura.	Se l'autorità competente accoglie la proposta di declassamento da canale a fognatura risultano superati i vincoli per il tombamento dell'opera. Poiché l'opera drena i deflussi del Polo Scientifico, è necessario adeguarne il dimensionamento idraulico alla portata relativa al futuro sviluppo dell'area servita. Permangono inoltre le necessità di definire le competenze gestionali connesse alle	I criteri di dimensionamento del collettore delle acque meteoriche del Polo Scientifico sono riportati all'interno del paragrafo 7.2.2.4 della relazione INT PGT 03 REL 001.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
		portata massima di 10 mc/s costituisce un limite per il futuro sviluppo delle aree asservite, tra le quali quella del Polo Scientifico dell'Università di Firenze.		operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria dell'opera.	
94	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	40 - DVA-2015-0013977 Osservazione n. 7 - L'eliminazione del sistema Fosso dei Giunchi – Fosso Lupaia preclude lo scarico della cassa di espansione sul Canale di Cinta Orientale.	[pag. 46, INT-PGT-03-REL-002] “Le opere idrauliche previste nel Masterplan aeroportuale prevedono la realizzazione del nuovo Fosso Lupaia Giunchi che diviene il recapito delle acque provenienti dalle superfici non ancora urbanizzate del Polo Universitario e di parte delle aree verdi ricadenti all'interno del sedime aeroportuale. Nel nuovo fosso recapiteranno le acque provenienti dallo scarico della cassa d'espansione asservita al Polo Universitario in progetto sul Canale di Cinta Orientale.”	Tale provvedimento risulta adeguato.	Nessuna controdeduzione da parte del Proponente.
95	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	41 - DVA-2015-0013977 Osservazione n. 7 - Il Canale dell'Aeroporto viene tombato per 1400 metri	[pag. 48, INT-PGT-03-REL-002] “L'intervento in progetto prevede il mantenimento del canale aperto e l'adeguamento per tutta la lunghezza di 1.150 m. della sezione.”	Tale provvedimento risulta adeguato.	Nessuna controdeduzione da parte del Proponente.
96	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	42 - DVA-2015-0013977 Osservazione n. 7 - La proposta progettuale non prende in considerazione il periodo transitorio in cui l'agibilità della Scuola Allievi, già in pratica realizzata nell'Area del PUE di Castello, verrebbe subordinata alla realizzazione delle nuove opere aeroportuali e dell'area di laminazione a servizio anche del PUE stesso.	[pag. 2, INT-PGT-03-REL-002] “Nel caso dell'interferenza con reticolo di drenaggio dell'area PUE di Castello ed in particolare con il collettore di scarico del comparto Scuola Marescialli dei Carabinieri, è stata verificata la possibilità di mantenere la vasca di compensazione idraulica prevista nel PUE, in modo da incrementare il volume complessivo di compenso e di ridurre al minimo le interruzioni di esercizio della fognatura dell'area PUE durante le fasi costruttive del Masterplan, riducendo contemporaneamente al minimo l'aggravio delle criticità idrauliche presenti nell'area.”	Se opportunamente messo in pratica, tale provvedimento risulta adeguato	Nessuna controdeduzione da parte del Proponente.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
97	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	43 - DVA-2015-0019141 - 4.4.1 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.	[INT-GEN-00-REL-001] 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.	Premesso che il commento dell'ENAC non è chiaro e sembra in contraddizione (secondo l'ENAC gli scenari non costituiscono elementi di progetto, però il SIA li contiene), le tavole fornite ed integrate con le operazioni di "taxing" presentano uno scenario 2018/2029 a maggior impatto rispetto a quanto emerso nel SIA. In particolare, già a partire dallo scenario 2018, parte del Polo scientifico viene interessata dalla curva LVA=60 dB(A) e, pertanto, esso rientra nella zona A dell'intorno aeroportuale. Inoltre, edifici di futura realizzazione (edifici "completamento area delle scienze") sono intersecati dalla curva isofonica LVA=65 dB(A) (vedasi tavole: INT-AMB-04-TAV-011 e INT-AMB-04-TAV-012) presentando quindi evidenti criticità data la tipologia di ricettore. Inoltre, per quanto riguarda il confronto con i limiti di zona, ovvero con LAeq in periodo di riferimento diurno, stante il periodo di utilizzo delle strutture del Polo Scientifico, la criticità è confermata (vedasi tavole: INT-AMB-04-TAV-019 e INT-AMB-04-TAV-026) con livelli ben superiori ai 55 dB(A) ipotizzabili in periodo diurno per un ricettore sensibile quale quello del Polo Scientifico (così come riconosciuto dall'ENAC). Tutte le valutazioni dovrebbero tenere in considerazione come ricettori presenti nell'area del Polo Scientifico, sia gli edifici attuali che quelli di previsione, come da layout fornito attraverso il Piano Particolareggiato del Polo Scientifico e Tecnologico dell'Università di Firenze approvato nel 2004. Pertanto, sarebbe opportuno estendere tutte le valutazioni anche agli edifici di progetto e di futura	Il Proponente conferma il fatto che gli scenari denominati "basso, medio e alto" all'interno del Master Plan costituiscono esclusivamente il risultato di differenti ipotesi di sviluppo dello scalo aeroportuale proposte, nella fase iniziale di definizione progettuale, dal Gestore aeroportuale in coerenza ai contenuti tecnici richiesti per il Master Plan. L'Autorità Competente in materia (che nell'ambito della procedura VIA assolve al ruolo di Proponente) ha successivamente individuato nello scenario "medio" l'unico scenario coerente con le ipotesi di cui al Piano Nazionale degli Aeroporti e, conseguentemente, l'intero Master Plan e il relativo SIA sono stati sviluppati in riferimento a detto scenario di progetto, al quale si riferisce il procedimento di VIA. Le nuove elaborazioni e valutazioni contenute all'interno della documentazione integrativa rispondono a scenari operativi specificatamente richiesti dall'Autorità Competente del procedimento di VIA (MATTM). Le valutazioni di impatto acustico da prendere a riferimento devono intendersi, quindi, quelle riferite a detti scenari operativi. Le stesse prendono in opportuna considerazione tutti i fabbricati del Polo Scientifico.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
98	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	44 - DVA-2015-0019141 - 4.4.3 Valutare procedure operative che minimizzano l'impatto delle attività aeroportuali sia nella fase di volo, in particolare decollo/atterraggio, sia a terra (procedure antirumore).	[INT-GEN-00-REL-001] Si è provveduto alle elaborazioni richieste	realizzazione presso il Polo Scientifico. Non vengono fornite spiegazioni di dettaglio riguardo alle assunzioni e alle modalità con cui è stato stimato un abbattimento del rumore compreso fra 9.5 e 13 dB(A) dovuto alla duna. Non sono presenti tavole di rappresentazione dello scenario acustico in corrispondenza del Polo a seguito della realizzazione della stessa duna. Si chiede che vengano fornite delle indicazioni più precise in merito alle assunzioni e alle modalità con cui è stato stimato un abbattimento del rumore compreso fra 9.5 e 13 dB(A) dovuto alla duna. Inoltre, si chiede che venga elaborata una tavola in cui sia rappresentato lo scenario acustico in corrispondenza del Polo a seguito della realizzazione della stessa duna. In tale scenario l'efficacia della duna dovrebbe essere valutata sia come mappatura che in facciata a tutti gli edifici ricettori esistenti e di futura realizzazione nell'area del Polo. Per quanto riguarda le procedure di decollo e di atterraggio, vengono riportate le tavole per entrambe, ma nel testo si fa riferimento solo alle prime. Per quanto riguarda le procedure di decollo e di atterraggio, vengono riportate le tavole per entrambe, ma nel testo si fa riferimento solo alle prime.	All'interno dell'elaborato INT AMB 04 SCD 008 vengono presentati dati numerici della rumorosità attesa presso tutti i ricettori interni all'area del Polo Scientifico, sia nello stato non mitigato, sia in quello mitigato. Informazioni e modellazioni di maggior dettaglio verranno presentate in corrispondenza delle successive fasi di sviluppo progettuale. Ad ogni modo si ricorda che presso l'area sono previste, in fase di esercizio, opportune indagini e misurazioni fonometriche atte alla verifica diretta dell'efficienza del previsto intervento di mitigazione acustica.
99	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	45 - DVA-2015-0019141 - 4.4.6 Esplicitare la metodologia di taratura del modello di calcolo, evidenziando il confronto tra i valori calcolati e i valori misurati.	[INT-GEN-00-REL-001] 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.	Il commento dell'ENAC non è chiaro. Si parla di misure sperimentali in prossimità della pista attuale ai fini di taratura. Tuttavia, non viene fornito alcun dettaglio su questa attività, posizioni delle misure, aeromobili considerati in decollo/atterraggio, risultati ottenuti a livello sperimentale e scostamenti dai	Si conferma quanto già precedentemente controdedotto a riguardo. Il futuro esercizio aeroportuale sarà caratterizzato dall'utilizzo di una diversa pista di volo, da differenti rotte di decollo/atterraggio, da differenti ambiti territoriali interessati dai sorvoli e da un differente fleet mix rispetto allo stato attuale.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
100	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	46 - DVA-2015-0019141 - 4.4.7 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.	[INT-GEN-00-REL-001] 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.	valori simulati. Si rende necessario un approfondimento di dettaglio che contenga tali elementi. Si ribadisce la necessità di chiarire dove e come sia distribuita la popolazione esposta. Sembra non siano considerati gli studenti o comunque gli utenti delle strutture scolastiche che invece dovrebbero essere valutate con maggior attenzione così come previsto anche dal D.M. 29 novembre 2000. Inoltre, non si tiene conto degli uffici e delle attività (incluse quelle legate al Polo scientifico di Sesto) che implicano la presenza prolungata nel tempo di persone interessate dall'impronta acustica degli aeroplani e che devono essere tutelate dall'esposizione al rumore così come previsto anche dallo studio ARPAT (allegato C del PIT). Si ritiene necessaria questa valutazione al fine di confrontare i due scenari. Pertanto, il calcolo degli esposti dovrebbe essere chiaramente esplicitato e tenere in adeguata considerazione non solo i residenti, ma anche le persone che presentano un'esposizione prolungata al rumore prodotto dall'infrastruttura di progetto (come gli addetti, i frequentatori e soprattutto gli studenti del Polo scientifico).	Ciò rende non perseguibile la citata operazione di taratura del modello. Si conferma che le elaborazioni e valutazioni inerenti la popolazione esposta alla rumorosità aeroportuale prendono in considerazione la popolazione residente, e non la popolazione occasionalmente e temporaneamente presente (per finalità didattiche e/o lavorative) nei vari ambiti territoriali analizzati.
101	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	47 - DVA-2015-0019141 - 4.4.8 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).	[INT-GEN-00-REL-001] 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.	L'ENAC non fornisce risposta relativamente alla possibilità di utilizzo della pista da parte di altre tipologie di aeromobili ritenendo tali elementi non di progetto. Si prende atto della risposta.	Nessuna controdeduzione da parte del Proponente.
102	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	48 - DVA-2015-0019141 - 4.4.11 Valutare su tutti i ricettori individuati gli effetti cumulativi prodotti dal traffico aeroportuale e veicolare (indotto e complessivo),	[INT-GEN-00-REL-001] Si è provveduto all'elaborazione richiesta.	Dalla relazione INT-AMB-04-SCD-006 emerge come per il Polo vengano considerati 7 ricettori. Riguardo alle criticità ad esempio presso il ricettore S8	Dalla consultazione dell'elaborato INT AMB 04 TAV 056 si evince che nell'area del Polo Scientifico si sono individuati e considerati

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

		considerando la concorsualità delle sorgenti all'estero delle fasce di pertinenza/zone di rispetto individuate dalle infrastrutture.		Leq diurno il livello di rumore complessivo (ma dovuto quasi esclusivamente al rumore aeroportuale) sia pari a 63.9 dB(A) in periodo diurno al 2018. Tale livello risulta superiore a quanto richiesto per un ricettore sensibile. In effetti viene riconosciuta una criticità e per essa viene ipotizzata una duna di altezza 10 m utilizzando la quale si ipotizzano benefici variabili fra 9,5 e 13 dBA. La variabilità del beneficio non associata ai singoli ricettori non è ritenuta adeguata per una corretta valutazione dell'intervento. Inoltre, l'analisi su soli 7 ricettori in corrispondenza del Polo Scientifico risulta non sufficiente al fine di caratterizzare la criticità, né tantomeno per verificare l'efficacia dell'intervento. Viene richiesta un'analisi su tutta l'area del Polo, sia come mappa che come livelli di facciata su tutti gli edifici ricettori esistenti e di futura realizzazione. Tali benefici dovrebbero essere confermati con apposite simulazioni.	oltre 70 ricettori (e non 7 come indicato dall'Università). Le risultanze di impatto acustico ad essi relative sono riportate all'interno dell'elaborato INT AMB 04 SCD 008 (e non INT AMB 04 SCD 006 come indicato dall'Università).
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
103	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	49 - DVA-2015-0019141 - 4.4.12 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.	[INT-GEN-00-REL-001] Si è provveduto all'elaborazione richiesta.	Per i ricettori critici interni all'intorno aeroportuale viene prevista la sostituzione degli infissi. In realtà, viene evidenziata anche la presenza di un ricettore abitativo in zona B e, in tal caso, vige incompatibilità per uso abitativo secondo il D.M. 31 ottobre 1998.	All'interno dell'intorno aeroportuale risulta presenta un corpo edilizio e relative superfetazioni adibito ad uso residenziale. Trattasi di costruzioni esistenti. Il Proponente ne prevede il risanamento acustico. L'Autorità Competente e la Commissione Aeroportuale potranno verificare in dettaglio detta situazione e impartire le opportune prescrizioni.
104	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	50 - DVA-2015-0019141 - 4.4.13 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	[INT-GEN-00-REL-001] Si è provveduto all'elaborazione richiesta.	Rispetto all'osservazione del Ministero, l'ENAC riconosce che il Polo sia effettivamente "ricettore sensibile". Tuttavia non è chiaro quale sia il limite considerato per tale ricettore nella	Nonostante il vigente Piano Comunale di Classificazione Acustica inserisca l'intera area del Polo Scientifico in classe IV, nell'ambito del SIA questa è stata assunta in classe acustica

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

		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 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.		valutazione della criticità.	II.
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
105	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	51 - DVA-2015-0019141 - 4.4.15 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).	[INT-GEN-00-REL-001] Si è provveduto all'elaborazione richiesta.	Per tutti i ricettori critici viene prevista la sostituzione degli infissi. Inoltre, per l'area del Polo scientifico viene considerato anche l'inserimento di una duna in terra di altezza pari a 10 m. Tuttavia, tale intervento non risulta valutato nel dettaglio. Viene fornita un'indicazione di guadagno generica variabile da 9,5 a 13 dBA. Non si comprende l'efficacia effettiva in facciata agli edifici dell'area del Polo sia esistenti che di previsione. L'informazione è necessaria in questa fase così da poter comprendere se la barriera prevista sia effettivamente in grado di far rispettare, come livello di rumore ambientale (livello cumulativo prodotto dall'insieme delle sorgenti), i limiti acustici associati al ricettore sensibile.	Vedi osservazione 109.
106	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	52 - DVA-2015-0019141 - 4.4.16 In merito alle fasi di cantiere, il Proponente dovrà 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. 4.4.17 Individuare per, ogni ricettore critico l'opportuno intervento di mitigazione, indicandone le caratteristiche dimensionali ed acustiche e stimandone l'efficacia,	[INT-GEN-00-REL-001] Si è provveduto all'elaborazione richiesta.	Riguardo all'impatto della fase di cantierizzazione, la documentazione integrativa fornita tratta di soluzioni specifiche relative a determinate lavorazioni. Tuttavia, non viene fornita una valutazione relativa all'impatto dell'intervento sul traffico stradale sia in termini di movimenti dei mezzi di cantiere sia e soprattutto in termini di modifiche sul sistema di viabilità nell'intorno dell'area di intervento.	Gli impatti acustici prevedibili in fase di cantiere sono quantitativamente descritti e contenuti all'interno dell'elaborato INT GEN 00 REL 002. In relazione agli impatti indiretti dovuti al traffico indotto e alle possibili interferenze con il traffico urbano, nel corso delle successive fasi di sviluppo progettuale questi saranno quantificati all'interno del Piano Ambientale della Cantierizzazione.
107	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	53 - DVA-2015-0016295 - 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). Allegato G-ACUSTICA		Ad i seguenti quesiti posti nell'osservazione n.8 non è stata data risposta con il materiale integrativo presentato dal Proponente. Si riformulano pertanto i quesiti già posti, tenendo conto delle integrazioni fornite dal Proponente	Si faccia riferimento alle controdeduzioni di cui ai successivi punti.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

				per i quesiti posti dal Ministero.	
108	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	54 - DVA-2015-0016295 - 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). Allegato G-ACUSTICA		<p>Sulla via Perfetti-Ricasoli In merito allo scenario 2029 emerge un contributo acustico significativo da parte della via Perfetti-Ricasoli che non può essere trascurato, sia per gli edifici attualmente presenti che per quelli di previsione nella zona Nord dell'area del Polo, scelta per la futura realizzazione del liceo scientifico. Per tale motivo, ma anche al fine di non generare una divisione della città di Sesto Fiorentino in corrispondenza della pista, si chiede una rivalutazione del sistema di viabilità anche studiando percorsi alternativi al completamento della Via Perfetti Ricasoli. Lo studio della nuova pista dovrebbe essere integrato con una rivalutazione del completamento della Via Perfetti Ricasoli. Il progetto integrato dovrebbe avere i seguenti obiettivi minimi sia acustici che non acustici:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mantenere i livelli di rumore ambientale come effetto cumulativo dovuto a tutte le sorgenti compatibile con la presenza del Polo Scientifico e di tutti gli edifici sensibili; - favorire o almeno mantenere il collegamento del centro di Sesto Fiorentino con la zona dell'Osmannoro che risulta scollegato dal centro nell'ipotesi attuale del progetto. 	Lo studio di impatto acustico condotto in relazione al contributo del traffico veicolare e alla sua sinergia con le altre sorgenti di progetto è contenuto all'interno degli elaborati INT GEN 00 REL 002 e INT AMB 04 SCD 008, da cui è desumibile il livello di rumore prevedibile in corrispondenza di tutti i ricettori maggiormente esposti. Il Proponente non ritiene di propria competenza interventi di riassetto organizzativo del sistema della viabilità, della mobilità e dei trasporti di area vasta.
109	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	55 - DVA-2015-0016295 - 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).		<p>Mancata previsione di interventi di mitigazione acustica Per l'area del Polo scientifico viene considerato l'inserimento di una duna in terra di altezza pari a 10 m. Tuttavia, tale intervento non risulta valutato nel dettaglio, per cui non si comprende l'efficacia effettiva in facciata agli edifici dell'area del Polo sia esistenti che di previsione. Viene fornita</p>	Così come proposto dalla stessa Università nell'ambito delle prime osservazioni presentate in riferimento allo Studio di Impatto Ambientale, il Master Plan ha previsto l'inserimento, in posizione antistante il Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino e per tutto lo sviluppo lineare del suo fronte meridionale, di una duna in terra di altezza pari a 10 metri, avente funzione di mitigazione dell'impatto acustico prodotto dall'esercizio

				<p>un'indicazione di guadagno generica variabile da 9,5 a 13 dBA, che non appare essere riproducibile (si veda l'Allegato 5). Un'informazione accurata sul guadagno è invece necessaria in questa fase così da poter comprendere se la duna prevista sia effettivamente in grado di far rispettare, come livello di rumore ambientale (livello cumulativo prodotto dall'insieme delle sorgenti), i limiti acustici associati al ricettore sensibile.</p>	<p>aeroportuale. I benefici acustici stimati in relazione all'efficacia di detto accorgimento di mitigazione sono stati valutati in 13 dB(A) per ricettori posti al primo piano e in 9,5 dB(A) per ricettori posti al secondo piano. A tal proposito si ricorda come l'efficacia di simili opere di mitigazione dipenda in maniera assolutamente significativa da diversi parametri, fra i quali la quota della sorgente, la distanza presente fra la barriera e la sorgente, la distanza presente fra la barriera e i ricettori da proteggere e, soprattutto, dalla tipologia di sorgente. La semplice applicazione delle formulazioni di Maekawa (implementate dai software di calcolo) relative al calcolo dell'attenuazione acustica indotta dall'introduzione di barriere evidenzia l'influenza che detti parametri di ingresso ricoprono nel calcolo degli abbattimenti e, tra le altre cose, mostra (in maniera indiretta) l'importanza di una corretta caratterizzazione dello spettro di frequenza della sorgente. È risaputo, infatti, come per propria intrinseca caratteristica, i dispositivi di attenuazione della propagazione dell'onda sonora (barriere acustiche, dune antirumore, schermi, ecc.) risultino più efficaci nell'abbattimento di segnali ad alta frequenza e assai meno performanti nel campo delle basse frequenze. Nel caso di specifico interesse, in particolare, a parità di dati di tipo geometrico, la sola informazione inerente lo spettro di frequenza della sorgente acustica è tale da poter modificare il range di efficacia della barriera prevista per circa 6-8 dB(A). A tal proposito si evidenzia che le assunzioni contenute, nell'ambito dello studio predisposto dall'Università, in merito alla caratterizzazione in frequenza della sorgente aerea in fase di decollo riportano uno spettro pressoché omogeneamente distribuito sulla banda di frequenza compresa fra 125 Hz e 10 kHz, con un contributo assolutamente significativo del campo delle basse frequenze (400-600 Hz). Detto spettro non trova, tuttavia, concreta</p>
--	--	--	--	--	--

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

					<p>corrispondenza con la specifica sorgente acustica a cui esso dovrebbe riferirsi, caratterizzata prioritariamente dagli apparati turbodinamici degli aeromobili, agenti prevalentemente nel campo delle alte frequenze (con 1000-2000 Hz).</p> <p>Caratterizzazione che, invece, risulta riportata all'interno del SIA (cfr. elaborato SIA AMB 04 REL 002), nell'ambito del quale si è provveduto, attraverso l'esecuzione di specifiche misurazioni di campo fatte a bordo pista, alla reale caratterizzazione delle sorgenti acustiche rappresentate da reali aeromobili in fase di decollo. La suddetta assunzione di base contenuta nello studio dell'Università, muovendo nella direzione di considerare un maggior contributo delle basse frequenze della sorgente acustica da mitigare, tende inevitabilmente a ridurre l'entità degli abbattimenti ottenibili attraverso l'inserimento della barriera antirumore, e quindi a sottostimarne l'efficacia.</p>
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
110	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	56 - DVA-2015-0016295 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).		<p>Mancata proposta di rotte alternative</p> <p>Come riportato nel Master Plan, l'intorno aeroportuale in esso definito presenta esclusivamente una connotazione d'indirizzo, dal momento che la definizione delle rotte aeree è compito della Commissione aeroportuale. Pertanto, una variazione nella definizione delle rotte da parte della Commissione comporterebbe la necessità di effettuare una nuova valutazione sulle diverse matrici ambientali.</p> <p>Le rotte definite nel Master Plan investono l'abitato residenziale di Capalle/La Villa nel comune di Campi Bisenzio. Sarebbe stato auspicabile, nella presente fase, definire e valutare rotte di decollo alternative che prevedessero, ad esempio, il sorvolo di zone industriali o già occupate da importanti infrastrutture</p>	<p>Le rotte di atterraggio e decollo al momento considerate nell'ambito del SIA sono la risultanza di specifiche valutazioni che hanno contemperato esigenza di tipo aeronautico ad analisi di tipo territoriale ed ambientale, e che hanno già visto un primo coinvolgimento dell'autorità ENAV a ciò deputata. La Commissione Aeroportuale potrà, laddove ritenuto necessario, apportare ulteriori migliorie a dette analisi. Eventuali modifiche e ottimizzazioni non potranno che costituire migliorie di carattere ambientale, tali da non necessitare di nuovi iter di valutazione di impatto ambientale.</p>

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

				lineari come l'Autostrada A11, piuttosto che centri abitati.	
111	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	57 - DVA-2015-0016295 - 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).		<p>Limitatezza nella tipologia di attività associata al Polo Scientifico di Sesto Fiorentino. I ricettori presi in esame ai fini della valutazione dell'impatto acustico dell'infrastruttura risultano identificati propriamente per quanto riguarda l'esistente. Il ricettore costituito dal Polo scientifico e tecnologico dell'Università, però, viene preso in considerazione unicamente in quanto struttura destinata alla ricerca, mentre viene misconosciuto in quanto complesso dedicato anche alla didattica, aspetto particolarmente significativo ai fini della definizione del clima acustico da preservare. Inoltre, non sono state considerate le strutture di un futuro insediamento sensibile quale il Liceo Scientifico "Agnoletti", che verrà trasferito nell'area del Polo scientifico. Per tali strutture nelle risposte dell'ENAC alle osservazioni del Ministero viene riconosciuta la necessità di tutela come ricettore sensibile. Infatti, come esplicitato nella Relazione Integrativa sul Rumore INT-AMB-04_REL-001, il Polo Scientifico di Sesto Fiorentino viene assunto quale ricettore sensibile, a prescindere dall'effettiva classe acustica ad esso attribuita dai vigenti Piani Comunali di Classificazione Acustica (classe IV). Tuttavia, ENAC nella sua integrazione non definisce il limite acustico da considerare per tale ricettore. Si fa presente, a tale proposito, che i limiti acustici da rispettare in corrispondenza di ricettori sensibili da parte di tutte le sorgenti acustiche concorrenti all'immissione sono quelli associati perlomeno alla classe acustica II in termini di LAeq diurno (55 dBA) e notturno (45 dBA), anche se sarebbe auspicabile, così come richiamato nelle osservazioni del</p>	<p>La documentazione integrativa presentata dal Proponente (INT INC 00 REL 002, INT AMB 04 SCD 006, INT AMB 04 TAV 054, INT AMB 04 TAV 055, INT AMB 04 TAV 056, INT AMB 04 SCD 007, INT AMB 04 SCD 008) contiene dettagli e analisi adeguati a fornire le informazioni di cui all'osservazione. Le analisi inerenti la stima della popolazione esposta al rumore prodotto dall'esercizio aeroportuale prendono in esame la popolazione residente nei vari ambiti territoriali, e non quella saltuariamente presente o associata a permanenza lavorativa/studentesca.</p>

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione
112	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	58 - DVA-2015-0016295 - 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).		<p>Ministero, il rispetto dei limiti di classe I. Riguardo la criticità, come si evince dagli elaborati grafici integrativi riconducibili alla componente ambientale rumore per gli scenari 2018 e 2029, su una porzione significativa del Polo Scientifico sono previsti livelli LVA e LAeq superiori a 60 dBA, e su una piccola porzione addirittura superiori a 65 dBA ovvero si evidenziano condizioni di incompatibilità con la funzione di didattica e ricerca svolta nel Polo.</p> <p>Mancata indicazione dei criteri di calcolo del numero di persone esposte Riguardo al conteggio degli esposti nella tabella 8 della sintesi non tecnica (doc. SIA_SNT_00_REL_001) allegata allo Studio di impatto ambientale, si riporta che, per lo scenario al 2029, il numero di residenti ricadente nella fascia dei 60-65 dBA è pari a 603. Non è chiaro, però, dove e come tali residenti siano distribuiti. Inoltre, la tabella da ultimo citata non tiene conto degli uffici e delle attività (inclusa quelle legate al Polo scientifico di Sesto) che implicano la presenza prolungata nel tempo di persone interessate dall'impronta acustica degli aeroplani e che devono essere tutelate dall'esposizione al rumore. Il calcolo degli esposti doveva essere chiaramente esplicitato e tenere in adeguata considerazione non solo i residenti, ma anche le persone che presentano un'esposizione prolungata al rumore prodotto dall'infrastruttura di progetto (come gli addetti, i frequentatori e soprattutto gli studenti del Polo scientifico). Si ribadisce la necessità di chiarire dove e come sia distribuita la popolazione esposta. Sembra non siano considerati gli</p>	<p>Si conferma che il calcolo della popolazione esposta alle emissioni acustiche predisposto dal Proponente si riferisce alla popolazione residente. Peraltro, non risultano differenti indicazioni e prescrizioni normative.</p>

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

				<p>studenti o comunque gli utenti delle strutture scolastiche che invece dovrebbero essere valutati con maggior attenzione, così come previsto anche dal D.M. 29 novembre 2000 che, nella valutazione dell'Indice di Priorità per la realizzazione degli interventi, prevede esplicitamente il conteggio degli studenti nella valutazione dei ricettori esposti, assegnando loro un peso maggiore rispetto ai residenti.</p> <p>Inoltre, non si tiene conto degli uffici e delle attività (incluse quelle legate al Polo scientifico di Sesto) che implicano la presenza prolungata nel tempo di persone interessate dall'impronta acustica degli aeroplani e che devono essere tutelate dall'esposizione al rumore, così come previsto anche dallo studio ARPAT (allegato C del PIT). Si ritiene quindi che la valutazione degli esposti debba essere integrata considerando anche gli addetti, gli studenti o comunque gli utenti delle strutture scolastiche, valutazione necessaria al fine di confrontare i due scenari.</p>	
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
113	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	59 - DVA-2015-0016295 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).		<p>Inadeguata analisi dell'impatto acustico dei singoli passaggi degli aeromobili</p> <p>Nella relazione "sia-amb-04-rel-002" allegata alla VIA è riportato uno studio finalizzato alla valutazione dettagliata del disturbo legato alle emissioni di rumore e di vibrazioni per gli edifici del Polo scientifico. In particolare "il decollo ovvero l'atterraggio di un velivolo, potrà portare ad un innalzamento del rumore, presso il ricettore più esposto sito all'interno del Polo Scientifico e Tecnologico, a livelli compresi tra 70 e 80 dB(A) come L_{eq} sul tempo di passaggio (inferiore a 10 secondi), con valori di picco di circa 10 dB(A) più alti, ma che</p>	<p>Si ricorda che la valutazione di cui al citato documento SIA AMB 04 REL 002 è stata oggetto di integrazione (INT AMB 04 REL 001) e che a protezione del Polo Scientifico è prevista anche una duna in terra rinverdita di mitigazione acustica avente altezza pari a 10 metri da p.c.</p>

			<p>perdurano per meno di 2 secondi? Nella stessa relazione vengono inoltre fatte delle assunzioni circa l'uso delle strutture del Polo, affermando che queste siano utilizzate nella configurazione a finestre chiuse e che, in tale configurazione, si abbiano in ambiente interno "valori di pressione acustica massima sempre inferiori a 63-68 dB(A) per durate massime di 2 secondi/evento, e di valori equivalenti sul passaggio sempre inferiori a 53-58 dB(A)".</p> <p>In primis, riguardo all'assunzione di partenza, ovvero che l'utilizzo delle strutture del Polo avvenga a finestre chiuse, si ricorda come questa non sia del tutto scontata e dovrebbe essere certamente approfondita. Inoltre, volendo valutare la rumorosità interna a finestre chiuse si valuta come questa tematica dovrebbe essere certamente approfondita rispetto all'attuale stato di approfondimento presente nello Studio di impatto ambientale. Infatti, ai fini della valutazione delle possibili interferenze fra le attività dell'Aeroporto e del Polo scientifico, risulta certamente importante considerare anche la rumorosità massima intermittente che si avrebbe in concomitanza dei singoli eventi (decolli/atterraggi). In generale infatti, caratteristiche come intensità, imprevedibilità e incontrollabilità del rumore, soprattutto se protratte nel tempo, possono interferire con l'attività mentale: con l'orientamento e la concentrazione dell'attenzione, con la comprensione del linguaggio, con i processi amnestici, con l'abilità a trattare problemi complessi. I valori della rumorosità accettabile dovrebbero essere diversi in relazione al particolare tipo di scuola (scuola dell'infanzia, scuola primaria, scuola secondaria, università) e alle caratteristiche psicofisiche della classe</p>	
--	--	--	---	--

			<p>di età di allievi considerata, essendo diverse le relative risposte all'impatto acustico disturbante, nonché le attitudini al recepimento e alla comprensione di un messaggio verbale anche se pervenuto solo parzialmente intellegibile all'ascoltatore. Picard e Bradley riportano la variazione del livello di rumore di fondo in funzione del grado scolare confrontando dati misurati da diversi autori in aule occupate. Risulta che il maggior livello sonoro si riscontra nelle scuole per l'infanzia (circa 60 dBA) e il minore all'università (circa 50 dBA). Le aule universitarie sarebbero quindi quelle potenzialmente più soggette a variazioni di rumorosità dovute ad immissioni dall'esterno. Con i livelli ipotizzati all'interno delle aule nello Studio di impatto ambientale, è evidente come la rumorosità prodotta dal singolo passaggio interferirà con l'attività didattica anche nella condizione a finestre chiuse. Solo per questa conclusione, pur nell'assenza di riferimenti normativi nazionali specifici, si ritiene che l'impatto acustico delle manovre degli aeromobili, valutato anche per singolo evento di decollo/atterraggio, avrebbe dovuto essere certamente approfondito in sede di Studio di impatto ambientale, che avrebbe dovuto proporre una soluzione adeguata che non comportasse contributi superiori al livello di rumore di fondo presente all'interno delle aule nelle diverse condizioni di utilizzo delle strutture. Infine, si ritiene che lo studio del disturbo provocato dal passaggio (anche singolo) degli aerei proposto nello Studi di impatto ambientale, per l'impatto sul Polo scientifico, avrebbe dovuto essere esteso anche agli altri ricettori presenti nell'intorno aeroportuale e interessati da valori elevati di L_{Amax} in facciata. La documentazione integrativa fornita</p>	
--	--	--	---	--

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
114	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	60 - INT_AMB_01_REL_001		<p>dall'ENAC non ha fornito un chiarimento sul presente aspetto. Si ribadisce, quindi, la necessità di integrare su questo punto.</p> <p>A pag. 14 e seguenti del documento INT_AMB_01_REL_001 sono riportate le rose dei venti e le distribuzioni di velocità calcolate dai dati anemometrici della stazione meteo dell'aeroporto di Firenze. Già nelle precedenti osservazioni questo Ateneo aveva fatto notare la particolarità di tali dati, che contengono circa il 40% di rilevazioni senza misura della direzione del vento [DVA-2015-0013977, Allegato C].</p> <p>Il Proponente afferma, a pag. 14: "Poiché si ritiene necessario descrivere la meteorologia dell'area allo studio basandosi su dati misurati "reali" i parametri caratterizzanti il campo di vento sono esclusivamente stati valutati dalla stazione di misurazione dell'aeroporto di Peretola, ..." . Ancora, a pag. 10: "I dati di velocità e direzione del vento dell'Aeroporto di Peretola, resi disponibili dall'Aeronautica Militare, sono stati integrati con gli altri parametri meteorologici ..."</p> <p>Si può quindi concludere che tutta l'analisi della dispersione degli inquinanti atmosferici riportata nel SIA sia stata compiuta utilizzando un set di dati anemometrici in cui il 40% circa delle rivelazioni non contiene la misura della direzione di provenienza del vento. Come descritto in dettaglio nell'Allegato 3, tale porzione dei dati non può essere esclusa dall'analisi, perché ha una distribuzione di classi di velocità diversa da quella con misura della direzione. Il Proponente non descrive però né l'esistenza di tale criticità</p>	<p>Per quanto concerne le analisi anemologiche poste alla base del SIA e del Master Plan si faccia riferimento a quanto già contenuto all'interno dei documenti SIA AMB 01 REL 001.RevB, INT GEN 00 REL 001, INT GEN 00 REL 002, DVA-</p>

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

				<p>né possibili soluzioni per risolverla.</p> <p>Nell'allegato 3 si discute come il trascurare tale porzione di dati faccia sottostimare la concentrazione degli inquinanti nel territorio più in prossimità del sedime aeroportuale e, quindi, in particolare nell'area del Polo Scientifico dell'Università di Firenze.</p> <p>Si ritiene pertanto necessario che il Proponente dimostri in modo convincente che la metodologia adottata per utilizzare i dati anemometrici della stazione meteo dell'aeroporto nella modellizzazione della dispersione di inquinanti tiene conto della peculiarità sopra evidenziata. In assenza di ciò, si ritiene che i risultati sulla dispersione degli inquinanti contenuti nel SIA debbano essere considerati invalidi ai fini della presente procedura di VIA.</p>	
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
115	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	61 - DVA – 2015 - 0013977 - Osservazione 9 Sull'impatto del progetto sulla viabilità... in relazione allo spostamento della fermata della linea tramviaria n. 2, all'assenza di riferimenti alla fermata ferroviaria "Aeroporto" sulla diramazione al polo tecnologico delle Ferrovie dell'Osmannoro della linea Firenze-Pisa e all'accessibilità del Terminal Cargo.	[pag. 135, INT-GEN-00-REL-001] Le valutazioni contenute nel SIA risultano supportate da uno specifico studio trasportistico.	Nei chiarimenti e nelle integrazioni depositate dal Proponente non viene data nessuna risposta agli specifici rilievi formulati.	Il Master Plan e lo studio trasportistico ad esso allegato hanno verificato i volumi di traffico prevedibili negli scenari futuri di progetto, conseguenti non solo alla realizzazione delle opere aeroportuali, ma anche agli altri interventi infrastrutturali previsti in corrispondenza del medesimo ambito (ampliamento alla terza corsia della A11 e ottimizzazione del nodo viario di accesso alla città). Per ciascuno scenario trasportistico si è provveduto alla conseguente valutazione degli impatti associati. In corrispondenza del nodo di ingresso alla città, il Master Plan prevede esclusivamente la realizzazione di semplici interventi quali il ramo di ingresso e quello di uscita a/dalle aree land-side. Detti interventi non comporteranno incidenze sui futuri assetti viari previsti nell'area. Il Proponente non risulta soggetto competente per la pianificazione, realizzazione e gestione di interventi infrastrutturali incidenti sul sistema dei trasporti e della mobilità di area vasta.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

116	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	62 - DVA – 2015 - 0013977 - Osservazione 9 - Sull'impatto del progetto sulla viabilità... in relazione alla funzionalità dello svincolo di Peretola	[INT-PGT – 01- REL-001] Nell'integrazione allo studio di traffico viene chiarito che il contributo del traffico indotto dall'aeroporto sarà al massimo pari del 10% del traffico totale.	Non viene tratta nessuna conseguenza di tipo progettuale dall'informazione aggiuntiva offerta dall'integrazione dello studio di traffico.	L'integrazione dello studio trasportistico ha contribuito a definire con maggiore precisione l'entità del traffico veicolare indotto dal Master Plan, in modo tale da consentirne una più approfondita valutazione di impatto. Le analisi ambientali hanno preso in considerazione le ipotesi di ripartizione dei flussi veicolari sulla nuova viabilità di progetto e sul nodo di ingresso al centro cittadino (nelle due configurazioni, attuale e di progetto). Il Proponente non ritiene necessari ulteriori interventi di carattere viabilistico.
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
117	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	63 - DVA – 2015 - 0013977 - Osservazione 9 - Sull'impatto del progetto sulla viabilità... in relazione al nuovo tracciato di Via dell'Osmannoro	[pag. 135, INT-GEN-00-REL-001] ... l'eventuale sotto attraversamento comporterebbe dimensionamenti e pendenze della viabilità in oggetto non coerenti con la specifica normativa tecnica di riferimento	L'affermazione del Proponente risulta apodittica. Non viene riportata nessun'altra informazione che la giustifichi. Comunque, la mancata previsione del sotto attraversamento della pista da parte di Via dell'Osmannoro contrasta con le prescrizioni del PIT.	Vedi osservazione 55.
118	Università degli Studi di Firenze - E.Prot DVA-2015-0027431 del 03/11/2015	64 - DVA – 2015 - 0013977 - Osservazione 9 - Sull'impatto del progetto sulla viabilità... in relazione al Coordinamento della realizzazione dell'aeroporto con la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari per garantire l'accessibilità.	[INT-PGT – 01- REL-001] Come unica risposta viene fatto riferimento all'elaborato INT-PGT-04-SCD-001.	Il documento non risulta tra quelli allegati alla nuova documentazione.	Il documento citato risulta correttamente trasmesso e disponibile per la consultazione sul sito web dell'Autorità Competente.
119	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015	INT-GEN-00-REL-001 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 (cfr. pag. 107 del documento di osservazioni)	La regione nel PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI E BONIFICA DEI SITI INQUINATI (PRB) "Prevenzione, Riciclo e Recupero" classifica il sedime Aeroportuale e tutto il comprensorio "Aree con segnalazioni di inquinamento diffuso da assoggettare a verifica", perciò è necessaria la Bonifica prima di procedere a qualsiasi ulteriore opera.	La necessità di procedere ad azioni di bonifica e/o messa in sicurezza permanente dell'area posta in corrispondenza del Piazzale Ovest è stata opportunamente e adeguatamente indicata all'interno del SIA. Coerentemente a quanto previsto dalla normativa vigente, nessuna opera e/o manufatto potrà essere realizzato in detta area se non a seguito di quanto disposto dallo specifico progetto di bonifica e messa in sicurezza permanente ancora in fase di approvazione.
120	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-	INT-GEN-00-REL-001 Il P. provvederà a riferire in merito agli esiti di eventuali verifiche di ottemperanza rispetto al DEC	Gli interventi progettuali di cui al vecchio Master Plan oggetto del procedimento VIA non risultano attuati	Si tratta, con evidenza, di una autodenucia infatti nel documento UE 2462 nominato dallo stesso proponente si	Il Proponente conferma quanto già precedentemente espresso e non condivide i contenuti della nuova controdeduzione.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

	0027618 del 04/11/2015	VIA 2003/676, o ad una eventuale rinuncia al decreto stesso	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 (cfr. pag. 107 del documento di osservazioni)	elencano le opere da attuare: 2.11.2. AdF, Società Aeroporto di Firenze – Firenze (20). La misura prevista concerne l’ampliamento dei piazzali di sosta degli aeromobili ed è intesa a migliorare le caratteristiche generali dell’aeroporto. I lavori previsti comprendono la costruzione di un’area di sosta degli aerei al fine di consentire l’imbarco e lo sbarco dei passeggeri. (21) Il numero di aerei che può decollare e/o atterrare ogni ora è attualmente limitato dall’assetto della pista che, mancando di una via di rullaggio, è occupata anche per il tempo necessario ai trasferimenti degli aeromobili da e verso i piazzali. Pertanto, l’obiettivo generale dell’investimento è un’utilizzazione più razionale della pista. (22) Inoltre, secondo le autorità italiane, tale investimento comporterà benefici di carattere ambientale, in quanto diminuirà l’inquinamento acustico e migliorerà la qualità dell’aria. Queste opere non sono state effettuate, anzi le mitigazioni acustico-ambientali non sono state poste in essere, con responsabilità precise.	
121	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015	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 (cfr. pag. 108 del documento di osservazioni)	Originariamente i boschi della Piana erano previsti per compensare e mitigare l’aria nel distretto industriale "Osmannoro" che vede al suo interno hotel, uffici, negozi, lavorazioni, centri logistici, commerciali quindi con una elevata affluenza traffico al quale si doveva aggiungere poi le emissioni dell’Inceneritore. La III parte della vecchia VIS sull’inceneritore (20 gennaio 2005) a pagina 10-11 chiariva che l’atteso beneficio dei boschi nei confronti delle emissioni dell’inceneritore erano basate in primo luogo "sull’individuazione dei siti" [pagina 10] e dalla "capacità delle piante di captare le polveri fini (dalle quali le diossine sono quasi esclusivamente veicolate" [pagina 11]. Non è quindi che i	L’azione di mitigazione associata alle piantumazioni previste in progetto avrà una significativa incidenza positiva in termini di miglioramento della qualità dell’aria che, come noto, rappresenta fenomeno non relegabile alla micro-scala locale. La stessa VIS del 2003 citata nell’osservazione prendeva a riferimento i prevedibili effetti positivi relativi alla rimozione di ozono, biossido di azoto e polveri inalabili, caratterizzati da fenomeni diffusivi aventi scala territoriale coerente con le nuove localizzazioni previste, non solo in corrispondenza del parco peri-urbano di Sesto Fiorentino, ma anche delle aree denominate Il Prataccio, Santa Croce e Il Piano, dislocate in maniera radiale rispetto al previsto termovalorizzatore. Si riscontra, inoltre, che in relazione alla localizzazione delle aree boscate,

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

				<p>boschi si possono spostare a piacimento sulla piana, perché dalla loro localizzazione dipende l'effetto mitigatore sperato. Evidenziamo come tali Boschi erano tarati su emissioni derivanti da impianto da 132.000/TA oggi approvato per 230.000/TA (196.000 TA-Q)</p>	<p>il citato documento di VIS (cfr. ARS fase III, pag.10) cita: "La collocazione appare basata, oltre che sulla individuazione dei siti, sulla identificazione delle "aree potenzialmente libere" e quindi utilizzabili, sia sulla base di quanto già c'è, che sulla base delle previsioni urbanistiche dei Comuni interessati, valutate peraltro con modalità preliminari ed informali". E ancora: "E' da notare che il vantaggio non si riferisce soltanto agli inquinanti potenzialmente emessi dal termovalorizzatore, ma riguarda anche gli attuali livelli di inquinamento dell'aria, rendendo l'intervento valido comunque, al di là delle scelte di localizzazione del termovalorizzatore stesso". Appare, quindi, evidente come la localizzazione individuata ai tempi della citata VIS 2003 non risponda, come d'altro canto ovvio, a criteri e analisi di microlocalizzazione tali da inficiarne la valenza a seguito di uno spostamento peraltro contenuto. Al contrario, l'efficacia dell'intervento appare strettamente correlata alla sua estensione, per la quale il Master Plan prevede un notevole incremento. Lo stesso documento di VIS riporta (cfr. pag.11): "Resta inoltre da considerare che le stime d'impatto positivo dell'area a bosco sono riferite al complesso dell'area". Da ultimo, in relazione ai citati e presunti benefici indotti in termini di abbattimento delle concentrazioni delle diossine, si evidenzia che il medesimo documento di VIS cita: "Rispetto a tale intervento migliorativo resta problematico il fatto che i dati di letteratura non riportano informazioni sulla capacità del bosco di ridurre l'inquinamento da diossine. Per tali inquinanti quindi non è possibile stimare l'impatto dell'intervento".</p>
122	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015	INT-AMB-01-REL-001 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	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	Si riafferma che questo è un "progetto non definitivo" e quindi non "conforme" ai dettami legislativi Italiani ed Europei che prevedono la procedura di VIA solo su "un progetto definitivo"	Il contenuto della controdeduzione non trova alcun riscontro tecnico nella documentazione di SIA e alcuna correlazione col contenuto della precedente controdeduzione del Proponente.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
		Plan	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 (cfr. pag. 108 del documento di osservazioni).	Inoltre la Sentenza 163/2015 del Consiglio di Stato chiarisce che i procedimenti di VIA devono essere basati di valutazioni certe, definitive, aggiornate.	
123	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015	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	La valutazione VIA deve essere formata su un progetto definitivo, e non con assenso di massima preventivo con opere da valutare in procedimento di Conferenza Servizi con soluzioni improprie e magari imprevedute che la commissione tecnica di VIA, magari in seguito potrebbe bocciare con gravi conseguenze qualitative sul progetto e notevoli aggravii economici.	Il contenuto della controdeduzione non trova alcun riscontro tecnico nella documentazione di SIA e alcuna correlazione col contenuto della precedente controdeduzione del Proponente. La documentazione agli atti del procedimento di VIA comprende già la proposta di Piano di Monitoraggio Ambientale. Eventuali richieste di modifica e approfondimento prescritte da parte dell'Autorità Competente saranno oggetto di specifica verifica di ottemperanza.
124	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015	INT-PAE-00-REL-002 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";	Aspetti ambientali – Paesaggio e beni culturali La documentazione integrativa predisposta contiene approfondimenti in merito al riferimento INT-PAE-00-	Si evita di rispondere rimandando alle integrazioni di cui al documento citato, però anche in sede di integrazioni il proponente non chiarisce nel merito la questione come il Prof.	La tematica inerente le eventuali interferenze fra le opere di Master Plan e le aree e ville medicee interne al sito UNESCO è stata ulteriormente trattata e approfondita all'interno dell'elaborato INT GEN 00 REL

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

		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.	REL-002	Arch. Dini, precisamente spiega nella sua relazione tecnica.	002.
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
125	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015	Rumore	C.5 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. 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.	Ancora una volta si evidenzia come si sottoponga a VIA un procedimento incompleto che rimanda ad un secondo tempo tutte le valutazioni e le eventuali mitigazioni, questo presuppone che il proponente persegua il fine recondito in quanto non espresso di ottenere una VIA positiva con progettazione transitoria da cambiare in seguito secondo le esigenze del progetto definitivo al momento non disponibile.	Il Proponente non può che confermare che, visto la differenza esistente fra gli assetti infrastrutturali presente e di progetto, non risulta tecnicamente possibile alcuna traslazione degli effetti e delle necessità di mitigazione/risanamento acustico. All'interno del SIA si è provveduto ad individuare tutte le possibili criticità che dovranno, coerentemente con quanto previsto dalla vigente normativa in materia, risultare oggetto di preliminare verifica strumentale in fase di esercizio e, laddove necessario, di intervento. Si ricorda che le valutazioni relative alla popolazione esposta al rumore prendono in esame la popolazione residente e non quella temporaneamente presente in corrispondenza dei vari siti oggetto di sorvolo.
126	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015	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);	C.5.b.1 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.	Incoerente e priva di sussistenza, infatti la valutazione 09/27 12/30 ENAC del Febbraio 2012 aveva deciso per la conformazione 12/30 a causa della lunghezza della pista 09/27 pari a 2420 metri e quindi non conforme alla prescrizioni PIT.	In relazione alla citata verifica comparativa fra le due giaciture della pista si evidenzia che la 09/27 era caratterizzata da una stopway di 420 metri che, tuttavia, non può essere considerata quale sviluppo lineare della pista. Entrambe le condizioni operative hanno, pertanto, preso in esame l'esercizio aeroportuale di una pista avente lunghezza pari a 2.000 metri.
127	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-	dichiarare quale sia l'aeromobile critico (ovvero il velivolo che nell'ambito di quelli che utilizzeranno le infrastrutture	C.5.b.7 L'aeromobile che contraddistinguerà la futura pista di volo può assumersi l'A319-A320	Incoerente perché di fatto non dà spiegazioni oggettive. Nella SIA Relazione PGT-00- REL-001 capitolo 5.2.5.	Non si ritiene condivisibile la controdeduzione. Le valutazioni riportate nel SIA risultano adeguatamente descritte e

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

	0027618 del 04/11/2015	aeroportuali risulta avere le maggiori esigenze, in termini di caratteristiche della pista);		Composizione Parco Aeromobili, a pagina 62 per l'anno 2029 si prevedono rispettivamente il 42% di AB 320/321 e 737/800 ed il 49% di AB 318/319. Quindi, in presenza di dati certi si può oggi assumere per stessa ammissione del proponente che una parte sostanziale di questo 49% è ascrivibile all'A 319 con dati isofoni ben individuabili. L'altro 42% è solo frutto di una stima non supportata da numeri certi e verifiche isofoniche certe per ogni tipologia dei 3 aeromobili.	motivate.
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
128	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015	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;	C.5.b.8 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.	Incoerente, vanno presentate tutte e non quelle che secondo il proponente sono i casi più rappresentativi [...]	Il Proponente ha presentato documentazione tecnica adeguata rispetto alle finalità proprie della procedura VIA. L'Autorità Competente ha, inoltre, richiesto ulteriori verifiche e spiegazioni ritenute necessarie. In merito alle modalità di esercizio della futura pista, si rimanda a quanto contenuto negli elaborati INT GEN 00 REL 001 e INT GEN REL 002
129	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015	Aspetti ambientali - Materiali di scavo, rifiuti e bonifiche	C.8 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. 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.	In base a quanto attestato dal proponente le terre di scavo sono riconducibili a 2,5 Milioni di metri cubi, valutazione riscontrabile nella documentazione PIT 09/27 12/30 datata febbraio 2012. Già in sede di osservazioni era stata fatta presente la difformità delle valutazioni fra ENAC & ENAV sulle terre di scavo pari a quasi il 70% in più o meno rispetto al punto di vista da cui ci si interfaccia. Ma la cosa più eclatante che rimarca quanto sopra già citato circa le interpretazioni sottovalutate / sovrastimate in base alle necessità funzionali è la magica stima dei 2,5 Milioni di metri cubi di terre di scavo (e dei relativi costi) rimasti inalterati anche in presenza della deviazione del "Fosso Reale" che in Febbraio 2012 neppure lontanamente era prevista, della successiva creazione di una vasca di laminazione di 500.000 metri cubi oggi implementata ad 1	Le stime relative al bilancio dei materiali e ai movimenti terra sono riferite esclusivamente alle soluzioni progettuali previste all'interno del Master Plan e non ai contenuti di altra documentazione del PIT. Si tratta di quantificazioni numeriche riferite alle singole opere di progetto, così come desumibile del bilancio contenuto all'interno del documento SIA AMB 01 REL 001.Rev.B

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

				Milione di metri cubi per cui ancora risultano gli stessi 2,5 Milioni di metri cubi.	
130	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015	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.9.7 Relativamente all'osservazione C.9.7. del Min.Amb., che a pagina 71 prescriveva un approfondimento degli effetti cumulati della nuova infrastruttura aeroportuale con le altre fonti inquinanti	Il proponente non risponde a questo punto e cerca elusivamente di contro dedurre al punto C.11.1. Pagina 76, (al quale risponderemo in seguito,) tuttavia è palese che non ci sono gli effetti cumulativi dell'Inceneritore, terza corsia A11, scuola marescialli (2000 persone) nuova stazione CC di Castello ed adiacenti luoghi residenziali, lottizzazione PUE Castello già approvata, nuovo polo logistico ESSELUNGA zona Osmannoro già approvato, possibile Nuovo Stadio ACF, alberghi, shopping mall.	Si conferma che lo studio di impatto sanitario prende in esame gli effetti cumulativi con le principali sorgenti di impatto note, presenti all'interno del medesimo ambito territoriale di intervento.
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
131	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015	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.	C.9.8 Le citate soluzioni alternative non modificano, di fatto, le risultanze dello studio di VIS.	La VIS breve è incompatibile in base a quanto già previsto dalla VIS 2006 Buiatti per Inceneritore. La incompatibilità si basa su dati vecchi ed obsoleti in contrasto con quanto stabilito dalla sentenza CDS/163 del 2015; in contrasto perché recepisce e fa proprie senza valutarle le risultanze ambientali ed emissive di 52/Ta CO menzionate in tale VIS per l'impianto di incenerimento tarate su una combustione di 132.000/Ta contro le 230.000/Ta (192.000/Ta-Q) oggi previste. E' incompatibile perché non prevede le emissioni ed i carichi delle altre infrastrutture già deliberate (Pue Castello, Scuola Marescialli, 3° Corsia A1/A11, Nuovo Polo Logistico Esselunga)	Si conferma quanto riportato al punto precedente, specificando che gli effetti del termovalorizzatore sono stati ricostruiti a partire dai dati emissivi contenuti all'interno del recente Studio di Impatto Ambientale di cui alla procedura VIA di detto progetto.
132	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015	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	C.10.2 Si è provveduto all'aggiornamento dello studio	Le distanze menzionate per alcuni siti non sono corrette, inoltre altri sono stati omessi, potenzialmente pericolosi per la sicurezza dell'impianto aeroportuale, delle persone trasportate e del rischio volo in attuazione delle disposizioni di cui all'Art	Viene palesemente fraintesa la definizione di impianto a rischio di incidente rilevante.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

		<p>rilevante: (vedi tabella) [...] A Barberino di Mugello (circa 20 km dalla pista) sono presenti gli impianti GALVAIR S.r.l. e ICAP SIRA S.p.A. 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 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. 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>		<p>715 CDN visto che alcuni siti sono proprio a ridosso del sedime aeroportuale per pista 12</p>	
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
133	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015		<p>Pag. 80 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.</p>	<p>Premesso che tale criterio potrebbe essere corretto, allora risulta totalmente incomprensibile come in assenza di tali "certificazioni di conformità" sia per quanto riguarda la struttura aeroportuale e del rispetto del Regolamento ICAO Annex XIV a tutto tondo, come quella in riferimento ai venti dominanti che potrebbero inficiare il rispetto del C.U. del 95%, si possa in ogni caso procedere ad una valutazione VIA.</p>	<p>Non si condividono le osservazioni avanzate e si ricorda che il Proponente è autorità nazionale preposta alla regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile. In relazione alle modalità di esercizio della pista si rimanda a quanto già controdedotto.</p>
134	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015		<p>Pag. 90 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</p>	<p>Il percorso partecipativo è stato applicato alla fase di adozione e non di Variante, fra l'altro le norme prevedono il processo partecipativo su progetto finale, la dimostrazione delle incoerenti e non vere</p>	<p>Si rimanda ai contenuti dell'osservazione 18</p>

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

			<p>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>	<p>deduzioni del proponente sono essenzialmente 2. La prima è che la VAS è stata effettuata su una pista di 2000 metri Aeroporto 3C, aeromobili classe C, mentre il proponente sottopone un progetto di massima difforma da quanto previsto in VAS ovvero pista di 2400 metri Aeroporto 4 D/E ed aeromobili di classe D quindi progetti diametralmente opposti e non ascrivibili allo stesso processo partecipativo. Il secondo motivo è che la stessa Delibera 61 prescrive il processo partecipativo sull'opera addirittura rafforzata della Risoluzione 260 del Consiglio Regionale nella stessa data che riafferma ulteriormente l'obbligo di tale processo partecipativo.</p>	
135	<p>Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015</p>		<p>Pag. 101 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>Il ruolo di aeroporto strategico è stato contestato in sede di PNA perché Firenze non ha i requisiti necessari anche a livello Italiano sia per movimenti aeroportuali/passeggeri/bacini di utenza. Ci sono aeroporti simili che avrebbero maggiori requisiti e tuttavia il solo requisito di unione finanziaria non è una validazione oggettiva visto che gli aeroporti di Treviso e Ciampino facendo parte di gruppi aeroportuali addirittura "Core" a livello Europeo, gli aeroporti sottostanti sopra citati non sono stati ritenuti "strategici a livello nazionale" evidenziando quindi un difformità di valutazione che non trova sostanza di merito se non per una "speciale volontà politica" di derogare oborto collo a tutte le possibili interferenze.</p>	<p>Il ruolo di aeroporto di interesse strategico nazionale è stato recentemente confermato dal DPR 201/2015.</p>

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

136	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015		Pag. 102 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.	Nella sostanza i dati incontrovertibili sono: a) si attestano problemi di operatività pista e C.U. del 90,2% ma si hanno performance ottimali della pista 05/23 come da dati Assaeroporti, si attestano dirottamenti del 3,14% pag. 166 rientranti nel minimo del 95% C.U. raccomandato dall'ICAO, viene dichiarato dallo studio Transtech commissionato dallo stesso proponente che la 12/30 avrà lo stessa performance operativa. b) si attestano performance della nuova pista pari al 97,5% C.U., si attesta che solo lo 0,9% dei voli sorvolerà Firenze “in situazione di emergenza” e relativi al solo “riattacco, non ai dirottamenti in generale” che prevedono comunque un atterraggio per pista 12 o dirottamento definitivo e tutto basato sulle rilevazione ENAV ogni 5 Minuti di cui nessuno conosce il contenuto e/o può verificare la veridicità di quanto dichiarato.	Si rimanda ai contenuti di cui al Master Plan e agli elaborati INT GEN 00 REL 001 e INT GEN 00 REL 002
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
137	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015		Pag. 102 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	Incoerenti perché non effettua una “REALE” valutazione complessiva, per l'Inceneritore si prendono come oro colato le emissioni previste di 52/Ta CO, quando lo stesso impianto è previsto per il doppio della potenzialità originariamente prevista, le valutazioni delle emissioni si basano su media ponderate giornaliera senza valutazione approfondita dei “Picchi” quando per esempio sono previsti traffico e lavoratori nel comprensorio. Infatti tutte le centraline di rilevazione Arpat sono state rimosse dal comprensorio. L'evidenza paradossale è l'Allegato A delle variante PIT al punto 7 “interventi miglioramento mobilità per ridurre inquinamento atmosferico “ si attesta che con valutazione 2011 gli NOx	Si rimanda ai contenuti di cui alle osservazioni 130 e 131.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

				sono aumentati del 600%, questo a 4 Km dalla pista.	
138	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015		Pag. 102 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	La risposta nasconde una questione di assunzione di responsabilità alle deroghe per chi deve fornire le autorizzazioni, deroghe che devono essere concesse ante approvazione e non postem. In assenza di tali deroghe la procedura di VIA non può certificare la "corretta conformità" visto che tutti gli enti coinvolti a vario titolo e livello con un pronunciamento contrario potrebbero inficiare tutto il procedimento in conseguenza dell'aumento del Rischio Idrogeologico la cui approvazione produrrebbe un precedente di "deregulation" che inevitabilmente "farebbe" scuola in merito.	Si ricorda che la procedura VIA non rappresenta una procedura di tipo autorizzativo. Il rilascio della citata deroga non comporterà, comunque, alcun aumento del rischio idrogeologico dato che le opere risultano dimensionate in modo tale da originare un generalizzato beneficio al territorio interessato.
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
139	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015		Pag. 102 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.	L'Ing. Tenerani non ha mai detto a quanto ammontano i potenziali dirottamenti a causa venti, ha detto solo che verranno dirottati, non è un dettaglio da poco se il C.U. passasse dal 95% Raccomandato Icao al 82% previsto da Arpat, forse è per questo che ENAC & ENAV non forniscono documenti scientifici a supporto.	Argomento già ampiamente dibattuto. Il dato relativo ai previsti dirottamenti è comunque riportato all'interno degli elaborati INT GEN 00 REL 001 e INT GEN 00 REL 002, entrambi a firma del tecnico citato.
140	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015		Pag. 103 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 PTT lo studio "Le ricadute economiche del consolidamento dell'offerta aeroportuale	Il report Irpet è inattendibile per contraddice totalmente quello che aveva detto 3 anni prima.	Si ritiene il report di IRPET assolutamente condivisibile e inattaccabile.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

			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.		
141	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015		Pag. 103 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.	Le previsioni del traffico del PNA attesterebbero in maniera incoerente con il regolamento UE di procedere con un Aeroporto nello stesso Bacino di Utenza che si contrappone come qualifica 4/D a Pisa e a Bologna creando concorrenza sleale che la UE vieta in tale procedimento.	Il ruolo di aeroporto di interesse strategico nazionale è stato recentemente confermato dal DPR 201/2015.
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
142	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015		Pag. 117 e Pag. 142 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.	Enac ha valutato il Masterplan in sede preventiva valutazione ante presentazione SIA del 24 Marzo c.a., da allora c’è stata una modificazione sostanziale in quanto i “Boschi della Piana” sono per ora scomparsi dal lato SUD (Inceneritore a 550 metri dalla pista) e sono ricomparsi lato NORD (Peri- Urbano Sesto a 400 metri circa dalla pista) anche se in quantità minore rispetto alle necessità di mitigazione. Non è stato poi fatta valutazione circa le vasche di laminazione che da 500.000M3 sono passate a 1.000.000 M3 per cui costituendo una serie di laghetti veri e propri, il cui ristagno saranno fonte di primaria attrazione di Avifauna.	Il Proponente, in qualità di unica Autorità nazionale a ciò preposta, ha provveduto alle citate verifiche di competenza.
143	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015		Pag. 134 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	Risposta senza “sostanza tecnica” perché non indica precisamente le modalità di calcolo ed applicazione “di procedure NON STANDARD” comparate a quelle regolari.	Si conferma la precedente risposta.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
144	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015		Pag. 137 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.	Le valutazioni tecniche sono INESATTAMENTE, si vuol dimostrare un miglioramento finendo per autodenunciare un peggioramento della condizione: I prolungamento della pista a 2400 metri comporterebbe in decollo un sorvolo di Campi Bisenzio a quota più bassa in confronto ad un decollo su una pista di 2000 metri e viene data una spiegazione pretestuosa ed errata, infatti la tendenza delle compagnie a risparmiare carburante ed a stressare meno i motori induce gli equipaggi a calcolare la potenza dei motori in decollo in funzione del peso, della temperatura, del vento e della lunghezza della pista.	In considerazione della tipologia di aeromobili previsti e dello sviluppo lineare della pista di progetto, si conferma che la pista di 2.400 metri risulta più sicura in termini aeronautici in relazione al fleet-mix di progetto.

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

145			Pag. 138 Il documento "Verifica su modello numerico dell'inquinamento atmosferico e valutazione del rischio" considera già il contributo emissivo del Termovalorizzatore.	non è stato fatto un studio e/o valutazione, ma solamente riproposto dati e cifre di altri soggetti: Il proponente ci deve spiegare tecnicamente e scientificamente con testi e bibliografia come un Impianto Insalubre di Classe A da 196.000 T/A Qualified, ovvero 230.000/TA solide, inquina esattamente quanto un simile impianto da 132.000 T/A.	Si conferma che lo studio di impatto sanitario prende in considerazione le emissioni del termovalorizzatore riportate all'interno della procedura VIA ad esso riferita.
146	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015		Pag. 143 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".	Le rilevazioni sono basate su modellistica di uso MONODIREZIONALE per il quale non esiste al momento nessun documento tecnico certificatorio da parte di ENAC e ne di ENAV supportato da dati scientifici comprovanti tali certificare che la monodirezionalità possa raggiungere il 95% C.U. raccomandato ICAO. Da valutazioni Transtech (su commissione ADF), Arpat, e Comitati l'uso monodirezionale della nuova pista potrebbe avere un C.U. nell'ordine del 90% come l'attuale conformazione dell'82% secondo Arpat del 75% secondo i Comitati, incompatibile (essendo un nuovo aeroporto) con necessità di deroghe. Infatti nessun documento con attesta i dirottamenti generali della nuova pista.	Le modellazioni contenute nel SIA si riferiscono all'utilizzo monodirezionale della pista, così come previsto in progetto. La documentazione di SIA non contiene il riferimento ad avanzamenti del punto di take-off conseguenti all'adozione delle procedure ICAO.
147	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015		Pag. 146 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	Non si certifica la quantità dei dirottamenti generali a causa vento. Le situazioni di emergenza dichiarate pari allo 0,9% (solo come sorvolo della città) dovrebbero corrispondere ad un circling e nuova procedura di atterraggio e/o con definitivo dirottamento. A tale valore andrebbe aggiunto da differenza fra il 100% ed il 97,5% C.U. dichiarato dal proponente al netto dello 0,9% previsto solo come "sorvolo città in emergenza" ovvero "corto finale/riattaccata". che dovrebbe	Tematica già ampiamente dibattuta

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

			<p>Firenze; la soluzione è il dirottamento ad altro aeroporto. L'incidenza è pari a 0,9%;</p> <p>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>per ovvia deduzione in base a quanto attestato dovrebbe essere solo l'1,6% di dirottamenti generali.</p>	
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
148	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015		<p>Pag. 147 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>Tale attestazione non ha validità scientifica. ENAV non fornisce atti e/o materiale tecnico scientifico a riprova di quanto asserisce il proponente ovvero l'utilizzo pista con il C.U. del 97,5% e quindi con il solo 2,5% di dirottamenti fra quelli considerati in corto finale/riattaccata e quelli Generali.</p>	Tematica già ampiamente dibattuta
149	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015		<p>Pag. 147 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</p>	<p>Non si certifica la quantità dei dirottamenti generali a causa vento. Le situazioni di emergenza dichiarate pari allo 0,9% (solo come sorvolo della città) dovrebbero corrispondere ad un circling e nuova procedura di atterraggio e/o con definitivo dirottamento. A tale valore andrebbe aggiunto da differenza fra il 100% ed il 97,5% C.U. dichiarato dal proponente al netto dello 0,9% previsto solo come "sorvolo città in emergenza"</p>	Tematica già ampiamente dibattuta

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
150	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015		Pag. 149 L'aspetto è già stato precedentemente trattato all'interno del presente documento	Non è stato assolutamente trattato, anzi neppure ENAC ha risposto ai chiarimenti tecnici formulati, infatti perché se il PTT attesta City Airport 3C aerei classe C (Airbus 320) il Masterplan viene proposto con Aeroporto classe 4 D/E e simulazioni aeromobili classe D Boeing B757 Heavy/Super Heavy.	Il Master Plan non prevede aeromobili della tipologia Boeing B757
151	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015		Pag. 149 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	Non formalmente corretto.	Il quadro economico degli interventi è stato opportunamente trasmesso all'Autorità Competente.
152	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015		Pag. 152 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	Incoerente come già esplicitato nelle osservazioni al punto 5.1.3 Piano della Logistica e Capitolo 6.2.2. della Relazione PRM-00-REL-001 i dati "grezzi" dell'esportazione mostrati come "esempio" di necessità infrastrutturale per accompagnare l'ipotetico export aereo non sono stati "drenati" della parte spedita con il sistema Camionistico (Ue e verso Turchia/Balcani/Russia e stati limitrofi) e della parte Marittima per quanto attiene alle merci Extra UE. Quindi è sulla sola massa del traffico Aereo prodotto in Toscana che si deve discutere e valutare, infatti è notorio che il traffico intra-europeo viaggia su camion/gomma a causa dell'alto rapporto costo 1/10, e la	Si conferma quanto precedentemente

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

				tempistica di riconsegna merce che gli odierni vettori terrestri intra-europei possono proporre ovvero 48h casa/casa in tutta Europa.	
N°	Soggetto che ha presentato osservazione	Osservazione avanzata	Risposta Proponente	Controdeduzione	Controdeduzione del Proponente
153	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2015-0027618 del 04/11/2015		Pag. 166 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.	Il 3,14% attuale di minor operatività rientra ampiamente nel 95% C.U. raccomandato Icao quindi Firenze non è assolutamente in deroga come si vuol far apparire. Se invece tale dato è solo valorizzato come dirottamenti di "corto finale" come si attesta per lo 0,9% della 12/30, considerando quindi che a tale percentuale vanno sommati anche i dirottamenti puri a causa condizioni meteo che portano il C.U. in deroga al 90,2% parimenti deve essere dichiarata per la pista 12/30 la stessa percentuale dei dirottamenti puri a causa meteo. Su questi dati e tabulati n° ENAC n° ENAV nonostante le richieste ufficiali atti come prescritto dalle leggi vigenti, sono stati omertosamente tenuti nascosti perché non possono contraddire n° le nostre valutazioni n° quelle di Arpat che attestano inequivocabilmente un peggioramento del C.U. attuale dal 90,2% al 82%.	Si conferma quanto già precedentemente controdedotto e si rimanda alla consultazione dell'elaborato SIA GEN 00 REL 002.
154	Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia Prot DVA-2016-0003325	Viene evidenziata una palese incongruità procedurale in quanto mancherebbe una ricognizione preventiva di carattere archeologico dell'area di intervento. Viene lamentata la mancata qualificazione ed esperienza professionale dell'azienda incaricata delle verifiche archeologiche. Viene lamentata una potenziale difformità fra le specifiche tecniche di indagine e le metodiche realmente eseguite.			Si riscontra che tutte le verifiche di carattere archeologico, sia documentali, sia di campo, sono state condotte secondo specifiche indicazioni e protocolli condivisi con la competente Soprintendenza Archeologia della Toscana. Ad essa sono stati preventivamente trasmessi i documenti di verifica preventiva dell'interesse archeologico e le risultanze delle fasi di assistenza archeologica alle indagini geognostiche, effettuate da azienda in possesso delle necessarie qualificazioni e certificazioni. Secondo un processo assolutamente partecipato e condiviso si è, infine, pervenuti alla definizione di un

MASTER PLAN 2014 – 2029

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – *Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni ricevute. Parte 1/2*

					ulteriore piano di indagini mediante realizzazione di saggi esplorativi, la cui realizzazione e gestione è venuta sotto la costante supervisione e direzione della competente Soprintendenza. Tutte le verifiche di campo sono state, pertanto, effettuate sulla base di un processo “calibrato” rispetto alle risultanze via via acquisite e pienamente partecipato con l’Autorità competente.
--	--	--	--	--	---