



*Il Ministro dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

**DI CONCERTO CON IL  
MINISTRO DEI BENI E DELLE ATTIVITA' CULTURALI E DEL  
TURISMO**

**VISTO** il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii. recante “*Norme in materia ambientale*”;

**VISTO** in particolare il D.Lgs. 16 giugno 2017, n.104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, entrato in vigore il 21 luglio 2017, che ha apportato modifiche al D.Lgs. 152/2006 in materia di Valutazione di Impatto Ambientale;

**PRESO ATTO** che il citato D.Lgs. 16 giugno 2017, n.104, all'art. 23, co. 1 e 2 prevede che “*Le disposizioni del presente decreto si applicano ai procedimenti di verifica di assoggettabilità a VIA e ai procedimenti di VIA avviati dal 16 maggio 2017 [...]*” e che “*i procedimenti di verifica di assoggettabilità a VIA pendenti alla data del 16 maggio 2017, nonché i procedimenti di VIA per i progetti per i quali alla medesima data risulti avviata la fase di consultazione di cui all'articolo 21 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, ovvero sia stata presentata l'istanza di cui all'articolo 23 del medesimo decreto legislativo, restano disciplinati dalla normativa previgente. Nel caso dei procedimenti di VIA di cui al periodo precedente, l'autorità competente può disporre, su istanza del proponente da presentare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, l'applicazione al procedimento in corso della disciplina recata dal presente decreto, indicando eventuali integrazioni documentali ritenute necessarie e stabilendo la rimessione del procedimento alla sola fase della valutazione di cui all'articolo 25 o all'articolo 27-bis, comma 7, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, qualora risultino già effettuate ed esaurite le attività istruttorie di cui all'articolo 24 o all'articolo 27-bis, commi 4, 5 e 6, del medesimo decreto legislativo. [...]*”;



**VISTO** il D.P.C.M. 27 dicembre 1988, concernente *“Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all’art. 6 della Legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell’art. 3 del D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377”* e successive modifiche ed integrazioni;

**VISTO** l’art. 9 del D.P.R. 14 maggio 2007, n. 90 e successive modifiche di cui all’art. 7, comma 1, del D.L. 23 maggio 2008, n. 90, convertito nella Legge 14 luglio 2008, n. 123, che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA/VAS e che prevede, per le valutazioni di impatto ambientale di opere per le quali sia riconosciuto un concorrente interesse regionale, l’integrazione della Commissione con un componente designato dalle Regioni e dalle Province Autonome interessate;

**VISTO** il decreto del Ministro dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 agosto 2012, n. 161 *“Regolamento recante la disciplina dell’utilizzazione delle terre e rocce da scavo”*;

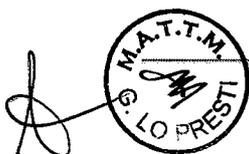
**VISTO** il D.P.R. 13 giugno 2017, n. 120 *“Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell’art. 8 del D.L. 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 novembre 2014, n. 164”*, concernente il riordino e la semplificazione della disciplina inerente la gestione delle terre e rocce da scavo, entrato in vigore il 22 agosto 2017, che abroga il DM 161/2012 e all’art. 27 prevede che *“I progetti per i quali alla data di entrata in vigore del presente regolamento è in corso una procedura ai sensi della normativa previgente restano disciplinati dalle relative disposizioni”*;

**VISTA** la Legge del 28 giugno 2016, n. 132, recante *“Istituzione del Sistema nazionale a rete per la protezione dell’ambiente e disciplina dell’Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale”*, entrata in vigore il 14 gennaio 2017;

**CONSIDERATO** che, in sede di istruttoria tecnica, la Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA/VAS è stata integrata dal rappresentante della Regione Toscana, nominato con Decreto del Ministro dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale presentata da ENAC – Ente Nazionale per l’Aviazione Civile per il progetto denominato *“Aeroporto di Firenze – Master Plan aeroportuale 2014-2029”*, con nota n. 31842/ENAC/PROT del 24 marzo 2015, acquisita al prot. n. DVA-2015-8594 del 30 marzo 2015;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell’annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito della documentazione progettuale e dello studio di impatto ambientale per la pubblica



consultazione è avvenuta in data 24 marzo 2015 sui quotidiani “Corriere della Sera” e “Quotidiano Nazionale”;

**VISTA** la documentazione trasmessa da ENAC a corredo dell’istanza di valutazione di impatto ambientale, nonché le integrazioni e i chiarimenti trasmessi nel corso dell’iter istruttorio;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione della documentazione integrativa per la pubblica consultazione è avvenuta in data 5 settembre 2015 sui quotidiani “Corriere della Sera” e “Quotidiano Nazionale”;

**PRESO ATTO** delle osservazioni pervenute ai sensi dell’art. 24 comma 4 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii. e dei pareri pervenuti ai sensi dell’art. 25 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii., considerati dalla Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA/VAS nel corso dell’istruttoria e nella definizione del quadro prescrittivo, riportate alle pagg. 19, 20 e 21 del Parere n. 2235 del 2 dicembre 2016;

**PRESO ATTO** delle controdeduzioni alle osservazioni ed ai pareri fornite dal proponente e considerati dalla Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA/VAS nel corso dell’istruttoria e nella definizione del quadro prescrittivo;

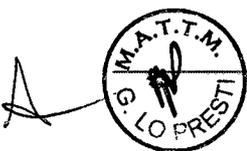
**PRESO ATTO** che il Master Plan oggetto del presente provvedimento prevede la riqualificazione dell’aeroporto esistente ed è finalizzato a:

- migliorare i livelli attuali dei servizi delle infrastrutture aeroportuali, necessari a sostenere la crescente domanda di traffico con la massima capacità consentita dall’attuale infrastruttura di volo;
- definire il piano di sviluppo aeroportuale per superare le attuali criticità e garantirne lo sviluppo futuro entro il periodo di riferimento (2014-2029).

Le opere previste sono riferibili alla tipologia di cui al punto 10) dell’allegato II alla Parte II del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii., e consistono in:

- nuova pista di volo,
- nuovi piazzali per aeromobili,
- nuovo terminal passeggeri,
- viabilità di accesso e parcheggi,
- area Cargo,
- terminal di aviazione generale;

**CONSIDERATO** che, con riferimento alle aree della Rete Natura 2000 potenzialmente interessate dalla realizzazione degli interventi, è stata effettuata la disamina delle aree sottoposte a tutela ambientale in base alla normativa vigente, al fine di segnalare la presenza di aree di pregio naturalistico, e che da tale ricerca sono emersi i seguenti siti:



*Area vasta*

- SIC/ZPS IT5140008 “Monte Morello”
- SIC/ZPS IT5150001 “La Calvana”
- SIC/ZPS IT5150002 “Monte Ferrato e Monte Iavello”

*Areale di intervento*

- SIC/ZPS IT5140011 “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese”;

**CONSIDERATO** che, data la presenza dei citati Siti Natura 2000, il Proponente ha provveduto ad effettuare l’analisi di incidenza, a “Livello 1” (screening) per i siti presenti nell’area vasta, e a “Livello 4” (Valutazione in caso di assenza di soluzioni alternative in cui permale l’incidenza negativa) per il sito direttamente interferito dagli interventi;

**PRESO ATTO** che, come si evince dall’allegato parere, la Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA/VAS, sulla base dell’istruttoria condotta, ha valutato che:

- l’opera genera un’incidenza negativa sulle funzioni ecologiche del sito SIC/ZPS IT5140011 “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese”, che potrà essere compensata dagli interventi previsti;
- i potenziali effetti indiretti dell’opera sui tre siti SIC/ZPS situati nell’area vasta, sono non significativi;

**PRESO ATTO** che, in ragione dell’incidenza negativa dell’opera sul sito SIC/ZPS IT5140011 “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese”, la Commissione Tecnica VIA/VAS ha altresì ritenuto che, ai sensi dell’art. 6 comma 4 della Direttiva “Habitat” 1992/43/CE, dovrà essere data apposita comunicazione alla Commissione Europea circa le misure di compensazione adottate;

**ACQUISITO** il parere della Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA/VAS n. 2235 del 2 dicembre 2016, assunto al prot. 29345/DVA del 2 dicembre 2016, costituito da n. 216 pagine, positivo con prescrizioni;

**ACQUISITO** il parere positivo con prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, prot. n. 9512 del 6 aprile 2016, assunto al prot. 9637/DVA del 11 aprile 2016, costituito da n. 23 pagine;

**ACQUISITO** il parere positivo con prescrizioni della Regione Toscana, espresso con D.G.R. n. 1168 del 30 novembre 2015, assunto al prot. DVA-2015-30534 del 4 dicembre 2015, costituito da n. 13 pagine, il quale coordina i pareri acquisiti ai sensi dell’art. 25 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, ad esso allegati e considerati nel relativo quadro prescrittivo.

**VISTA** la nota n. 12280 del 3 febbraio 2017, acquisita al prot. n. 2594/DVA del 6 febbraio 2017, con cui il Proponente, presa visione del citato parere della



Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS n. 2235 del 2 dicembre 2016 a seguito di formale istanza di accesso agli atti ai sensi della L. 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii., ha presentato istanza di revisione della struttura, dei contenuti e delle modalità di attuazione del quadro prescrittivo del citato parere;

**VISTA** la nota n. 4423/DVA del 27.02.2017 con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha indicato le modalità per la costituzione di un Osservatorio Ambientale ai fini della verifica dell'ottemperanza delle condizioni ambientali contenute nei provvedimenti di V.I.A., in recepimento di quanto prescritto nel parere della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, n. 2235 del 2 dicembre 2016 (prescrizione n. 1)

**ACQUISITO** il parere della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS n. 2336 del 17 marzo 2017, assunto al prot. 6578/DVA del 20 marzo 2017, costituito da n. 9 pagine, con il quale è stata confermata la formulazione del quadro prescrittivo del parere CTVA n. 2235 del 2 dicembre 2016;

**CONSIDERATO** che in tale parere, tra l'altro, la Commissione VIA ha precisato che:

prescrizione n. 3

- *“essendo il focus della prescrizione indirizzato in particolare alla tutela della salute umana e dell'ambiente, temi intrinseci della valutazione di impatto ambientale di competenza del MATTM (a cui lo studio dovrà poi essere trasmesso per le opportune valutazioni), la Commissione ha ritenuto opportuno che l'elaborazione di uno studio approfondito con le specifiche analisi e valutazioni, necessarie in relazione ai temi indicati nella prescrizione, fosse affidata ad un “soggetto terzo pubblico con esperienza nella previsione del rischio degli incidenti aerei” (Università, ente di ricerca o altro organismo nazionale, straniero o internazionale), scelto da ENAC tra gli enti di propria fiducia”*,

prescrizione n. 46

- *“fatte salve le prerogative di legge di ENAC nel settore della sicurezza del trasporto aereo, l'indicazione di un organismo terzo indipendente (anche in questo caso università, ente di ricerca o altro organismo nazionale, straniero o internazionale) scelto da ENAC tra gli enti di propria fiducia, risponde all'esigenza di finalizzare l'analisi e la gestione del rischio di bird-strike anche con riferimento ai temi ambientali indicati nella prescrizione e pertanto “tenendo in debita considerazione la funzione attrattiva per l'avifauna esercitata dalle aree umide esistenti e in progetto (interventi di compensazione) e gli effetti che le misure di mitigazione del rischio bird-strike potrebbero generare sulle funzionalità e gli obiettivi primari degli interventi di compensazione stessi”*,



prescrizione n.1

- *“le considerazioni espresse dalla DVA siano compatibili con quanto indicato nella prescrizione n. 1, che definisce le finalità e la composizione dell'Osservatorio Ambientale in modo da lasciare spazio alle determinazioni di dettaglio di competenza della DVA”;*

**VISTA** la nota n. 43092 del 28 aprile 2017, con cui ENAC., presa visione del citato parere della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS n. 2336 del 17 marzo 2017 a seguito di formale istanza di accesso agli atti ai sensi della L. 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii., ha espresso alcune considerazioni in merito a contenuti specifici dell'iter istruttorio;

**ACQUISITO** il parere della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS n. 2422 CTVA del 9 giugno 2017, assunto al prot. 14216/DVA del 16 giugno 2017, con il quale la Commissione VIA ha confermato integralmente il parere n. 2336 del 17 marzo 2017;

**VISTA** l'istanza avanzata da ENAC con nota n. 69807 del 7 luglio 2017, acquisita al prot. n. 16041/DVA del 7 luglio 2017, ai sensi dell'art. 20, c. 1, del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii., di avvio di una fase consultiva finalizzata a valutare l'opportunità di presentare richiesta, ai sensi dell'art. 23, c. 2, del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104, di applicazione al procedimento in corso della disciplina recata dal decreto medesimo;

**VISTA** la nota n. 75100 del 21 luglio 2017, acquisita al prot. n. 17338/DVA del 21 luglio 2017, con cui ENAC ha comunicato le tematiche che, a proprio avviso, necessitavano di approfondimenti e chiarimenti rispetto a quanto già valutato nel corso dell'istruttoria tecnica conclusa con parere della Commissione Tecnica VIA/VAS n. 2235 del 2 dicembre 2016;

**VISTA** la nota n. 1761/DVA del 25 luglio 2017, con cui la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, quale Autorità competente, ha disposto l'avvio della fase di consultazione di cui all'art. 20, c. 1, del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii., chiedendo il supporto della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS;

**VISTA** la nota prot. 21282/DVA del 18 settembre 2017, con cui la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha comunicato gli esiti della fase consultazione sopra citata, trasmettendo la Relazione conclusiva del 15 settembre 2017 ove sono indicate le integrazioni documentali necessarie per aderire al nuovo dettato normativo;



**VISTA** l'istanza avanzata da ENAC ai sensi dell'art. 23, c. 2, del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104, con nota prot. 93917 del 19 settembre 2017, acquisita con prot. 21419/DVA del 19 settembre 2017, di applicazione al procedimento in corso della disciplina recata dal citato decreto;

**CONSIDERATO** che con la suddetta istanza, il proponente, ai sensi dell'art. 28, co. 2 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dal D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104, ha altresì manifestato il proprio assenso alla costituzione di un Osservatorio Ambientale ai fini della verifica dell'ottemperanza delle condizioni ambientali contenute nei provvedimenti di V.I.A., nelle modalità indicate dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con nota n. 4423/DVA del 27.02.2017;

**VISTA** la nota prot. 21722/DVA del 22 settembre 2017, con cui la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha disposto l'applicazione al procedimento in corso della disciplina recata dal D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104, chiedendo la trasmissione della documentazione integrativa indicata nella citata relazione conclusiva della fase di consultazione condotta ai sensi dell'art 20 c. 2 del D.Lgs. 152/2006;

**VISTA** la documentazione integrativa trasmessa da ENAC con nota n. 101914 del 9 ottobre 2017, acquisita al prot. 23185/DVA del 10 ottobre 2017;

**VISTA** la nota prot. 23856/DVA del 18 ottobre 2017, con cui la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha chiesto alla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS di esprimersi sulla documentazione sopracitata, valutandone l'adeguatezza rispetto alla nuova normativa ed in relazione ai pareri già espressi ed ai rispettivi quadri prescrittivi;

**ACQUISITO** il parere della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS n. 2570 del 5 dicembre 2017, assunto al prot. 28283/DVA del 5 dicembre 2017, costituito da n. 26 pagine;

**CONSIDERATO** che in detto parere la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS ha:

- rilevato che la *“nuova documentazione presentata dal Proponente, che integra quella già valutata dalla Commissione CTV A nel parere 2235/2016, è adeguata rispetto alla nuova normativa, andando a ricoprire i nuovi ambiti di indagine che essa richiama”*;
- integralmente confermato il parere n. 2336 del 17 marzo 2017 e il relativo quadro prescrittivo;



- espresso il proprio nulla osta in merito alle indicazioni, contenute nella citata nota n. 4423/DVA del 27.02.2017, circa la composizione di un Osservatorio Ambientale ai fini della verifica dell'ottemperanza delle condizioni ambientali contenute nei provvedimenti di V.I.A., vista la manifestazione di assenso di ENAC alla costituzione dell'Osservatorio medesimo;

**VISTA** la nota n. 122042 del 1 dicembre 2017, acquisita al prot. n. 28103/DVA del 4 dicembre 2017, con cui ENAC ha trasmesso il Piano di Utilizzo di cui all'art. 9 del DPR 120/2017;

**TENUTO CONTO** che, ai sensi del sopra richiamato art. 9 del DPR 120/2017, l'autorità competente ha 90 gg di tempo per verificare la sussistenza dei requisiti di cui all'art. 4 sulla base del piano di utilizzo medesimo;

**TENUTO CONTO** che il quadro prescrittivo del parere della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, n. 2235 del 2 dicembre 2016 rimanda a fasi successive di progettazione la presentazione della documentazione di approfondimento relativa alla gestione delle terre e rocce da scavo, in considerazione dell'attuazione dell'intervento per fasi diluite nell'arco dell'orizzonte temporale del Masterplan;

**VALUTATO** pertanto che, a valle dell'istruttoria procedimentale afferente al suddetto piano, potranno essere presi in considerazione i riflessi sul quadro prescrittivo del presente decreto con le tempistiche e le modalità indicate dal parere della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, n. 2235 del 2 dicembre 2016;

**CONSIDERATO** quindi che sono allegati al presente Decreto e ne costituiscono parte integrante, i seguenti pareri:

1. parere della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, n. 2235 del 2 dicembre 2016, prot. 29345/DVA del 2 dicembre 2016;
2. parere della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, n. 2336 del 17 marzo 2017, prot. 6578/DVA del 20 marzo 2017;
3. parere del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, prot. n. 9512 del 6 aprile 2016, prot. 9637/DVA del 11 aprile 2016;
4. parere della Regione Toscana, espresso con D.G.R. n. 1168 del 30 novembre 2015, assunto al prot. DVA-2015-30534 del 4 dicembre 2015;
5. parere della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, n. 2570 del 5 dicembre 2017, prot. 28283/DVA del 5 dicembre 2017;



**RITENUTO** di dover provvedere alla standardizzazione dei quadri prescrittivi contenuti nei pareri allegati al presente Provvedimento, anche ai sensi del D.M. n. 308/2015 recante gli “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

**CONSIDERATO**, infine, che in ragione della sopravvenuta modifica normativa ad opera del D.Lgs. n. 104 del 16 giugno 2017 la locuzione “condizioni ambientali” ha sostituito il termine “prescrizioni”;

**RITENUTO**, sulla base di quanto premesso, di dover provvedere, ai sensi dell’art. 25 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii., alla formulazione del provvedimento di valutazione dell’impatto ambientale

## DECRETA

la compatibilità ambientale del “Master Plan 2014-2029” dell’Aeroporto di Firenze, presentato da ENAC, nello Scenario 2029 corrispondente al cosiddetto “scenario B (crescita MEDIA)” e con utilizzo esclusivamente mono-direzionale della pista a orientamento “12-30”, subordinatamente al rispetto delle Condizioni ambientali di cui al seguente art. 1, sezz. A, B e C.

### Art. 1 (condizioni ambientali)

#### Sez. A)

Condizioni ambientali del Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare

#### GENERALI

*Osservatorio Ambientale*

1. *(Sostituita dalle disposizioni di cui all’Art. 2.)*

*Sistema di Gestione Ambientale*

2. Il Proponente dovrà attivarsi affinché il gestore dell’infrastruttura, entro 1 anno dall’entrata in esercizio dell’aeroporto nello scenario 2018 e poi, continuativamente, nello scenario 2029 e a seguire, provveda a dotarsi di un sistema di gestione ambientale (SGA) certificato ISO 14001 o registrato EMAS. Si richiede che fin dalla fase ante operam siano impostate tutte le attività



propedeutiche alla creazione del sistema e all'ottenimento della certificazione nei tempi più sopra stabiliti e che il risultato di tale lavoro sia riassunto in un apposito documento di intenti da trasmettere al MATTM.

#### *Rischio di incidente aereo*

3. Prima dell'approvazione del progetto da parte del MIT, dovrà essere redatto uno studio riferito agli scenari probabilistici sul rischio di incidenti aerei, considerato anche l'uso esclusivamente monodirezionale della pista di progetto e dei volumi di traffico previsti dal Master Plan 2014 – 2029. Tale studio sarà finalizzato alla delimitazione delle curve di isorischio, tenuto conto del Codice della Navigazione integrato con D.L. 15 marzo 2006, n. 151 - art. n. 715 e della Circolare ENAC 12/01/2010. Lo studio dovrà essere redatto da soggetto terzo pubblico con esperienza per la previsione del rischio degli incidenti aerei mediante modelli di calcolo. Lo studio dovrà descrivere e quantificare i possibili rischi per la salute umana e per l'ambiente, derivanti dalla vulnerabilità dell'attività aeroportuale a gravi incidenti, con stima dei danni materiali attesi nelle varie Zone di rischio, nell'area ad alta tutela, nell'area interna e nell'area intermedia ed esterna. Lo studio dovrà anche individuare le misure, a carico del Proponente, per eliminare o ridurre il danno, misure inclusive della delocalizzazione delle preesistenze qualora emerga un rischio per la perdita di vite umane superiore ad  $1 \times 10^{-4}$  in base ai risultati degli scenari probabilistici. Lo studio dovrà essere presentato per approvazione al MATTM, che si esprimerà anche in merito alla necessità di sottoporre lo studio ad eventuali valutazioni ambientali.

#### *Stabilimenti a rischio di incidente rilevante presenti nell'intorno aeroportuale*

4. In base allo studio di cui alla prescrizione precedente, il Proponente dovrà predisporre una stima di rischio con metodologia semplificata, riguardante le probabilità di incidente aereo nello Scenario 2018, 2023 e 2029, che metta in evidenza la probabilità di accadimento di un impatto aereo sugli stabilimenti circostanti l'aeroporto, in particolare su quelli classificati dalla Direttiva Seveso come "a rischio di incidente rilevante". Questa stima sarà finalizzata a valutare tutti i possibili effetti domino o di amplificazione e a definire idonee procedure di sicurezza, incluse – se possibile – l'adattamento delle rotte aeree, l'eventuale divieto di sorvolo o le specifiche modalità di sorvolo degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante. La stima dovrà essere presentata a Regione Toscana e ARPAT per le proprie valutazioni e provvedimenti, secondo le rispettive competenze, e poi trasmessa al MATTM.
5. Il Proponente dovrà comunicare agli stabilimenti a rischio di incidente rilevante interessati la loro ubicazione all'interno dei corridoi di atterraggio e decollo, affinché a loro volta possano tenerne conto nella loro analisi di rischio. Tale comunicazione andrà aggiornata periodicamente, se del caso, in funzione delle



modifiche delle rotte di volo stesse e del susseguirsi degli scenari di sviluppo del Master Plan.

*Piano di emergenza per le lavorazioni da cantiere*

6. Il Proponente predisporrà in un unico documento organico un piano di emergenza che illustri le possibili soluzioni di intervento per far fronte ad eventuali situazioni di emergenza ambientale, che dovessero presentarsi durante la realizzazione dell'opera. Tale documento dovrà essere redatto per ciascuna singola fase dei lavori e dei cantieri ad essa correlati e dovrà essere preventivamente concordato con Regione Toscana e ARPAT secondo le rispettive competenze. I piani così predisposti saranno presentati alla Regione prima dell'avvio dei lavori, iniziando da fase 1 e poi, successivamente, prima di tutte le altre fasi previste nel Master Plan.

*Piste ciclabili e interferenze con la viabilità per Sesto Fiorentino e l'Osmannoro*

7. Il Proponente concorderà con i Comuni territorialmente competenti il progetto esecutivo della pista ciclabile di connessione tra i 3 centri urbani, che dovrà avere una funzionalità migliorata rispetto a quella attuale.  
Il progetto dovrà essere integrato con la previsione di un collegamento ciclopedonale con le aree di sviluppo limitrofe, con particolare riferimento all'area di Novoli; il sistema dei collegamenti ciclabili lungo la direttrice est-ovest dovrà inoltre essere integrato con il collegamento tra il Polo scientifico universitario di Sesto Fiorentino e la zona di via de' Perfetti Ricasoli.  
Per quanto riguarda le interferenze con la viabilità per Sesto Fiorentino e l'Osmannoro, in sede di progettazione esecutiva le soluzioni proposte dovranno essere sottoposte all'approvazione degli Enti competenti.

## **PIANO DI CANTIERIZZAZIONE E TERRE E ROCCE DA SCAVO**

8. In merito ai cantieri di lavoro, dato l'elevato grado di urbanizzazione dell'area e il limitato spazio disponibile, il Proponente dovrà studiare nel dettaglio l'allocazione delle aree di cantiere, verificando la presenza di eventuali ulteriori opere/infrastrutture in corso di realizzazione (diverse dall'aeroporto), con i relativi cantieri (presenti e futuri) interagenti sulle medesime aree, al fine di limitare i maggiori impatti derivanti dall'effetto cumulativo e prevedere eventuali ulteriori opere mitigative in modo integrato.  
Il Proponente dovrà quindi predisporre per ciascuna fase dei lavori:

*Descrizione dei cantieri*

- a. una accurata descrizione delle allocazioni dei suddetti cantieri, compresi quelli relativi alle opere di compensazione, con rappresentazione delle aree occupate, dei loro confini, degli accessi e di tutte le altre informazioni –



compresa la presenza di altri diversi cantieri nelle zone limitrofe – utili a definire la migliore interazione dei cantieri correlati alla realizzazione dell'aeroporto con il territorio circostante.

*Relazione di cantierizzazione e Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC)*

- b. una relazione di cantierizzazione per la realizzazione delle opere ed interventi previsti dalle quattro fasi del Master Plan Aeroportuale, includendo nella fase 1 dei lavori tutte le opere di compensazione ecologico-naturalistiche (di cui cronoprogramma “Fase zero” e “Fase uno”) previste nella Relazione di Incidenza, le quali dovranno essere studiate con particolare cura. Le relazioni di cantierizzazione saranno comprensive del PAC (Piano Ambientale di Cantierizzazione), riguardante tutte le zone operative, tutti i macchinari e tutte le opere da realizzare, anche provvisori, con la descrizione degli accorgimenti pratici da mettere in atto caso per caso, al fine di garantire la massima riduzione dei disturbi, una ottimale prevenzione contro ogni prevedibile tipologia di inquinamento accidentale ed una ottimale mitigazione di ogni possibile impatto ambientale (a titolo di esempio, per ridurre l'impatto da polveri: l'asfaltatura delle principali strade di servizio, la bagnatura di quelle sterrate, il lavaggio delle gomme dei camion, l'utilizzo di teli di copertura per il trasporto dei materiali pulverulenti etc.). All'interno del PAC, che dovrà ricomprendere anche tutte le opere di compensazione, il Proponente dovrà inoltre provvedere ad esplicitare, per ciascuna specifica area di cantierizzazione/progetto e con il massimo dettaglio, il sistema di gestione di tutte le tipologie di acque presenti nei cantieri (meteoriche, industriali, di aggettamento, etc.), inclusa l'interazione delle stesse con il sistema idrico dell'area vasta, nelle diverse e più significative situazioni operative che potranno presentarsi. Il PAC, infine, dovrà contenere un vero e proprio piano di gestione delle eventuali emergenze, con l'individuazione dei meccanismi di attivazione del piano, la definizione delle responsabilità e la descrizione delle risorse specificamente dedicate.

Per i contenuti del PAC si vedano anche le specifiche prescrizioni per la fase di cantiere contenute nei capitoli “Atmosfera” e “Rumore” del presente parere.

I PAC dovranno essere preventivamente concordati con ARPAT.

*Terre e rocce da scavo*

- c. Terre e rocce da scavo: una relazione generale contenente il bilancio definitivo delle terre e delle rocce da scavo, nonché quello di tutti gli altri materiali che saranno impiegati per tutte le opere oggetto del presente parere, per ciascuna fase dei lavori separatamente, con precise indicazioni sulle quantità, sulle movimentazioni, sui percorsi e sui trasporti, in conformità alla normativa vigente. La relazione dovrà indicare la scelta delle eventuali cave e discariche che saranno utilizzate, con indicazione di



eventuali cave di prestito fornendo le relative autorizzazioni e le dichiarazioni di disponibilità delle singole cave alla fornitura.

Il Proponente dovrà valutare, a livello di progetto esecutivo, ipotesi di lavorazione e/o accorgimenti progettuali che possano prevedere il massimo riutilizzo dei terreni di scavo, compatibilmente con la destinazione delle singole aree di intervento, in modo da limitare il quantitativo di materiali in esubero da dover allontanare dai cantieri e, conseguentemente, i correlati impatti ambientali.

Il bilancio complessivo dei materiali dovrà essere supportato da adeguate informazioni in merito alle caratteristiche chimico-fisiche dei terreni e alla loro effettiva possibilità di riutilizzo in situ e/o in altra opera di Master Plan rispetto a quella di produzione.

Per il riutilizzo come sottoprodotto del materiale scavato, il Proponente dovrà presentare un piano di utilizzo ai sensi del D.M. 161/2012, che dovrà essere approvato prima dell'inizio dei lavori.

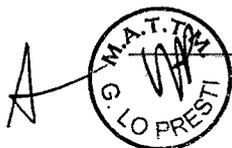
Nel caso in cui il materiale da scavo venga utilizzato per attività di riempimenti e reinterri di specchi d'acqua esistenti (come ad es. il lago di Peretola) o di zone umide, al fine di salvaguardare le acque sotterranee ed assicurare un elevato grado di tutela ambientale, si dovrà utilizzare esclusivamente materiale per il quale sia stato verificato il rispetto dei limiti di cui alla colonna A della tabella 1, allegato 5, al Titolo V, Parte quarta, del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.

Nei casi in cui il Master Plan preveda la realizzazione di opere a carattere di compensazione ambientale e paesaggistica con fruibilità pubblica, il materiale dovrà essere conforme ai limiti di cui alla suddetta colonna A.

In caso di stabilizzazione a calce o altra tipologia di prodotto, per conferire ai materiali di scavo le caratteristiche geotecniche necessarie al loro riutilizzo, le relative modalità di utilizzo dovranno essere concordate con ARPAT in fase di redazione del piano di utilizzo.

Si precisa che l'impostazione generale della cantierizzazione del Master Plan Aeroportuale deve avere come obiettivo primario la gestione del materiale da scavo come sottoprodotto e il riutilizzo deve avvenire secondo il DM 161/2012 e ss.mm.ii., in base al "Piano di Utilizzo - P.di U." di cui all' art. 5 ed in attuazione dell'art. 184- bis. I materiali da scavo provenienti dalla realizzazione di opere ed interventi programmati dal Master Plan possono essere riutilizzati nello stesso "sito di produzione interno all'intorno aeroportuale" oppure in "siti esterni all'intorno aeroportuale", secondo la definizione di "intorno" come definito dall'art. 6 del DM 31 ottobre 1997.

Il "sito di produzione interno all'intorno aeroportuale" al momento identifica le aree riferite al sedime aeroportuale e può comprendere più cantieri riferiti alle distinte opere di cui alle FASI: n. 1 (14 mesi), n. 2 (3 mesi), n. 3 (entro il 2023) e n. 4 (entro il 2029), relative alle attività di costruzione (nuova pista, piazzali, casse di espansione, canali delle di regimazione acque etc.).



Il “sito di produzione interno all’intorno aeroportuale” comprende tutte le opere che il Proponente localizza nel Master Plan come aree di cantiere ed aree di stoccaggio, interne al sedime aeroportuale come identificato dalla documentazione progettuale, incluse le dune antirumore del Polo Universitario di Sesto Fiorentino e del Parco ricreativo ex-area aeroporto.

Il “sito esterno all’intorno aeroportuale” riguarda tutte le opere di compensazione ecologico naturalistica (misure di compensazione di cui al cronoprogramma Fase 0 e Fase 1) previste dalla Relazione di Incidenza e riferite a scavi per stagni, aree umide e pozze, rimodellamenti morfologici, argini di protezione, canalizzazioni, interventi tutti relativi alle aree “Il Prataccio”, “Mollaia”, “Santa Croce” ed “Il Piano”. Le zone esterne all’intorno aeroportuale di cui trattasi sono sede di interventi ecologico naturalistici distinti, che producono materiali di scavo ma che possono anche essere siti di riutilizzo.

Ai fini del riutilizzo del sottoprodotto possono essere individuati progetti di opere con tempistiche di realizzazione compatibili con la produzione di materiali da scavo provenienti dai singoli cantieri del Master Plan; opere per le quali gli Enti competenti hanno previsto nell’autorizzazione alla realizzazione il riutilizzo di sottoprodotti provenienti dal “sito di produzione interno ed esterno all’intorno aeroportuale”.

La gestione del materiale da scavo come sottoprodotto, generato dalle singole opere di costruzione previste nelle quattro fasi dei lavori sopra richiamate, deve avvenire ai sensi dell’art. 5 del DM 161/2012 e può essere suddivisa in più Piani di Utilizzo che si rendono necessari quando il tempo di deposito intermedio (che il proponente individua come “stoccaggi”) del sottoprodotto possa superare l’anno. La progettazione della gestione dei materiali da scavo con ricorso al P. di U. deve garantire l’integrale riutilizzo ed escludere la previsione progettuale di smaltimento in discarica del sottoprodotto. Il riutilizzo deve essere connesso alla realizzazione di opere (es: argini cassa laminazione) interne al sito di produzione dell’intorno aeroportuale, oppure in opere esterne ad esso, ma alla condizione che l’autorizzazione di ente terzo al cantiere per il riutilizzo contenga il riferimento a specifica opera del Master Plan per la provenienza del sottoprodotto.

Il PdU non può contenere, nel bilancio delle terre, la previsione di gestire il sottoprodotto come rifiuto con smaltimento al codice CER 170504.

La progettazione della cantierizzazione generale del Master Plan può quindi prevedere la gestione di un Piano di Utilizzo suddiviso per singoli interventi di attuazione, riferiti alle opere di costruzione previsti dalle singole fasi dei lavori, con gestione del sottoprodotto nella stessa fase oppure in collegamento, mediante “deposito intermedio” tra una fase e l’altra.

La cantierizzazione generale può anche prevedere singole opere di costruzione nella stessa fase in cui la gestione dei materiali da scavo possa avvenire con riferimento ai “suoli non contaminati e altri materiali da



scavo” ai sensi dell’art. 185 a condizione che le procedure di campionamento e le caratterizzazioni chimico fisiche avvengono secondo i parametri di cui agli allegati N. 2 ed N.4 del DM 161/2012.

Ricorrere all’art. 185 significa che la gestione dei materiali da scavo non può avvenire, per le eccedenze, in siti diversi da quelli di specifica produzione e neppure con riutilizzo in opere diverse previste anche nella stessa fase dei lavori. Deve essere stabilito al momento del progetto la quantificazione e la gestione delle eccedenze come rifiuto, con le condizioni del DL 25 gennaio 2012, n.2 convertito con modificazioni dalla Legge 24/03/2012, N. 28 e dalla L. 9 agosto 2013, N. 98 già D.L. 69/2013 “Decreto del Fare”. Il ricorso all’art. 185 consente di gestire i materiali di scavo anche con presenza di matrici materiali di riporto, che devono essere riconducibili ad orizzonti stratigrafici antropici antecedenti al DPR 19/09/1982 n. 915 e con l’obbligo dei test di cessione di cui al DM 05/02/1998.

Nel piano generale di cantierizzazione la gestione delle terre e rocce da scavo come rifiuto di cui al Titolo IV non deve essere una scelta paritaria alla gestione dei materiali da scavo come sottoprodotto ma una procedura residuale preventiva allo smaltimento quale ultimo livello dei criteri di priorità nella gestione rifiuti di cui all’art. 179 del Codice Ambiente.

La presentazione del Piano di Utilizzo al MATTM (art. 5 DM 161/2012) è condizione necessaria alla preventiva autorizzazione alla realizzazione di qualsiasi opera prevista dalle fasi dei lavori: n. 1 (14 mesi), n. 2 (3 mesi), n. 3 (entro il 2023) e n. 4 (entro il 2019).

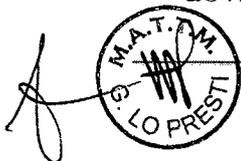
La presentazione al MATTM del piano di gestione dei materiali da scavo con riferimento ai “suoli non contaminati e altri materiali da scavo” ai sensi dell’art. 185, è condizione necessaria alla preventiva autorizzazione alla realizzazione di qualsiasi opera prevista dalle fasi dei lavori: n. 1 (14 mesi), n. 2 (3 mesi), n. 3 (entro il 2023) e n. 4 (entro il 2019).

La descrizione di cui al punto a), la relazione di cantierizzazione o PAC di cui al punto b) e la relazione su terre, rocce da scavo e altri materiali di cui al punto c), redatte in conformità alla normativa vigente e con tutti i contenuti più sopra definiti, dovranno essere presentati al MATTM per approvazione prima dell’avvio dei lavori di ogni fase.

Eventuali modifiche/integrazioni ai suddetti piani e relazioni, che dovessero rendersi necessarie durante l’effettuazione dei lavori, fase per fase, nonché gli esiti delle prove e dei monitoraggi in corso d’opera saranno verificati da ARPAT e poi trasmessi a Regione Toscana per approvazione.

## ATTUAZIONE DEI PAC

9. Tutte le informazioni relative alla corretta gestione dei cantieri dal punto di vista ambientale, i contenuti rilevanti dei PAC e ogni altra prescrizione correlata dovranno far parte di apposite sezioni dei contratti e capitolati di appalto che il

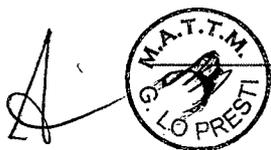


Proponente stipulerà con le Imprese esecutrici. La verifica della presenza delle suddette informazioni nei documenti contrattuali sarà effettuata dagli Uffici competenti di Regione Toscana.

## ATMOSFERA

### *Componente atmosfera in fase di cantiere*

10. Nel corso della redazione del PAC, per il quale si rimanda alla specifica prescrizione, dovrà essere fornito per ciascuna fase dei lavori del Masterplan – in un apposito e specifico allegato – un aggiornamento dello studio previsionale delle emissioni in fase di cantiere (da effettuarsi secondo le Linee Guida ARPAT adottate dalla Provincia di Firenze con DGP n. 213/2009) al fine di circostanziare e dimensionare le conseguenti mitigazioni che il Proponente dovrà adottare. In particolare, in aggiunta a quanto già presente nella documentazione disponibile alla data odierna, è necessario che nell'allegato:
- a. si esplicitino i calcoli effettuati, gli assunti e le grandezze utilizzate in sede di valutazione dei singoli ratei emissivi associati a ciascuna attività di cantiere;
  - b. si esplicitino i calcoli e le valutazioni effettuate per stimare i ratei complessivi associati a tutte le opere previste (riconfigurazione della viabilità da e per Sesto Fiorentino, deviazione del Fosso Reale e opere accessorie, costruzione della pista, demolizione e ricostruzione dei terminal, ecc.);
  - c. sia impiegato un modello di dispersione delle emissioni di inquinanti gassosi e di polveri (CALPUFF);
  - d. nello scenario di simulazione siano considerate anche le emissioni derivanti da quelle opere che, con ogni probabilità, saranno realizzate contemporaneamente (ad esempio, la costruzione dell'impianto di teleriscaldamento del terminal in fase 1 o la realizzazione dei previsti interventi di valorizzazione ecologica in fase 3);
  - e. le misure mitigative che il proponente intende porre in essere dovranno essere progettate in modo da contenere il più possibile le concentrazioni di inquinanti presso i recettori più esposti e le aree a maggior grado di naturalità (SIC/ZPS);
  - f. sia previsto l'impiego di mezzi di cantiere con emissioni rispettose delle più recenti direttive europee;
  - g. sia escluso il ricorso al trattamento a calce sul rilevato quale misura di miglioramento delle caratteristiche geotecniche di portanza eventualmente richieste dalla realizzazione del progetto, ovvero - qualora il proponente evidenzi la necessità di ricorrervi - siano esplicitate le misure di contenimento e mitigazione ritenute necessarie, nel rispetto delle disposizioni contenute nel DM 161/2012 (art. 5 e Allegato 3).



## *Monitoraggio atmosfera*

11. Venga concordato con ARPAT un adeguato aggiornamento della campagna di monitoraggio della qualità dell'aria, sia invernale che estiva, campionando i medesimi parametri analizzati per la redazione del SIA e quant'altro risulti necessario ai sensi del D.Lgs. 155/2010 (o di eventuale norma successiva vigente al momento della verifica di ottemperanza). Il monitoraggio dovrà anche essere in grado di distinguere il contributo emissivo "in bolla" dell'aeroporto dall'inquinamento di fondo. Il Proponente quindi – di concerto con ARPAT – definirà gli inquinanti da rilevare, la modalità e la frequenza dei rilievi e la tipologia e il numero delle nuove centraline fisse e/o mobili per il monitoraggio della qualità dell'aria, oltre a quelle già oggi attive e esistenti, sia per le diverse fasi di cantiere (nei punti ritenuti maggiormente sensibili) sia – a livello di previsione – per la fase post operam di esercizio dell'aeroporto, negli Scenari 2018, 2023 e 2029. Posizione, tipologia e classificazione delle centraline in funzione della durata della loro attivazione (permanenti o temporanee, fisse o mobili) troveranno descrizione in un apposito documento riassuntivo.

Le conclusioni della campagna di monitoraggio ante operam, effettuata con le modalità più sopra riassunte e per gli stessi ricettori già individuati nel SIA (e successiva documentazione integrativa), siano descritte in una apposita relazione dove - tra l'altro - sia messa in evidenza la comparazione tra i nuovi esiti ottenuti e quelli già presentati. Tale relazione, completa di tutti i documenti illustrativi, dovrà essere presentata al MATTM prima dell'avvio dei lavori di fase 1.

Si precisa che in relazione alla fase Ante Operam il Proponente dovrà provvedere a definire la localizzazione di dettaglio delle postazioni di monitoraggio, adeguatamente supportata da specifici riferimenti alle risultanze della modellistica di impatto atmosferico sviluppata all'interno del SIA. Particolare attenzione dovrà essere rivolta ai ricettori sensibili presenti nelle vicinanze delle aree di intervento.

La durata e la periodicità del monitoraggio dovranno essere coerenti con quanto previsto dal D.Lgs. 155/2010 (o di eventuale norma successiva vigente al momento della verifica di ottemperanza); le postazioni di monitoraggio dovranno tenere in adeguata considerazione anche le localizzazioni delle opere di compensazione e mitigazione ambientale. Tutte le specifiche di monitoraggio (inquinanti da rilevare, modalità dei rilievi, tipologia e numero delle centraline) dovranno essere preventivamente concordate con ARPAT. Le attività di rilevamento della qualità dell'aria dovranno essere effettuate ed ultimate, presso ciascuna macro-area di monitoraggio, prima dell'avvio delle previste lavorazioni di cantiere.

12. In relazione alla fase di Corso d'Opera, il Proponente dovrà provvedere alla definizione di dettaglio dei monitoraggi sulla base delle risultanze delle valutazioni di cui alla precedente prescrizione del presente parere. Le specifiche tecniche dei monitoraggi, compresa a titolo esemplificativo la scelta in merito al



numero e alla tipologia di eventuali centraline, permanenti o temporanee, fisse o mobili, saranno preventivamente concordate con ARPAT. Anche in questo caso il Proponente dovrà tenere in particolare riferimento i ricettori sensibili presenti nelle vicinanze delle aree di lavorazione. Dovranno, altresì, risultare oggetto di monitoraggio talune porzioni del Sito Natura 2000 più prossime alle lavorazioni, sebbene non direttamente interferite, in modo tale da valutare l'eventuale necessità di adozione di ulteriori misure e accorgimenti per il contenimento degli impatti.

Il Piano di Monitoraggio relativo alla fase di Corso d'Opera dovrà definire, inoltre, le modalità di restituzione dei dati, prevedendo anche una loro organizzazione in ordine cronologico con compilazione "in progress" su un foglio elettronico ovvero database per ogni sito.

In funzione dei risultati della suddetta campagna di monitoraggio ed effettuato, inoltre, un periodico aggiornamento dei ricettori potenzialmente impattati, il Proponente – di concerto con ARPAT – dovrà opportunamente adattare e/o implementare, se del caso, l'intero sistema di monitoraggio e le sue modalità di gestione per le successive fasi del cantiere. Per ciascuna postazione di monitoraggio, la fase di Corso d'Opera potrà ritenersi conclusa quando saranno ultimate le lavorazioni potenzialmente in grado di influenzare e/o alterare i relativi dati di monitoraggio.

13. In relazione alla fase Post Operam, il Proponente provvederà alla redazione e all'esecuzione di uno specifico Piano di Monitoraggio atto a tenere costantemente sotto controllo la qualità dell'aria in corrispondenza degli ambiti direttamente e/o indirettamente impattati dall'esercizio delle opere di Masterplan. Il monitoraggio dovrà prevedere un adeguato numero di postazioni fisse di rilevamento, la cui localizzazione dovrà risultare, per quanto tecnicamente possibile, adeguata per distinguere il solo contributo emissivo delle operazioni aeroportuali. Particolare attenzione dovrà essere rivolta ai ricettori sensibili presenti nelle vicinanze dell'aeroporto. La tipologia, il numero e la localizzazione delle centraline di monitoraggio dovranno essere preventivamente concordate con ARPAT.

*Protocollo operativo, azioni di mitigazione e misure emergenziali*

14. In applicazione del principio di precauzione dettato in materia ambientale dal combinato disposto dall' art. 3 bis comma 1 e 3 ter comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., prima dell'entrata in esercizio della nuova pista e per effetto della concertazione prodotta dall'apposito "Osservatorio" (di cui alla prescrizione n. 1 di cui al presente parere) dovrà essere stipulato un "Protocollo Operativo" tra Proponente, Toscana Aeroporti Spa, Regione Toscana ed altri Enti e/o Concessionari di pubblici esercizi convocati da Regione Toscana, in coerenza con quanto previsto dai piani di azione a breve termine definiti dall'art. 10 del D.Lgs n. 155/2010. Il suddetto Protocollo, nel rispetto delle



singole competenze dei soggetti coinvolti, dovrà individuare le possibili azioni da attuare per ridurre le emissioni degli inquinanti biossido di azoto, PM10 e PM2.5 oltre che definire una gerarchia di provvedimenti urgenti in caso di avvicinamento a pre-definite soglie di allarme, tutte riferite ai limiti del D.Lgs n. 155/2010 (o di eventuale successiva norma vigente al momento della verifica di ottemperanza). In caso di accertato valore/livello critico di inquinanti in atmosfera, tendente al raggiungimento della soglia di allarme, con potenziali rischi per la salute umana, le Autorità competenti avranno facoltà di adottare i provvedimenti più sopra pre-definiti o di dar corso ad altre indispensabili azioni orientate al contenimento degli inquinanti e alla salvaguardia della salute.

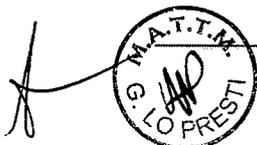
Il Protocollo dovrà essere periodicamente aggiornato, se del caso, durante l'intero sviluppo del Masterplan e, in particolare, per la fase post operam di esercizio dell'aeroporto, sia per lo Scenario 2018 che per gli Scenari 2023 e 2029.

#### *Specifiche misure emergenziali di competenza di ENAC – Toscana Aeroporti SpA*

15. Il Proponente dovrà innanzitutto verificare, tramite rete di monitoraggio con centraline dedicate, i valori di fondo della qualità dell'aria prima dell'entrata in esercizio della nuova pista 12-30. Poi dovrà effettuare il monitoraggio di controllo dei livelli di inquinamento "in bolla" emessi dall'aeroporto, per confrontarli con i valori ottenuti dai modelli/simulazioni contenuti nel SIA per i diversi scenari di traffico. In caso di accertato superamento dei livelli emissivi macroinquinanti aeroportuali previsti dal Proponente stesso nel SIA, e qualora contemporaneamente i valori di fondo registrino superamenti dei livelli di legge in concentrazione per NO<sub>x</sub> e PM10, il Proponente dovrà applicare le procedure di uno specifico "Protocollo Operativo per le misure urgenti di salute", preventivamente definito, limitando eventualmente l'attività aeroportuale fino a rientrare nei limiti dichiarati. L'ARPA Toscana è incaricata del controllo costante dei valori di fondo di cui alla prima parte della prescrizione, oltre che della verifica del contributo dei livelli emissivi "in bolla" dichiarati nel SIA e della certificazione in tempo reale riguardante gli eventuali superamenti combinati fondo + emissione aeroporto, nonché del cessato allarme. Il "Protocollo Operativo per le misure urgenti di salute" dovrà essere predisposto d'intesa tra: Comune di Firenze, Comune di Sesto Fiorentino, Comune di Campi Bisenzio, ASL 10 Firenze, ARPA Toscana, ENAC, Toscana Aeroporti S.p.A. e trasmesso al MATTM prima dell'inizio lavori.

#### *Rapporto annuale di previsione emissioni aeroportuali*

16. Il Proponente, in base ai monitoraggi post operam di cui alla prescrizione precedente, dovrà redigere un rapporto annuale contenente i risultati del confronto tra le emissioni rilevate e quelle teoriche previste attraverso i modelli. Il rapporto dovrà anche contenere la previsione delle emissioni attese nell'anno



seguinte, in funzione delle attività aeroportuali pianificate dal Proponente stesso nell'osservanza dei limiti dichiarati nel SIA.

Tale rapporto sarà verificato da ARPAT e trasmesso per approvazione a Regione Toscana.

## RUMORE

### *Dune artificiali*

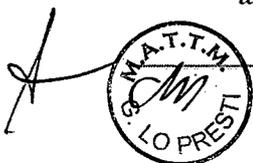
17. Il Proponente provvederà a presentare al MATTM in fase ante – operam il progetto esecutivo delle 2 previste “dune artificiali” antirumore, corredato da un cronoprogramma dei lavori.

### *Barriere acustiche*

18. All'avvio delle fasi di allestimento delle aree di cantiere si dovranno installare le barriere acustiche denominate BA01, BA02 e BA03, alte 5 m, posizionate come indicato nell'elaborato INT-AMB-04-REL-001, nonché tutte le altre opere di mitigazione acustiche che saranno definite e dettagliate all'interno del Piano Ambientale della Cantierizzazione di cui al quadro prescrittivo del presente parere.

### *Componente rumore in fase di cantiere*

19. Nel corso della redazione del PAC di cui alla specifica prescrizione si dovranno predisporre a parte – in un apposito e specifico allegato – valutazioni di impatto acustico di dettaglio, comprensive dell'attività di demolizione, per tutte le zone di lavoro interne ed esterne all'area del nuovo aeroporto, per ciascuna fase dei lavori, e per il traffico indotto di cantiere previsto all'interno e all'esterno delle aree di lavorazione. Le valutazioni di impatto acustico dovranno contenere anche la caratterizzazione del clima acustico attuale secondo quanto previsto dalla DGRT Toscana 857/2013.. In particolare, in aggiunta a quanto già presente nella documentazione disponibile alla data odierna, è necessario rispettare quanto segue:
  - a. Le macchine e i mezzi d'opera di cui si prevede l'utilizzo dovranno essere descritte includendo anche i parametri di potenza acustica, i quali dovranno essere uguali o inferiori a quelli indicati nella documentazione integrativa INT-AMB-04-REL-001, come riportato nella tabella n. 1 di cui a pag. 187 dell'allegato parere della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS n. 2235 del 2 dicembre 2016;
  - b. Si predispongano tabelle riassuntive, per ciascuna fase di cantiere e per ciascuna area fissa e/o mobile di lavorazione, del livello Leq massimo stimato per tutti i ricettori per i quali si prevede il superamento dei limiti di zona, contenente il rispettivo limite e l'entità del superamento, sia in assenza che in presenza di mitigazioni. Nel caso di potenziali superamenti



siano previste e adeguatamente dimensionate barriere fisse e/o mobili di cantiere a protezione dei ricettori esposti, nonché individuati eventuali ulteriori accorgimenti e mitigazioni per il contenimento delle emissioni acustiche. Per i ricettori dove permanga una situazione di superamento dei limiti di zona, anche dopo aver adottato nei modelli previsionali i previsti interventi di mitigazione acustica, dovrà essere richiesta al Comune una apposita “autorizzazione in deroga” (si veda la prescrizione successiva). Le valutazioni di cui sopra, riguardanti il livello Leq massimo, dovranno essere preventivamente verificate da ARPAT e dovranno essere presentate al MATTM per approvazione prima dell’avvio dei lavori di ogni fase del Masterplan.

Si precisa che le lavorazioni che producono un superamento dei limiti di zona, anche in presenza dei previsti interventi di mitigazione acustica, non potranno iniziare prima dell’avvenuta concessione della deroga. Il Proponente potrà valutare la possibilità di sottoporre a ciascun Comune interessato una relazione complessiva di richiesta di “autorizzazione in deroga” riferita all’intera durata dei cantieri e dei lavori, provvedendo all’eventuale presentazione di ulteriore documentazione di dettaglio laddove dovessero presentarsi situazioni non preventivamente verificate. Tutta la documentazione tecnica prodotta, nonché i conseguenti atti di “autorizzazione in deroga”, dovranno essere trasmessi all’Osservatorio Ambientale per le opportune verifiche formali.

#### *Documentazione dell’impatto acustico per i cantieri*

20. Gli impatti acustici prodotti dai diversi cantieri dovranno essere dettagliati in apposita “Documentazione dell’impatto acustico”, redatta ai sensi della DGR Toscana 857/2013. La suddetta documentazione dovrà essere presentata ai Comuni interessati per la sua approvazione prima dell’inizio dei lavori di ogni singolo cantiere. La documentazione stessa dovrà essere funzionale alla definizione di eventuali interventi di mitigazione per tutta la prevista durata dei cantieri in esame. La richiesta di eventuali deroghe al rispetto dei limiti (si veda anche la prescrizione precedente), per particolari fasi dei lavori, dovrà essere opportunamente giustificata caso per caso nell’ambito delle suddette relazioni e autorizzata dal Comune sentita la USL competente per territorio. Le lavorazioni che producono un superamento dei limiti di zona, anche in presenza dei previsti interventi di mitigazione acustica, non potranno iniziare prima della avvenuta concessione della deroga.

#### *Monitoraggio rumore*

21. Venga concordato con ARPAT un adeguato aggiornamento della campagna di monitoraggio del rumore, finalizzata a caratterizzare il clima acustico dell’area interessata dal progetto secondo quanto previsto dalla DGRT Toscana 857/2013 e ad aggiornare la situazione dei ricettori in relazione alla



classificazione acustica comunale PCCA. Il monitoraggio dovrà essere in grado di distinguere il contributo dell'aeroporto dal rumore causato dal traffico stradale e da quello "di fondo" prodotto da tutte le altre sorgenti nell'area di interesse già definita nel SIA, sia nelle ore diurne che notturne. Il Proponente quindi – di concerto con ARPAT – definirà la strumentazione ed i tempi, le modalità e la posizione dei nuovi rilevamenti, in modo da cogliere le situazioni più critiche collegate alla prevedibile evoluzione delle rotte di volo e della composizione della flotta.

Le conclusioni della campagna di monitoraggio ante operam, effettuata con le modalità più sopra riassunte, siano utilizzate per aggiornare le modellazioni del rumore sia nello Scenario 2018 che negli Scenari 2023 e 2029 e i risultati siano descritti in una apposita relazione dove - tra l'altro - sia messa in evidenza la comparazione tra i nuovi esiti ottenuti e quelli già presentati. Tale relazione, completa di tutti i documenti illustrativi, dovrà essere presentata al MATTM prima dell'avvio dei lavori di fase 1.

Si precisa che il Proponente dovrà predisporre, per la specifica componente ambientale, un aggiornamento e approfondimento del Piano di Monitoraggio, con particolare riferimento alla fase Ante Operam e alla fase di Corso d'Opera.

In relazione alla fase Ante Operam il Proponente dovrà provvedere ad aggiornare il censimento dei ricettori presenti all'interno dell' "area di potenziale influenza" definita nel SIA, esplicitandone la codifica, la destinazione d'uso, il n° di piani fuori terra, la classe acustica stabilita dal vigente PCCA, la localizzazione rispetto all'intorno aeroportuale (si faccia riferimento all'estensione dell'intorno aeroportuale definita nel SIA con riferimento al profilo di decollo ICAO A), con indicazione della relativa zona di appartenenza (zone A, B, C). Il Proponente dovrà provvedere, inoltre, alla definizione, e alla preventiva condivisione con ARPAT, delle specifiche tecniche di rilevamento (tipologia di strumentazione, tipologia di misurazioni, modalità di esecuzione, ubicazione, ecc.). Il Piano relativo alla fase Ante Operam dovrà contenere, inoltre, un dettagliato programma di esecuzione delle misurazioni, da definirsi secondo criteri di priorità che prendano fin da subito a riferimento tutti i ricettori sensibili presenti entro l' "area di potenziale influenza", oltre a un adeguato numero di ricettori presso i quali le verifiche numeriche condotte dal Proponente mediante utilizzo del codice INM abbiano riscontrato, per lo Scenario 2018, potenziali superamenti dei limiti acustici applicabili. Le misurazioni dovranno essere tali da consentire la verifica dei limiti acustici attualmente previsti dai vigenti PCCA (sia in periodo diurno sia in periodo notturno), nonché distinguere, per quanto tecnicamente possibile, il contributo del rumore di fondo e del rumore residuo rispetto a quello da traffico veicolare (stradale e autostradale) o ferroviario.

Per tutti i ricettori che potranno risultare esposti al rumore generato nel corso della fase di cantiere delle opere di Masterplan, le attività di rilevamento fonometrico dovranno essere effettuate ed ultimate prima dell'avvio delle previste lavorazioni di cantiere; per tutti gli altri ricettori posti lontano dalle aree



di cantiere e lavorazione, le misurazioni potranno essere eseguite anche in concomitanza con l'esecuzione dei lavori, a condizione che le stesse siano ultimate precedentemente all'entrata in esercizio della nuova pista.

Le conclusioni della campagna di monitoraggio ante operam, effettuata con le modalità più sopra riassunte, siano utilizzate dal Proponente per aggiornare le proprie valutazioni relative all'identificazione dei ricettori potenzialmente critici, cioè di quei ricettori presso i quali la somma del livello residuo misurato e del livello correlato all'esercizio aeroportuale restituito dal modello INM determina un superamento dei valori limite di immissione previsti dai vigenti PCCA di riferimento (sia per lo Scenario 2018, sia per lo Scenario 2029), ed eventualmente per valutare di estendere le misurazioni fonometriche ad altri ricettori inizialmente non previsti nel programma di esecuzione delle misurazioni. I relativi risultati siano descritti in una apposita relazione dove sia messa in evidenza la comparazione tra i nuovi esiti ottenuti e quelli già presentati. Tale relazione, completa di tutti i documenti illustrativi, dovrà essere presentata al MATTM prima dell'avvio dei lavori di fase 1.

In relazione alla fase di Corso d'Opera, il Proponente dovrà provvedere alla definizione di dettaglio dei monitoraggi sulla base delle risultanze delle valutazioni di cui alle prescrizioni 7b) e 14 del presente parere.

Le specifiche tecniche dei monitoraggi, compresa a titolo esemplificativo la scelta in merito al numero e alla tipologia di eventuali centraline, permanenti o temporanee, fisse o mobili, saranno preventivamente concordate con ARPAT. Il Proponente dovrà tenere in particolare riferimento i ricettori sensibili presenti nelle vicinanze delle aree di lavorazione. Dovranno, altresì, risultare oggetto di monitoraggio talune porzioni del Sito Natura 2000 più prossime alle lavorazioni, sebbene non direttamente interferite, in modo tale da valutare l'eventuale necessità di adozione di ulteriori misure e accorgimenti per il contenimento dei livelli di rumorosità.

Il Piano di Monitoraggio relativo alla fase di Corso d'Opera dovrà consentire anche la verifica della reale efficacia delle opere di mitigazione installate (barriere acustiche di cantiere), anche al fine di poter definire eventuali ulteriori misure e accorgimenti per il contenimento dei livelli acustici ai ricettori.

22. In funzione dei risultati della suddetta campagna di monitoraggio Ante Operam di fase 1 ed effettuato, inoltre, un periodico aggiornamento dei ricettori potenzialmente impattati, il Proponente – di concerto con ARPAT e secondo eventuali indicazioni dell'Osservatorio di cui alle prescrizione 1 del presente parere – dovrà opportunamente adattare e/o implementare, se del caso, l'intero sistema di monitoraggio e le sue modalità di gestione per le successive fasi del cantiere e per la fase post operam di esercizio dell'aeroporto, sia per lo Scenario 2018 che per gli Scenari 2023 e 2029. Il sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale, in particolare, dovrà essere collegato al sistema di controllo dei movimenti aerei in atterraggio e decollo. I dati di tale sistema dovranno essere sempre disponibili all'ente di controllo (ARPAT) e ne dovrà essere prevista la



pubblicazione con le modalità stabilite dalla Commissione aeroportuale ex art. 5 del DM 31/10/97 sul sito web dell'aeroporto.

Per ciascuna postazione di monitoraggio, la fase di Corso d'Opera potrà ritenersi conclusa quando saranno ultimate le lavorazioni potenzialmente in grado di influenzare e/o alterare i relativi dati di monitoraggio.

Si specifica che il monitoraggio della componente rumore, nella fase di esercizio dell'infrastruttura aeroportuale, dovrà essere finalizzato a:

- dare riscontro sul territorio delle criticità acustica stimate nelle analisi previsionali del SIA e successive;
- individuare puntualmente i ricettori critici, ovvero i livelli acustici effettivi e le variazioni dei livelli in funzione del traffico aeronautico;
- programmare nel tempo, in maniera opportuna, gli interventi previsti nel SIA, ovvero gli interventi per tutti i ricettori ove il monitoraggio rilevi un'effettiva criticità acustica.

In ragione di quanto sopra evidenziato, si ritiene opportuno prescrivere il monitoraggio post operam della componente rumore fino al completamento degli interventi di mitigazione, necessari a rendere acusticamente compatibile l'infrastruttura di progetto con il territorio circostante, e delle relative verifiche di efficacia.

In particolare:

- il monitoraggio dovrà essere effettuato sia all'interno dell'intorno aeroportuale che all'esterno in prossimità dello stesso. All'interno sarà valutato il rispetto dei limiti previsti dal DM 31/10/1997, mentre all'esterno sarà valutato il rispetto dei limiti previsti dai Piani di classificazione acustica (PCCA) dei comuni interessati dall'infrastruttura, ovvero dei limiti interni ai ricettori qualora non fossero rispettati i valori limite in facciata.
- il monitoraggio dovrà essere programmato, in modo continuativo, dall'entrata in esercizio dell'opera (scenario 2018) fino allo scenario di massimo sviluppo dell'opera (scenario 2023 e infine scenario 2029).
- il monitoraggio si svolgerà prioritariamente in prossimità dei ricettori sensibili e/o dei ricettori potenzialmente più critici e riguarderà, nel tempo, tutte le aree e i ricettori critici evidenziati nel SIA, ovvero tutti i ricettori influenzati dall'infrastruttura aeroportuale.
- l'analisi dei ricettori potenzialmente critici sarà effettuata attraverso opportune misurazioni, adeguate a valutare il descrittore acustico pertinente, ma anche, considerando l'estensione delle aree interessate, attraverso modellizzazione acustica, utilizzando le misure anche al fine di tarare il modello di simulazione.
- i report di monitoraggio dovranno riportare il dettaglio delle misurazioni effettuate (ubicazione planimetrica dei punti di monitoraggio, periodi di effettuazione delle misure, dati di traffico aeronautico, durata e frequenza delle misure, livelli misurati, confronto con i valori limite) o della modellizzazione acustica (dati di input modello, taratura, livelli calcolati, confronto con i limiti).



### *Ricettori e opere di mitigazione*

23. In base ai dati derivanti dal monitoraggio del rumore di cui alle precedenti prescrizioni, dovranno essere aggiornate – se del caso – le analisi e le previsioni modellistiche del rumore sui ricettori potenzialmente impattati, sia all'interno che all'esterno dell'intorno aeroportuale (delimitato da un valore dell'indicatore di rumore aeroportuale, LVA, di 60 dB(A). Di conseguenza, dovrà essere costantemente aggiornato il censimento e lo stato dei ricettori, per le diverse fasi dei lavori del Masterplan e per la fase post operam di esercizio dell'aeroporto, sia per lo Scenario 2018 che per gli Scenari 2023 e 2029. In corrispondenza di ogni stato previsionale aggiornato, a partire da quello di fase 1, dovranno altresì essere individuati, progettati e attuati – sotto la supervisione di ARPAT – tutti i necessari interventi di mitigazione del rumore, tra i quali quelli di protezione passiva sugli infissi degli edifici, che saranno posti a carico del Proponente e la cui efficacia “in opera” dovrà essere verificata dalla stessa ARPAT.

Si precisa che il monitoraggio della fase post operam dovrà essere indirizzato soprattutto a:

- dare riscontro sul territorio delle criticità acustica stimate nelle analisi previsionali del SIA e nelle fasi ante operam di cui alla prescrizione 16 del presente parere;
- individuare puntualmente i ricettori critici, ovvero i livelli acustici effettivi e le variazioni dei livelli in funzione del traffico aeronautico;
- identificare puntualmente i singoli casi in cui il mancato rispetto dei limiti acustici applicabili, strumentalmente accertato, richieda la previsione di specifici interventi di mitigazione/risanamento;
- programmare nel tempo, in maniera opportuna, i necessari interventi di mitigazione/risanamento;
- verificare, per via strumentale, l'efficacia degli interventi effettuati.

24. A valle della zonizzazione acustica e delle procedure antirumore da parte della Commissione Aeroportuale ai sensi del DM 31.10.1997 (Metodologia di misura del rumore aeroportuale), che dovrà avvenire entro il primo anno di entrata in funzione dell'opera sia nello Scenario 2018 che nello Scenario 2029, il Proponente provvederà ad aggiornare – se necessario – lo scenario acustico ipotizzato fino a quel momento, verificandone la coerenza con il piano ufficiale approvato. Di conseguenza provvederà a verificare ed eventualmente a modificare/implementare gli interventi di mitigazione acustica fino ad allora messi in opera (si veda anche la prescrizione precedente). Verrà pertanto redatto apposito documento aggiornato, che dovrà essere verificato preventivamente da ARPAT e successivamente presentato al MATTM una volta disponibile.

Si specifica che il Proponente, per i ricettori ricadenti all'esterno dell'intorno aeroportuale nell' “Area di potenziale influenza”, che comprende ambiti o areali omogenei, dovrà individuare – per quelli con esposizione critica – la tipologia



degli interventi di mitigazione ed il beneficio acustico atteso, nel caso in cui la concorsualità della sorgente aeroporto determini un livello di immissione Laeq tale da superare la classe di riferimento del PCCA. Per i “ricettori sensibili - classe I del DPCM 14/11/1997”, esterni alla Zona “A”, qualora l'immissione LAeq dovuta alla concorsualità aeroportuale determini un peggioramento del clima acustico, pur compatibile con la classe PCCA, gli interventi di mitigazione dovranno garantire il livello ante operam, mediante interventi sulla via di propagazione e, se necessario, sul ricettore stesso. Il piano di individuazione di tutti i ricettori dovrà prevedere l'aggiornamento delle tavole, delle schede acustiche e delle tabelle con riportati, per ciascun ricettore, i limiti acustici, i livelli nello scenario di entrata in esercizio della nuova infrastruttura (scenario 2018), nello scenario di entrata in funzione del nuovo terminal (2023) e nello scenario finale (2029), in funzione dei descrittori acustici pertinenti (livelli LVA per i ricettori all'interno dell'intorno aeroportuale e livelli in Laeq di emissione ed immissione per i ricettori al di fuori dell'intorno aeroportuale).

Si precisa che, previa approvazione ufficiale della zonizzazione acustica e delle procedure antirumore da parte della Commissione Aeroportuale ex art.4 del DM 31.10.1997, il monitoraggio fonometrico dovrà, in particolare, verificare che l'esercizio aeroportuale rispetti, in ogni fase di attuazione (Scenari 2018, 2023 e 2029), i limiti acustici al momento vigenti. Le misurazioni dovranno essere eseguite, sia all'interno che all'esterno dell'intorno aeroportuale, attraverso la progressiva attuazione di un piano di indagine opportunamente calibrato nel tempo sulla base del reale andamento dell'incremento del volume di traffico aereo.

In sede di Commissione Aeroportuale il Proponente provvederà, inoltre, all'aggiornamento – se necessario – dello scenario acustico al momento ipotizzato per via previsionale, calibrando e tarando in maniera adeguata il modello numerico implementato e verificando la coerenza delle nuove risultanze modellistiche con il piano ufficiale approvato. Di conseguenza, provvederà a verificare ed eventualmente a modificare/implementare gli interventi di mitigazione acustica; in particolare il Proponente aggiornerà le tavole, le schede acustiche e le tabelle con riportati, per ciascun ricettore, i limiti acustici, i livelli nello scenario di entrata in esercizio della nuova infrastruttura (scenario 2018), nello scenario di entrata in funzione del nuovo terminal (2023) e nello scenario finale (2029), in funzione dei descrittori acustici pertinenti.

Il Proponente definirà, quindi, la programmazione degli interventi di mitigazione/risanamento necessari e, una volta approvata dalla Commissione Aeroportuale, provvederà alla sua attuazione secondo tempi e modi ivi definiti. Inoltre, a seguito della realizzazione delle dune antirumore, il Proponente dovrà predisporre uno specifico programma di monitoraggio presso i ricettori interessati (Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino), finalizzato ad accertare, nel tempo, la loro reale efficacia acustica

Il monitoraggio post operam dovrà, infine, tenere in particolare considerazione il ricettore sensibile rappresentato dalla Scuola Marescialli di Viale XI Agosto.



In entrambi i casi, laddove dovessero essere riscontrate situazioni di non rispetto dei limiti acustici applicabili direttamente correlabili all'esercizio aeroportuale, il Proponente dovrà provvedere alla definizione e realizzazione, con oneri a proprio carico, di ulteriori adeguati interventi di mitigazione/risanamento, da definirsi nell'ambito dell'operato della Commissione Aeroportuale di cui sopra.

25. A valle dell'approvazione ufficiale della zonizzazione acustica e delle procedure antirumore da parte della Commissione Aeroportuale ai sensi del DM 31.10.1997 (Metodologia di misura del rumore aeroportuale), che dovrà avvenire entro il primo anno di entrata in funzione dell'opera sia nello Scenario 2018 che negli Scenari 2023 e 2029, il Proponente dovrà infine:

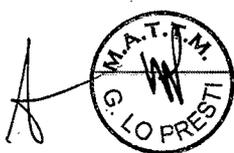
a. Produrre una relazione aggiornata che descriva tutti i ricettori sensibili e tutti i ricettori residenziali ricadenti all'interno (fascia A) dell'intorno aeroportuale. Per ogni ricettore saranno riportate le relative schede di censimento e le informazioni specifiche, quali codifica, destinazione d'uso, n.° piani fuori terra, classe del Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA), Zonizzazione comunale, distanza dal sedime etc.;

b. Presentare un piano di contenimento del rumore, specifico e contestualizzato, per tutti i ricettori dove venisse rilevato un eventuale superamento dei limiti, con progetto di risanamento ed esplicitazione del beneficio acustico atteso, al fine del mantenimento del clima acustico ammesso dalla classificazione di riferimento prevista dal Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA) nello stato ante operam.

Si specifica che, nel caso di superamenti entro fascia del valore  $LVA = 65$  dB(A), in corrispondenza di edifici adibiti a civile abitazione, il piano di cui sopra dovrà prevedere tempi, modi e risorse per la delocalizzazione degli stessi, in quanto i valori di rumorosità sono incompatibili con la destinazione d'uso.

Nel caso di superamenti entro e fuori fascia la scelta degli interventi dovrà rispettare la scala di priorità di cui all'art. 5, comma 3 del DM 29/11/2000: a) direttamente sulla sorgente di rumore; b) lungo la via di propagazione del rumore dalla sorgente al ricettore; c) direttamente sul ricettore. La scelta della tipologia c) può essere applicata solo nel caso in cui venga dimostrato dal Proponente l'impossibilità di raggiungere il rispetto dei limiti con le altre tipologie di intervento. Questo può essere accettato nelle condizioni indicate per analogia con quanto avviene per le altre infrastrutture di trasporto (strade e ferrovie) anche se non esplicitamente previsto per il rumore aeroportuale. Come per le azioni del punto precedente il piano dovrà contenere tempi, modi e costi degli interventi.

Il piano dovrà coordinarsi e quindi tenere conto delle azioni intraprese dai comuni interessati nell'ambito dei piani comunali di risanamento acustico approvati.



Analogamente dovranno essere presi in considerazione anche i piani di contenimento e abbattimento del rumore delle altre infrastrutture di trasporto presenti (autostrada, ferrovia e strade provinciali) ove approvati. Tutta la documentazione dovrà essere sottoposta a valutazione da parte del MATTM non appena disponibile.

26. Nell'ambito dell'attività di cui alle precedenti prescrizioni, il Proponente dovrà evidenziare gli eventuali ricettori esistenti o pianificati dai vigenti strumenti urbanistici dei comuni interessati, la cui localizzazione sia incompatibile con l'opera in questione ai sensi delle disposizioni dell'art. 7, comma 1 del DM 31/10/97.

## VIBRAZIONI

### *Monitoraggio vibrazioni*

27. Il Proponente, di concerto con ARPAT, definirà tipologia e numero di centraline fisse e/o mobili per il monitoraggio delle vibrazioni, da installare sia per le fasi di cantiere che per le fasi post operam di esercizio aeroportuale, sia nello Scenario 2018 che 2023 e 2029. Le centraline specifiche per la fase di cantiere dovranno monitorare i punti ritenuti maggiormente sensibili in funzione delle lavorazioni che potrebbero addurre un potenziale disturbo al fine di attuare, qualora necessario, adeguate misure di mitigazione. I punti di monitoraggio, la modalità e la frequenza dei rilievi saranno stabiliti di comune accordo tra Proponente e ARPAT. Il Piano di monitoraggio dovrà essere presentato al MATTM prima dell'avvio dei lavori di fase 1.

## AMBIENTE IDRICO, SUOLO E SOTTOSUOLO

### *Aree di laminazione*

28. Il Proponente, in sede di progettazione esecutiva ed in funzione delle possibilità operative, dovrà riverificare l'adeguatezza delle nuove aree di laminazione previste nel SIA ai fini di garantire l'invarianza idraulica, anche in relazione alle aree di laminazione già esistenti nella Piana Fiorentina, alle altre aree di laminazione previste nei piani di settore vigenti e al progetto presentato dal Comune di Firenze per il PUE di Castello.

La progettazione dovrà essere sviluppata anche tenendo conto delle criticità idrogeologiche dell'area, legate alla falda molto prossima al piano campagna nel periodo di morbida, con potenziale interferenza nel caso di scavi anche poco profondi. Tale progettazione dovrà essere preventivamente verificata dagli Enti competenti sul territorio, poi inviata all'Autorità Idraulica per l'approvazione e infine – ad approvazione avvenuta – inviata al MATTM prima dell'avvio dei lavori di fase 1.



La progettazione delle opere dovrà affrontare lo sviluppo temporale delle stesse in relazione alle fasi realizzative dei lavori ed in particolare alle impermeabilizzazioni delle aree al fine di assicurare anche nel transitorio il rispetto dei vincoli imposti sulle portate che è possibile avviare allo scarico nel reticolo Consortile.

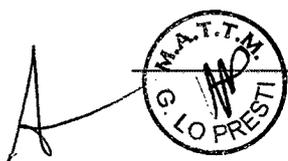
#### *Fosso Reale: attraversamento autostrada A11*

29. Il Proponente, in sede di progettazione esecutiva, dovrà correttamente sviluppare la soluzione di attraversamento della autostrada A11 presentata nel SIA (e documentazione integrativa), risolvendo la problematica tecnica evidenziata nel parere del Genio Civile di Bacino Arno Toscana Centro del 19.10.2015. Inoltre, con un approccio in favore di sicurezza idraulica, dovrà prevedere un adeguato livello di ridondanza utilizzando – in condizioni particolari di piena – la fascia di territorio presente a Sud della nuova pista, al fine di immettere le acque anche nell'attraversamento oggi percorso a pelo libero dal Fosso Reale o – in alternativa – dovrà presentare soluzioni diverse di pari efficacia. Nell'ambito dei dimensionamenti di dettaglio delle opere, il Proponente prenderà in adeguata considerazione l'impiego delle Linee Segnalatrici di Possibilità Pluviometrica – LSPP - aggiornate al 2012. Il progetto dovrà essere sviluppato nel rispetto delle condizioni di cui ai punti 5.1.2.4 del D.M. 16/01/2008 “Norme Tecniche per le Costruzioni” e della relativa Circolare n. 617 del 02/02/2009, in assenza del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici previsto dalla stessa norma.

Tale progettazione dovrà essere preventivamente verificata dagli Enti competenti sul territorio e poi inviata al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori di fase 1.

#### *Monitoraggio acque superficiali*

30. Venga concordato con ARPAT un aggiornamento della campagna di analisi della componente “acque superficiali”, finalizzata a caratterizzare e ad aggiornare la qualità delle acque, che consideri in particolare i punti di prelievo e i punti di scarico che le nuove opere comporteranno sulla risorsa idrica, includendo nell'analisi (una volta avviata la realizzazione, fino al loro completamento) anche i nuovi bacini di laminazione e tutte le altre opere di compensazione che hanno effetto sulla componente, oltre che – naturalmente – lo spostamento degli specchi d'acqua e la deviazione dei canali esistenti. Il Proponente quindi – di concerto con ARPAT – definirà la strumentazione, i tempi, le modalità e la posizione dei nuovi rilevamenti, in modo da cogliere le situazioni più critiche correlate al nuovo assetto idraulico della Piana Fiorentina. Le conclusioni della campagna di monitoraggio ante operam e in corso d'opera, effettuata con le modalità più sopra riassunte, siano utilizzate per aggiornare la valutazione dei potenziali impatti e – di conseguenza –



adattare/integrare/migliorare i provvedimenti e le misure atti a mitigarli in modo opportuno o ad escluderli.

Tale relazione, completa di tutti i documenti illustrativi e verificata preventivamente da ARPAT, dovrà essere presentata al MATTM prima dell'avvio dei lavori di fase 1 e poi successivamente implementata in corso d'opera fino al completamento degli interventi che hanno potenziale impatto sulle acque superficiali.

Il monitoraggio in fase ante operam avrà la finalità di integrare e approfondire la caratterizzazione dei principali corpi idrici interferiti dalle opere in progetto. Il Proponente quindi – di concerto con ARPAT – definirà la strumentazione, i tempi, le modalità e la posizione dei nuovi rilevamenti, in modo da pervenire al raggiungimento degli obiettivi sopra esposti. Le conclusioni del monitoraggio ante operam siano utilizzate per aggiornare la valutazione dei potenziali impatti e – di conseguenza – adattare/integrare/migliorare i provvedimenti e le misure atti a mitigarli in modo opportuno o ad escluderli.

Il proponente provvederà, inoltre, a definire nel dettaglio il monitoraggio relativo alla fase di corso d'opera tenendo in adeguata considerazione le deviazioni temporanee che, di volta in volta, interesseranno i corsi d'acqua afferenti al Reticolo delle acque basse, nonché i punti di prelievo e di scarico delle acque che saranno attivati in fase di cantiere, relativi sia alle aree fisse di cantiere che alle aree mobili di lavorazione. Particolare attenzione dovrà, inoltre, essere rivolta al monitoraggio delle operazioni di svuotamento degli specchi d'acqua interferiti (fra i quali il lago di Peretola).

#### *Monitoraggio acque sotterranee*

31. Il Proponente dovrà predisporre, per la specifica componente ambientale, un aggiornamento e approfondimento del Piano di Monitoraggio, con particolare riferimento alla fase Ante Operam e alla fase di Corso d'Opera, Venga concordato con ARPAT un adeguato aggiornamento della campagna di analisi della componente "acque sotterranee", da mettere opportunamente in relazione con quella condotta sulle "acque superficiali" (si veda la prescrizione precedente), in grado di fornire ulteriori informazioni per una migliore caratterizzazione dell'assetto idrogeologico dei siti interessati dalle opere. Nell'analisi si tenga conto, in modo particolare, delle problematiche dirette e indirette causate dalla profondità degli scavi e da tutte le altre lavorazioni che potrebbero impattare sulla componente. Il Proponente quindi – di concerto con ARPAT – definirà la strumentazione, i tempi, le modalità e la posizione dei nuovi rilevamenti, in modo da cogliere le situazioni più critiche correlate agli acquiferi profondi.

Le conclusioni della campagna di monitoraggio ante operam, effettuata con le modalità più sopra riassunte, siano utilizzate per adattare/integrare/migliorare i provvedimenti e le misure atti a mitigare i potenziali impatti o ad escluderli, con particolare riferimento alla definizione e al dimensionamento di eventuali sistemi di drenaggio da allestire in corrispondenza delle aree di scavo. Tale



relazione, completa di tutti i documenti illustrativi e verificata preventivamente da ARPAT, dovrà essere presentata al MATTM prima dell'avvio dei lavori di fase 1.

#### *Sistema di gestione delle acque*

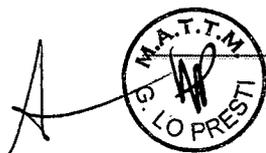
32. Il Proponente, in fase di progettazione esecutiva, dovrà aggiornare e coordinare il materiale già presentato, che risulta suddiviso in diversi documenti, redigendo un'unica relazione riguardante – tra l'altro – l'intero sistema di raccolta delle acque meteoriche e il suo dimensionamento. In particolare si richiede che vengano tra l'altro predisposti appositi capitoli dedicati a:

- i parametri caratteristici pluviometrici per i tempi di ritorno stabiliti con gli Enti competenti sul territorio, con definizione della durata dell'evento critico e la portata dell'evento critico per i suddetti tempi di ritorno;
- il dimensionamento dei sistemi di smaltimento delle acque meteoriche per l'evento critico definito al punto precedente;
- una analisi di dettaglio del sistema di trattamento delle acque e le caratteristiche dimensionali e costruttive di tutte le vasche di trattamento e dei sistemi di pompaggio;
- le modalità di raccolta e smaltimento del sedimentato degli impianti di trattamento;
- la descrizione dei metodi di calcolo adottati per il dimensionamento della vasche di laminazione e di compensazione idraulica;
- la verifica del mantenimento del coefficiente udometrico;
- gli elaborati cartografici in opportune scale di riferimento;
- la sostituzione dell'impianto di trattamento esistente per le acque reflue e la creazione di apposite nuove reti e dei loro collegamenti, con tutte le possibili conseguenze nei ricettori;
- un apposito approfondimento sulle acque di cantiere, che dovranno essere governate e trattate in base alla normativa vigente prima della loro immissione nella rete idrica;
- l'analisi della gestione delle acque meteoriche al fine di valutare gli aggravii dovuti al verificarsi di eventuali emergenze aeroportuali, con la previsione di apposite procedure emergenziali interne e le necessarie misure mitigative.

Tale relazione, con tutti i contenuti più sopra definiti, e le autorizzazioni degli Enti competenti sulla progettazione esecutiva, dovrà essere trasmessa al MATTM per presa d'atto delle intervenute autorizzazioni.

#### *Interferenze idrauliche*

33. Il Proponente dovrà presentare i progetti esecutivi di tutte le opere che interferiscono con l'assetto idraulico di tutta l'area interessata dal Masterplan, con soluzione di dettaglio delle interferenze rispetto ad infrastrutture stradali esistenti e di previsione ed agli altri interventi attuativi dei piani urbanistici esecutivi con edifici già realizzati. Per le opere che possono avere effetti sulla



falda freatica dovrà essere fornita una caratterizzazione aggiornata dell'acquifero con modellazione idrogeologica di dettaglio dell'area di progetto. I progetti esecutivi dovranno prevedere idonee modalità di manutenzione e gestione delle opere finalizzate alla risoluzione delle interferenze con il reticolo idrico superficiale.

In fase di redazione dei progetti esecutivi il Proponente dovrà sviluppare adeguatamente gli aspetti connessi alle deviazioni temporanee dei canali afferenti il Reticolo delle acque basse con opportune verifiche relative alle fasi di transitorio. Tutta la progettazione esecutiva inerente le interferenze con l'assetto idraulico dovrà essere preventivamente approvata dagli Enti competenti sul territorio e trasmessa al MATTM per presa d'atto delle intervenute autorizzazioni.

#### *Specifiche progettuali riguardanti le opere idrauliche*

34. Il Proponente, in fase di progettazione esecutiva, dovrà tra l'altro:

- collegare il nuovo canale dell'Aeroporto alla vasca di compenso e laminazione denominata "D" attraverso un sistema di disconnessione (manufatto di adduzione e manufatto di scarico), che eviti l'ingresso diretto del canale di bonifica all'interno della vasca;
- circa le distanze di rispetto da mantenere tra il reticolo idraulico e le altre infrastrutture, provvedere ad individuare i casi specifici in cui ritiene necessario l'ottenimento di opportuna deroga alle disposizioni normative vigenti in materia;
- prevedere idonee modalità di manutenzione e gestione del sistema idraulico nel suo complesso, ivi incluse le aree di contenimento, che permettano ai diversi soggetti competenti sul reticolo il regolare e ottimale svolgimento delle attività di competenza. Dette modalità dovranno essere concordate con l'Autorità idraulica competente;
- prevedere l'attuazione in via preliminare o contestuale, rispetto agli interventi aeroportuali, della cassa di espansione del canale di Cinta Orientale progettata dall'università degli Studi di Firenze, oltre che degli interventi tesi alla messa in sicurezza del canale stesso per eventi duecentennali. 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. Laddove detti interventi non vengano realizzati dai soggetti a ciò competenti preliminarmente o contestualmente agli interventi di cui al Masterplan, il Proponente dovrà, prima dell'avvio dei lavori, provvedere alla verifica della coerenza fra le opere idrauliche di propria competenza e quelle sopra indicate, in modo che le stesse possano successivamente trovare una concreta ed integrata attuazione sinergica;
- dimensionare i previsti nuovi ponti, tra cui quello di via dell'Osmannoro, in conformità alla normativa vigente in materia;



A

- valutare nel dettaglio ai fini del non aggravio del rischio idraulico nelle aree contermini con riferimento all'evento duecentennale e tenendo in particolare conto delle dinamiche di esondazione legate al sistema Arno-Bisenzio, ed eventualmente compensare, la sottrazione di volumi di naturale esondazione in conseguenza delle trasformazioni morfologiche e la realizzazione di argini di mascheramento dei compensi ecologici. Gli interventi di compensazione saranno da concordare, ai fini della successiva autorizzazione, con la competente Autorità idraulica;
- sviluppare dettagliatamente il progetto esecutivo nel rispetto della tutela delle acque dall'inquinamento, secondo quanto indicato dalla vigente normativa e regolamentazione regionale. In particolare il Proponente dovrà:
- acquisire preventivamente il parere dell'Autorità Idrica Toscana e del Gestore Unico del Servizio Idrico Integrato per le modalità di approvvigionamento idrico e la definizione delle distanze di rispetto con i sottoservizi presenti nell'area interessata da lavori;
- sviluppare i calcoli strutturali esecutivi considerando anche la verifica a fessurazione, la deformabilità e le tensioni di esercizio per le verifiche in esercizio della vasca in c.a., al fine di garantire maggiormente l'impermeabilizzazione in aree a rischio stillicidio;
- sviluppare i calcoli strutturali esecutivi considerando anche gli effetti connessi alla risalita della falda con riferimento sia alle fasi costruttive che alla fase di esercizio della vasca in cemento armato;
- adottare tutti gli accorgimenti tecnici necessari per prevenire l'eventuale inquinamento anche in tutte le fasi di cantiere che saranno sviluppate nel corso del tempo seguendo le normative di riferimento vigenti;
- in fase di cantiere, realizzare il sistema perimetrale (fosso di guardia) di regimazione delle acque meteoriche (per evitare l'ingresso di acque superficiali esterne al cantiere) prima di effettuare i lavori all'interno del cantiere;
- prevedere l'impermeabilizzazione dell'area di rifornimento carburanti. Detta impermeabilizzazione dovrà essere prevista anche in fase di cantiere;
- specificare le modalità tecniche di impermeabilizzazione del Fosso Reale in corrispondenza della discarica di Case Passerini;
- per i parcheggi a "lunga sosta" e per quelli "rent a car" previsti nel Masterplan, in relazione alla loro tipologia di fruizione, adottare idonee opere di protezione dal rischio idraulico con riferimento ad eventi duecentennali, oltre a definire con il Comune di Firenze la classificazione e le modalità realizzative degli altri parcheggi.

Tutta la progettazione esecutiva dovrà essere preventivamente approvata e autorizzata dall'Autorità idraulica e poi trasmessa al MATTM per presa d'atto delle intervenute autorizzazioni.



## *Suolo*

35. Il Proponente, in fase di progettazione esecutiva, dovrà dettagliare le mitigazioni e gli interventi gestionali che intende adottare per far fronte ai possibili impatti sulla componente suolo e sottosuolo, con particolare riguardo ai piani di controllo degli incidenti, alle procedure di emergenza ed al piano di intervento per emergenze di inquinamento. I citati piani, nonché una adeguata relazione contenente le misure di mitigazione per la componente, dovranno essere concordati con ARPAT e poi trasmesse al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori di fase 1.

## **CAMPI ELETTROMAGNETICI**

### *Linee elettriche*

36. Prima dell'avvio dei lavori di fase 1, dovrà essere presentato al MATTM il progetto esecutivo degli interventi previsti sulle linee elettriche AT e MT corredato di un apposito studio che attesti:

- la conformità degli interventi al vincolo determinato dalla fascia di rispetto ai sensi di quanto stabilito dalla Legge 36/2001; non potrà pertanto essere ritenuto conforme a norma di legge un tracciato di linee tale che la fascia di rispetto che lo caratterizza, determinata secondo le modalità previste dal DM 29/05/2008, comporti interferenza con recettori quali definiti dalla medesima Legge 36/2001, articolo 4, comma 1, lettera h;
- il rispetto dei limiti di esposizione e degli obiettivi di qualità fissati dal DPCM 8/07/2003.

Lo studio dovrà essere preventivamente trasmesso ai Comuni interessati dagli interventi, i quali dovranno verificare l'eventuale presenza di luoghi a permanenza non inferiore a quattro ore, e approvato dall'ARPAT e poi trasmesso al MATTM per successiva approvazione in ante operam di fase 1.

Si segnala che qualora le modifiche apportate sulle linee elettriche si configurino come varianti significative degli elettrodotti esistenti esse dovranno essere sottoposte preventivamente a Verifica di Assoggettabilità a VIA, di cui all'art.20 del D.Lgs.152/2006 e ss.mm.ii. e da ciò potranno scaturire ulteriori conseguenti prescrizioni.

### *Apparecchiature e impianti con effetti elettromagnetici*

37. In fase di progettazione esecutiva il Proponente dovrà fornire una dettagliata analisi sulle emissioni elettromagnetiche di apparecchiature e impianti, tra i quali, a titolo di esempio – radar di vario tipo, impianti di radiocomunicazione, impianti elettrici MT ecc. in relazione ai recettori presenti nell'area aeroportuale e nelle adiacenze esterne, opportunamente censiti prima. Tale relazione dovrà essere verificata preventivamente da ARPAT e presentata al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori di fase 1.



### *Monitoraggio dei campi elettromagnetici*

38. Il Proponente provvederà alla predisposizione e successiva esecuzione del monitoraggio dei campi elettromagnetici. L'identificazione dei ricettori, la strumentazione, i tempi, le modalità e la posizione dei nuovi rilevamenti saranno concordati con ARPAT. Qualora dovessero emergere superamenti dei valori limite, il Proponente provvederà a redigere e ad attuare un progetto di mitigazione. La relazione sugli interventi di mitigazione sarà verificata preventivamente da ARPAT e presentata al MATTM per approvazione negli Scenari 2018, 2023 o 2029, secondo effettiva necessità.

### **SALUTE PUBBLICA**

39. Il Proponente, per l'intera durata di attuazione del Masterplan, dovrà rendere disponibili, secondo le modalità che saranno stabilite all'interno del PMA, tutti i dati dei monitoraggi ambientali di propria competenza (con particolare riferimento alle componenti: atmosfera, rumore, vibrazioni, campi elettromagnetici), nonché tutti i dettagli correlati inerenti l'operatività dell'esercizio aeroportuale.

40. Il Proponente, limitatamente alle attività che lo riguardano e/o lo coinvolgono direttamente, dovrà collaborare con le Amministrazioni ed i soggetti preposti alla tutela della salute pubblica, qualora gli stessi volessero aggiornare la VIS in relazione ad altre opere, oltre all'aeroporto, già previste nella medesima area vasta, fra le quali per es. il termovalorizzatore di Case Passerini.

Lo scopo è quello di verificare l'impatto sanitario causato dall'insieme delle sorgenti di inquinamento che interessano il territorio (in prossimità dell'aeroporto fiorentino), tenendo opportunamente conto delle variazioni che il Master Plan indurrà nella Piana fiorentina con l'evolversi degli scenari 2018, 2023 e 2039, ma anche di tutte le altre opere presenti e future, con particolare attenzione alla componente dell'inquinamento atmosferico (impatti cumulati).

L'analisi dovrà approfondire:

- a. il rischio "vibrazioni" e il rischio "campi elettromagnetici", in coerenza con quanto già richiesto nelle apposite prescrizioni;
- b. la rumorosità da cantiere prodotta presso il Polo Universitario;
- c. il numero di casi disturbati attribuibili alla componente "rumore", considerando non solo la popolazione residente al 2014 (stimata sul censimento 2011), ma anche quella stimabile al 2029, in base alle previsioni insediative dei comuni interessati, considerando anche la popolazione non residente presente nell'area per motivi di studio e di lavoro;
- d. la valutazione dei rischi tossicologici e sanitari, facendo proprie le raccomandazioni già inserite in Appendice A2 della VIS-GEN-REL-001, ai



- fini di garantire il controllo e la mitigazione/superamento degli impatti segnalati;
- e. i casi di tumore polmonare causati dall'inquinamento atmosferico, attribuibili in particolare al PM, facendo riferimento alla popolazione stimata esposta alle ricadute ed individuando opportuni provvedimenti di mitigazione;
  - f. il rumore notturno, per il quale è necessario che il Proponente individui i soggetti esposti ed elabori una tabella rappresentativa di comparazione tra la situazione attuale e la situazione previsionale;
  - g. gli effetti prevedibili della variazione del clima acustico per quegli edifici che saranno soggetti a mitigazione del rumore attraverso barriere e/o altre opere permanenti, installazione di nuovi infissi etc., tenendo anche conto del livello del rumore nelle situazioni dove gli infissi dovranno/potranno rimanere aperti in determinati periodi/stagioni dell'anno e negli spazi esterni dove potrà esserci presenza abituale di persone.

## VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA E VINCA

### *Anfibi e rettili – Erpetofauna*

41. Il Proponente in fase ante operam, prima dell'inizio dei lavori di fase 1, provvederà ad effettuare in accordo con ARPAT un nuovo censimento degli anfibi e dei rettili nel periodo di massima attività delle specie presenti, ai fini della verifica di quanto già identificato nel corso dei rilievi estivi. Tale censimento dovrà essere corredato dalla mappatura puntuale di tutte le zone umide potenzialmente idonee ad ospitare l'erpetofauna. Il censimento, la documentazione riguardante le zone umide e una relazione descrittiva delle modalità di traslocazione degli anfibi e dei rettili prima dei lavori – con particolare attenzione ai periodi di riproduzione degli stessi – dovranno essere predisposti con la consulenza di esperti erpetologi, che aiuteranno il Proponente a redigere un idoneo cronoprogramma di tutte le attività correlate. La documentazione così preparata sarà quindi verificata da Regione Toscana e poi sottoposta al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori di fase 1.
42. La realizzazione e l'efficacia degli interventi per la salvaguardia degli anfibi e dei rettili dovrà avvenire sotto la supervisione di esperti e sarà opportunamente monitorata e valutata attraverso una apposita sezione del PMA, concordemente con la Regione Toscana e l'ARPAT secondo le rispettive competenze. (v. prescrizione sul PMA).



### *Chiroterri*

43. Il Proponente provvederà all'esecuzione, in fase ante operam di fase 1, dell'aggiornamento del monitoraggio condotto nel luglio 2015, in modo da acquisire ulteriori ed aggiornati elementi conoscitivi di monitoraggio.
44. Il Proponente in fase di progettazione esecutiva dovrà redigere un elaborato che meglio specifichi i previsti interventi di compensazione a tutela dei chiroterri. Gli interventi dovranno essere concordati con esperti faunisti, con ARPAT e con la Regione Toscana. Il Proponente dovrà, pertanto, anche attivarsi per verificare i necessari passaggi tecnico-amministrativi necessari. Tale documentazione, che dovrà anche contenere uno specifico cronoprogramma degli interventi da realizzare nell'ante operam di fase 1 finalizzata a garantire la permanenza dei chiroterri nell'area, dovrà essere pre-verificata dalla Regione Toscana e poi sottoposta al MATTM per approvazione.
45. Il Proponente provvederà all'esecuzione del monitoraggio dei chiroterri anche nella fase corso d'opera e post operam dello Scenario 2018 e 2029. Il monitoraggio si dovrà estendere sia alla piana di Sesto Fiorentino, sia alle aree oggetto degli interventi di compensazione. L'efficacia degli interventi per la salvaguardia dei chiroterri verrà valutata attraverso una apposita sezione del PMA (v. prescrizione sul PMA). Le metodologie di indagine e la durata/frequenza dei rilevamenti saranno contenute in un'apposita sezione del PMA e concordate con ARPAT e Regione Toscana secondo le rispettive competenze.

### *Analisi del rischio di bird-strike*

46. In fase di progettazione esecutiva dovrà essere effettuata da un organismo terzo indipendente, secondo le metodologie più avanzate del settore, l'analisi del rischio bird-strike e dovrà essere redatto il relativo piano di gestione del rischio, tenendo in debita considerazione la funzione attrattiva per l'avifauna esercitata dalle aree umide esistenti e in progetto (interventi di compensazione) e gli effetti che le misure di mitigazione del rischio bird-strike potrebbero generare sulle funzionalità e gli obiettivi primari degli interventi di compensazione stessi. Questa documentazione dovrà essere inviata al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori di fase 1.

## **RETE NATURA 2000**

### *Monitoraggio habitat e specie protette*

47. Il Proponente dovrà predisporre un apposito piano di monitoraggio, da attuare in ante operam, in corso d'opera e post operam delle fasi del Master Plan, relativo a:



- a. gli habitat e le specie di cui agli Allegati I, II e IV della Direttiva 92/43/CEE e all'art.4 della Direttiva 2009/147/CEE;
- b. le specie vegetali di interesse conservazionistico (liste di attenzione di RENATO - Repertorio Naturalistico Toscano - ) segnalate nella sezione "altre specie" del formulario standard Natura 2000;
- c. le specie aliene invasive, vegetali e animali, potenzialmente presenti nell'area.

In relazione alla fauna, il Proponente provvederà ad eseguire un nuovo censimento delle specie potenzialmente presenti (con particolare riguardo all'avifauna, agli anfibi, ai rettili e ai chiroteri) nel periodo più adeguato per ciascuna specie, applicando adeguati protocolli standard di censimento basati sulle specifiche caratteristiche ecologiche di ciascuna specie. Sia per i monitoraggi faunistici che per quelli vegetazionali - floristici le metodologie di indagine, le aree, la durata/frequenza e il periodo dei rilevamenti dovranno essere preventivamente concordati e approvati dalla Regione Toscana, in qualità di ente gestore del SIC/ZPS IT5140011 "Stagni della Piana Fiorentina e Pratese", e dall'ARPA Toscana. Gli esiti dei monitoraggi dovranno essere restituiti anche attraverso una adeguata cartografia a scale opportune (carte delle tipologie vegetazionali, degli habitat, della fauna ecc.).

Nella fase ante operam di Fase 1 il monitoraggio avrà lo scopo di aggiornare e integrare le indagini già eseguite dal Proponente a supporto del SIA e dello Studio di incidenza per la caratterizzazione vegetazionale e faunistica delle aree oggetto di trasformazione e delle aree oggetto degli interventi di compensazione, a supporto della progettazione di dettaglio delle opere di compensazione e degli interventi di mitigazione e ripristino; dopo la realizzazione delle opere di compensazione il monitoraggio sarà finalizzato a verificare quando le aree oggetto della compensazione hanno raggiunto caratteristiche ecologiche, strutturali e funzionali, comparabili a quelle delle aree sottratte al sito SIC/ZPS IT5140011 e a verificare l'eventuale necessità di realizzare opere di compensazione aggiuntive e/o alternative a quelle progettate.

Nelle fasi ante operam di ogni successiva fase del Masterplan, in corso d'opera e post operam il monitoraggio documenterà nel tempo l'evoluzione della funzionalità ecologica del sito, in termini di sviluppo degli habitat e in termini di attrattività e di funzione di recovery per le specie faunistiche di interesse comunitario, in relazione alle interferenze generate dall'attuazione del Masterplan, allo scopo di verificare e monitorare l'efficacia delle opere di compensazione e delle misure di mitigazione e di individuare prontamente la necessità di mettere in opera interventi correttivi/integrativi.

Il Piano di monitoraggio dovrà essere inviato al MATTM per l'approvazione prima dell'avvio di ogni fase del Masterplan. Inoltre dovrà essere inviata annualmente al MATTM una relazione tecnica sugli esiti di monitoraggio, accompagnata dal parere tecnico di ARPAT.



*Misure di compensazione – verifica disponibilità aree e capacità finanziaria*

48. In merito alle aree di compensazione proposte, il Proponente dovrà:
- a. fornire adeguate garanzie, anche di natura giuridica e finanziaria, sulla disponibilità delle quattro aree oggetto degli interventi di compensazione (titoli ottenuti e/o accordi stipulati) e sulla propria capacità economica per la completa ed efficace realizzazione degli interventi proposti e la successiva gestione delle aree;
  - b. per le aree oggetto degli interventi “Il Piano” e “Il Prataccio”, considerato che esse potrebbe risultare interessate anche da altra progettualità, fornire garanzia sull’assenza di impedimenti, di qualsiasi natura, che potrebbero ostacolare, ritardare e condizionare la realizzazione di tali interventi.

*Misure di compensazione – Progetto esecutivo*

49. Il proponente dovrà redigere il progetto esecutivo delle compensazioni “Il Piano”, “Il Prataccio”, “S. Croce” e “Mollaia”, in cui dovranno essere descritti in dettaglio:
- a. il sistema dei diversi ambienti umidi che saranno realizzati (stagni, pozze, canali, prati umidi etc.), le loro funzioni ecologiche ed idrauliche e le modalità di gestione degli stessi; la realizzazione e la manutenzione degli ambienti umidi deve essere progettata e pianificata seguendo adeguate linee guida e secondo chiari criteri da esplicitare in progetto, specificatamente adeguati rispetto alle caratteristiche ecologiche degli habitat che si intende ricostruire, ai principali comparti faunistici che ospiteranno e alle previste connessioni fra essi e gli altri ambienti umidi presenti nell’area vasta;
  - b. le modalità di ricostruzione e manutenzione degli habitat di interesse comunitario che dovranno fare riferimento a tecniche consolidate; la scelta delle specie vegetali da piantumare dovrà essere verificata anche in relazione dei monitoraggi di cui alla prescrizione n. 47, privilegiando l’impiego di essenze autoctone e limitando l’invasione di specie invasive/alieni;
  - c. le misure che saranno attuate per l’attrazione/ripopolamento delle aree da parte delle specie di interesse comunitario approfondendo in particolare quelle previste per la traslocazione ed il ripopolamento degli anfibi e l’attrazione dell’avifauna;
  - d. la modalità di gestione delle diverse fasi di cantiere (bonifiche, scavi, modalità di immissione dell’acqua e allagamento, etc.) comprese le relative specifiche misure di mitigazione e ripristino;
  - e. il cronoprogramma di realizzazione delle opere di compensazione, in relazione al cronoprogramma dei cantieri della Fase 1 e Fase 2 del Masterplan e la prevista perdita degli habitat di interesse comunitario presenti nel SIC/ZPS IT5140011 ad essi collegata;
  - f. la definizione di specifici, oggettivi e quantificabili indicatori biologici ed ecologici atti a consentire la verifica della progressiva evoluzione dei nuovi habitat, con indicazione di loro valori target e/o di univoci criteri di



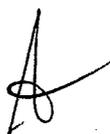
- valutazione in grado di consentire la verifica del raggiungimento, da parte dei nuovi habitat, di caratteristiche ecologiche confrontabili con quelle degli habitat attualmente presenti in corrispondenza delle aree del sito SIC/ZPS IT5140011 direttamente interferite dalle opere in progetto;
- g. la previsione circa i tempi necessari affinché le aree oggetto di compensazione raggiungano caratteristiche ecologiche, strutturali e funzionali, comparabili a quelle che attualmente si riscontrano in corrispondenza delle aree del sito SIC/ZPS IT5140011 direttamente interferite dalle opere in progetto;
  - h. gli accorgimenti progettuali e gestionali atti a far fronte a possibili preventivabili impedimenti che possano ritardare e/o compromettere l'evoluzione degli habitat e la permanenza in loco delle specie di interesse comunitario; tali misure di salvaguardia dovranno essere riferibili, pertanto, a possibili contingenze e condizioni che potrebbero incidere negativamente alla previsione progettuale iniziale;
  - i. la tipologia e la frequenza di controlli e verifiche programmati, in grado di assicurare in tempo utile che i nuovi habitat di interesse comunitario stiano raggiungendo la piena funzionalità ecologica, prima di dar corso alle interferenze dirette sugli habitat del sito SIC/ZPS IT5140011;
  - j. le modalità di gestione e manutenzione di tutte le opere previste negli interventi di compensazione (invasi, canali, etc.);
  - k. i requisiti delle figure tecniche che saranno coinvolte nella realizzazione, gestione e manutenzione dei nuovi habitat, con successiva comunicazione al MATTM e alla Regione Toscana di quelle effettivamente individuate e coinvolte nella fase operativa;
  - l. i costi relativi all'attuazione delle misure compensative, sia in fase di costruzione che nelle successive fasi di gestione e manutenzione.

Il progetto dovrà essere redatto nel rispetto delle norme tecniche e delle misure di conservazione di cui alla DGRT n. 1223/2015 nonché delle “Linee Guida prestazionali per il progetto di ri-localizzazione del lago di Peretola” della Regione Toscana e del Ministero dei beni e delle Attività Culturali e del Turismo.

Tutta la documentazione e – in modo particolare – la previsione di efficacia delle opere di compensazione, dovrà essere pre-verificata da Regione Toscana e da ARPAT e poi trasmessa per approvazione al MATTM e al Ministero dei beni e delle Attività Culturali e del Turismo.

#### *Misure di compensazione – Verifica di attuazione del progetto*

- 50. Per consentire la verifica di attuazione degli interventi di compensazione “Il Piano”, “Il Prataccio”, “S. Croce” e “Mollaia” nel rispetto del progetto di cui alla precedente prescrizione n. 49, la data di inizio lavori ed il cronoprogramma dei cantieri delle singole aree dovranno essere tempestivamente comunicati (almeno 30 gg. prima) alla Regione Toscana, e all'ARPA Toscana e al Ministero



dei beni e delle Attività Culturali e del Turismo per gli interventi di compensazione “Il Piano” e “Croce”, alle quali dovrà anche essere inviata semestralmente una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori del progetto.

*Misure di compensazione – Piano di gestione*

51. Il Proponente dovrà concordare con la Regione Toscana, in qualità di ente gestore del SIC/ZPS IT5140011 “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese” un piano di gestione delle quattro aree oggetto degli interventi di compensazione, compatibile con la gestione attuata nelle aree afferenti al medesimo sito e mettere in atto, sin dalla fase di realizzazione degli interventi, una gestione mirata alla celere acquisizione da parte dei nuovi habitat della funzionalità ecologica necessaria per le varie specie.

*Misure di compensazione – Autorizzazione all'avvio dei lavori che interessano il SIC*

52. Al fine di ottenere l'autorizzazione all'avvio delle attività di cantiere che interferiscono direttamente con gli habitat di interesse comunitario presenti nel sito SIC/ZPS IT5140011, il Proponente dovrà redigere una specifica relazione che dimostri che gli habitat ricostruiti nelle quattro aree di compensazione (“Il Piano”, “Il Prataccio”, “S. Croce” e “Mollaia”) abbiano raggiunto caratteristiche ecologiche, strutturali e funzionali, comparabili a quelle degli habitat che saranno sottratti in relazione agli obiettivi di conservazione del sito e alla coerenza globale della rete Natura 2000.
- La relazione dovrà essere presentata al MATTM e al MiBACT, corredata dal parere della Regione Toscana, in qualità di ente gestore del sito.

*Misure di compensazione – Designazione nuove aree SIC*

53. Il Proponente dovrà fornire alla Regione Toscana tutta la documentazione necessaria all'attivazione delle procedure per il riconoscimento come SIC delle tre aree di compensazione “Il Piano”, “S. Croce” e “Mollaia”, quali:
- i titoli ottenuti per la trasformazione delle suddette aree o gli accordi preliminari che saranno successivamente perfezionati, al fine di permettere l'annessione di tali territori al SIC/ZPS IT5140011 “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese” e, quindi, consentire una futura ripermimetrazione del sito;
  - particolari tecnici e dettagli atti a dimostrare che le tre aree di compensazione previste fuori Rete Natura 2000 saranno realizzate con progettualità idonea a garantire la loro designazione come nuove aree del SIC/ZPS IT5140011.



*Misure di compensazione – modifiche/varianti*

54. Qualora si rendesse necessario apportare modifiche/varianti significative agli interventi di compensazione previsti (“Il Piano”, “Il Prataccio”, “S. Croce” e “Mollaia”) e/o individuare interventi integrativi/sostitutivi, dovrà essere redatto un nuovo studio della Valutazione di Incidenza da sottoporre al MATTM e al MiBACT corredato con l’aggiornamento dell’intero cronoprogramma dei lavori del Masterplan.

## MISURE DI MITIGAZIONE E RIPRISTINO

*Progetto di dettaglio delle misure di mitigazione e ripristino*

55. Il Proponente dovrà attuare tutte le misure di mitigazione proposte nel SIA e nella successiva documentazione integrativa. Prima dell’inizio dei lavori di ogni fase del Masterplan (ante operam di fase I e di ogni successiva fase del Masterplan) inoltre, il Proponente dovrà sottoporre all’approvazione del MATTM e del MiBACT il progetto di dettaglio degli interventi di mitigazione e di ripristino che saranno attuati durante i cantieri e nella fase di esercizio; in tale progetto dovrà esser posta particolare attenzione alle misure da attuare nelle aree del SIC/ZPS IT5140011 “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese” oggetto di trasformazione, nelle aree di compensazione e nelle altre aree ecologiche presenti nei pressi dell’areale di intervento (Oasi WWF Val di Rose e zona lacustre Case Passerini).

Il progetto dovrà essere correlato con il Piano di Cantierizzazione e dovrà essere preventivamente concordato con ARPAT e approvato dalla Regione Toscana.

Si segnala inoltre che:

- a. gli interventi di mitigazione dovranno mirare principalmente a ridurre la sottrazione degli habitat e il disturbo/perdita delle specie faunistiche (in particolare anfibi e avifauna) e a tutelare le risorse pedologiche e idriche sia in termini qualitativi che in termini quantitativi;
- b. in relazione agli habitat, particolare attenzione dovrà essere posta agli interventi nelle aree di alimentazione, sosta e rifugio della fauna (con particolare attenzione alle specie tutelate dalla direttiva habitat presenti nell’area, quali uccelli nidificanti/migratori/svernanti, anfibi e rettili);
- c. per quanto riguarda la fauna, dovranno essere intrapresi specifici interventi che garantiscano la tutela e la permanenza nell’area anche dei chiroterteri - oltre ad avifauna ed anfibi - ; gli interventi devono essere definiti anche in relazione alle strutture connesse con la funzionalità dell’aeroporto (riduzione dell’inquinamento luminoso e del rischio di collisione degli uccelli con le linee elettriche, mitigazioni connesse alle opere di canalizzazione dei fossi e di modifica della viabilità ecc);
- d. per prevenire la diffusione e/o i nuovi ingressi di specie aliene invasive, vegetali e animali, in linea con le disposizioni di cui al Reg. UE n.1143/2014



(“recante disposizioni volte a prevenire e gestire l'introduzione e la diffusione delle specie esotiche invasive”) dovranno essere messe in atto specifiche misure di mitigazione;

- e. per gli interventi di ripristino vegetazionale, idraulico e pedogeomorfologico dovranno essere adottate le migliori tecniche di ingegneria naturalistica;
- f. il materiale vegetale che sarà rimosso dall'area SIC/ZPS interferita dall'intervento dovrà essere collocato in area idonea a garantire il mantenimento delle caratteristiche dei terreni rimossi, al fine di poterli riutilizzare, previa opportune analisi, per gli interventi di compensazione;
- g. nella scelta delle specie arbustive ed arboree autoctone il Proponente ricorrerà all'approvvigionamento di materiale genetico ecotipico, privilegiando vivai specializzati che trattino materiale di propagazione autoctono certificato; qualora tale condizione non fosse attuabile nel territorio regionale, dovrà essere predisposta un'idonea struttura vivaistica con certificazione di utilizzo di materiale da propagazione locale. Le operazioni di ripristino vegetazionale saranno eseguite da tecnici specializzati nei periodi più idonei all'attecchimento della vegetazione;
- h. in relazione all'inquinamento acustico ed atmosferico, il Proponente dovrà prevedere ulteriori specifiche misure per le aree naturali più prossime alla nuova pista (Stagni di Focognano e altre aree umide residuali);
- i. il progetto di dettaglio degli interventi di mitigazione e di ripristino dovrà essere correlato dalle opportune cartografie di dettaglio a scala adeguata e dagli schemi tipologici di progetto.

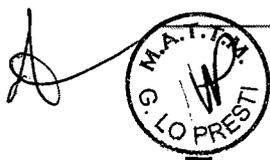
#### *Monitoraggio delle misure di mitigazione e ripristino*

56. In relazione al progetto di dettaglio di cui alla precedente prescrizione n. 55 dovrà essere predisposto, prima dell'inizio dei lavori di ogni fase del Masterplan, un piano di monitoraggio specifico finalizzato a verificare l'efficacia delle misure di mitigazione e degli interventi di ripristino che saranno attuati in fase di cantiere e in fase di esercizio in ognuna delle fasi del Masterplan.

Il piano di monitoraggio dovrà essere preventivamente approvato dall'ARPAT, con la quale dovranno essere concordati tipologia, modalità e frequenza dei rilievi nonché modalità e forma di restituzione dei dati, in modo da consentire all'Ente stesso, qualora necessario, di indicare, in tempo utile, ulteriori misure di mitigazione e integrativi interventi di ripristino da adottare.

Il Piano di monitoraggio dovrà essere inviato al MATTM per l'approvazione prima dell'inizio dei lavori di ogni fase del Masterplan.

Inoltre dovrà essere inviata annualmente al MATTM e al MIBACT una relazione tecnica sugli esiti di monitoraggio e sulle misure di mitigazione adottate e gli interventi di ripristino realizzati, accompagnata dal parere tecnico della Regione Toscana e dell'ARPAT, secondo le rispettive competenze.



## PARCO AREA EX AEROPORTO

57. Con specifico riferimento al parco ricreativo ex area aeroporto, il Proponente provvederà a definire di comune accordo con gli Enti Territoriali competenti le modalità e le responsabilità di gestione, nonché l'individuazione della proprietà delle aree costituenti il nuovo parco, e trasmetterà a Regione Toscana prima dell'inizio dei lavori di fase 1 i correlati protocolli di gestione o documentazione equivalente. Tali documenti saranno poi trasmessi al MATTM per conoscenza.
58. In fase di progettazione esecutiva il Proponente provvederà a redigere un piano di indagine per la verifica della qualità dei suoli dell'area ex- sedime destinata a nuovo parco ricreativo. Il Piano sarà concordato con ARPAT, che provvederà anche alla verifica degli esiti analitici. Le indagini dovranno essere eseguite immediatamente dopo l'entrata in esercizio della nuova pista e i risultati dell'indagine, pre-verificati da ARPAT, saranno poi trasmessi a Regione Toscana per approvazione prima dell'avvio dei lavori di fase 3.

## PMA

59. Il Proponente provvederà a redigere un unico documento di PMA organico, costituito da tutti i monitoraggi precedentemente descritti per le singole componenti, aggiornato ed integrato in considerazione delle valutazioni e delle prescrizioni del presente parere, nonché specificato per ogni singola fase dei lavori e per gli Scenari di esercizio 2018, 2023 e 2029. Tale piano, che sarà preventivamente concordato e approvato da ARPAT, dovrà essere adeguato a monitorare tutte le componenti ambientali sulle quali incide l'opera in oggetto, lungo l'intero sviluppo del Master Plan e successivamente.

Si specifica che nel piano dovranno essere definite le tecniche di monitoraggio, le modalità di misura, la cadenza dei rilievi, le grandezze di confronto, le modalità di comunicazione/diffusione dei risultati e ogni altro dato significativo per il corretto utilizzo successivo dei dati raccolti, anche pubblici. Questo documento sarà redatto a cadenza annuale, considerando da un lato la normativa di settore e dall'altro le "Linee guida per la predisposizione del progetto di monitoraggio ambientale (PMA) delle opere sottoposte a procedura di VIA". In funzione dei risultati ottenuti saranno definite eventuali misure di mitigazione, sempre in accordo con ARPAT.

Il PMA così definito dovrà essere trasmesso al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori di fase 1.

60. Il Proponente, in accordo con ARPAT dovrà tenere costantemente aggiornato il suddetto PMA in base agli esiti dei monitoraggi, lungo l'intero sviluppo del Master Plan e successivamente. Per tutto il periodo di monitoraggio (ante operam, in corso d'opera e post operam) dovranno essere adottati, in relazione agli esiti dei monitoraggi, i provvedimenti necessari a mitigare e a limitare, con



modalità preventivamente concordate con ARPAT, gli eventuali impatti derivanti dall'attuazione del progetto. Il Proponente dovrà inviare annualmente al MATTM e al MIBACT una relazione tecnica, accompagnata dal parere tecnico di ARPAT sugli esiti di monitoraggio e sulle eventuali ulteriori misure di mitigazione adottate.

## **CRONOPROGRAMMA**

61. Il Proponente in fase ante operam, prima dell'avvio dei lavori di fase 1, provvederà a trasmettere al MATTM per approvazione un cronoprogramma generale dei lavori aggiornato, che tenga conto di tutti gli elementi di novità emersi nel corso della progettazione esecutiva e per effetto delle indagini, delle approvazioni e delle ulteriori prescrizioni operative che scaturiranno nel rapporto con i diversi Enti citati a vario titolo nel presente quadro prescrittivo. Qualora prima dell'avvio dei lavori delle successive fasi del Masterplan si rendessero necessarie modifiche/aggiornamenti del crono-programma, esse dovranno essere comunicate tempestivamente a tutti gli Enti interessati e/o coinvolti nell'esecuzione delle opere (almeno 30 gg. prima della nuova data di inizio dei lavori).

## **EVENTUALI MODIFICHE E/O VARIANTI DELLE OPERE DEL MASTERPLAN E/O DEGLI SCENARI DI UTILIZZO DELL'AEROPORTO**

62. Qualora, a seguito delle analisi in sede di progettazione esecutiva, si rendesse necessario apportare modifiche e/o varianti significative alle opere presentate nel presente procedimento e/o agli scenari di utilizzo dell'Aeroporto, esse dovranno essere sottoposte preventivamente alla verifica di assoggettabilità a VIA di cui all'art. 20 del D.Lgs. n. 152/2006, da cui potranno scaturire ulteriori conseguenti prescrizioni o provvedimenti.

### **Sez. B)**

#### Condizioni ambientali del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

1. Dovrà essere prevista l'esecuzione nell'area interessata all'opera, preliminarmente alla progettazione definitiva e ai fini della sua redazione, di ampi sondaggi necessari alla delimitazione dei depositi ed elementi archeologici significativi che, previa eventuale sottoscrizione con la stazione appaltante dell'accordo previsto ai sensi dell'art. 96, comma 7 del D.Lgs. 163/2006, dovranno consentire la predisposizione del Progetto preliminare dei lavori di scavo archeologico, che sarà integrativo della progettazione definitiva e/o esecutiva dell'opera.



2. Per quanto attiene la soluzione progettuale prevista in località “Il Piano” – Rilocalizzazione Lago di Peretola:

- a. dovrà essere effettuato un approfondimento progettuale che preveda un’ottimizzazione delle soluzioni proposte, ad esempio modificazione degli argini perimetrali, progettazione delle sponde e della fascia di protezione, seguendo i criteri e le Linee guida prestazionali per il progetto di ricollocazione del Lago di Peretola che verranno precisati d’intesa con la Regione Toscana;
- b. la nuova opera dovrà comunque:
  - garantire almeno le stesse caratteristiche di capienza (uguali o superiori) e lo stesso regime di tutela del lago di Peretola;
  - essere già realizzata prima dell’intervento di obliterazione del Lago di Peretola;
  - essere attuata con accorgimenti migliorativi del precedente assetto. Avendo cura, nell’avvicendamento, degli aspetti stagionale e gradualità della rilocalizzazione del bene di interesse paesaggistico. Nel caso specifico i materiali risultanti dalle attività di scavo del nuovo bacino, che dovranno essere comunque preceduta dalle indagini prescritte dalle norme sull’archeologia preventiva, dovranno essere successivamente reimpiegati a Peretola per la colmatatura dell’invaso da occludere.

Occorrerà inoltre prevedere:

- un periodo di monitoraggio durante il quale effettuare attività di controllo al fine di verificare lo stato di adeguata configurazione e di funzionalità dell’opera e adottare, se necessario, eventuali misure correttive;
  - individuare le modalità per garantire la continuità del mantenimento del bene paesaggistico nella nuova ubicazione;
- c. qualora si dovesse procedere alla realizzazione delle previsioni infrastrutturali di rete viaria, al momento schematicamente rappresentata all’interno dell’area di progetto di rilocalizzazione lacustre, e quindi alla valutazione delle stesse, dovrà essere attentamente considerato il rapporto tra queste e il lago e dovranno essere studiate, anche con il ricorso alle più aggiornate tecnologie di realizzazione, soluzioni di limitato impatto in relazione alla tutela delle sponde del lago medesimo, collocando l’eventuale strada di grande scorrimento veicolare ad una maggior distanza rispetto alla linea di battigia ed evitando, inoltre, la quasi totale interclusione dello specchio d’acqua;
  - d. in merito alla rilocalizzazione del Lago di Peretola, resta fermo l’impegno del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo a valutare eventuali altre soluzioni alternative che venissero ulteriormente elaborate e che dovranno essere predisposte secondo le Linee guida prestazionali ed i criteri già richiamati.



3. La definizione progettuale del parco ecologico-ricreativo, che viene proposto in luogo della vecchia pista, dovrà prevedere l'eliminazione e la rinaturalizzazione completa di quest'ultima (compresi i tratti di pista e di raccordo esistenti, non più utili ai fini aeroportuali ma che figurano negli elaborati progettuali quali infrastrutture a servizio del Parco urbano-ex aeroporto). Le funzioni previste dal progetto (area ricreativa, area ristoro, ecc.) dovranno essere disposte secondo tracciati coerenti con le direttrici di sviluppo territoriale esistenti e con la maglia agraria, mentre i percorsi secondari potranno ricevere una più libera articolazione.

Andrà effettuato pertanto un approfondimento progettuale improntato al recupero dei segni storici e paesaggistici, alla rigenerazione del contesto paesaggistico di riferimento e ad una qualità progettuale capace di raggiungere l'obiettivo di minimizzare l'impatto che le opere da dismettere determinano sulle Ville Medicee di Castello e Petraia e di compensare l'occupazione di superficie determinata dalla nuova pista.

4. Lo sviluppo della progettazione dei tre edifici più alti ("Cargo merci", "Vigili del fuoco", "Aerostazione aviazione generale") dovrà favorire la creazione di varchi visuali verso Monte Morello. Lo studio del corretto inserimento dei nuovi edifici posti lungo il tracciato autostradale dovrà altresì definire la predisposizione di eventuali schermature vegetali, nonché curare la qualità dei materiali da utilizzare e le soluzioni di dettaglio più adatte affinché si possa fornire un contributo positivo alla riqualificazione dell'area.
5. Successive fasi della progettazione dovranno approfondire nel dettaglio i rapporti tra i contenuti e gli elaborati del piano paesaggistico regionale approvato e gli interventi proposti.
6. Dovrà essere presentato un approfondimento progettuale per le dune fonoassorbenti di progetto, localizzate sul limite meridionale del nucleo scientifico e tecnologico del Polo fiorentino, sia in relazione alle previsioni del PIT, sia in relazione al loro dimensionamento e alle modalità di realizzazione, con l'indirizzo preliminare dell'applicazione di tecniche d'ingegneria naturalistica.
7. Relativamente alla prescrizione 2.3, la soluzione progettuale delle eventuali infrastrutture stradali dovrà essere preventivamente sottoposta alla valutazione della Direzione Generale belle arti e paesaggio del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e alle Soprintendenze di settore, quale verifica di ottemperanza delle prescrizioni relative alla presente procedura di VIA.
8. Il Progetto Esecutivo sarà proposto per la relativa approvazione, prima dell'inizio dei lavori, alle Soprintendenze di settore e alla Direzione Generale



belle arti e paesaggio del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo.

### Sez. C)

#### Condizioni ambientali della Regione Toscana

Il quadro prescrittivo del parere della Regione Toscana, espresso con D.G.R. n. 1168 del 30 novembre 2015, è da intendersi ricompreso tra le Condizioni ambientali di cui al punto A) del presente articolo.

### Art. 2 (Verifiche di Ottemperanza)

In recepimento di quanto prescritto nei pareri della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, n. 2235 del 2 dicembre 2016 (prescrizione n. 1), n. 2336 del 17 marzo 2017 e n. 2570 del 5 dicembre 2017, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali, in qualità di autorità competente, ai sensi dell'art. 28, comma 2 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., considerata la rilevanza dell'opera, per natura, complessità, ubicazione e dimensioni delle opere o degli interventi, acquisito l'assenso del proponente come citato in premessa, istituisce un Osservatorio Ambientale che provvederà alla verifica dell'ottemperanza alle condizioni ambientali di cui all'Art. 1, con oneri a carico del soggetto proponente.

L'Osservatorio Ambientale "Aeroporto di Firenze – Master Plan 2014-2029", sarà composto dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (n. 2 rappresentanti) che lo presiederà, dalla Regione Toscana (n. 2 rappresentanti), dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (n. 2 rappresentanti), dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (n. 1 rappresentante), dall'ARPA Toscana (n. 1 rappresentante), dalla Città di Firenze (n. 1 rappresentante), Città Metropolitana di Firenze (n. 1 rappresentante in rappresentanza degli altri Comuni interessati), e da ENAC (n. 1 rappresentante).

Alle riunioni dell'Osservatorio partecipa il Gestore Aeroportuale, fatta eccezione per le attività deliberative.

Le Amministrazioni ed i soggetti interessati dalle condizioni ambientali, quale Ente Vigilante e/o quale Ente coinvolto, partecipano ai lavori dell'Osservatorio e si esprimono unicamente attraverso i loro rispettivi rappresentanti.

L'Osservatorio si avvarrà del supporto di un Nucleo Tecnico con compiti definiti dall'Osservatorio Ambientale stesso.

L' Osservatorio Ambientale provvederà a:



- verificare l'ottemperanza delle condizioni ambientali impartite nel procedimento di VIA;
- verificare la corretta esecuzione sia dell'intervento che delle modalità di attuazione delle compensazioni ambientali;
- verificare la corretta attuazione del Piano di Monitoraggio Ambientale;
- proporre all'Autorità Competente le migliori strategie e le eventuali misure emergenziali atte a contenere gli impatti cumulativi, laddove vi sia, su tali impatti, il concorso del progetto di cui al presente decreto;

per tali motivi il Proponente e gli eventuali altri soggetti coinvolti, dovranno inviare all'Osservatorio tutta la documentazione necessaria.

L'Osservatorio opererà nelle fasi ante opera, in corso d'opera e di primo esercizio della nuova pista; a valle di tale periodo sarà rivalutata dalla Direzione Generale competente la necessità del prosieguo della sua operatività.

Per consentire una completa informazione del pubblico sui lavori dell'Osservatorio, dovrà essere attivato un sito WEB sul quale dovranno essere pubblicate le informazioni sulle attività in corso e concluse, sui risultati del piano di monitoraggio, e sullo stato di avanzamento generale delle verifiche di ottemperanza delle condizioni ambientali del presente Decreto.

Con successivo provvedimento della Direzione Generale competente, si provvederà alla costituzione dell'Osservatorio Ambientale, ed alla definizione dettagliata dei compiti e del funzionamento dello stesso.

L'Osservatorio Ambientale provvederà a concludere l'attività di verifica, entro il termine di cui all'art. 28 comma 3 del D.Lgs. 152/2006, come modificato dal D.Lgs. 104 del 16 giugno 2017, comunicandone tempestivamente gli esiti all'Autorità Competente e, per i profili di competenza, anche al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo.

In caso contrario, così come previsto al comma 4 del sopra citato art. 28, le attività di verifica saranno svolte dall'autorità competente, in collaborazione con il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo per i profili di propria competenza.

### **Art. 3 (Disposizioni Finali)**

Il presente provvedimento sarà comunicato a ENAC, al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, all'ISPRA, all'ARPA Toscana e alla Regione Toscana, la quale provvederà a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.



Il presente decreto è pubblicato, unitamente ai pareri della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, della Regione Toscana, sul sito WEB del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Ai sensi dell'art. 25 comma 5 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 si provvede a definire l'efficacia temporale del presente provvedimento, che scadrà contestualmente al termine fissato per la realizzazione delle opere, in coerenza con il cronoprogramma valutato; fermo restando che l'inizio dei lavori, da comunicare al MATTM, dovrà comunque avvenire entro il quinquennio successivo alla data del presente provvedimento; trascorso tale periodo, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale dovrà essere reiterata.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni decorrenti dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE E  
DELLA TUTELA DEL  
TERRITORIO E DEL MARE



IL MINISTRO DEI BENI E  
DELLE ATTIVITA' CULTURALI  
E DEL TURISMO

