



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E
DEI TRASPORTI



E.N.A.C.
ENTE NAZIONALE per L'AVIAZIONE
CIVILE

Committente Principale



AEROPORTO INTERNAZIONALE DI FIRENZE - "AMERIGO VESPUCCI"

Opera

PROJECT REVIEW - PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE AL 2035

Titolo Documento Completo

SAPI parte 1 - Modalità di integrazione della procedura VIA-VAS integrata
con l'approvazione del PSA

Livello di Progetto

STUDIO AMBIENTALE PRELIMINARE INTEGRATO

| LIV | REV | DATA EMISSIONE | SCALA | CODICE FILE COMPLETO |
|------|-----|----------------|-------|---|
| SAPI | 00 | Luglio 2023 | N/A | FLR-MPL-SAPI-AMB1-001-GE-RT_SAPI 1-Mod Int VIA-VAS Approv PSA |
| | | | | TITOLO RIDOTTO |
| | | | | SAPI 1-Mod Int VIA-VAS Approv PSA |

| 00 | 07/2023 | Emissione per avvio procedimento | AMBIENTE | AMBIENTE | L. TENERANI |
|-----|---------|----------------------------------|----------|------------|-------------|
| REV | DATA | DESCRIZIONE | REDATTO | VERIFICATO | APPROVATO |
| | | | | | |

| COMMITTENTE PRINCIPALE | PROGETTAZIONE | PROGETTAZIONE SPECIALISTICA |
|---|---|---|
|  ACCOUNTABLE MANAGER Dott. Vittorio Fanti |  DIRETTORE TECNICO Ing. Lorenzo Tenerani Ordine degli Ingegneri di Massa Carrara n°631 |  ambiente consulenza & ingegneria esperienza per l'ambiente Società Benefit |
| POST HOLDER PROGETTAZIONE Ing. Lorenzo Tenerani | RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE Ing. Lorenzo Tenerani Ordine degli Ingegneri di Massa Carrara n°631 | |
| POST HOLDER MANUTENZIONE Ing. Nicola D'ippolito | | |
| POST HOLDER AREA DI MOVIMENTO Geom. Luca Ermini | | |

È SEVERAMENTE VIETATA LA RIPRODUZIONE E/O LA CESSIONE A TERZI SENZA AUTORIZZAZIONE DELLA COMMITTENTE

Studio Ambientale Preliminare Integrato – SAPI

SAPI-Parte 1: MODALITA' DI INTEGRAZIONE DELLA PROCEDURA UNICA VIA-VAS CON L'APPROVAZIONE DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE

Indice

| | | |
|-----|--|----|
| 1 | INTRODUZIONE ALLA PROJECT REVIEW DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE 20235 E AL RELATIVO PROCEDIMENTO AMBIENTALE INTEGRATO VIA-VAS..... | 2 |
| 2 | IL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE NELL'AMBITO DELLA CONCESSIONE DI GESTIONE DELLO SCALO..... | 5 |
| 3 | PERCHÉ UNA "REVISIONE PROGETTUALE" DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE DI FIRENZE..... | 6 |
| 4 | LA VALORIZZAZIONE DELL'ESPERIENZA LEGATA AL PRECEDENTE MASTERPLAN 2014-2029..... | 11 |
| 5 | SINTESI DEL PERCORSO AMMINISTRATIVO DI AUTORIZZAZIONE DELLA PROJECT REVIEW DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE AL 2035 DI FIRENZE..... | 12 |
| 6 | BREVE INQUADRAMENTO DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE DI FIRENZE..... | 14 |
| 6.1 | CONTESTUALIZZAZIONE..... | 14 |
| 6.2 | I CONTENUTI DI PIANIFICAZIONE DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE E GLI EFFETTI DELLA CORRELATA VARIANTE..... | 15 |
| 7 | LA PROCEDURA VIA-VAS DELLA PROJECT REVIEW DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE AL 2035..... | 30 |
| 8 | FOCUS SUL PROCESSO DI DIBATTITO PUBBLICO GIÀ ESPLETATO..... | 37 |
| 8.1 | INTRODUZIONE..... | 37 |
| 8.2 | LE TAPPE PROCEDURALI DEL DIBATTITO PUBBLICO SULL'AEROPORTO DI FIRENZE..... | 37 |
| 8.3 | ARTICOLAZIONE E CONTENUTI DEL DIBATTITO PUBBLICO SULL'AEROPORTO DI FIRENZE..... | 39 |

1 Introduzione alla project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2035 e al relativo procedimento ambientale integrato VIA-VAS

Il presente documento costituisce il primo elaborato “guida” alla contestualizzazione della project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale rispetto al procedimento di compatibilità ambientale finalizzato ad accertarne preventivamente gli effetti ambientali.

Il procedimento in esame risulta introdotto e disciplinato dall'articolo 6, comma 3-ter del D. Lgs n. 152/2006 e viene comunemente definito “procedimento ambientale integrato VIA-VAS” poiché in esso la procedura VIA tipicamente applicata al Piano di Sviluppo Aeroportuale (o Masterplan) risulta integrata, limitatamente ai contenuti di pianificazione del Masterplan, con la VAS, completandosi con un unico provvedimento. L'integrazione dei due procedimenti di VIA e di VAS si estrinseca attraverso l'espletamento di una fase preliminare di consultazione e di una successiva fase di valutazione integrata VIA-VAS.

La fase procedurale che sottende alla presente documentazione è quella preliminare di consultazione, comunemente detta “scoping”, che al suo interno integra le disposizioni di cui all'articolo 13, commi 1 e 2 e all'articolo 21 del D. Lgs n. 152/2006.

La base documentale di riferimento per la presente fase di scoping consta di:

- Elaborati progettuali
- Studio Ambientale Preliminare Integrato–SAPI, e relativi elaborati/documenti di supporto

Gli elaborati progettuali mirano ad introdurre ed illustrare i contenuti tecnici della project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale; il **set documentale di carattere progettuale** si compone di:

- ✓ Relazioni tecniche generali, tra le quali:
 - i due DOCFAP (documento di fattibilità delle alternative progettuali) predisposti preliminarmente al dettaglio della revisione progettuale del Masterplan e rispettivamente riferiti al nuovo terminal passeggeri e all'insieme delle opere di Masterplan;
 - il dossier illustrativo e descrittivo della project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035;
 - quadro economico generale

- ✓ Elaborati di inquadramento urbanistico, comprensivi dell'individuazione delle Unità Minime di Intervento (UMI) in cui si articola la previsione di attuazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale;
- ✓ Elaborati di progetto, descrittivi delle previsioni progettuali (futuri layout e configurazioni infrastrutturali, identificazione delle singole opere/interventi) incluse nel Piano di Sviluppo Aeroportuale, delle ipotesi di cantierizzazione;
- ✓ Elaborati generali di supporto, riferiti agli aspetti geologici, geomorfologici ed archeologici;
- ✓ Schede di approfondimento progettuale, contenenti maggiori dettagli sui due principali interventi aeroportuali (nuova pista e nuovo terminal).

Il **set documentale di carattere ambientale** trova il suo riferimento nel SAPI, integrato da ulteriori elaborati di carattere conoscitivo:

- ✓ Studio Ambientale Preliminare Integrato – SAPI, articolato in:
 - SAPI-parte 1: Modalità di integrazione della procedura VIA-VAS con l'approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale (si tratta del presente documento);
 - SAPI-parte 2: Rapporto Ambientale Preliminare - RAP (ex art. 13, c.1, D. Lgs n. 152/2006)
 - SAPI-parte 3: Studio Preliminare Ambientale - SPA (ex art. 21, c.1, D. Lgs n. 152/2006)
 - SAPI-parte 4: Piano di Lavoro per la redazione dello Studio Ambientale Integrato (SAI)
- ✓ Studio di incidenza ambientale – Fase di Screening
- ✓ Elaborati e Allegati di Quadro Conoscitivo, con particolare riferimento al sistema dei vincoli e delle tutele, agli aspetti vegetazionali e agli habitat di interesse comunitario presenti entro le porzioni della ZSC-ZPS-SIR (Sito Natura 2000) direttamente interferito dalle previsioni di Masterplan.

La struttura documentale di cui sopra risulta coerente con preventive concertazioni e indicazioni ricevute dalla DG competente del Ministero dell'Ambiente, mentre i contenuti dei singoli documenti tengono conto di pareri e richieste espressi dalla Commissione Tecnica VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente relativamente ad altri recenti casi di applicazione del medesimo procedimento ambientale integrato VIA-VAS.

Con particolare riferimento ai documenti costituiti il SAPI, **la presente relazione (SAPI-parte 1) mira a motivare l'esigenza del procedimento ambientale integrato VIA-VAS per il caso di interesse e a fornire puntuali indicazioni sulla natura e sulla disciplina del medesimo procedimento.**

A tal fine, trattandosi di caso particolare rispetto ai comuni Piani di Sviluppo Aeroportuali nazionali, viene introdotta la natura della project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'aeroporto di Firenze e ne viene analizzato il percorso amministrativo di autorizzazione. Ciò ad evidenza del fatto che, per lo specifico caso relativo all'aeroporto di Firenze, sussistono all'interno del Piano taluni contenuti/aspetti di pianificazione (legati alla previsione di realizzazione della nuova pista di volo). Se ne evidenziano, in particolare, gli effetti che saranno prodotti sui vigenti strumenti di pianificazione/programmazione territoriale e urbanistica dalla Variante automatica che per legge troverà attuazione a seguito della finale approvazione del Masterplan. Il caso di Firenze e delle previsioni e contenuti del relativo Piano di Sviluppo Aeroportuale rappresenta, in tal senso, per il momento una singolarità rispetto ad altri omologhi Piani riferiti ad altri scali aeroportuali nazionali, per i quali ENAC provvede (e continuerà a provvedere) all'espletamento del più tradizionale procedimento di sola Valutazione di Impatto Ambientale. Viene infine focalizzata l'attenzione sui contenuti e sulla disciplina della procedura integrata ambientale VIA-VAS e viene, per completezza, riportata la descrizione sintetica del procedimento di dibattito pubblico già espletato.

Il **Rapporto Ambientale Preliminare** - RAP (SAPI-parte 2) risponde a quanto indicato dall'articolo 13, comma 1 del D. Lgs n. 152/2006 e contiene una prima disamina degli **aspetti più tipicamente riconducibili alla VAS** e ai **contenuti di pianificazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale**, tra i quali le analisi di coerenza interna ed esterna del Piano e la verifica delle relazioni sussistenti tra le previsioni di trasformazione di Masterplan e quelle sottese agli altri piani/programmi che disciplinano le future aree di ampliamento del sedime aeroportuale e di intervento, integrando al suo interno anche taluni aspetti dello studio preliminare ambientale.

Lo **Studio Preliminare Ambientale** (SAPI-parte 3) integra il Rapporto Ambientale Preliminare (di VAS) per gli **aspetti** in esso non argomentati e **attinenti alla VIA**, riconducibili ai **contenuti progettuali del Piano di Sviluppo Aeroportuale**. In particolare, mentre il RAP, rispetto ai contenuti della project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale, si focalizza maggiormente sulla descrizione della Variante che, in esito all'approvazione dello stesso, si produrrà per effetto di legge sui vari strumenti della pianificazione territoriale, urbanistica e di definizione delle destinazioni d'uso del territorio, lo SPA tiene in particolare riferimento le singole opere e i singoli progetti inclusi nel Piano di Sviluppo Aeroportuale e i previsti effetti sull'ambiente.

Lo Studio Preliminare Ambientale illustra il progetto e il percorso seguito per la sua definizione, individuando le motivazioni alla base del processo di “project review”, gli indirizzi e gli obiettivi perseguiti dallo stesso, descrivendo e analizzando il percorso di analisi delle alternative seguito ai fini della determinazione della soluzione di progetto e, infine, fornendo la sintetica descrizione dei singoli interventi ed opere che, sinergicamente e attraverso un percorso di progressiva attuazione di medio-lungo periodo, contribuiranno alla realizzazione delle previsioni di trasformazione, adeguamento, ottimizzazione e sviluppo dell'esistente infrastruttura aeroportuale. Vengono successivamente analizzati i principali prevedibili ed attesi fattori di impatto ambientale correlati alla costruzione e all'esercizio di dette opere/interventi.

La duplice funzione intrinsecamente insita nello strumento del Piano di Sviluppo Aeroportuale (strumento che incide sulla vigente pianificazione/programmazione e, al contempo, insieme di progetti/opere di medio-lungo periodo) fa sì che molti degli aspetti di interesse per il RAP possano considerarsi, al contempo, di interesse per lo SPA. Da qui la necessità di una consultazione congiunta ed integrata dei due singoli documenti, presentati distinti per una maggior coerenza formale con quanto singolarmente previsto dall'articolo 13 del D. Lgs n. 152/2006 relativamente alla VAS e dall'articolo 21 del medesimo Decreto relativamente alla VIA.

Da ultimo, il **Piano di Lavoro per lo Studio Ambientale Integrato** (SAPI-parte 4) illustra la proposta di elaborazione dello Studio Ambientale Integrato (SAI) che, come precedentemente illustrato, costituirà la principale base documentale per l'espletamento della successiva fase del procedimento ambientale integrato VIA-VAS. Lo SAI fonderà ed integrerà al suo interno i contenuti dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) di VIA e del Rapporto Ambientale (RA) di VAS.

2 Il Piano di Sviluppo Aeroportuale nell'ambito della concessione di gestione dello scalo

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale rappresenta, per il Gestore di un aeroporto (nella fattispecie Toscana Aeroporti SpA), lo strumento obbligatorio previsto dagli atti di concessione sottoscritti con ENAC, MIT e MEF che regolano l'affidamento della gestione totale dello scalo aeroportuale, bene dello Stato e di proprietà interamente pubblica, al soggetto privato certificato e qualificato. In tal senso, le necessità e le previsioni progettuali di trasformazione dell'infrastruttura contenute all'interno del Piano di Sviluppo Aeroportuale non rappresentano la spontanea iniziativa imprenditoriale e privatistica del Gestore, bensì la

traduzione tecnica di scelte e valutazioni proprie delle Istituzioni pubbliche di livello statale, che il soggetto privato è tenuto ad attuare in aderenza agli obblighi convenzionali che lo legano a dette Istituzioni.

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale rappresenta, nel campo aeroportuale, l'unico strumento di previsione, pianificazione, programmazione e definizione progettuale degli interventi di adeguamento, trasformazione e sviluppo di medio-lungo periodo dell'infrastruttura aeroportuale e del relativo trasporto aereo, la cui approvazione deve -evidentemente- intendersi propedeutica alla realizzazione degli interventi/opere all'interno e all'esterno del sedime aeroportuale. Ai fini del rispetto degli atti convenzionali di gestione dello scalo, detto strumento indica, per l'intero ambito aeroportuale di riferimento, la distribuzione delle opere e dei servizi, il quadro di consistenza delle opere e la loro compatibilità con i vincoli aeronautici, i tempi di attuazione, il programma economico-finanziario.

Il percorso di definizione del Piano di Sviluppo Aeroportuale di Firenze si muove, dunque, all'interno di questo contesto che ha, da sempre, mostrato ed espresso le evidenti necessità di provvedere ad un processo di adeguamento, miglioramento e sviluppo dello scalo aeroportuale. Un processo, dapprima, incardinato soprattutto su considerazioni legate ad aspetti tecnici e all'operatività aeronautica e, oggi invece, maggiormente orientato verso obiettivi di riconciliazione del trasporto aereo con l'ambiente e di ottimizzazione dell'inserimento dell'infrastruttura nel contesto territoriale e sociale.

3 Perché una “revisione progettuale” del Piano di Sviluppo Aeroportuale di Firenze

In conformità ai propri obblighi concessori, Toscana Aeroporti aveva già provveduto alla redazione di un precedente Piano di Sviluppo Aeroportuale, più noto come Masterplan 2014-2029. Attraverso detta progettazione il nuovo azionista di riferimento del gestore aeroportuale, subentrato proprio nel 2014, aveva promosso, tra l'altro, il superamento della situazione di pregressa mancanza di uno strumento di programmazione infrastrutturale di medio-lungo periodo e ottemperare ai propri doveri concessori giacché il precedente Piano di Sviluppo 2000-2010, sottoposto a procedimento di compatibilità ambientale agli inizi degli anni Duemila, non era stato sottoposto, nella sua forma unitaria e sinergica, a procedimento autorizzativo e a conseguente approvazione finale di Enac.

Il precedente Masterplan 2014-2029 aveva provveduto a recepire e declinare, sotto l'aspetto tecnico ed infrastrutturale, le indicazioni e previsioni del Piano Nazionale degli Aeroporti, il cui Action Plan definiva la necessità di realizzazione della nuova pista di volo e del relativo sistema air-side.

Il Masterplan 2014-2029 è stato oggetto di un complesso e articolato iter di approvazione che ha contemplato l'approvazione in linea tecnica da parte di ENAC (novembre 2014), l'espletamento del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale presso l'allora Ministero dell'Ambiente (avvio del procedimento nel marzo 2015 e Decreto VIA del dicembre 2017), la costituzione, presso il medesimo Ministero dell'Ambiente, dell'Osservatorio Ambientale "Aeroporto di Firenze" (gennaio 2018) e l'espletamento del procedimento di accertamento della conformità urbanistica presso l'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (avvio del procedimento ad aprile 2018 e provvedimento finale dell'aprile 2019).

In particolare, il Masterplan aeroportuale 2014-2029 è stato redatto nell'anno 2014 e ha ricevuto l'approvazione in linea tecnica da parte di Enac con propria nota prot. n. 115557 del 03.11.2014. Con successiva nota prot. n. 31842 del 30.03.2015 Enac ha richiesto all'allora Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATM) l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), positivamente conclusosi con Decreto Ministeriale (c.d. Decreto VIA) n. 377 del 28.12.2017.

In esito al positivo **Decreto VIA**, è stato istituito presso la Direzione Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente l'**Osservatorio Ambientale** che ha provveduto all'esame istruttorio delle **ottemperanze alle prescrizioni VIA** nel periodo 2018-2020. Nell'aprile 2018 Enac ha avviato presso il MIT il **procedimento autorizzativo di accertamento della conformità urbanistica** ai sensi del DPR n. 383/94, conclusosi in aprile 2019 ratificando il perfezionamento dell'**Intesa Stato-Regione**.

Avverso il Decreto VIA è stato presentato ricorso alla **Giustizia Amministrativa**, conclusosi in secondo grado con l'emissione delle sentenze del **Consiglio di Stato** del **febbraio 2020**, in esito alle quali è stata sancita la necessità di re-iterazione della VIA. Avverso la sentenza di primo grado emessa dal Tribunale Amministrativo della Regione Toscana si sono costituiti il Ministero dell'Ambiente, il Ministero dei Beni Culturali, Enac, Regione Toscana e Comune di Firenze.

Successivamente alle sentenze del Consiglio di Stato, Enac, con propria comunicazione prot. n. 0019845-P del 20.02.2020, ha confermato a Toscana Aeroporti *"le evidenti necessità di provvedere al potenziamento dello scalo di Firenze"* e *"il proprio interesse per la realizzazione della nuova pista di volo ... in coerenza con le strategie di indirizzo del settore aeroportuale contenute nel vigente Piano Nazionale degli Aeroporti"* (che, come anticipato, individua nella nuova pista il principale intervento di potenziamento dello scalo), invitando il Gestore *"a porre in essere le relative attività di studio, analisi e progettazione"*. Analoghe comunicazioni di conferma circa la strategicità dello sviluppo aeroportuale e il permanere dell'interesse a

ciò riferito sono state inviate a Toscana Aeroporti, nel periodo immediatamente successivo, dalla Regione Toscana e dal Comune di Firenze.

A poco più di una settimana dalla citata comunicazione Enac, il nostro Paese è stato interessato dagli effetti della pandemia globale da Covid-19 che, a Firenze, hanno portato alla temporanea chiusura dell'aeroporto e alla drastica diminuzione dei livelli di traffico per l'intero anno 2020 e per il successivo anno 2021, con ciò incidendo significativamente sulla strategia degli investimenti della società di gestione, per lungo tempo focalizzata al mantenimento della forza lavoro, propria e delle sue società controllate.

Dal punto di vista della programmazione strategica nazionale in materia di infrastrutture e trasporti, il Governo e il Parlamento italiani, nel prendere atto degli esiti della Giustizia Amministrativa (rivolti, in primis, proprio avverso atti emessi dai Ministeri nazionali competenti), hanno a più riprese confermato la necessità dello sviluppo infrastrutturale dell'aeroporto di Firenze.

L'Allegato *“L'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture”* (c.d. #italiaveloce) al Documento di Economia e Finanza - DEF 2020, nel confermare l'aeroporto di Firenze quale aeroporto strategico nazionale, confermava anche la necessità di realizzazione della nuova pista di volo all'interno di un rinnovato processo denominato **“project review”**, resosi necessario in esito alle sentenze del Consiglio di Stato: *“[...] I progetti relativi alla realizzazione di nuove piste coinvolgono gli aeroporti di Fiumicino, di Firenze e di Catania. Nel caso di Firenze e di Catania gli interventi sono abilitanti rispetto a vincoli infrastrutturali che attualmente limitano l'utilizzo sui due aeroporti di alcune categorie di aeromobili. I progetti relativi allo sviluppo air side di Roma Fiumicino, Firenze e Salerno sono in fase di project review in esito ai ricorsi presentati contro le procedure approvative degli stessi”*.

Analogamente, l'anno successivo il nuovo Allegato *“Dieci anni per trasformare l'Italia. Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti”* (c.d. Allegato Infrastrutture) al DEF 2021 ha ribadito, confermato e reiterato le medesime assunzioni già precedentemente inserite nel DEF 2020.

Da ultimo, anche il successivo Allegato *“Dieci anni per trasformare l'Italia – Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti. Per il benessere delle persone e la competitività delle imprese, nel rispetto dell'ambiente”* (c.d. Allegato Infrastrutture) al DEF 2022, nel *“considerare l'aeroporto di Firenze di importanza nazionale e quindi di 1° livello SNIT”* riferisce: *“[...] In relazione agli interventi infrastrutturali, il programma include gli interventi sulle infrastrutture di volo che aumentino la capacità di utilizzo delle piste. I progetti relativi alla realizzazione di nuove piste in corso di project review coinvolgono gli aeroporti di Roma Fiumicino, Firenze e Catania. [...] Nel caso di Firenze e di Catania gli interventi sono abilitanti rispetto*

a vincoli infrastrutturali che attualmente limitano l'utilizzo sui due aeroporti di alcune categorie di aeromobili e sono finalizzati ad una maggiore sostenibilità dell'esercizio aeroportuale”.

La “Tabella III.5.4: **Interventi in project review Aeroporti**” riporta all'identificativo n.3 l'intervento: “Sviluppo aeroportuale di Firenze airside and landside”, specifica nella descrizione: “**Nuova pista di volo con giacitura alternativa a quella attuale capace di superare i limiti operativi attuali e di migliorare le performance ambientali. Nuovo terminal passeggeri**” e identifica nelle motivazioni e obiettivi della project review: “**Ottimizzazione delle prestazioni operative e ambientali della nuova pista e aggiornamento/attualizzazione della progettazione**”.

Le evidenti e dichiarate necessità di provvedere allo sviluppo e al potenziamento dello scalo aeroportuale fiorentino (comparti airside e landside) e all'ottimizzazione delle prestazioni operative e ambientali della nuova pista hanno determinato, in coerenza con le indicazioni governative, la necessità di aggiornamento ed attualizzazione della pregressa progettazione all'interno di un rinnovato processo di cosiddetta project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto di Firenze, scaturito e declinato nel nuovo Masterplan 2035, specificatamente oggetto del presente procedimento integrato VIA-VAS.

La project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 coniuga la necessità di provvedere all'aggiornamento e all'attualizzazione del Masterplan con l'opportunità di fare di questo processo di revisione del Masterplan l'occasione per definire, con esso, uno sviluppo più sostenibile, flessibile, resiliente e digitale dello scalo aeroportuale, per tracciare una nuova linea di riconciliazione dell'infrastruttura con l'ambiente e per garantire, al contempo, il rispetto dei primari indirizzi di mantenimento della certificazione aeroportuale, di massima tutela della *safety* aeronautica (sicurezza della navigazione), di miglioramento della regolarità operativa e di ottimizzazione dei servizi offerti ai passeggeri.

Il processo di project review qui di interesse prende forma, quindi, a partire dalla storia del Piano di Sviluppo Aeroportuale fiorentino che, come accennato, muove da lontano e risulta caratterizzata da un pregresso percorso tecnico, amministrativo e giuridico che ne ha profondamente segnato i contorni, nonché i contenuti, arrecando comunque importanti e preziose esperienze che divengono ora struttura portante della presente nuova fase di definizione, verifica, valutazione ed approvazione del Piano. Un percorso complesso e articolato che ha visto coinvolte molteplici Istituzioni statali, Amministrazioni, Enti locali e sovra-locali, comunità scientifiche e civili, che si è dipanato attraverso corposi studi, analisi, indagini e approfondimenti tecnici, e che ha favorito diverse forme (talvolta accese) di confronto pubblico, di coinvolgimento di numerosi stakeholder, di attenzione mediatica e di dialettica politica.

In ciò trae origine, ad esempio, la denominazione “project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2035 di Firenze”, proprio ad indicare una nuova fase di revisione progettuale che, al contempo, mira a divenire la sintesi di quell’insieme di esperienze, di osservazioni, di commenti, di prescrizioni, di pareri nel tempo già resi dal pubblico interessato, dal territorio, dalla comunità e da tutti i soggetti competenti, sia in materia ambientale, sia in ambito infrastrutturale, sia economico-finanziario. Per diversi aspetti, in diversi momenti e con diverse competenze, le previsioni di trasformazione dello scalo aeroportuale di Firenze hanno infatti già visto il coinvolgimento attivo di vari Ministeri statali (Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti, Ministero dell’Economia e delle Finanze, Ministero dell’Ambiente, Ministero della Cultura, Ministero del Turismo), di strutture tecniche aeronautiche statali (ENAC, ENAV), di Amministrazioni ed Enti locali e sovra-locali (Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze, Comuni direttamente o indirettamente interessati), di organizzazioni tecnico-ambientali (ISPRA, ARPAT, Autorità Distrettuale di Bacino, Consorzio di Bonifica) e di moltissimi stakeholder. La project review oggetto del presente procedimento VIA-VAS mira, quindi, a indirizzare le previsioni di trasformazione dell’infrastruttura aeroportuale di Firenze verso un rinnovato percorso di evoluzione fortemente caratterizzato dai più moderni criteri della sostenibilità (ambientale, economica e sociale), della digitalizzazione e della multimodalità, in modo da rendere lo scalo fiorentino un concreto esempio di come anche infrastruttura di modesta dimensione possa concretamente recepire gli indirizzi Comunitari e nazionali della transizione ecologica e digitale, mettendo al contempo a frutto gli insegnamenti, i nuovi comportamenti e le trasformazioni generate dalla pandemia.

Il processo di project review apportato al Masterplan aeroportuale di Firenze intende, così, coniugare gli obblighi di tipo concessorio in capo al gestore aeroportuale rispetto all’Autorità ENAC con l’opportunità di cogliere questa nuova fase di revisione progettuale quale preziosa occasione per definire uno sviluppo infrastrutturale più sostenibile, flessibile, resiliente e digitale, garantendo comunque il rispetto degli irrinunciabili requisiti (internazionali) posti alla base della certificazione di aeroporto e della massima tutela della *safety* aeronautica e tenendo in opportuna considerazione gli obiettivi propri del settore di trasporto aereo, quali la regolarità operativa, il miglioramento dei servizi offerti ai passeggeri e l’adeguatezza delle dotazioni infrastrutturali rispetto alla prevista futura evoluzione del traffico.

Da un lato, detta opportunità si traduce nella definizione di azioni ed interventi che non possono che prendere forma dalla consapevole constatazione delle opportunità di miglioramento riferite all’attuale assetto e configurazione dello scalo, dall’altra essa costituisce un’importante sfida progettuale che, nel recepire gli indirizzi della sovraordinata pianificazione di settore, mira anche alla definizione delle più efficaci azioni di inserimento territoriale, paesaggistico ed ambientale della rinnovata configurazione dello

scalo, nel massimo rispetto ed interesse della popolazione residente nelle aree circostanti l'aeroporto e, al contempo, nella considerazione dei benefici economici e sociali diretti, indiretti e indotti che il miglioramento dell'infrastruttura aeroportuale è in grado di generare non tanto, e non solo, a livello locale (città di Firenze), ma soprattutto a livello territoriale (Città Metropolitana e Regione Toscana).

Il tutto nel solco di un percorso amministrativo oggi profondamente rinnovato, e ancora costantemente in evoluzione, per gli effetti di un dinamico processo di intervento che il Legislatore ha inteso promuovere per improntare lo sviluppo, anche infrastrutturale, del Paese ai principi di efficacia, semplificazione, resilienza e certezza di esecuzione, rispetto dei tempi e di impiego di risorse pubbliche stanziare per interventi di evidente rilevanza strategica nazionale.

4 La valorizzazione dell'esperienza legata al precedente Masterplan 2014-2029

Il processo di definizione e approvazione del precedente Piano di Sviluppo Aeroportuale è stato particolarmente lungo e complesso: avviato nel 2014 con le prime attività di elaborazione documentale, esso di fatto è terminato a inizio 2020 con la cessazione dell'attività dell'Osservatorio Ambientale.

Si tratta, quindi, di un periodo di **oltre 6 anni**, nel corso del quale Toscana Aeroporti ha avuto l'opportunità di relazionarsi, direttamente e/o indirettamente, con tutte le **Istituzioni, Amministrazioni, Enti territoriali e tecnici**, nonché con le varie **Associazioni, Comitati e Organi di rappresentanza di diverse categorie ed interessi** e, infine e a più riprese, con la **popolazione e i cittadini** in qualche modo interessati dalla prevista realizzazione delle opere.

Un periodo di grande **lavoro collegiale**, nell'ambito del quale tutti gli intervenuti hanno avuto la possibilità, anche formalmente riconosciuta, di esprimere e/o rendere propri atti, pareri tecnici o anche solo proprie osservazioni e considerazioni, nelle forme allora previste per la partecipazione ai procedimenti amministrativi, o con quelle volontariamente attivate da Toscana Aeroporti per la pubblica presentazione e condivisione del progetto.

Un **costante confronto dialettico** che certamente ha contribuito a meglio comprendere i contenuti del precedente Piano di Sviluppo Aeroportuale 2014-2029, ad integrarne ed approfondirne il livello di dettaglio tecnico, a migliorarne le caratteristiche tecniche e di inserimento ambientale.

Un bagaglio di viaggio che si è progressivamente arricchito di esperienze e di capitale amministrativo, tecnico, giuridico-legale, professionale e umano, che Toscana Aeroporti ha **tenuto in particolare considerazione per l'elaborazione della nuova revisione progettuale** del Piano di Sviluppo Aeroportuale, facendo tesoro anche di tutto quanto imparato negli anni e provando a trovare quel delicato punto di equilibrio tra i molteplici, e spesso distonici (e talvolta antitetici), interessi rappresentati dai diversi attori intervenuti.

Ma, al contempo, anche un lungo periodo di lavoro caratterizzato da un ingente impiego di risorse e da elevati costi che, differentemente dalle previsioni poste alla base degli atti convenzionali stipulati tra il gestore aeroportuale e le Istituzioni dello Stato, non hanno però concretamente generato quelle condizioni infrastrutturali, trasportistiche, economiche e finanziarie poste alla base delle rispettive attese e del previsto sviluppo del sistema aeroportuale del Paese.

Diviene, pertanto, quanto mai importante dare ora l'opportuna concretezza alle esigenze infrastrutturali del Paese, così come rappresentate in primis dal Governo, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da Enac, nonché dalla Regione Toscana e dalla Città Metropolitana di Firenze, tenendo anche conto delle condizioni temporali legate al previsto **parziale finanziamento pubblico** e della necessità di garantire la piena sostenibilità economico-finanziaria degli investimenti all'interno del sempre più contenuto periodo residuale di concessione. Si consideri, infatti, che per le opere aeroportuali di Firenze sono al momento previsti finanziamenti pubblici in misura pari a 150 milioni di euro (che, quando inizialmente allocati, corrispondevano a circa il 50% dell'investimento complessivo e che, con i costi attualizzati e con la revisione progettuale apportata, corrispondono ora a circa il 30% dell'investimento complessivo).

5 Sintesi del percorso amministrativo di autorizzazione della project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 di Firenze

Il processo di revisione progettuale del precedente Masterplan 2014-2029, resosi necessario in esito alle determinazioni assunte dalla Giustizia Amministrativa relativamente al procedimento di VIA precedentemente espletato, tiene conto, oltre che dei rinnovati indirizzi strategici individuati dalla pianificazione sovraordinata, del rinnovato contesto giuridico e legislativo che ha trovato evoluzione negli ultimi dieci anni (si ricorda, infatti, che il Masterplan 2014-2029 era stato redatto nel 2014 e aveva ricevuto l'approvazione in linea tecnica di ENAC nel novembre 2014).

L'approvazione del D. Lgs n. 50/2016 (attualmente sostituito dal D. Lgs n. 36/2023) ha introdotto, infatti, all'articolo 22 il processo di dibattito pubblico per le *“grandi opere infrastrutturali e di architettura di rilevanza sociale, aventi impatto sull'ambiente, sulla città o sull'assetto del territorio”*. Il successivo D.P.C.M. n. 76/2018 ha regolato il procedimento di dibattito pubblico e ha individuato (Allegato I) le tipologie di opere, e le relative caratteristiche e soglie dimensionali, soggette al campo di applicazione del sopra citato articolo 22.

Le previsioni progettuali incluse nella **Proposta di project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'aeroporto di Firenze** rientravano tra le fattispecie progettuali di cui all'Allegato I del D.P.C.M. n. 76/2018 e, conseguentemente, detta Proposta è stata oggetto di **procedimento di dibattito pubblico**, espletato nel periodo ottobre 2022 – febbraio 2023 in coordinamento con la Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico istituita presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

A valle della conclusione del procedimento di dibattito pubblico, formalmente sancita con la trasmissione e pubblicazione del Dossier conclusivo da parte del soggetto promotore (Toscana Aeroporti SpA), il gestore aeroportuale ha provveduto ad integrare/modificare l'iniziale Proposta di project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale in recepimento delle osservazioni/suggerimenti espressi nel corso del dibattito pubblico e a trasmettere formalmente ad ENAC la documentazione per gli adempimenti previsti.

Nel maggio 2023 **ENAC ha approvato in linea tecnica la project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035**. Detta approvazione titola ENAC ad avviare, in qualità di Proponente, i successivi procedimenti amministrativi che, in base alla normativa vigente, risultano necessario ai fini della finale approvazione ed autorizzazione del Piano. Il percorso si articola in due principali fasi, l'una prodromica rispetto all'altra:

- procedimento di compatibilità ambientale, presso il MASE;
- procedimento autorizzativo di accertamento della conformità urbanistica, presso il MIT.

Il **procedimento di compatibilità ambientale** pertinente per le specificità e le singolarità dei contenuti della project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'aeroporto di Firenze risulta quello previsto dall'**articolo 6, comma 3-ter, del D. Lgs n. 152/2006** (i Piani di Sviluppo Aeroportuale sono, invece, da prassi consolidata sottoposti a VIA). Le motivazioni alla base dell'individuazione dello specifico procedimento ambientale e le peculiarità/disciplina del procedimento ambientale integrato VIA-VAS saranno di seguito puntualmente approfondite (rif. Capitolo 7).

A valle del procedimento di compatibilità ambientale, la project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2035 sarà sottoposta all'iter autorizzativo che il Legislatore prevede per tutti i Piani di Sviluppo Aeroportuale, ossia quello di **accertamento della conformità urbanistica** ai sensi del D.P.R. n. 383/94, da espletarsi presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In seno a detto procedimento, ai sensi e per gli effetti di quanto previsto dall'articolo 3 del D.P.R. n. 383/94, verrà accertato il perfezionamento del procedimento di Intesa Stato-Regione Toscana. Ai fini della realizzazione delle opere di interesse pubblico, conformemente a quanto stabilito dall'articolo 10, comma 1 del D.P.R. n. 327/2001, in esito alla chiusura della Conferenza di Servizi il competente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti disporrà il vincolo preordinato all'esproprio sulle aree da espropriare e/o occupare e/o asservire. La positiva conclusione del procedimento sostituirà ad ogni effetto gli atti di Intesa, i pareri, le concessioni, anche edilizie, le autorizzazioni, le approvazioni, i nulla osta, previsti da leggi statali e regionali, secondo quanto stabilito dall'articolo 3, comma 4 del D.P.R. n. 383/94. Anche detto procedimento si svilupperà secondo le tempistiche ridotte introdotte per i Piani di Sviluppo Aeroportuale dalla Legge 5 agosto 2022, n. 108.

6 Breve inquadramento del Piano di Sviluppo Aeroportuale di Firenze

6.1 Contestualizzazione

L'aeroporto di Firenze è classificato dal D.P.R. n. 201/2015 quale "aeroporto di interesse nazionale strategico". Il suo sedime occupa complessivamente più di 120 ettari e può essere suddiviso in due zone principali: quella orientale, ove sorge l'attuale aerostazione ed è presente la maggior parte delle strutture di servizio all'attività aeroportuale (hangar, officina, uffici, magazzini, depositi, strutture di supporto, ecc.), e quella occidentale, ove hanno sede diverse strutture di supporto degli Enti di Stato ed è presente la torre di controllo (gestita da ENAV). Dal punto di vista infrastrutturale, in corrispondenza di ciascuna delle suddette zone sono presenti piazzali di sosta e manovra degli aeromobili; le due zone sono fisicamente separate dalla pista di volo, avente andamento trasversale rispetto ad esse.

L'aeroporto di Firenze insiste, allo stato attuale, su aree afferenti al Demanio Aeronautico dello Stato – Ramo Civile, e dal punto amministrativo interessa una porzione di territorio afferente in parte al Comune di Firenze e in parte a quello di Sesto Fiorentino.



Figura 7.1 – L'aeroporto di Firenze – Stato di fatto

6.2 I contenuti di pianificazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale e gli effetti della correlata Variante

In esito al procedimento di accertamento della conformità urbanistica, l'approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale avrà effetto di Variare ex-lege gli strumenti della pianificazione territoriale, urbanistica e le destinazioni d'uso delle porzioni di territorio attualmente poste al di fuori dell'esistente sedime aeroportuale. Si riportano di seguito i contenuti della Variante, analizzati relativamente agli effetti che la stessa produrrà sui vigenti strumenti di pianificazione/programmazione.

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale, con i relativi progetti, prevede l'espansione del sedime aeroportuale (per ulteriori 103,5 ettari) ai fini della realizzazione della nuova pista di volo, del nuovo terminal passeggeri, e di tutte le opere airside e landside ad essi funzionalmente connessi e necessari per garantire il regolare esercizio aeronautico.



Figura 7.2 – Sedime aeroportuale. Stato di fatto



Figura 7.3 – Sedime aeroportuale. Stato di progetto



Figura 7.4 – Sedime aeroportuale. Identificazione delle aree in ampliamento rispetto allo stato attuale

Completano gli interventi più tipicamente aeroportuali quelli ad essi connessi, correlati e/o propedeutici, necessari per l'inserimento territoriale, paesaggistico e ambientale della futura infrastruttura aeroportuale. Tra essi sono compresi quelli riferiti alle opere di riassetto idraulico del reticolo idrografico interferito, alle opere viarie finalizzate a garantire la continuità degli esistenti collegamenti interferiti e a migliorare l'accessibilità allo scalo, alle opere di mitigazione e compensazione paesaggistica e ambientale.

Le aree e gli spazi interessati dalle trasformazioni recate dalla project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale definiscono, nel loro complesso, un **ambito vasto che ricomprende al suo interno zone con diverse caratteristiche e funzioni**. Dal punto di vista amministrativo, le aree di previsto ampliamento del sedime aeroportuale continueranno ad interessare i soli Comuni di Firenze e di Sesto Fiorentino (e saranno annesse al Demanio Aeronautico dello Stato), mentre le aree complessivamente interessate dalla localizzazione delle opere di cui al Piano di Sviluppo Aeroportuale coinvolgono anche parte del territorio del Comune di Signa.

Le aree di espansione del sedime aeroportuale interne al **Comune di Firenze** interessano una porzione di territorio di **25,7 ettari** per la quale viene prevista l'**annessione al Demanio Aeronautico dello Stato**

motivata dal sovraordinato interesse statale della futura infrastruttura aeroportuale. Di detta estensione complessiva:

- 22,1 ettari afferiscono alle aree di futura localizzazione del nuovo terminal passeggeri e delle relative sistemazioni urbane land-side;
- 1 ettaro afferisce all'area di sicurezza (c.d. RESA) della nuova pista di volo e alla viabilità perimetrale di aeroporto;
- 2,6 ettari afferiscono all'esistente area parcheggio "sosta lunga" dell'aeroporto, attualmente non ricompresa nel sedime ma in futuro strettamente necessaria e funzionalmente connessa al nuovo terminal.

Al di là dell'area di parcheggio "sosta lunga", di fatto già da tempo a servizio dell'infrastruttura aeroportuale, i restanti ambiti territoriali sottesi al previsto ampliamento del sedime aeroportuale (23,1 ettari = 22,1 + 1 ettari) interessano attualmente una porzione di territorio unicamente interessata dalle previsioni urbanistiche recate dal vigente **Piano Urbanistico Esecutivo (PUE) di Castello**, nella sua ultima versione di cui alla Variante 2018. In particolare, le aree di previsto ampliamento del sedime interessano i seguenti ambiti del PUE di Castello:

- 19,2 ettari di territorio destinato a parco urbano;
- 1,3 ettari di territorio destinato a corridoio infrastrutturale;
- 2,6 ettari di territorio destinato all'Unità di Intervento 5, con destinazioni turistico ricettiva e commerciale.

All'area di ampliamento del sedime aeroportuale si aggiungono, ancora in Comune di Firenze, ulteriori ambiti di trasformazione previsti dalla project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale:

- ambito di 12,3 ettari, interno al PUE di Castello, ove sono previsti interventi di carattere idraulico (adeguamento e nuova realizzazione di invasi idraulici) **senza necessità di acquisizione permanente delle aree**. Detto ambito interessa la destinazione a parco urbano e risulta coerente con la relativa disciplina recata dall'articolo 16 delle Norme Tecniche di Attuazione che, infatti, riporta: *"[...] la progettazione può prevedere la realizzazione di opere di auto-contenimento idraulico, di conformazione e caratteristiche tale da non inibirne la fruibilità in sicurezza"*;

- intervento di realizzazione di una nuova pista ciclabile, interno al PUE di Castello e localizzato all'interno del corridoio infrastrutturale indicato dal PUE;
- interventi finalizzati al miglioramento della viabilità di collegamento tra la stazione ferroviaria Firenze-Castello e l'aeroporto. Si tratta per lo più di interventi di manutenzione straordinaria su viabilità minori esistenti. Le aree afferenti alle due nuove rotatorie di progetto saranno destinate a **viabilità pubblica**.

Si riporta di seguito la rappresentazione delle principali aree di trasformazione di Masterplan che interessano il territorio del Comune di Firenze.



Figura 7.5 – Le principali aree di trasformazione di Piano di Sviluppo Aeroportuale localizzate in Comune di Firenze (sono tratteggiate in nero le aree di previsto ampliamento del sedime aeroportuale; le aree non tratteggiate costituiscono aree di intervento senza necessità di permanente acquisizione; il perimetro tratteggiato in verde indica l'ambito territoriale oggetto delle previsioni urbanistiche del PUE di Castello – Variante 2018)

L'ulteriore espansione dell'attuale sedime aeroportuale interessa una porzione del territorio di Sesto Fiorentino e si rende necessaria ai fini della realizzazione della nuova pista. L'estensione del citato ampliamento coinvolge 77,7 ettari di territorio, così evidenziato di seguito.

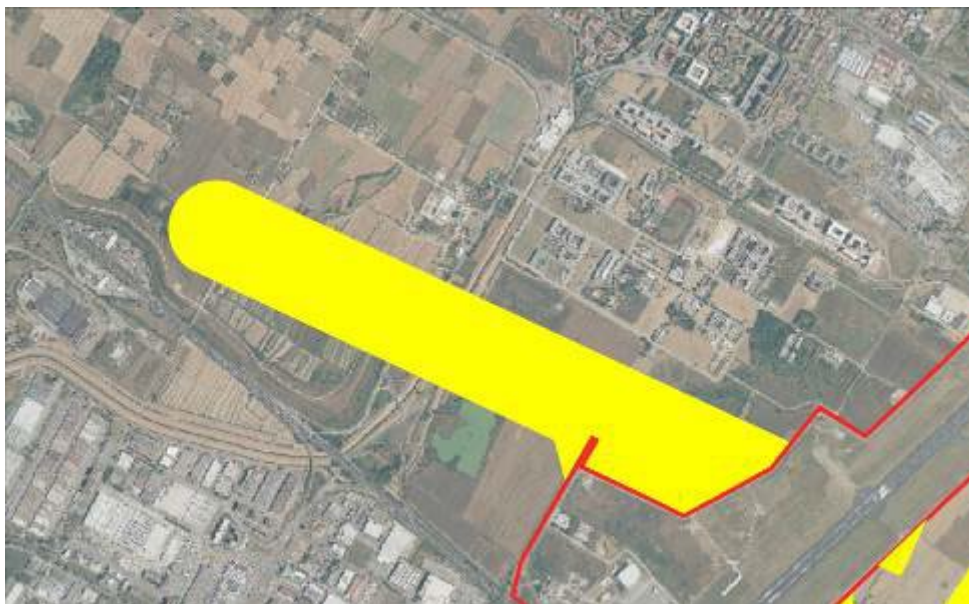


Figura 7.6 – Sedime aeroportuale. Identificazione delle aree in ampliamento afferenti al territorio comunale di Sesto Fiorentino

All'interno del Comune di Sesto Fiorentino sono, inoltre, previste **ulteriori opere** di Masterplan, rispetto alle quali le Varianti urbanistiche che verranno prodotte per legge a conclusione dell'iter di accertamento della conformità urbanistica del Piano di Sviluppo Aeroportuale comporteranno l'attribuzione delle seguenti destinazioni d'uso (parte delle quali nuove rispetto a quelle in vigore):

- **nuova viabilità:** deviazione di via dell'Osmmanoro, realizzazione del sottopasso viario della pista, realizzazione delle rotatorie A, B e C, realizzazione della nuova viabilità di accesso al comparto ovest del sedime aeroportuale, adeguamento della rampa di accesso all'autostrada A11, tratto di ricucitura di via del Pantano. **La futura destinazione d'uso di dette aree sarà quella di viabilità pubblica** di categoria C1 relativamente alla deviazione di Via dell'Osmannoro, di categoria F1 relativamente al tratto di nuovo accesso all'aeroporto, di categoria F2 relativamente agli interventi di riconnessione a via del Pantano e di categoria A relativamente all'adeguamento della rampa di collegamento all'autostrada A11;
- **opere di riassetto idraulico del reticolo delle acque alte e delle acque alte:** nuova inalveazione del Fosso Reale, casse di laminazione A e B, nuovo canale di derivazione del Fosso Reale, nuovo canale di Gronda, nuovo fosso Lupaia-Giunchi. **Le nuove opere idrauliche di sistemazione fluviale saranno classificate dalle competenti strutture regionali e le relative aree di pertinenza saranno iscritte al Demanio Idrico della Regione Toscana.** Gli strumenti urbanistici comunali segnaleranno dette

opere e ambiti come “**contesto fluviale**”. Le **aree interne alle casse di laminazione A e B** potranno continuare ad essere destinate ad **uso agricolo** (come da pianificazione vigente), mentre le arginature perimetrali e le opere di presa e restituzione afferiranno al Demanio Idrico della Regione;

- **risistemazione dune in terra lungo autostrada A11 e altre aree intercluse**: il Piano di Sviluppo Aeroportuale contempla interventi di rimodellamento morfologico delle attuali dune in terra disposte lungo il lato settentrionale dell'autostrada. Una volta completate le opere idrauliche di progetto si provvederà alla risagomatura, ricalibratura e rimodellamento morfologico di dette aree; le superfici di inviluppo delle future dune in terra e le relative **aree di pertinenza** saranno **destinate ad aree verdi**, come da pianificazione vigente. La medesima **destinazione a verde** avranno le **piccole aree** che rimarranno **intercluse** tra il futuro sedime, le nuove opere idrauliche, le nuove opere viarie e le pre-esistenze. Allo stato attuale detti ambiti territoriali risultano già classificati quali “aree agricole di pianura” dai vigenti strumenti di pianificazione urbanistica;
- **vasca di autocontenimento idraulico C**: detto vaso risulta finalizzato all'autocontenimento idraulico delle acque di dilavamento delle superfici pavimentate airside del futuro sedime aeroportuale e dell'intero insediamento (previsione di pianificazione) del Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino. Analogamente ad altre aree esistenti sul territorio ed aventi la medesima destinazione (es. Val di Rose), **l'ambito territoriale previsto per la localizzazione della Vasca C di progetto potrà avere la seguente destinazione d'uso: AG-lam** (aree destinate ad attività di interesse collettivo – interventi di laminazione). Allo stato attuale detto ambito territoriale risulta già inserito tra le “aree agricole di pianura” dai vigenti strumenti di pianificazione urbanistica, e parte di esso ha già la destinazione AG-lam;
- **duna in terra a protezione del Polo Scientifico**: **l'area di localizzazione dell'opera**, completamente rinverdata e completata, sul lato esposto verso l'insediamento universitario, da percorso ciclabile e arredi urbani, **potrà avere destinazione d'uso** analoga a quella attualmente sussistente in altri ambiti territoriali analoghi, ossia **AG-v** (aree destinate ad attività pubbliche o di interesse collettivo – parchi pubblici e impianti sportivi);
- **aree di compensazione ambientale “Santa Croce” e “Mollaia”**: alla stregua di altre aree presenti sul territorio comunale e aventi caratteristiche analoghe (es. aree umide afferenti al Podere La Querciola), gli ambiti di localizzazione degli interventi di compensazione ambientale di Piano di

Sviluppo Aeroportuale potranno avere destinazione **AG-v** (aree destinate ad attività pubbliche o di interesse collettivo – parchi pubblici e impianti sportivi). Le suddette aree, aventi preminenti finalità di tipo ecologico e naturalistico, saranno inoltre annesse alla ZSC-ZPS IT5140011 “Stagni della piana fiorentina e pratese”.

All'interno del Comune di Signa è prevista la realizzazione dell'opera di compensazione paesaggistica e ambientale “Il Piano”. L'opera contempla differenti valenze e finalità (paesaggistica, naturalistica, ecologica, idraulica) e si colloca all'interno di un contesto di esclusivo uso agricolo e verde.

La futura destinazione d'uso dell'ambito territoriale contempla l'iscrizione delle opere idrauliche (arginature, opere di presa e restituzione) e l'annessione delle stesse al Demanio Idrico della Regione Toscana. Nel caso particolare di interesse, potrà essere valutata l'annessione a Demanio Idrico Regionale anche dell'area interna alla cassa di laminazione, ovvero il suo trasferimento al Comune di Signa, ai fini della gestione controllata delle aree umide naturalistiche previste all'interno del perimetro delle arginature. Le aree esterne alle arginature, prevalentemente finalizzate a scopi di carattere paesaggistico e di fruizione pubblica, potranno essere trasferite al Comune di Signa con destinazione di aree verdi attrezzate o di parco pubblico.



Figura 7.7 – Ambito di trasformazione di Piano di Sviluppo Aeroportuale afferente all'intervento di compensazione “Il Piano”

Ai fini dell'**attuazione** delle previsioni di **Masterplan**, tutte le aree di intervento (incluse quelle afferenti all'attuale sedime aeroportuale) sono state articolate in singoli ambiti di trasformazione, identificati come **Unità Minime d'Intervento (UMI)**, a cui si riferiscono i principali sistemi funzionali di progetto.

Poiché l'infrastruttura aeroportuale è sempre soggetta ad un continuo adeguamento alle norme di settore in evoluzione e alle direttive sui controlli e sulla sicurezza del sistema, sia l'organizzazione planimetrica del comparto, sia quella delle singole UMI, sia i limiti dimensionali afferenti, così come al momento individuati, sono da ritenersi indicativi e potranno essere soggetti a future variazioni non significative legate alle effettive esigenze.

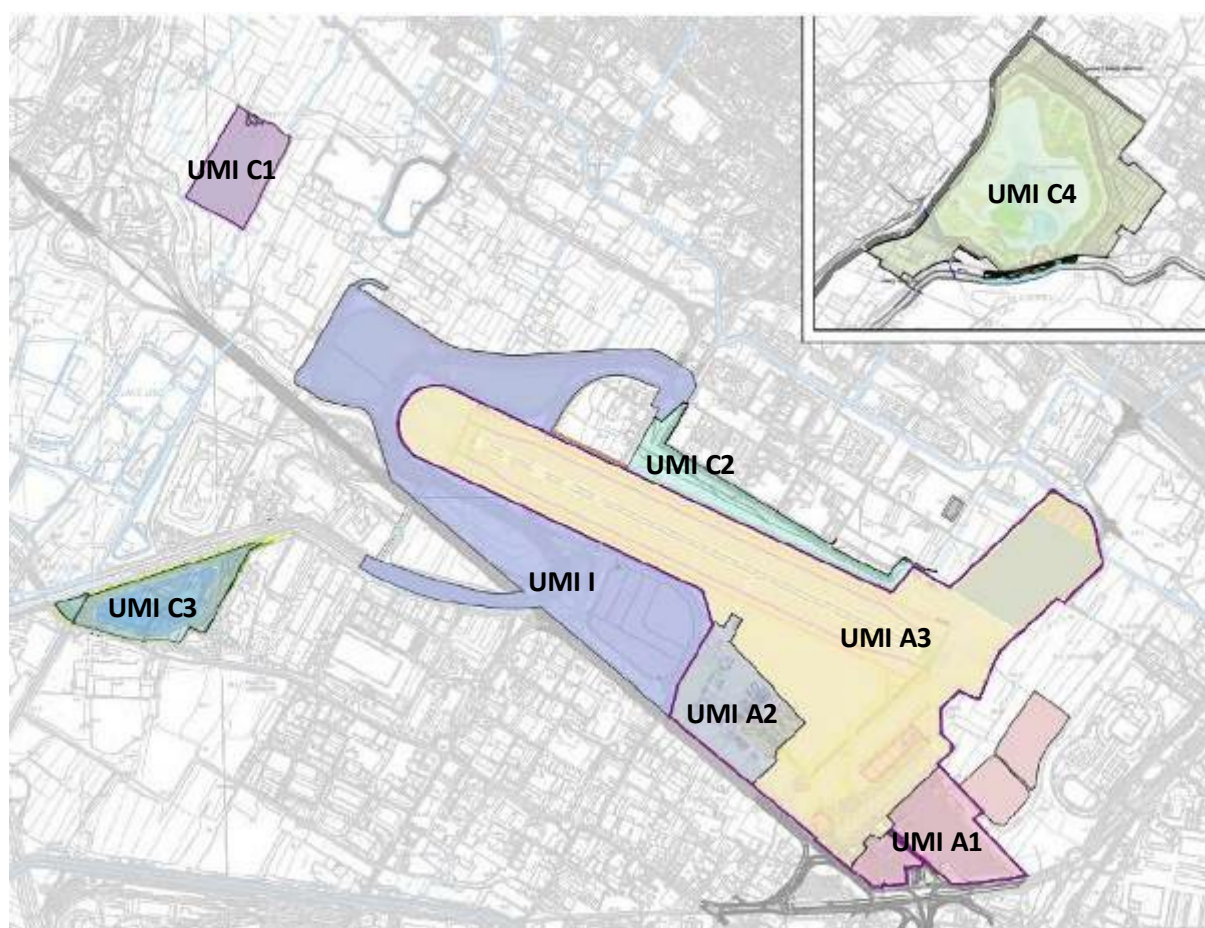


Figura 7.8 – Piano di Sviluppo Aeroportuale. Articolazione in Unità Minime di Intervento

Rispetto alle Unità Minime di Intervento sopra rappresentate:

- il futuro sedime aeroportuale comprenderà le UMI A1 (salvo le due aree di autocontenimento idraulico interne al PUE di Castello), UMI A2 e UMI A3;

- le opere di inserimento territoriale interesseranno la UMI I;
- l'opera di mitigazione a protezione del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino interesserà l'UMI C2;
- le opere di compensazione paesaggistica e ambientale interesseranno le UMI C1, UMI C3 e UMI C4.

In particolare, le opere di afferenti alla UMI I saranno le seguenti:

- ✓ opere di riassetto del reticolo idrografico delle acque alte e delle acque basse;
- ✓ nuova viabilità;
- ✓ vasca C di autocontenimento idraulico.

La UMI I comprenderà al suo interno anche talune aree residuali intercluse, per le quali viene prevista la destinazione a verde. Di seguito la macro-rappresentazione delle UMI e delle principali destinazioni d'uso.

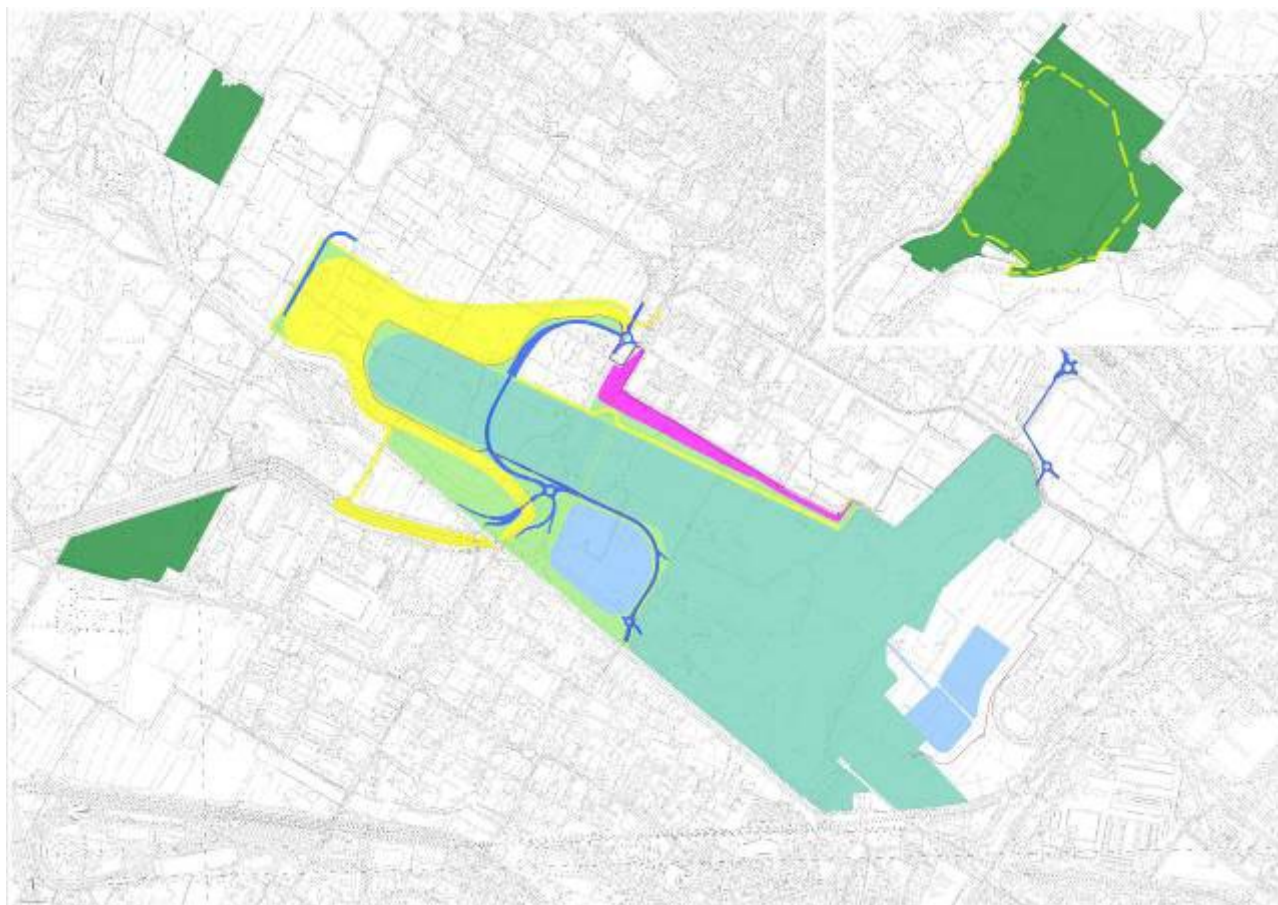


Figura 7.9 – Piano di Sviluppo Aeroportuale. Aggregazione e disaggregazione delle Unità Minime di Intervento: sedime aeroportuale (verde chiaro); opere di riassetto idraulico (giallo); nuova viabilità (blu); bacini di autocontenimento idraulico (azzurro); duna di protezione del Polo Scientifico (fucsia); opere di compensazione paesaggistica e ambientale (verde scuro)

Le aree di compensazione paesaggistica e ambientale previste in progetto risultano, inoltre, coerenti con i criteri e gli indirizzi volti alla gestione della **ZSC-ZPS (Rete Natura 2000) del Sito di interesse Comunitario IT5140011 "Stagni della piana fiorentina e pratese"**. Detto Sito risulterà direttamente interferito dalle previsioni della project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale e, pertanto, la porzione relativa al lago di Peretola ed una piccola porzione del Podere la Querciola risulteranno sottratte al Sito. Al fine di compensare adeguatamente dette sottrazione, di garantire l'integrità del Sito e di migliorarne la funzionalità ecologica, **il Masterplan aeroportuale include la realizzazione di tre nuovi ambiti a valenza naturalistico-ecologica, di estensione complessivamente ben superiore rispetto a quella sottratta al Sito, da annettere ed includere al Sito stesso**. Sarà in tal modo incrementata la funzionalità ecologica del "Corridoio Est" del Sito Natura 2000 in quanto non solo ne risulterà complessivamente incrementata la superficie totale, ma aree periferiche isolate e ad oggi fortemente disturbate (quale il lago di Peretola, distante non meno di 2,5 km dalle altre porzioni del Sito ed adiacente all'attuale pista di volo dell'aeroporto) verranno sostituite con aree direttamente prossime alla "core area" del Sito (che in tal modo incrementerà la sua estensione) e con ulteriori "step zone" che consentiranno più efficaci e strette connessioni ecologiche all'interno del Sito e del suo Corridoio Est.



Figura 7.10 – ZSC-ZPS-SIR IT5140011 "Stagni della piana fiorentina e pratese". Perimetrazione attuale

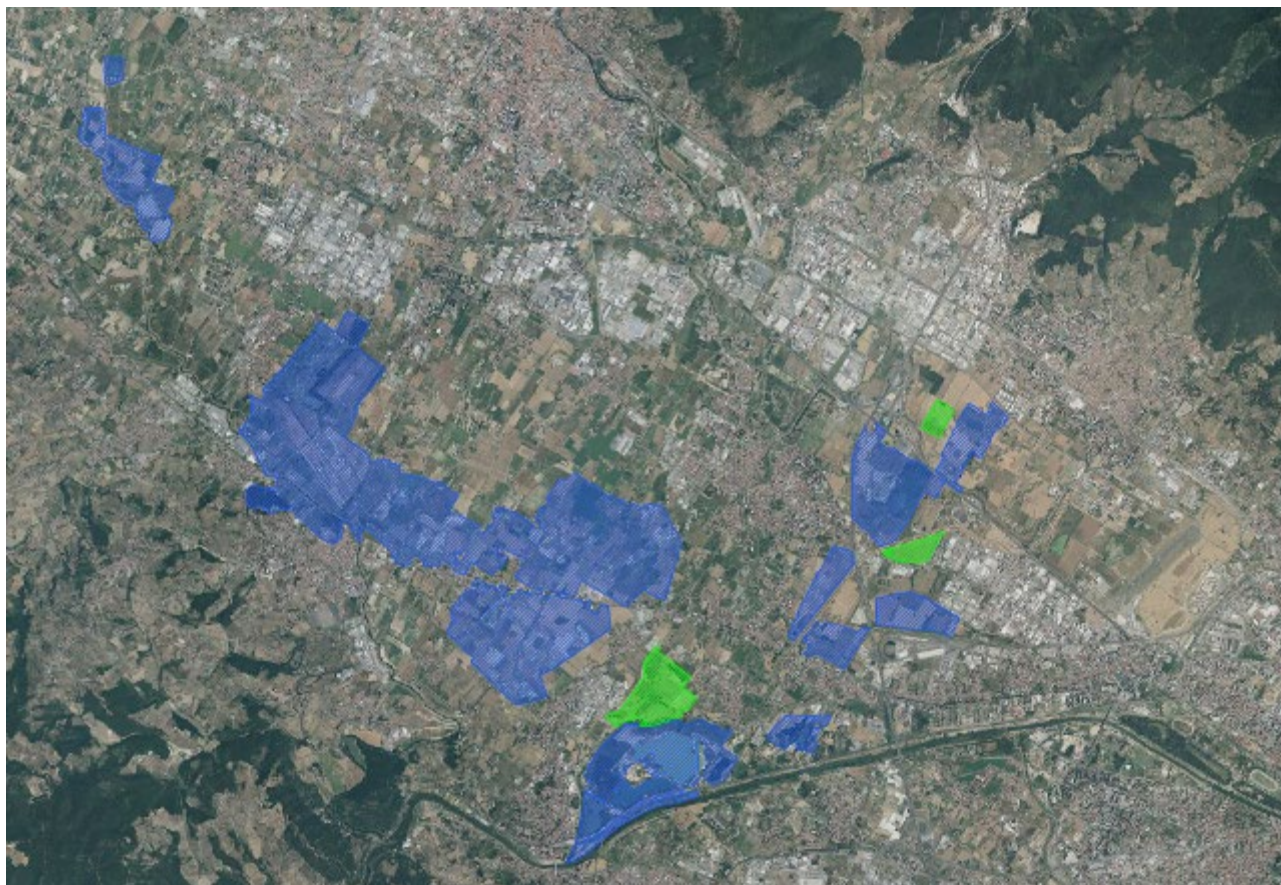


Figura 7.11 – ZSC-ZPS-SIR IT5140011 “Stagni della piana fiorentina e pratese”. Perimetrazione stato futuro di progetto. In verde le nuove aree ecologico-naturalistiche con realizzazione a carico del Masterplan aeroportuale, da annessere al Sito Natura 2000

Le previsioni della project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale incideranno, inoltre, sul progetto territoriale del parco agricolo della piana, parte integrante del Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana. Il progetto territoriale del parco agricolo della piana interessa ampie porzioni di territorio della conurbazione urbana fiorentina-pratese, con una superficie che complessivamente supera gli 8.500 ettari, configurandosi come una “infrastruttura verde” che si innerva tra margini urbani, centri storici, poli della produzione e della ricerca e infrastrutture di importanza nazionale. Il parco agricolo della piana si confronta con uno spazio altamente urbanizzato che conserva tuttora al proprio interno una dotazione significativa di aree rurali e aree a valore ambientale, la cui salvaguardia e qualificazione è stata complessivamente ritenuta importante per promuovere funzioni di riequilibrio, anche ecologico, delle diverse fragilità e sensibilità ambientali presenti e attese a seguito di ulteriori opere infrastrutturali già programmate, tra cui le opere in previsione dalla project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale.

La revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale ha posto il contenimento dell'espansione del sedime aeroportuale tra i propri obiettivi strategici, in modo da assorbire e recepire le valutazioni tecniche che le strutture regionali avevano in passato già espletato in merito alle condizioni di fattibilità della coesistenza delle due previsioni (aeroporto e parco agricolo). Il tutto nella consapevolezza del fatto che la project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale non si limita ai soli interventi infrastrutturali di carattere aeroportuale, ma comprende anche molteplici, diffuse, estese ed importanti azioni di mitigazione e compensazione paesaggistica, territoriale e ambientale, nella medesima misura in cui, tra l'altro, anche il vigente progetto di parco agricolo della piana approvato dal Consiglio Regionale comprende una serie di interventi di area vasta volti al miglioramento delle condizioni ambientali del territorio e all'adeguato bilanciamento dei fattori di impatto generati dall'espansione del sedime aeroportuale finalizzata alla realizzazione della nuova pista.

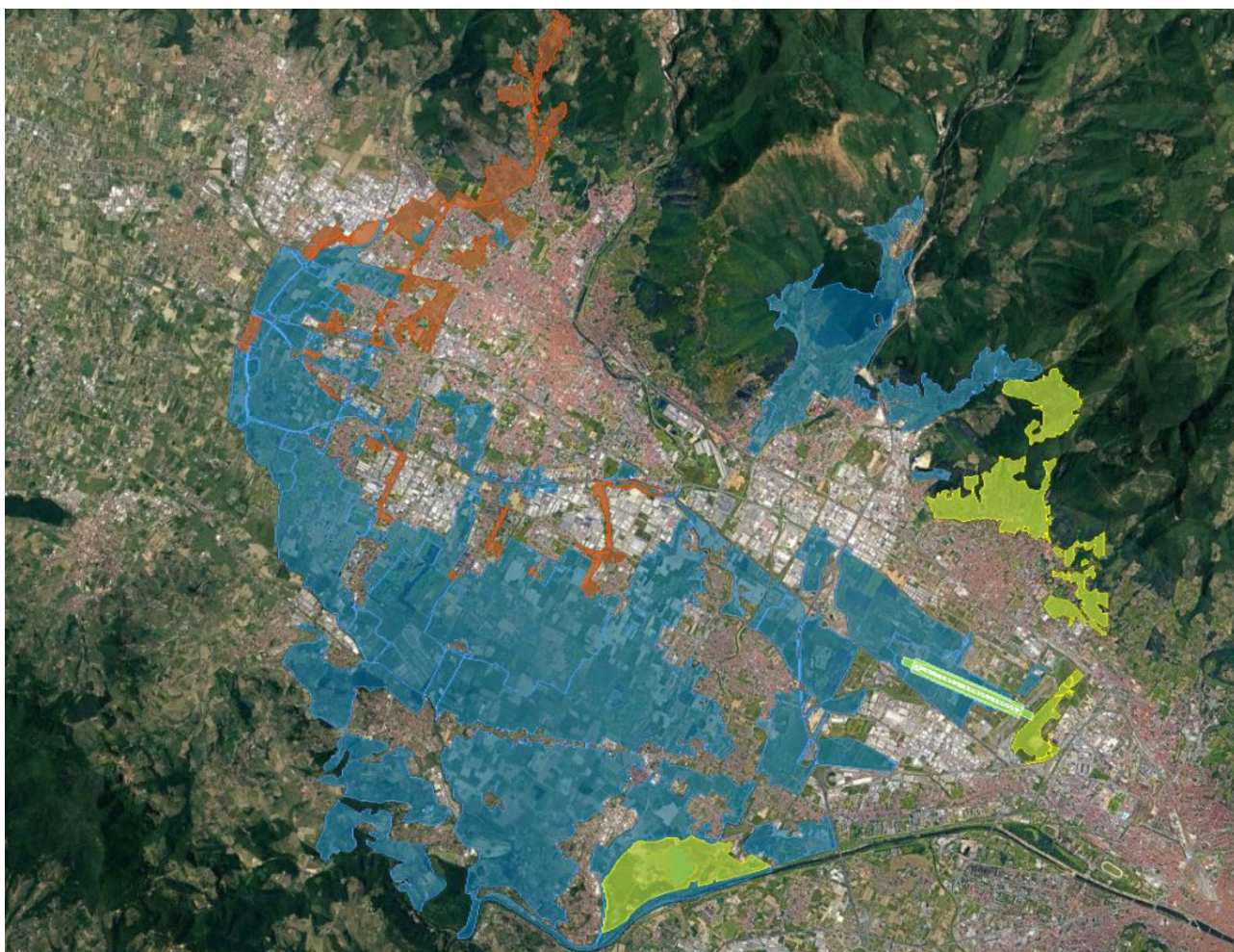


Figura 7.12 – L'estensione del parco agricolo della piana – Stato di fatto. In verde le aree complementari e in arancio le aree funzionali. L'immagine riporta anche la localizzazione della nuova pista aeroportuale

La previsione territoriale di ampliamento dello scalo aeroportuale in sinergia col progetto di parco agricolo della piana, anch'essa originariamente contemplata nel PIT 2014, definiva uno specifico areale di espansione aeroportuale (ambito di salvaguardia B, formalmente decaduto a seguito di sentenza TAR) ritenuto, in ultima istanza dal Consiglio Regionale toscano, di localizzazione ed estensione tale da garantire la piena e funzionale co-esistenza dei due programmi di trasformazione territoriale, nell'ambito di una sinergia tale da coniugare le esigenze di miglioramento e ottimizzazione dello scalo aeroportuale con quelle di concreta attuazione del progetto territoriale, per troppi anni rimasto disatteso e relegato a soli atti di indirizzo.

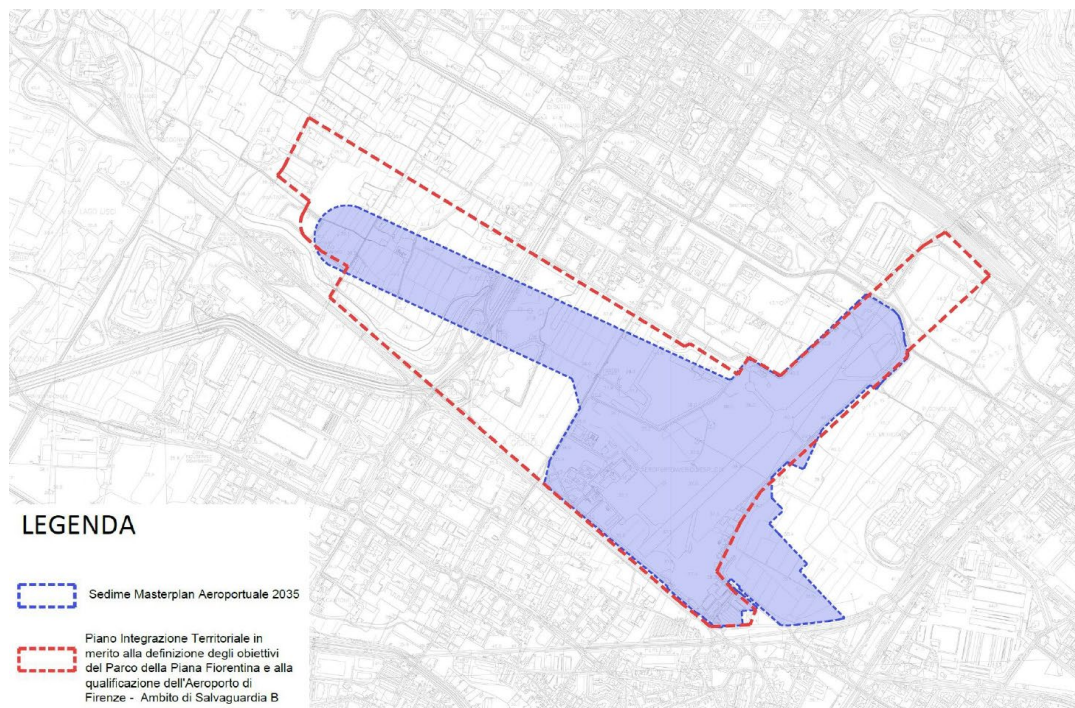


Figura 7.13 – Il perimetro di prevista espansione del sedime aeroportuale, raffrontato all'ambito di salvaguardia B che era stato ritenuto dalla Regione Toscana tale da garantire la piena e funzionale co-esistenza tra il progetto di adeguamento ed ottimizzazione dell'infrastruttura aeroportuale e il progetto territoriale del parco agricolo della piana. L'unica interferenza riscontrabile lato-Firenze riguarda l'area "complementare" del parco di Castello

Con particolare riferimento alle interferenze planimetriche ed areali sussistenti tra le previsioni di project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale riferite all'espansione del sedime aeroportuale e quelle del parco agricolo della piana, si riscontra che esse non superano i 100 ettari (a fronte degli oltre 8.500 ettari del parco della piana), dei quali circa il 20% (19,2 ettari) interessa l'area del PUE di Castello (Comune di Firenze) destinata a parco urbano ed il restante 80% (77,7 ettari) interessa il Comune di Sesto Fiorentino. Nel complesso, il previsto ampliamento del sedime aeroportuale interessa un'estensione di 96,9 ettari che, rispetto agli 8.500 ettari totali che definiscono il parco agricolo della piana, determinano una sottrazione

percentuale di aree pari a solo l'1%. Ulteriori 71 ettari sono, invece, interessati dalle opere connesse alla nuova pista (opere di riassetto idraulico e opere viarie), finalizzate ad usi non in contrasto con la disciplina del parco agricolo.

A fronte dei 100 ettari direttamente interferiti dall'infrastruttura aeroportuale, la revisione progettuale del Masterplan prevede la contestuale e pre-ordinata (in termini temporali) realizzazione di opere di compensazione paesaggistica e ambientale, per un'estensione complessiva di circa 100 ettari, interamente posti all'interno del parco agricolo della piana, rappresentando una importante e concreta occasione per l'avvio di vere e proprie azioni di valorizzazione naturalistica del territorio, pienamente coerenti con gli indirizzi della disciplina del parco e di rilevante entità economica, al momento corrispondente al più grande intervento finora ipotizzato all'interno del parco stesso.

Si riporta di seguito il confronto tra l'attuale configurazione del parco agricolo della piana e la configurazione dello stesso che potrà prevedersi in seguito all'approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale e agli effetti della conseguente Variante che andrà ad interessare il Piano di Indirizzo Territoriale regionale.

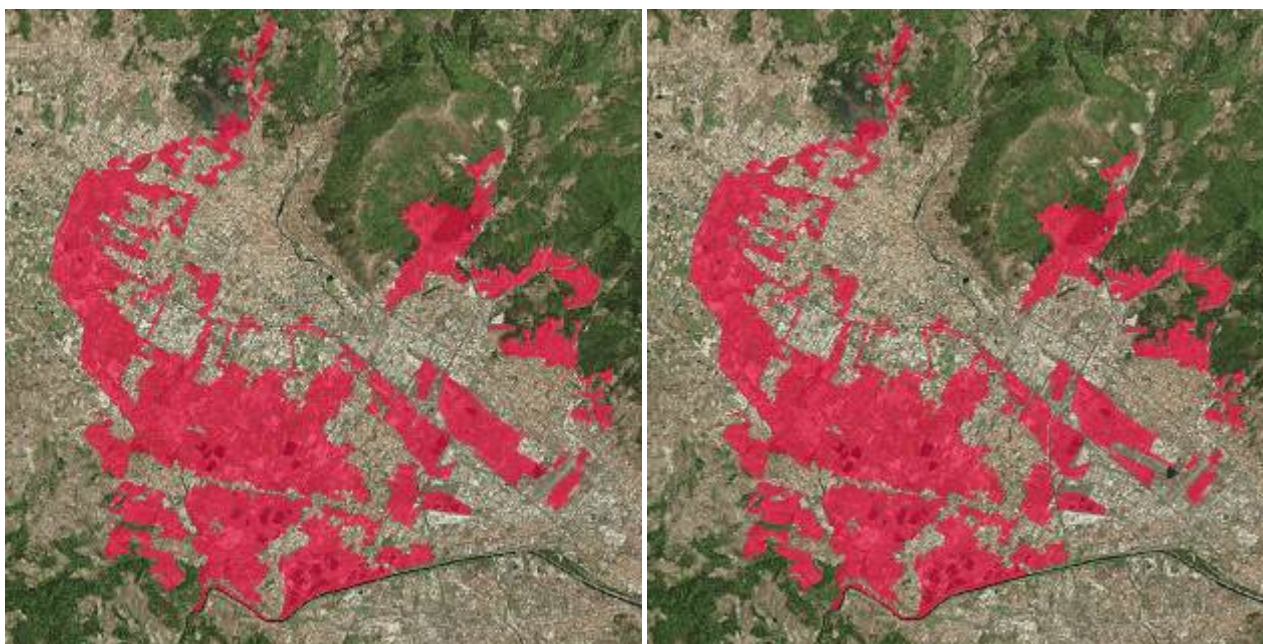


Figura 7.14 – Parco agricolo della piana. Stato di raffronto: a sinistra lo stato di fatto, a destra lo stato futuro a seguito della Variante introdotta dal Piano di Sviluppo Aeroportuale

7 La procedura VIA-VAS della project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035

La procedura in esame riguarda, come anticipato, il **Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035** dello scalo di Firenze. Si tratta di uno strumento che, per propria intrinseca natura, **compendia tutte le opere (progetti) previste per lo sviluppo sostenibile di medio-lungo periodo dello scalo aeroportuale** e che, nel caso specifico, **introduce, ai fini della sua attuazione, la necessità di Varianti ai vigenti strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica, legate alla localizzazione delle previste opere di interesse statale** in aree attualmente poste al di fuori del sedime aeroportuale.

La revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale di Firenze prevede interventi di adeguamento e trasformazione dell'infrastruttura aeroportuale esistente, con conseguente **necessità di ampliamento dell'attuale perimetro del sedime**. Le principali opere aeronautiche previste in progetto riguardano la realizzazione di una nuova pista di volo (che andrà a sostituire quella esistente, oggetto di dismissione), la realizzazione di un nuovo terminal passeggeri, l'implementazione di opere infrastrutturali a raso (vie di rullaggio e piazzali di sosta/manovra degli aerei) necessarie per la connessione funzionale pista-aerostazione, nonché opere minori di supporto e completamento (quali hangar, locali tecnici ed edifici di servizio).

La nuova pista avrà lunghezza complessiva pari a 2.200 metri (a fronte dell'esistente di lunghezza inferiore a 1.700 metri), orientazione denominata 11/29 (indicativamente 110°-290°N) e posizionamento planimetrico in parte interno al sedime aeroportuale esistente, in parte in ampliamento dello stesso. La pista sarà utilizzata con modalità di ordinario esercizio monodirezionale, in quanto l'ambito territoriale interessato dai sorvoli in atterraggio e in decollo sarà solamente quello posto a ovest dell'infrastruttura; al di fuori delle condizioni di ordinario e regolare esercizio, solo sporadiche manovre di mancato completamento dell'atterraggio (statisticamente incidenti entro lo 0,3-0,5% degli atterraggi) potranno comportare il sorvolo della parte settentrionale della città di Firenze. Nessun atterraggio potrà avere provenienza della città di Firenze.

Il nuovo terminal passeggeri sarà ubicato in corrispondenza del comparto est dello scalo, accessibile da viale XI Agosto e completamente integrato con le linee tramviarie esistenti e di progetto. Il terminal costituirà la sintesi progettuale di una moderna concezione architettonica, paesaggistica, ambientale, energetica, digitale, trasportistica ed aeronautica, improntata agli obiettivi della transizione ecologica e digitale, della decarbonizzazione, del contenimento dei consumi energetici, dell'inclusione sociale e della più efficace e sicura esperienza del passeggero all'interno dello scalo.

La configurazione del futuro sedime potrà consentire la diversificazione delle funzioni e la creazione di “poli” adibiti al traffico passeggeri (aviazione commerciale), al traffico privato (aviazione generale) e alla gestione/movimentazione delle merci leggere (polo logistico). Le opere previste in ampliamento dell'esistente sedime necessiteranno di interventi connessi, propedeutici e/o complementari di inserimento territoriale, di mitigazione ambientale e di compensazione paesaggistica e ambientale. Completano, quindi, le opere aeronautiche gli interventi di riassetto idraulico del reticolo idrografico interferito (a cui resterà associata la messa in sicurezza idraulica delle aree di trasformazione) e le opere di nuova viabilità e/o di deviazione di viabilità esistenti interferenti (tra le quali la principale sarà costituita dal sottopassaggio viario della nuova pista). Da ultimo, le opere di mitigazione e compensazione rappresentano una concreta dimostrazione di come la necessità di ottemperare ad adempimenti normativi abbia rappresentato l'opportunità per un efficace orientamento del progetto verso forme concrete di sostenibilità.



Figura 4.1 – Gli ambiti di trasformazione previsti dal Piano di Sviluppo Aeroportuale: in rosso l'attuale sedime aeroportuale, in gialle le aree di intervento esterne all'attuale sedime aeroportuale

Dal punto di vista amministrativo, il Piano di Sviluppo Aeroportuale di un'aeroporto di interesse nazionale risulta solitamente soggetto a VIA nazionale ai sensi del D. Lgs n. 152/2006, articolo 6, comma 7 (come sostituito dall'articolo 3 del D. Lgs n. 104/2017), in quanto per l'oggetto e le caratteristiche dimensionali del progetto, esso rientra tra le fattispecie elencate all'allegato II alla parte seconda del D. Lgs n. 152/2006,

punto 10, “opere relative a aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza” e risulta, inoltre, interno al sito Natura 2000 ZSC-ZPS IT5140011 “Stagni della piana fiorentina e pratese”.

Il progetto preve, tuttavia, anche un importante ampliamento del sedime aeroportuale, nonché la realizzazione di opere in ambiti territoriali posti all'esterno dell'attuale e del futuro sedime. Si tratta di opere di inserimento territoriale e di mitigazione/compensazione paesaggistica e ambientale, suscettibili di arrecare trasformazioni alle porzioni di territorio interessate ed individuate per la loro localizzazione.

In tal senso, **la project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale include anche contenuti di pianificazione di aree/ambiti territoriali oggetto di altra pianificazione/programmazione.**

Nel caso specifico trova, pertanto, applicazione l'articolo 6, comma 3-ter del D. Lgs n. 152/2006, in esito al quale: *“Qualora il Piano regolatore portuale, il Piano di sviluppo aeroportuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a **valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento**”.*

Ai sensi dell'articolo 6, comma 12 del D. Lgs n. 152/2006, inoltre, poiché **l'approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale** nell'alveo del procedimento autorizzativo di accertamento della conformità urbanistica ai sensi del D.P.R. n. 383/94, previo perfezionamento dell'Intesa Stato-Regione, **avrà per legge l'effetto di Variante (automatica) ai piani e programmi elaborati per la pianificazione territoriale, urbanistica o della destinazione dei suoli, la VAS non sarà ulteriormente necessaria** per la localizzazione delle singole opere (ferma restando l'applicazione della disciplina in materia di VIA, da espletarsi ai sensi dell'articolo 6, comma 3-ter del medesimo Decreto).

Tutto ciò premesso, il procedimento di compatibilità ambientale valutato necessario per il caso in esame è quello di cui al citato articolo 6, comma 3-ter del D. Lgs n. 152/2006, in applicazione del quale verranno mantenuti e integrati gli elementi caratterizzanti e maggiormente stringenti di ciascuna delle due procedure di VIA e di VAS, **introducendo nell'iter della procedura di VIA tutti gli aspetti peculiari della procedura di VAS:** presente fase di scoping obbligatoria, redazione di un documento preliminare (SAPI), partecipazione dei soggetti con competenze ambientali (SCA) nella definizione delle informazioni da includere nel documento definitivo (SAI), integrazione di contenuti strategici e contenuti progettuali, tenendo conto del fatto che la procedura si concluderà con *“un unico provvedimento”*.

Al fine di garantire, all'interno dell'integrazione procedurale, la presenza degli elementi essenziali di ciascuna delle procedure, la modalità di integrazione riferita alla **prima fase del procedimento VIA-VAS** comprende lo svolgimento di tutte le **attività contemplate dalla fase preliminare della VAS di cui all'articolo 13, commi 1 e 2 del D.Lgs. n. 152/2006, integrate con tutte le attività contemplate dalla fase preliminare della VIA di cui all'articolo 21.**

L'importanza di questa fase è legata alla necessità di stabilire sin dall'inizio quali siano gli effetti del Piano di Sviluppo Aeroportuale (in termini di strategie, alternative, etc.) sugli assetti urbanistici e di scala vasta e quali gli effetti ambientali riconducibili alle specifiche opere aeroportuali (e non strettamente aeroportuali) soggette a VIA, ancorché a livello tecnico tale da risultare suscettibile a possibili cambiamenti.

A valle della fase preliminare di consultazione, la procedura proseguirà con una **seconda fase di valutazione ambientale integrata VIA-VAS**, che comprenderà lo svolgimento delle **attività contemplate dalla VAS di cui all'articolo 13, commi 3 e seguenti del D.Lgs. n. 152/2006 e di quelle della VIA di cui all'articolo 23 e segg.**

La principale base documentale di supporto per lo svolgimento della procedura ambientale integrata VIA-VAS è costituita, oltre che dagli elaborati progettuali, dallo Studio Ambientale Integrato (SAI) che comprende i contenuti del Rapporto Ambientale della VAS (allegato VI del D.Lgs. n. 152/2006) e dello Studio di Impatto Ambientale della VIA (allegato VII del D.Lgs. n. 152/2006).

Al termine dello svolgimento delle attività di valutazione, ed acquisiti i pareri del Ministero della Cultura e della Regione, tenuto conto degli altri pareri e osservazioni ricevute, l'Autorità Competente (MASE) concluderà la procedura integrata VIA-VAS con un Provvedimento Unico, ai sensi dell'articolo 6 comma 3-ter, ultimo periodo, redatto sulla base degli artt. 15 e 25 del D.Lgs. 152/2006.

Il procedimento specificatamente riferito alla project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'aeroporto di Firenze si svilupperà in applicazione delle **tempistiche modificate dalla Legge 5 agosto 2022, n. 108 (articolo 6), nel rispetto delle primarie esigenze di mantenimento del finanziamento pubblico previsto a supporto della realizzazione delle opere.** Il citato articolo 6 "Disposizioni in materia di trasporto aereo" riporta: *"1. Al fine di accelerare lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) e di aumentare l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico agli aeroporti, nonché di incrementare e la rilevanza strategica e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali italiani:*

- a) le procedure di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 6, comma 3-ter, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nonché quelle relative alle opere inserite nei piani di sviluppo*

aeroportuali, ivi inclusi gli interventi di mitigazione e miglioramento ambientale, sono svolte nei tempi previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis, del decreto legislativo n. 152 del 2006;

b) il dibattito pubblico di cui all'articolo 22 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, si svolge secondo i termini previsti dall'articolo 46, comma 1, secondo periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;

c) sono ridotti della metà i termini per l'accertamento di conformità previsto dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, relativamente ai piani di sviluppo aeroportuale e alle opere inserite in detti piani.

2. Le opere di cui al comma 1 che comportano un miglioramento dell'impatto ambientale sulle aree antropizzate sono recepite in via prioritaria all'interno degli strumenti di pianificazione urbanistica, naturalistica e paesaggistica vigenti.

3. In relazione ai piani di sviluppo aeroportuale degli aeroporti di interesse nazionale diversi da quelli di cui al comma 1, nonché alle opere inserite nei medesimi piani di sviluppo, i termini delle procedure di valutazione ambientale di cui alla Parte Seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006 sono ridotti della metà. Si applicano, altresì, le disposizioni di cui al comma 1, lettere b) e c)".

| | PROPONENTE ENAC | AUTORITA' COMPETENTE MASE | NOTE |
|---|--|---------------------------------|--|
| FASE PRELIMINARE DI CONSULTAZIONE E REDAZIONE SAI | Redazione dello Studio Ambientale Preliminare Integrato VIA-VAS (SAPI) | | <p>Il SAPI si compone dei seguenti elaborati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modalità di integrazione della procedura VIA-VAS integrata con l'approvazione del PSA e delle conseguenti Varianti - Rapporto Ambientale Preliminare (di VAS, art. 13, c.1 e 2) - Studio Preliminare Ambientale (di VIA, art. 21) - Piano di lavoro per la redazione dello Studio Ambientale Integrato (SAI) - Studio di incidenza preliminare - Allegati di supporto al SAPI - Elaborati progettuali |
| | Istanza di scoping | | |
| | | Scoping (consultazione con SCA) | <p>Definizione dei contenuti e del livello di dettaglio dello Studio Ambientale Integrato (SAI), SIA integrato con il RA.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pubblicazione della documentazione sul sito web e contestuale richiesta di parere agli SCA e Amministrazioni/Enti territoriali potenzialmente interessati. - Rilascio del parere da parte dell'Autorità - Durata della fase: 30 giorni |
| | Redazione dello Studio Ambientale Integrato VIA-VAS (SAI) | | <p>Si comporrà dei seguenti elaborati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elaborati progettuali - SAI, secondo i contenuti di cui agli allegati VI e VII alla parte seconda del D. Lgs n. 152/2006 - Sintesi non tecnica - Avviso al pubblico <p>(il pagamento del contributo di cui all'art. 33 del D. Lgs n. 152/2006 è già stato effettuato contestualmente alla trasmissione del SAPI). Il SAI tiene conto dei risultati del SAPI, delle osservazioni formulate dagli SCA in merito agli aspetti strategici (aspetti di Piano e alternative) prevenute in fase di SAPI e del parere dell'CTVA del MASE conclusivo della fase di scoping.</p> |

| | PROPONENTE ENAC | AUTORITA' COMPETENTE MASE | NOTE |
|--|-------------------------------------|---|--|
| PROCEDURA AMBIENTALE INTEGRATA VIA-VAS | Istanza procedura integrata VIA-VAS | | Inviata unitamente al SAI |
| | | Verifica completezza della documentazione | Entro 8 giorni |
| | Eventuale perfezionamento atti | | Entro 15 giorni |
| | | Verifica completezza documentazione perfezionata | Entro 8 giorni |
| | | Pubblicazione sul sito (consultazione del pubblico e delle Amministrazioni) | La pubblicazione avviene con le stesse modalità stabilite per la VIA dall'art. 24 del D. lgs n. 152/2006. L'avvenuta pubblicazione verrà comunicata a tutte le Amministrazioni potenzialmente interessate. Verranno acquisiti le osservazioni del pubblico ed i pareri delle Amministrazioni. Entro 30 giorni |
| | Eventuali controdeduzioni | | Possono essere presentate controdeduzioni alle osservazioni e ai pareri. Entro 8 giorni |
| | | Eventuale richiesta di integrazioni | Qualora all'esito delle controdeduzioni, dei pareri/osservazioni o delle controdeduzioni si renda necessario, possono essere richieste integrazioni. Entro 10 giorni |
| | Trasmissione di integrazioni | | Entro 20 giorni (fino a 20+ ≤120 giorni su motivata richiesta) |
| | | Pubblicazione sul sito (consultazione del pubblico e delle Amministrazioni) | La pubblicazione riguarderà la sola documentazione integrativa trasmessa dal Proponente. Verranno acquisiti le osservazioni del pubblico ed i pareri delle Amministrazioni riferite esclusivamente alla eventuale documentazione integrativa. Entro 15 giorni |
| | | Valutazione del SAI, delle osservazioni, pareri, integrazioni e controdeduzioni | Entro 30 giorni (prorogabili di ulteriori 15 giorni) la CTVA esprime il proprio parere di competenza. |
| | | Provvedimento finale unico VIA-VAS | Emissione del Decreto finale a firma congiunta del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministro della Cultura. Entro 30 giorni |

8 Focus sul processo di dibattito pubblico già espletato

8.1 Introduzione

Il percorso amministrativo riferito alla project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale risulta già formalmente avviato con l'espletamento del processo di Dibattito Pubblico (ai sensi dell'articolo 22 del D. Lgs. n. 50/2016 e del D.P.C.M. n. 76/2018), svoltosi nel periodo ottobre 2022 – febbraio 2023, sotto la vigilanza della Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico istituita presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il dibattito pubblico ha avuto lo scopo di presentare al pubblico le opere previste dal Piano di sviluppo aeroportuale al 2035 dell'aeroporto di Firenze Amerigo Vespucci e di raccogliere osservazioni e proposte per consentire di valutare e migliorare il progetto. Il dibattito è stato aperto a tutte le persone interessate ed è stato organizzato affinché il pubblico potesse ricevere informazioni sulla proposta, chiedere e ottenere chiarimenti, indicare criticità o temi da approfondire e proporre soluzioni migliorative.

8.2 Le tappe procedurali del Dibattito Pubblico sull'aeroporto di Firenze

Nel caso specifico di interesse, la proposta di project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'aeroporto di Firenze è stata sottoposta al processo di dibattito pubblico presso la Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico istituita presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in quanto essa prevede, tra l'altro, la realizzazione di una nuova pista di volo con sviluppo lineare di 2.200 metri e di un nuovo terminal passeggeri, con un investimento complessivo di Capex (Capital Expenditure) superiore alla soglia economica di riferimento indicata dal Regolamento (si ricorda che, per il momento, gli interventi di cui al Masterplan 2035 dell'aeroporto di Firenze non rientrano tra quelli oggetto di finanziamento con risorse PNRR e PNC).

Ai sensi delle citate normative in materia di dibattito pubblico il promotore è stato individuato nella Stazione Appaltante o nell'Ente Appaltatore dei lavori di Masterplan, coincidente direttamente col gestore aeroportuale Toscana Aeroporti SpA, e non già con Enac che, invece, espleta il ruolo di proponente nel presente procedimento ambientale unico integrato VIA-VAS, così come nel successivo iter autorizzativo di accertamento della conformità urbanistica ai sensi del D.P.R. n. 383/94.

Il gestore, ai fini della massima trasparenza procedurale, ha ritenuto di porre a base del processo di dibattito pubblico sia il documento di fattibilità delle alternative progettuali – DOCFAP (nel caso in esame sono disponibili sia il Docfap riferito al nuovo terminal, sia il Docfap riferito alla nuova pista), sia la proposta

di project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'aeroporto di Firenze, predisposta a livello di progetto di fattibilità tecnica ed economica in esito alle risultanze delle verifiche di Docfap.

Toscana Aeroporti ha trasmesso alla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico istanza di avvio del processo di dibattito pubblico in data 20.10.2022 e con successiva comunicazione del 25.10.2022 è stata sancita la procedibilità dell'istanza, la completezza ed adeguatezza documentale ed è stato comunicato l'avvio del Dibattito Pubblico "Aeroporto internazionale A. Vespucci di Firenze".

Il coordinatore del dibattito, dott. Alberto Cena di Avventura Urbana srl, è stato individuato in data 26.10.2022, in recepimento di quanto indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a seguito di specifica procedura selettiva e concorsuale condotta dal soggetto attuatore.

Il Dossier di Progetto è stato pubblicamente presentato in data 11.11.2022 ed il periodo di consultazione pubblica si è esteso fino al 23.12.2022, con ultimi contributi e osservazioni pervenuti anche successivamente.

In esito alla fase dibattimentale del processo, il coordinatore del dibattito pubblico ha predisposto la propria relazione conclusiva e il gestore aeroportuale ha valutato i risultati e le proposte emersi nel corso del dibattito attraverso il proprio dossier conclusivo, la cui presentazione costituisce l'atto finale del percorso di dibattito pubblico.

La Relazione conclusiva del coordinatore del dibattito è stata trasmessa in data 07.01.2023, mentre il Dossier conclusivo di Toscana Aeroporti è stato formalmente trasmesso in data 06.02.2023, con contestuale chiusura del processo di dibattito pubblico.

Tutte le tappe temporali del processo di dibattito pubblico sono risultate coerenti con l'iter abbreviato introdotto dal D. Lgs. n. 68/2022 del 16.06.2022, convertito in Legge n. 108 del 5 agosto 2022, che prevede la riduzione a massimo 45 giorni dei tempi del confronto e dimezza i tempi per tutte le attività inerenti la preparazione e la conclusione del dibattito stesso.

In sede di Dossier conclusivo, il gestore aeroportuale ha confermato, previo specifico coordinamento ed indirizzo di Enac, la volontà di realizzare le opere presentate (risultando, tra l'altro, l'attuazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale un obbligo insito nell'atto convenzionale posto alla base della concessione in forza della quale il gestore stesso opera), indicando le modifiche che sono state ritenute meritevoli di accoglimento nell'ambito della project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale e le ragioni che hanno indotto a non accogliere e/o condividere talune proposte o, meglio, orientamenti per un diverso sviluppo

del territorio, della società e dell'economia, aprioristicamente non coerenti, o antitetici, rispetto alle finalità di mantenimento, miglioramento e sviluppo del trasporto aereo e dello scalo aeroportuale fiorentino.

Il gestore aeroportuale terrà conto del dossier conclusivo del dibattito pubblico nelle successive fasi e procedure e infatti, ai sensi dell'articolo 22, comma 4, del Codice dei contratti, gli esiti del dibattito pubblico e le osservazioni raccolte risultano opportunamente trasmesse al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ai fini dell'avvio del procedimento VIA-VAS di cui all'art. 6, comma 3-ter del D. Lgs. n. 152/2006, saranno valutate in sede di predisposizione del progetto definitivo e potranno essere discusse in sede di conferenza di servizi di cui al successivo iter di accertamento di conformità urbanistica. In particolare, gli esiti del dibattito pubblico vengono trasmessi al Ministero dell'Ambiente contestualmente alla presentazione dell'istanza di VIA-VAS relativa al Masterplan aeroportuale 2035, atteso che l'articolo 9, comma 6 del Regolamento (D.P.C.M. n. 76/2018) prevede espressamente un richiamo all'articolo 23 del D. Lgs. n. 152/2006 e smi (che, al comma 1, lett. g), inserisce, fra la documentazione da trasmettere unitamente all'istanza, anche i risultati della procedura di dibattito pubblico eventualmente svolta).

Il caso dell'aeroporto di Firenze è stato il primo a livello nazionale per applicazione dell'istituto del dibattito pubblico recato dal vigente Codice dei contratti pubblici ad un aeroporto e, a livello regionale, il primo caso in assoluto di espletamento di un dibattito pubblico secondo la normativa e la regolamentazione nazionale, nonostante si sia trattato del terzo processo partecipativo svoltosi negli ultimi anni sul tema dell'ampliamento aeroportuale di Firenze.

Tutta la documentazione e le informazioni riferite al dibattito espletato sono ancora consultabili al seguente link: <https://www.mit.gov.it/aeroporto-firenze>.

8.3 Articolazione e contenuti del dibattito pubblico sull'aeroporto di Firenze

Considerato l'obbligo di svolgere il dibattito secondo gli stessi termini previsti per le opere inserite nel PNRR - Piano nazionale di ripresa e resilienza (art. 46, punto 1 del D. Lgs n. 77 del 31.05.2021, convertito nella Legge n. 108 del 29.07.2021), nei 15 giorni successivi alla sua nomina il coordinatore ha provveduto, con il supporto di esperti, a chiedere integrazioni al Dossier di progetto di Toscana Aeroporti, a elaborare il progetto di dibattito pubblico e a predisporre il sito web dedicato. In seguito alla nomina, il coordinatore ha attivato un percorso di ascolto del territorio attraverso 38 interviste in profondità ai/portatori/trici d'interesse dei territori interessati dall'opera; altre 11 interviste si sono svolte dopo l'avvio degli incontri. Le

interviste hanno permesso al coordinatore di definire i luoghi dove tenere gli incontri della prima fase del dibattito e le tematiche da approfondire. Sono così emersi i seguenti temi generali di interesse:

- ✓ ragioni dell'opera;
- ✓ questione ambientale;
- ✓ ricadute di sviluppo per il territorio;
- ✓ mobilità e accessibilità;
- ✓ dibattito pubblico.

L'avvio ufficiale del dibattito è stato preceduto da una conferenza stampa alla quale hanno partecipato 10 giornaliste e giornalisti delle più importanti testate locali (La Nazione, Corriere Fiorentino, La Repubblica Firenze, Tirreno Firenze, Ansa Firenze, Dire Firenze, TGR Toscana, Toscana TV, TV Prato e Bisenzio Sette), con successiva pubblicazione di 10 articoli sui media cartacei locali e di 36 articoli online.

La documentazione tecnica prodotta da Toscana Aeroporti ai fini dell'espletamento del processo di dibattito pubblico è stata sviluppata sia a livello di Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali – DOCFAP (uno riferito esclusivamente al nuovo terminal e uno alla pista di volo e, nel complesso, all'intero Piano di Sviluppo Aeroportuale), sia a livello di Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica – PFTE di cui all'art. 23 del Codice dei contratti pubblici, e la stessa è stata successivamente sintetizzata all'interno del Dossier di Progetto. In tal modo Toscana Aeroporti ha inteso condividere e rendere trasparenti a tutti gli interessati le assunzioni, le valutazioni e le comparazioni svolte per la definizione delle soluzioni progettuali, nonché i principali contenuti ed elementi tecnici descrittivi e rappresentativi dei singoli interventi progettuali che, sinergicamente ed organicamente, costituiscono la project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale. La documentazione presentata ha mirato, quindi, a descrivere compiutamente l'insieme degli interventi previsti, fornendone al contempo l'adeguata motivazione e la sintesi dei percorsi decisionali seguiti ai fini dell'individuazione delle soluzioni ritenute percorribili.

Il percorso pubblico si è svolto attraverso:

- ✓ 5 incontri pubblici incentrati sui seguenti temi:
 - ragioni dell'intervento e alternative studiate;
 - aspetti ambientali e paesaggistici;
 - ricadute di sviluppo per il territorio e rapporto con l'aeroporto di Pisa;

- accessibilità e inclusione sociale;
- ricadute del nuovo Masterplan per i Comuni della Provincia di Prato,

Detti incontri pubblici, inizialmente preventivati dal coordinatore in misura di 4, sono stati successivamente, incrementati, nel corso del dibattito, in 5 al fine di raccogliere le istanze pervenute dal territorio. Analogamente, la sede di detti incontri, inizialmente prevista presso la città di Firenze, in area centrale facilmente accessibile, è stata successivamente ampliata sia al Comune di Sesto Fiorentino, sia al Comune di Prato.

- ✓ 3 incontri specialistici dedicati rispettivamente a:
 - operatori aeroportuali;
 - categorie economiche e di rappresentanza e organizzazioni sindacali e del lavoro;
 - associazioni ambientaliste, comitati, singoli/e cittadini/e,
- ✓ 2 sopralluoghi partecipati.

Nel complesso si sono tenuti 78 interventi durante il dibattito, dei quali 24 effettuati da Toscana Aeroporti e/o da progettisti/consulenti incaricati e 54 svolti da referenti di altre realtà del territorio (enti pubblici, rappresentanze delle categorie economiche e dei lavoratori, associazioni, comitati e singoli cittadini). Risultano, inoltre, acquisiti e pubblicati i contributi scritti (c.d. quaderni degli attori) inviati all'organizzazione del dibattito dai portatori/trici di interesse e dai cittadini/e, articolati in 14 Quaderni degli attori.

Nel corso del dibattito la struttura del coordinatore ha messo in atto importanti azioni di media relations, coinvolgendo ed informando la stampa, invitando i giornalisti a seguire gli incontri e veicolando informazioni relative agli incontri e alle altre attività previste; queste azioni hanno visto il coinvolgimento di 13 testate locali offline (agenzie, quotidiani, tv e radio) e 14 testate online, mentre i vari incontri e tappe del procedimento sono state condivisi attraverso 12 comunicati stampa. Le relazioni con gli organi di stampa possono così riassumersi: 68 menzioni sui quotidiani locali, 5 quotidiani locali coinvolti, 85 menzioni totali su articoli online, 23 media online coinvolti, 12 comunicati diffusi, 153 menzioni totali in articoli offline e online. Con l'obiettivo di dare visibilità sulla Rete al dibattito pubblico e stimolare la partecipazione della cittadinanza, sono state inoltre messe in campo una serie di azioni mirate di comunicazione digitale. Si è innanzitutto proceduto alla creazione di una pagina Facebook dedicata, con 25 post pubblicati, 162.414 persone raggiunte dai post, 355.731 visualizzazioni dei post e 4.120 interazioni con i post. Nel periodo di

confronto pubblico si è inoltre provveduto ad un monitoraggio costante delle conversazioni e degli spazi di discussione online, rilevando 1.820 contenuti totali provenienti da 42 diverse fonti online, tra Blog, Facebook, News, Twitter, Instagram e Forum.

Nel corso di tutto il dibattito pubblico e grazie ai diversi canali di interazione - incontri, quaderni degli attori, servizio email e telefonico – chiunque ha potuto rivolgere domande: complessivamente sono state raccolte ed è stata data risposta a 383 domande. Il percorso di dibattito è partito dalle esigenze esplicitate e, in coerenza con gli indirizzi della pianificazione di settore, ha percorso varie tappe e analizzato molteplici aspetti: tecnici, aeronautici, economici, ambientali, sociali. In tal modo si è discusso e ci si è confrontati sulla natura dei singoli interventi progettuali, ma anche sulle relative motivazioni e sulle ragioni per le quali si è arrivati a definire proprio tali caratteristiche e non altre alternative potenzialmente possibili. La relazione conclusiva del coordinatore del dibattito pubblico ripercorre puntualmente i temi emersi nel corso del confronto partecipativo e, per ciascuno di essi, riproduce oggettivamente le posizioni registrate, a favore ovvero in dissenso. Per ciascuno dei temi di interesse, a valle della relativa trattazione e rappresentazione delle reciproche posizioni, il coordinatore ha posto specifici quesiti al soggetto promotore, finalizzati a fornire ulteriori elementi informativi o valutativi, oppure a formalizzare tesi già rese nel corso degli incontri, dei sopralluoghi o attraverso la formulazione delle risposte alle domande pervenute.

Toscana Aeroporti ha approcciato molto favorevolmente questo processo, con grande fiducia e spirito costruttivo, provando a trasformare il mero adempimento normativo in un'occasione di utile e proficua crescita, sia per la Società stessa, sia per tutti coloro che hanno ritenuto di partecipare e di fornire il proprio contributo.

Nel suo dipanarsi in incontri pubblici, specialistici, sopralluoghi partecipati, ma anche costante interscambio di domande e risposte, il dibattito pubblico ha rappresentato un'opportunità unica ed un concreto strumento della democrazia partecipativa, attraverso il quale le persone hanno avuto modo essere informate, di ascoltare, di valutare posizioni diverse e talvolta discordanti, di elaborare le proprie personali riflessioni, di esternarle, di condividerle e proporle, nonché di contribuire, attraverso adeguate forme di interscambio dialettico, al miglioramento della proposta progettuale.

Il processo partecipativo ha consentito un dialogo sereno e trasparente con tutta la comunità che ha ritenuto di manifestare ed esprimere il proprio interesse allo sviluppo e alla crescita non solo dell'aeroporto, ma dell'intero territorio. Il tutto all'interno di uno schema di gioco che ha consentito

l'espressione della pluralità delle posizioni e dei temi rappresentati, in modo da non indirizzare ed appiattare univocamente l'informazione sulle rappresentazioni offerte da Toscana Aeroporti, ma da fornire visioni, idee e soluzioni differenti, su temi altrettanto interessanti ed utili.

È stato, inoltre, motivo di grande soddisfazione e di oggettiva significatività il coinvolgimento attivo e la forte e diffusa partecipazione al dibattito pubblico di tutte le categorie produttive, dei sindacati e, più in generale, di tutti gli stakeholder interessati all'opera che si sono, peraltro, espressi in maniera favorevole al progetto. Attraverso il Dossier conclusivo di Toscana Aeroporti risultano, infine, esplicitati i contributi espressi nel corso del processo partecipativo che si sono positivamente accolti e che potranno risultare utili, soprattutto in corrispondenza delle successive fasi di progettazione di dettaglio, per migliorare ed arricchire la project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale.

La documentazione conclusiva del Dibattito Pubblico viene messa a disposizione dell'Autorità Competente e dei Soggetti Competenti in materia Ambientale interessati dalla presente fase del procedimento ambientale integrato VIA-VAS.