

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS
PEC: va@pec.mite.gov.it

Firenze, 5 ottobre 2023

Oggetto: [ID: 9900] Aeroporto di Firenze. Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035. Procedimento di VIA/VAS integrato, ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D.Lgs.152/2006 - Fase di *Scoping*. Comunicazione procedibilità istanza, Responsabile del procedimento, e pubblicazione documentazione. **Invio contributi tecnici.**

Con nota del 05.09.2023, acquisita dal protocollo generale comunale con il n.279015, codesta Direzione del MASE ha comunicato per l'intervento in oggetto l'avvio della fase di *scoping* della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, integrata dalla Valutazione Ambientale Strategica, ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D.Lgs.152/2006.

Tale fase, secondo quanto riportato nella comunicazione, è finalizzata a definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale e la portata delle informazioni, il relativo livello di dettaglio e le metodologie da adottare per la predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale. Trattandosi di procedimento VIA/VAS, i contenuti di cui sopra saranno sviluppati dal proponente nel successivo Studio Ambientale Integrato, che integrerà i contenuti del Rapporto Ambientale di VAS e dello Studio di Impatto Ambientale di VIA.

Per quanto sopra, al fine di acquisire le informazioni ed il relativo livello da includere nel successivo Studio Ambientale Integrato, considerate le varie discipline e ricadute ambientali connesse all'intervento, la scrivente Direzione ha richiesto un contributo anche alle altre Direzioni comunali potenzialmente interessate oltre che ai propri uffici interni.

Sono pertanto pervenuti i seguenti contributi tecnici che si allegano alla presente:

- Direzione Ambiente: Servizio Sostenibilità, Valutazione Ambientale, Geologia e Bonifiche;
- Direzione Ambiente: E.Q. Igiene pubblica, Ambientale e Vivibilità Urbana;
- Direzione Sistema Tramviario Metropolitano;
- Direzione Urbanistica;
- Direzione Infrastrutture di Viabilità e Mobilità.

Il Direttore
Ing. Ilaria Nasti



ILARIA NASTI
Comune di
Firenze
05.10.2023
09:57:19
GMT+01:00

Direzione Ambiente
c.a. Direttore
Ing. Ilaria Nasti

Firenze, 02 ottobre 2023

Oggetto: [ID: 9900] Aeroporto di Firenze. Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035. Procedimento di VIA/VAS integrato, ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D.Lgs.152/2006 - Fase di *Scoping*. Comunicazione procedibilità istanza, Responsabile del procedimento, e pubblicazione documentazione. **Invio contributo**

PREMESSA

Con nota del 05.09.2023, acquisita al ns. protocollo con il n.279015, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) ha comunicato per l'intervento in oggetto l'avvio della fase di *scoping* della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, integrata dalla Valutazione Ambientale Strategica. Dalla presa visione della documentazione messa a disposizione ed in merito agli aspetti di competenza, relativamente alle possibili ricadute del progetto sul territorio comunale, si riporta quanto di seguito.

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il processo di *project review* prende forma a partire dalla storia del Piano di Sviluppo Aeroportuale fiorentino ed in particolare dal Masterplan aeroportuale 2014-2029, redatto nell'anno 2014 e sul quale si è conclusa positivamente la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), con Decreto Ministeriale n. 377 del 28.12.2017.

Avverso tale decreto 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 reiterazione della VIA.

L'attuale *project review* del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035, coniuga la necessità di provvedere all'aggiornamento ed all'attualizzazione del *Masterplan* con l'opportunità di definire uno sviluppo più sostenibile, flessibile, resiliente e digitale dello scalo aeroportuale, tenendo conto al contempo di quanto emerso con il precedente *Masterplan* 2014-2029. La proposta di *project review* è stata oggetto di procedimento di dibattito pubblico, espletato nel periodo ottobre 2022 – febbraio 2023, delle cui conclusioni si è tenuto conto per integrare/modificare l'iniziale proposta. Il Piano di Sviluppo Aeroportuale, con i relativi progetti, prevede l'espansione del sedime aeroportuale per ulteriori 103,5 ettari, rispetto agli attuali 120 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.



Stato di fatto



Stato di progetto

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

Le aree di espansione del sedime aeroportuale interne al **Comune di Firenze** interessano una porzione di territorio di **25,7 ettari**. 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.

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.
- intervento di realizzazione di una nuova pista ciclabile 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.

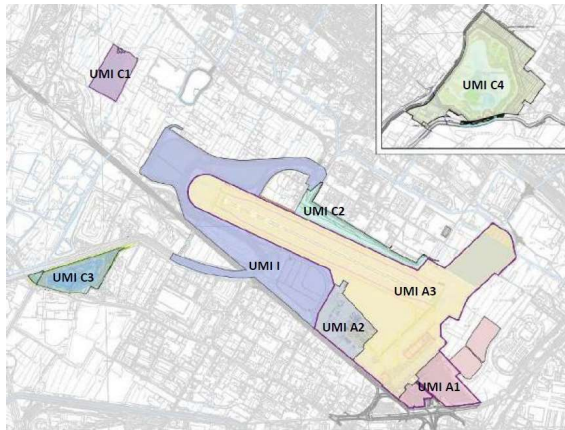
Si riporta di seguito la rappresentazione delle principali aree di trasformazione di *Masterplan* che interessano il territorio del Comune di Firenze.



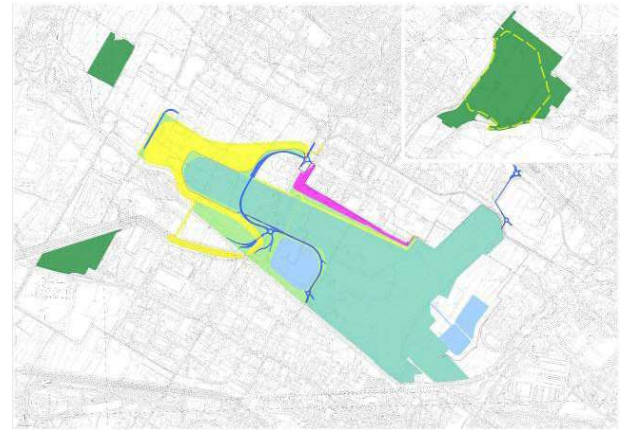
Le principali aree di trasformazione di Piano di Sviluppo Aeroportuale localizzate in Comune di Firenze

(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)

Ai fini dell'attuazione delle previsioni di *Masterplan*, tutte le aree di intervento 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. L'UMI C4 è relativa all'opera di compensazione paesaggistica ed ambientale "Il Piano" prevista nel Comune di Signa.



Piano di Sviluppo Aeroportuale. Articolazione in UMI



Rappresentazione UMI e principali destinazioni d'uso

Con riferimento alla figura in alto a destra si richiamano le principali destinazioni d'uso previste: 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).



Immagine finale al 2035. In tratto rosso i soli interventi di nuova realizzazione, in grigio i comparti esistenti

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; solo sporadiche manovre di mancato completamento dell'atterraggio 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.

APPROFONDIMENTI RICHIESTI PER LA SUCCESSIVA FASE DI VIA/VAS

Qualità dell'aria

Nella documentazione presentata (Rapporto Preliminare Ambientale e Studio Preliminare Ambientale) non risulta considerato il Piano di Azione Comunale per la qualità dell'aria (PAC 2021-2024), approvato con deliberazione di Consiglio Comunale DC/2021/00040 del 27.09.2021 e attualmente in fase di aggiornamento.

1) Visto quanto sopra, nella successiva fase di VIA/VAS, si dovrà verificare la coerenza del Piano di Sviluppo Aeroportuale con il Piano di Azione Comunale per la qualità dell'aria (PAC 2021-2024), approvato con deliberazione di Consiglio Comunale DC/2021/00040 del 27.09.2021 e attualmente in fase di aggiornamento.

In relazione alle possibili perturbazioni ambientali che la nuova infrastruttura potrà determinare sulla qualità dell'aria si riscontrano nella documentazione presentata alcune contraddizioni:

a) Nello Studio Preliminare Ambientale (SPA), in relazione alla componente ambientale "Atmosfera", le analisi diffusionali di tipo preliminare svolte hanno verificato la non significatività (e criticità) dei livelli, espressi in termini di concentrazioni attese, dei vari composti (ossidi di azoto, polveri sottili, ecc.) analizzati, senza tuttavia indicare i dati di *input* utilizzati per la modellizzazione.

b) Nell'ambito del paragrafo dello SPA "Popolazione, aspetti socio-economici e salute umana", per quest'ultima componente ed in merito alla relativa relazione con la qualità dell'aria, si rileva che, a parte le azioni previste nel piano per ridurre le emissioni, "*la modesta crescita del numero di movimenti aerei (in media meno di 1.000/anno), fa sì che non si determineranno impatti atmosferici significativi e che i livelli di esposizione della popolazione agli inquinanti atmosferici non risulteranno significativamente diversi da quelli attuali (privi di particolari elementi di fragilità e/o criticità)*".

c) Dal Rapporto Ambientale Preliminare (RPA), e comunque anche da quanto riportato nello SPA, risulta che lo scenario di traffico aereo di riferimento al 2035 è il seguente:

- 5,8 milioni di passeggeri/anno;

- 48.500 movimenti aerei/anno;

- ed inoltre, rispetto allo stato attuale, che nell'anno 2019 (pre-Covid), l'aeroporto di Firenze ha registrato un traffico aereo di 2.874.233 passeggeri e 36.136 movimenti.

Pertanto, dai dati sopra riportati, risulta previsto nel 2035, con il nuovo sviluppo aeroportuale a regime, un incremento più che raddoppiato del numero dei passeggeri rispetto al 2019 e circa 12.350 voli in più l'anno.

Per quanto suddetto si richiede il seguente approfondimento:

2) Gli studi sulla qualità dell'aria, come in parte già proposto nel Piano di Lavoro per il SIA, dovranno considerare sia le emissioni dirette, legate all'attività aeroportuale, che le emissioni indirette connesse al traffico indotto dal nuovo aeroporto e quindi evidenziare le variazioni attese rispetto allo stato attuale, tenendo conto dello scenario di massima operatività previsto al 2035. Per le valutazioni sul traffico indotto, gli studi trasportistici, dovranno essere sviluppati su diversi possibili scenari urbanistici e soprattutto infrastrutturali, tenuto conto delle previsioni già contenute in altri piani e progetti: ampliamento della terza corsia dell'A11 e Svincolo di Peretola, nuova viabilità del PUE di Castello, fermata Guidoni, linea 2.2 della Tramvia, Fermata Guidoni, etc. Tali valutazioni dovranno essere di base per definire le eventuali misure ed interventi di mitigazione o compensazione (es. potenziamento ed adeguamento della viabilità, incremento del volume del verde). Sulla base delle suddette valutazioni dovranno inoltre essere previsti nel Piano di Monitoraggio Ambientale più punti di controllo della qualità dell'aria, che diano evidenza di eventuali criticità per la componente atmosfera.

Aspetti geologici, idraulici e sismici di carattere generale: Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico vigenti; nuovo Piano Strutturale e Piano Operativo adottati.

Allo stato attuale sono vigenti, quali strumenti urbanistici comunali, il Piano Strutturale ed il Regolamento Urbanistico approvati con DCC 2015/C/00025 e quindi l'insieme dei relativi studi di supporto e norme di carattere geologico, idraulico e sismico.

In data 13 Marzo 2023 sono stati adottati con deliberazione di Consiglio Comunale DC n.6/2023 i nuovi strumenti della pianificazione comunale: nuovo Piano Strutturale (PS) ed il Piano Operativo (PO). Tali piani contengono nuove/integrate indagini geologiche, sismiche ed idrauliche e nuovi criteri per la fattibilità degli interventi, secondo la più recente normativa regionale DPGR 5/R/2020. Allo stato attuale, a partire dalla data di adozione del PO e fino al conseguimento della sua efficacia, si applicano le misure di salvaguardia di cui all'art. 103 della LR 65/2014, con le specifiche di cui all'art.8 delle NTA del PO. Pertanto, rispetto al PO adottato, qualsiasi intervento di trasformazione del territorio non deve essere in contrasto con le previsioni di detto atto o tale da comprometterne o renderne più gravosa l'attuazione (art.8 delle NTA del PO).

3) Per quanto sopra si richiede che nelle successive fasi il proponente, per gli aspetti geologici, idraulici e sismici, tenga conto, oltre che degli studi specialistici di supporto al Piano Strutturale ed alle condizioni di fattibilità del Regolamento Urbanistico (art. da 73 a 76 delle NTA del RU) - fatta salva l'intervenuta efficacia del PS/PO adottati -, anche dei nuovi studi di supporto al nuovo PS ed ai criteri di fattibilità del Piano Operativo.

Rischio idraulico e regimazione idraulica

In relazione all'aspetto idraulico si fa presente che rispetto al quadro attuale del PS e del PO adottati, sono in corso alcuni approfondimenti che riguardano il settore di intervento in esame. Tali studi aggiorneranno le dinamiche idrauliche della zona, rispetto alle attuali condizioni, e quindi potranno determinare delle modifiche del quadro della pericolosità.

4) Per le successive fasi della procedura in oggetto si richiede che nella valutazione del rischio idraulico del piano di sviluppo si tenga conto dei nuovi studi idraulici che stanno interessando la zona nord-ovest di Firenze e che confluiranno nel PS/PO in approvazione.

Sempre in relazione al rischio idraulico si evidenzia che attualmente, fatti salvi eventuali risultati differenti derivanti dai nuovi studi di cui sopra, l'aeroporto è in parte interessato da una criticità per eventi di esondazione con Tr. 30 anni legata al Canale dell'Aeroporto. Nella documentazione presentata, seppur si faccia riferimento al rischio idraulico ed alle opere necessarie per il superamento dello stesso o delle condizioni che lo determinano (in particolare nella documentazione si fa riferimento ad interventi puntuali previsti sul Canale di Cinta Orientale), manca tuttavia una relazione specifica sul tema.

5) Visto quanto sopra, nel permanere delle attuali condizioni di criticità relative al Canale dell'Aeroporto e/o nel caso i nuovi studi idraulici di supporto al nuovo PS/PO (studi in fase di definizione) non diminuiscano la classe di pericolosità, si richiede sia previsto l'adeguamento del canale rispetto ad un evento con Tr. 200 anni. In ogni caso, si richiede che il canale sia interessato da uno studio di dettaglio atto a verificare che le opere in progetto, compreso l'eventuale recapito di acque meteoriche afferenti l'area aeroportuale, non determinino incremento della criticità attuale e di rischio in altre aree.

In merito agli interventi per il superamento del rischio idraulico e la regimazione idraulica, nella documentazione si fa presente che è prevista la realizzazione di un nuovo bacino di convogliamento e contenimento dei potenziali battenti idrici associati a dinamiche esondative del fiume Arno che è previsto all'interno del parco urbano del PUE di Castello, in sostituzione dell'attuale bacino posto a

servizio della Caserma Marescialli, per il quale è prevista la relativa delocalizzazione in adiacenza. Rispetto a quanto presente nel Piano di Sviluppo, in mancanza di studi specifici allegati alla documentazione prodotta, non risulta possibile verificare la necessità dell'area di compenso nella zona del previsto parco urbano. In merito alla cassa di compenso si ritiene di evidenziare tra l'altro quanto previsto dai commi 2 e 3 dell'art.8 della LR 41/2018, nella parte in cui si tratta del trasferimento in altre aree degli effetti idraulici determinati da un intervento:

2. Il non aggravio delle condizioni di rischio in altre aree è assicurato attraverso la realizzazione delle seguenti opere:

a) opere o interventi che assicurino il drenaggio delle acque verso un corpo idrico recettore garantendo il buon regime delle acque;

b) opere o interventi diretti a trasferire in altre aree gli effetti idraulici conseguenti alla realizzazione della trasformazione urbanistico- edilizia, a condizione che:

1) nell'area di destinazione non si incrementi la classe di magnitudo idraulica;

2) sia prevista dagli strumenti urbanistici la stipula di una convenzione tra il proprietario delle aree interessate e il comune prima della realizzazione dell'intervento.

3. Le opere o interventi di cui al comma 2, lettera b) sono previste negli strumenti urbanistici e sono realizzate previa verifica di compatibilità idraulica effettuata dalla struttura regionale competente in relazione al titolo abilitativo di riferimento.

Non risulta inoltre verificata l'efficienza e la funzionalità, rispetto al contesto topografico (vedi pendenze) ed alle previsioni del PUE, della soluzione proposta relativa allo spostamento della vasca di laminazione attualmente presente nell'area del PUE di Castello ed a servizio preminente della Scuola Marescialli e Brigadieri dei Carabinieri. Si evidenzia che in futuro la vasca, prevista nell'ambito degli studi del PUE sempre in tale sede, servirà anche per la regimazione di parte del comparto sud del PUE (sud rispetto al Canale di Cinta Orientale).

Rispetto a tale vasca, nell'ambito degli studi di supporto al PUE (rif. elaborato V2018_18_1_StudioIdroIdra_Approv.pdf e relativi allegati alla delibera di Giunta Comunale n 2018/G/00513 del del 06/11/18) si fa presente che, in relazione alla possibilità che la falda allaghi la vasca stessa (vedi 12-Altri allegati), *“La quantificazione degli apporti di risalita della falda superficiale prevista nei periodi piovosi dovrà essere trattata in maniera rigorosa (con modellazione bidimensionale, scelta di opportune condizioni al contorno e determinazione della rete idrodinamica) nei successivi sviluppi progettuali supportando quindi la progettazione con idonee indagini e misurazioni sul campo. Qualora dagli approfondimenti successivi emergesse un'importante risalita dalla falda nelle vasche di compenso, occorrerà o aumentare il volume delle vasche stesse in maniera proporzionale al massimo volume di risalita stimato in ciascuna vasca oppure in alternativa bisognerà impermeabilizzare (...)”*.

Da quanto sopra emerge come la fattibilità dell'intervento della vasca di laminazione sia complessa e richieda approfondimenti di indagini anche in campo idrogeologico, finalizzati al corretto dimensionamento e tipologia costruttiva della stessa.

Per quanto sopra riportato si richiede quanto segue.

6) *Gli studi idraulici di supporto al Piano di Sviluppo dovranno verificare il non incremento di rischio in altre aree attraverso specifiche modellazioni che tengano conto delle condizioni e dei risultati degli studi (in corso di definizione) interessanti la zona di intervento (vedi punto 4 e 5 precedenti) oltre che sviluppati nell'ambito del PGRA. Nel caso sia necessario prevedere aree di compensazione, l'efficacia delle stesse deve essere verificata nell'ambito dei suddetti studi di supporto al Piano di Sviluppo, tenendo conto comunque dei criteri di cui alla LR 41/2018 (rif. art.8).*

7) *Nel caso in cui dai suddetti studi risultasse necessario prevedere una cassa di compenso nell'area del PUE di Castello, considerato che la stessa sarà a servizio dell'aeroporto per le problematiche idrauliche ma, secondo quanto oggi rappresentato, non sarà acquisita in modo permanente, tenuto inoltre conto di quanto previsto dall'art.8, comma 2 lettera b) della LR 41/2018 in termini di convenzione, si ritiene che nell'ambito di tale convenzione il gestore*

aeroportuale dovrà essere individuato quale soggetto cui è demandata la gestione e manutenzione della cassa stessa ed eventuali rami afferenti della rete di scarico delle acque. Si ritiene comunque quale soluzione più opportuna quella di prevedere eventuali compensazioni idrauliche all'interno del nuovo comparto aeroportuale, al fine di non interferire con la futura realizzazione del parco urbano di Castello.

8) Nell'eventualità che resti confermata nel Piano di Sviluppo la previsione della delocalizzazione della vasca di laminazione attualmente presente nell'area del PUE di Castello ed asservente oggi in particolare la Scuola Marescialli e Brigadieri dei Carabinieri, ma in futuro utile anche a parte del comparto sud del PUE, dovrà essere verificata l'efficienza e la funzionalità del nuovo bacino rispetto al contesto topografico ed alle previsioni del piano urbanistico. Le verifiche suddette dovranno considerare anche il contesto idrogeologico di riferimento, al fine di quantificare per gli scavi previsti gli eventuali apporti di risalita della falda superficiale nei periodi piovosi, apporti che possono comportare un maggior dimensionamento del bacino e/o l'adozione di particolari tipologie costruttive.

Considerato infine per l'aspetto in esame che in fase di cantiere ma anche di esercizio possa essere compromessa la continuità idraulica del sistema di drenaggio esistente costituito sia dai principali corsi d'acqua ma anche dalla rete di scolo secondaria, si ritiene necessario il seguente approfondimento.

9) Dovrà essere svolta una ricognizione della rete idrografica e di drenaggio superficiale esistente, sia principale ma anche di ordine secondario, finalizzata a verificare le soluzioni atte a dare continuità al regime idraulico in fase di cantiere e di esercizio, senza quindi compromissioni che possano determinare allagamenti o ristagni.

Aspetti idrogeologici

10) Considerata la complessità idrogeologica dell'area interessata dall'intervento, si ritiene necessario un approfondimento di tale aspetto nell'ambito dello Studio Ambientale Integrato (SAI) per tutte quelle opere interferenti con la falda ed in particolare per le aree dove sono previsti scavi per i bacini di autocontenimento idraulico, al fine di verificare la compatibilità degli stessi con i livelli piezometrici e gli eventuali apporti di risalita. Valutazioni qualitative-quantitative dovranno essere sviluppate anche in relazione alla prevista realizzazione di sonde geotermiche a supporto degli impianti di riscaldamento/raffrescamento dei locali e comunque per tutte le opere che possono determinare impatti in fase di scavo o di esercizio, ricomprendendo la gestione delle acque di aggettamento e gli effetti su eventuali fonti di approvvigionamento idrico presenti presso la zona. Per quanto riguarda l'aspetto idrogeologico si ritiene necessaria nel Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), la previsione di un monitoraggio chimico-fisico della falda

Suolo e sottosuolo: siti oggetto di bonifica

Esaminata la documentazione di progetto, per quanto di competenza dell'ufficio bonifiche ed in relazione al solo territorio comunale di Firenze, si segnala che nell'area di sedime aeroportuale individuata dal Piano di Sviluppo Aeroportuale in esame insistono siti con procedimenti di bonifica aperti e/o chiusi a vario titolo, come meglio evidenziato nell'estratto del SISBON, riportato in fig.1, che è la "banca dati dei siti interessati da procedimento di bonifica" nonché lo strumento di monitoraggio del Piano Regionale Bonifiche e lo strumento di attuazione dell'art. 251 del D.Lgs. 152/06 (perimetrazioni verdi e blu e rosse).

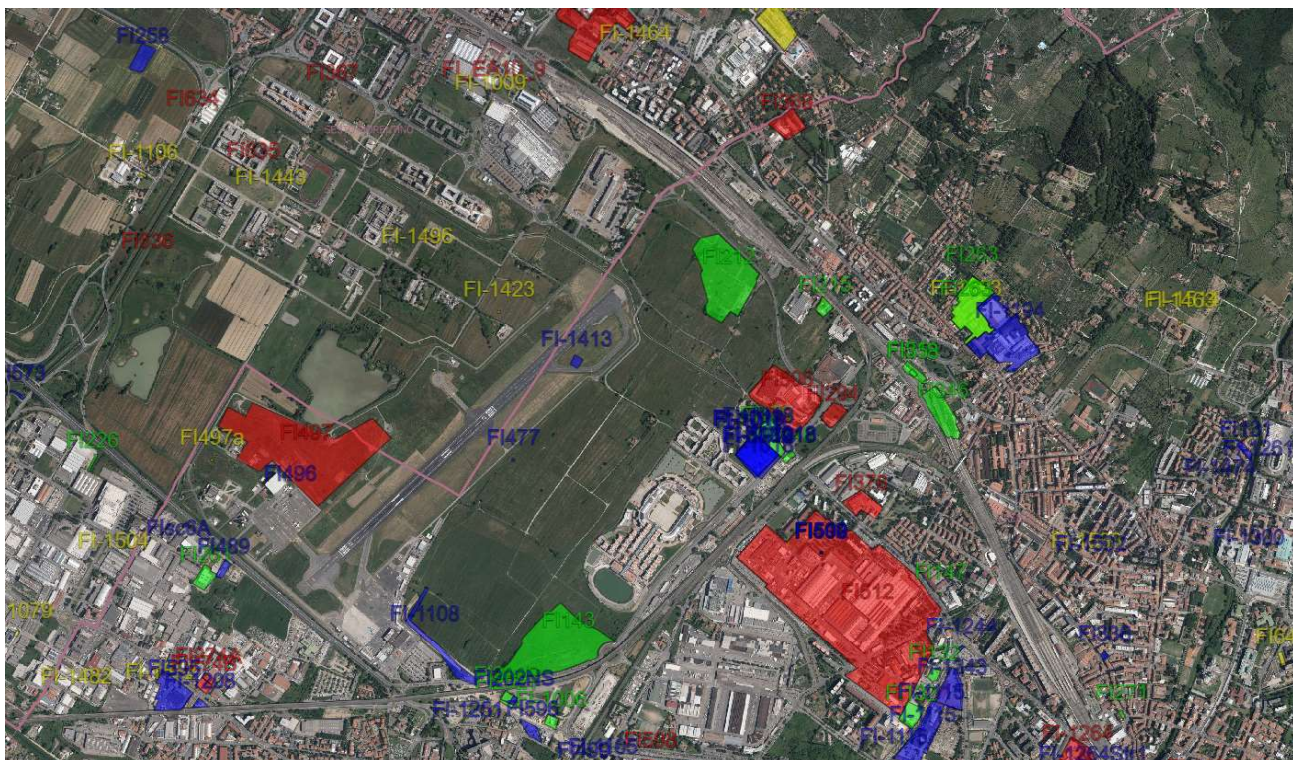


Fig.1: estratto cartografico del SISBON – anagrafe regionale dei siti da bonificare, relativo alle aree in esame Le aree in verde sono aree in anagrafe con iter procedurali chiusi, le aree in rosso sono aree in anagrafe con iter procedurali aperti, le aree in blu sono aree non in anagrafe con iter chiuso

In relazione alla valutazione delle interferenze dell'infrastruttura aeroportuale con le aree in bonifica presenti in prossimità del tracciato in via generale si osserva che:

- nel caso in cui l'infrastruttura interferisca SITI con procedimenti di bonifica aperti, in fase di approvazione del progetto dovranno essere espletate le procedure di cui all'art. 242-ter del D.Lgs. 152/06.
- ove l'infrastruttura intersechi aree iscritte all'anagrafe dei siti da bonificare SISBON con procedimenti di bonifica chiusi con l'approvazione di AdR ovvero porzioni risultate non contaminate con vincolo di utilizzo, resta fermo l'obbligo di riattivare le procedure di cui al titolo V parte IV del D.lsg.152/06, in caso di modifica delle condizioni antropico - ambientali utilizzate per l'Adr ovvero delle condizioni dei vincoli di utilizzo;
- ove l'infrastruttura intersechi aree iscritte all'anagrafe dei siti da bonificare SISBON con procedimenti di bonifica chiusi è necessario valutare la compatibilità delle condizioni ambientali definite in sede ed in esito al procedimento di bonifica con le previsioni insediative dal masterplan (con particolare riferimento alla destinazione d'uso e/o ai vincoli residui).
- ove infine l'infrastruttura intersechi aree iscritte all'anagrafe dei siti da bonificare SISBON con procedimenti di bonifica chiusi dove sono stati eseguiti di interventi di messa in sicurezza permanente: gli interventi che interessano l'area in esame devono essere effettuati senza interferire e/o creare alterazioni alle misure di contenimento realizzate. Nel caso in cui gli interventi in progetto prevedessero di interferire con misure di contenimento vige l'obbligo di riattivare, preliminarmente all'attuazione di detti interventi, la procedura di cui di cui al titolo.

Rilevato inoltre che il Piano di Sviluppo Aeroportuale seguirà un procedimento di VIA/VAS integrato, ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D.Lgs.152/2006, si ricorda che la gestione delle Terre e Rocce qualificate come sottoprodotti ai sensi del DPR 120/2017 dovrà necessariamente seguire quanto previsto per i cantieri di grandi dimensioni soggetti a VIA, Capo II del DPR 120/2017. A tal

proposito appare utile ricordare, in via generale, che l'utilizzo delle terre e rocce da scavo derivanti da siti in bonifica è soggetto alle disposizioni e limitazioni di cui all'art.12 del precitato DPR 120/2017, nel caso le stesse vogliano essere qualificate come sottoprodotti, ovvero alle disposizioni e limitazioni degli art.25 e 26 nel caso si ipotizzi un reimpiego in sito.

Il Responsabile della E.Q. Energia,
Valutazione Ambientale e Bonifiche
Ing. Iacopo Bianchi

Il Dirigente
Servizio Sostenibilità Valutazione
Ambientale Geologia e Bonifiche
Ing. Raffaele Guldani



RAFFAELE
GULDANI
Comune di Firenze
02.10.2023 11:14:31
GMT+01:00

Firenze, 29/09/20323

Alla Direttrice della Direzione Ambiente
SEDE

OGGETTO: [ID: 9900] Aeroporto di Firenze. Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035.

Procedimento di VIA/VAS integrato, ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D. Lgs.152/2006 - Fase di Scoping. Comunicazione procedibilità istanza, Responsabile del procedimento, e pubblicazione documentazione

Contributo dell'Ufficio Igiene Pubblica, Ambientale e Vivibilità Urbana

Il progetto presentato riguarda la Fase di Scoping del procedimento integrato di VIA/VAS. E' stata esaminata la documentazione presentata, in particolare per quanto riguarda lo Studio Ambientale Preliminare Integrato, che sarà poi sviluppato dal proponente nel successivo Studio Ambientale Integrato, che integra i contenuti del Rapporto Ambientale di VAS e dello Studio di Impatto Ambientale di VIA. È stata altresì esaminata la documentazione di progetto ed i documenti circa la consultazione pubblica.

E' stato richiesto al nostro servizio un contributo circa la definizione del livello di dettaglio dello Studio Ambientale Integrato, per la nostra competenza ci limiteremo alla trattazione della parte sulla valutazione acustica e sul rumore.

La principale opera del progetto riguarda la realizzazione della nuova pista di decollo / atterraggio, con direzione parallela all'Autostrada A11 e di tipo monodirezionale. Tale opera, di fatto, elimina tutti i sorvoli degli aeromobili sulla città di Firenze, dove attualmente sono interessati oltre 6000 residenti (nelle zone di Peretola, Brozzi, Le Piagge e Quaracchi), spostando tutte le manovre nella zona di Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino.

Tale opera è anche inserita nell'attuale **Piano di Contenimento e Abbattimento de l Rumore (PCAR)** proprio come soluzione all'esposizione oltre i limiti degli abitanti di Firenze, zona Brozzi, Piagge, Peretola, Quaracchi.

A tal proposito si ritiene che la parte relativa alla Valutazione Acustica ante e post opera debba essere trattata in maniera dettagliata e precisa nei prossimi step progettuali, con particolare riferimento alle metodologie e dati utilizzati per giustificare una riduzione della popolazione residente esposta di oltre il 99% (si parla di futuri 12 residenti a confronto degli attuali 6000) con particolare riguardo a tutti i possibili recettori sensibili interessati (scuole, asili, case di riposo), con chiara indicazione di quelli attuali esposti (e relativi livelli) e quelli futuri.

Altro punto cardine è l'interferenza con il Polo Universitario Scientifico di Sesto, per il quale si prevede anche la realizzazione di una duna di mascheramento con anche la funzione di protezione acustica. Anche questo elemento andrà inserito in maniera dettagliata nei successivi documenti progettuali.

Lo studio sul rumore andrà esteso non solo alle utenze “residenziali”, ma anche alle utenze numerose, dell’area lavorativa industriale – artigianale ed agricola, che rappresentano i maggiori recettori dello stato di progetto.

Inoltre, si dovrà tenere conto non solo del rumore prodotto dagli aeromobili, ma di tutto il funzionamento dell’aeroporto e dell’indotto, essendo in progetto un ampliamento della struttura, con nuove tratte aeree e quindi maggiore afflusso di persone viaggianti e di utenti fissi.

Da ultimo, ma non di minore importanza, andrà chiarito come , una rotazione delle rotte, possa influire (dal punto di vista del rumore) sulla fauna presente.

Per eventuali chiarimenti si prega di contattare l’Ufficio Igiene Pubblica Ambientale e Vivibilità Urbana del Comune di Firenze (riferimento Dr. Arnaldo Melloni, tel. 055/2625302 – Ing. Elisabetta Sorelli 055/2625355).

Con l’occasione si porgono distinti saluti.

Il Responsabile
Dr.Arnaldo Melloni
(Documento Sottoscritto digitalmente)



ARNALDO
MELLONI
Comune di
Firenze
02.10.2023
09:12:06
GMT+00:00



ILARIA NASTI
Comune di Firenze
05.10.2023 10:00:26
GMT+01:00

Prot. 297715

A: **Comune di Firenze**
Direzione Ambiente

SEDE

OGGETTO: [ID: 9900] Aeroporto di Firenze. Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035. Procedimento di VIA/VAS integrato, ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D. Lgs.152/2006 - Fase di Scoping. Contributo del Servizio Gestione Tramvia.

Con riferimento a quanto in oggetto, per quanto di competenza si trasmette il contributo del Servizio Gestione Tramvia.

Il nuovo terminal previsto nel Masterplan 2035 prevede una piena integrazione con la futura Linea 2.2, che si svilupperà dall'attuale capolinea di Peretola Aeroporto fino al centro di Sesto Fiorentino.

Dalla documentazione di progetto disponibile sul portale del Ministero si rileva che il tracciato della tramvia è stato correttamente considerato.

In sede di sviluppo del progetto esecutivo dovranno essere debitamente considerate le interferenze tra le due opere, comprese fondazioni, parte impiantistica, sottoservizi e forza elettromotrice.

Nell'ipotesi che i lavori della tramvia vengano realizzati per primi, occorrerà comunicare quali opere devono essere realizzate per rendere compatibili le due infrastrutture. Nell'ipotesi opposta, questi uffici dell'Amministrazione restano a disposizione per fornire le indicazioni sulle lavorazioni da effettuare contestualmente alla realizzazione del terminal.

A tal proposito, si raccomanda una costante collaborazione con il R.T.P. avente mandataria la società Systra S.A., che ha sviluppato il PFTE della Linea 2.2 attualmente in fase di approvazione, e che ha nel proprio contratto l'opzione per la redazione del P.D.

Dalla documentazione disponibile non si evince lo studio della cantierizzazione del nuovo terminal e l'interferenza con la linea tramviaria durante la realizzazione. Si sottolinea che anche questo aspetto richiede particolare attenzione e pertanto la progettazione esecutiva e la cantierizzazione dovranno tenere debitamente conto dei possibili scenari. In particolare, in caso di realizzazione del nuovo terminal successiva a quella della linea tramviaria, dovranno essere previsti tutti gli accorgimenti necessari per consentire il mantenimento in esercizio della linea in ogni fase delle lavorazioni.



FILIPPO
MARTINELLI
Comune di
Firenze
20.09.2023
14:57:27
GMT+01:00

Il Dirigente
Ing. Filippo Martinelli

DIREZIONE
URBANISTICA

Servizio Pianificazione Urbanistica
EQ elaborazione e attuazione strumenti della
pianificazione/progetti speciali

Firenze, 27 settembre 2023
Classificazione 06.01

Comune di Firenze
Direzione Ambiente
Direttrice Ilaria Nasti

Oggetto: Aeroporto di Firenze. Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035. Procedimento di VIA/VAS integrato, ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter, del DLgs 152/2006 - Fase di Scoping | **contributo tecnico**

Preso visione della documentazione fornita in merito alla revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale (c.d. Masterplan) al 2035 dell'Aeroporto di Firenze, il Servizio Pianificazione Urbanistica, Direzione Urbanistica del Comune di Firenze, fa presente quanto segue.

Piano Strutturale (vigente)

Dall'analisi della **mappa 1 | vincoli** del Piano Strutturale l'area interessata dal Masterplan 2035 risulta essere interessata dai seguenti vincoli:

- vincolo paesaggistico (beni paesaggistici DM 20.05.1967 - Dichiarazione di notevole interesse pubblico della fascia di terreno di 300 mt di larghezza da ogni lato dell'autostrada Firenze-mare) (art. 10.17 NTA PS);
- "zona di protezione speciale (ZPS)", "sito di importanza comunitaria (SIC)", sito di interesse regionale (SIR) (art. 10.20 NTA PS);
- metanodotti (art. 10.5 NTA PS);
- vincolo aeroportuale e zone di tutela (Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti e il vincolo aeroportuale) (art. 10.2 NTA PS).

Dall'analisi della **mappa 2 | invarianti** del Piano Strutturale l'area interessata dal Masterplan 2035 ricade all'interno delle seguenti invarianti:

- invariante dei fiumi e delle valli (art.11.3 NTA PS);
- invarianti PTCP 2013 art.3 - aree sensibili di fondovalle;
- PTCP - art.10 - ambiti di riferimento per l'istituzione di parchi, riserve e aree naturali protette di interesse locale.

Dall'analisi della **mappa 3 | tutele** del Piano Strutturale l'area interessata dal Masterplan 2035 risulta essere sottoposta alle seguenti tutele:

- testimonianze archeologiche (art. 12.2 NTA PS);
- centro storico UNESCO - buffer zone (art. 12.3 NTA PS);
- assi visuali corrispondenti a un punto di belvedere (art. 12.5 NTA PS).

Regolamento Urbanistico (vigente)

Dalla verifica con la mappa "Disciplina del suolo e degli insediamenti", e relative NTA, risulta che l'area individuata dal Masterplan 2035 ricade all'interno dei seguenti ambiti/sub-sistemi:

- sub-sistema della pianura coltivata (art. 61 NTA RU);
- ambito dell'insediamento recente (zona B) (art. 68 NTA RU).

Il Masterplan 2035 inoltre interessa:

documento sottoscritto digitalmente ai sensi della normativa vigente

- un'area indenticata "piani attuativi in itinere" (art. 5 NTA RU) disciplinata dal Piano Urbanistico Esecutivo (PUE) di Castello;
- l'aeroporto (art. 44 NTA RU);
- la rete tramviaria (art. 46 NTA RU);
- piste ciclabili esistenti e di progetto (art.49 NTA RU);
- un'area "spazi e servizi pubblici - aree per parcheggio" (art. 28 NTA RU);
- l'area di trasformazione ATs 09/10.21 Svincolo Peretola.



Regolamento Urbanistico | estratto mappa "Disciplina del suolo e degli insediamenti"

Con deliberazione DC/2023/00006 del 13.03.2023 il Consiglio Comunale ha adottato il nuovo Piano Strutturale (PS) e il Piano Operativo (PO) e ratificato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 42 della LR 65/2014, l'Intesa preliminare preordinata all'Accordo di pianificazione Parco Agricolo della Piana. Risulta quindi necessario procedere alla verifica anche con i nuovi strumenti.

Piano Strutturale (adottato)

Dall'analisi della **mappa 1 | vincoli** del Piano Strutturale (adottato) l'area interessata dal Masterplan 2035 risulta essere interessata dai seguenti vincoli:

- bene paesaggistico DM 20.05.1967 Fascia di terreno di 300 mt. di larghezza da ogni lato dell'autostrada Firenze-Mare | Tipologia art.136, lettera d), DLgs 42/04 (art. 10.17 NTA PS);
- territori contermini ai laghi di interesse paesaggistico (art. 10.18 NTA PS);
- zone speciali di conservazione (ZSC) e zone di protezione speciale (ZPS) (art. 10.21 NTA PS);
- metanodotti (art. 10.5 NTA PS);
- impianti fissi di telefonia mobile (art. 10.11 NTA PS);
- zone soggette a limitazioni per la sicurezza della navigazione aerea e zone di tutela (Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti e il vincolo aeroportuale) (art. 10.2 NTA PS).

Dall'analisi della **mappa 2 | invariati** del Piano Strutturale (adottato) l'area interessata dal Masterplan 2035 ricade all'interno delle seguenti invariati:

- invariante dei fiumi e delle valli (art.11.3 NTA PS);
- PTCP - art.3 - aree sensibili di fondovalle;
- PTCP - art.10 - ambiti di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve e aree naturali protette di interesse locale;

- bene paesaggistico DM 140-1967 del 20.05.1967.

Dall'analisi delle **mappe 3a | tutele e 3b | tutela archeologia** del Piano Strutturale (adottato) l'area interessata dal Masterplan 2035 risulta essere sottoposta alle seguenti tutele:

- testimonianze archeologiche area II e area III (art. 12.2 NTA PS);
- centro storico UNESCO - buffer zone (art. 12.3 NTA PS);
- assi visuali corrispondenti a un punto di belvedere, classi di sensibilità 4 e 5 (art. 12.5 NTA PS);
- Parco urbano PUE Castello | area complementare Parco Agricolo Piana (art. 12.6 NTA PS).

Piano Operativo (adottato)

Dalla verifica con la mappa "Disciplina del suolo e degli insediamenti", e relative NTA, risulta che l'area individuata dal Masterplan 2035 ricade all'interno dei seguenti ambiti/sub-sistemi:

- sub-sistema della pianura coltivata (art. 59 NTA PO);
- ambito dell'insediamento recente (zona B) (art. 68 NTA PO).

Il Masterplan 2035 inoltre interessa:

- un'area indenticata "PA vigenti/PU convenzionati e/o in itinere" (art. 5 NTA PO) disciplinata dal Piano Urbanistico Esecutivo (PUE) di Castello;
- l'aeroporto (art. 44 NTA PO);
- la rete tramviaria (art. 46 NTA PO);
- percorsi ciclabili esistenti e di progetto (art.49 NTA RU);
- un'area "dotazioni territoriali pubbliche - aree per parcheggio" (art. 28 NTA PO);
- una libreria (art. 23 NTA PO);
- l'area di trasformazione ATs 09/10.11 Svincolo Peretola.



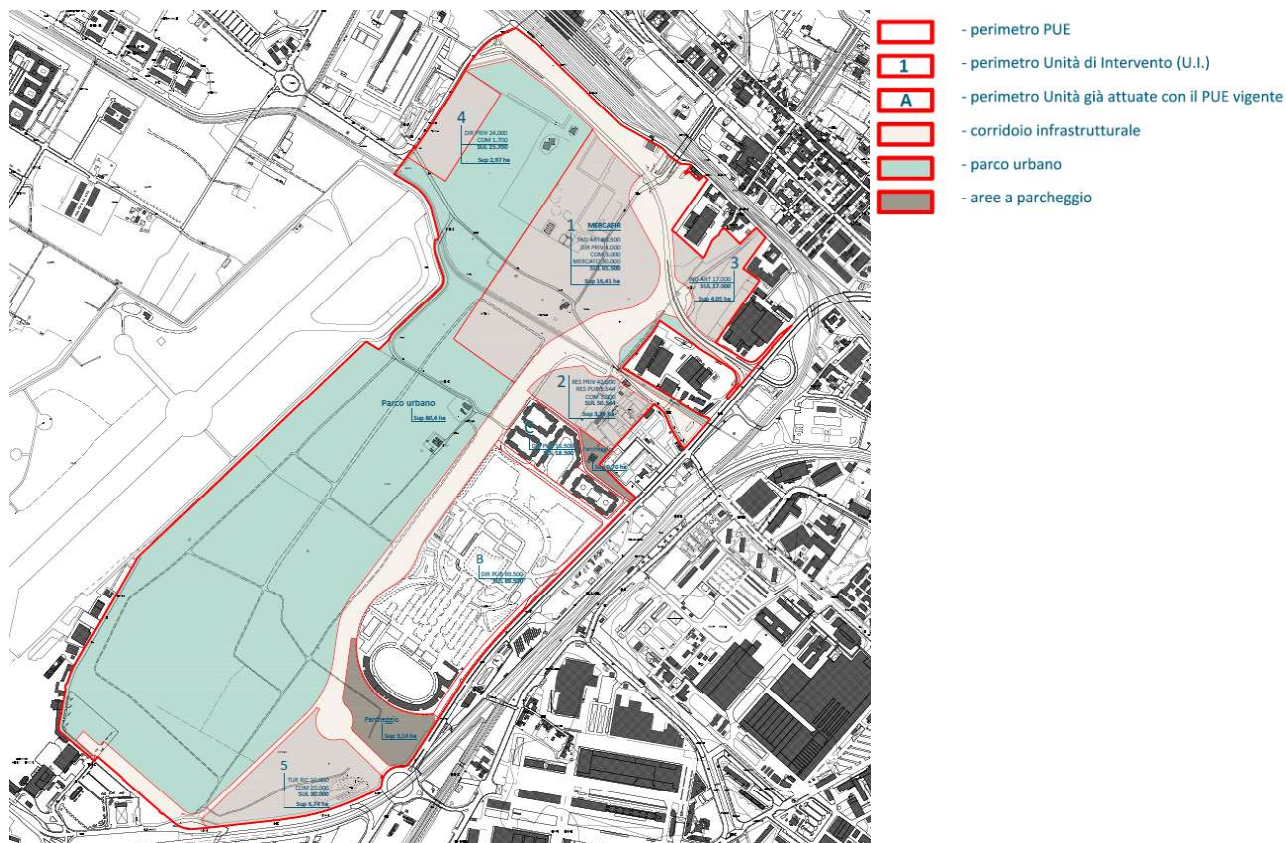
Piano Operativo | estratto mappa "Disciplina del suolo e degli insediamenti"

Piano Urbanistico Esecutivo (PUE) di Castello

Il Piano Urbanistico Esecutivo (PUE) di Castello vigente è esito della variante approvata con deliberazione [2018/G/00513](#) del 06.11.18 (link agli [Allegati integranti](#)) che ha ridelineato il progetto urbanistico della zona definendo aree verdi, corridoi infrastrutturali nonché perimetro, destinazione e dimensionamento di cinque lotti edificabili.

La pianificazione dell'area, come illustrato con l'immagine che segue, si sostanzia in:

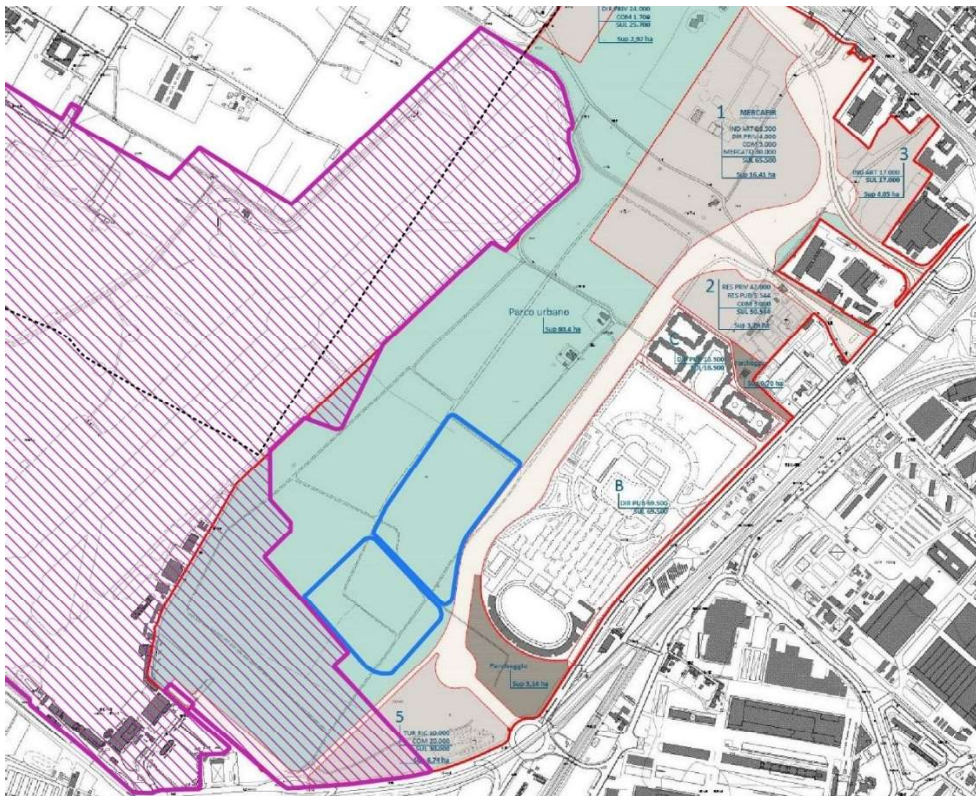
- potenziamento del sistema produttivo e della logistica in continuità col tessuto produttivo esistente (lotti 1 e 3);
- realizzazione di un insediamento a destinazione residenziale (lotto 2) per l'insediamento di circa 2.000 abitanti a completamento di quello già realizzato per gli ufficiali della contigua scuola Marescialli con l'obiettivo di realizzare un quartiere dotato dei necessari servizi;
- insediamento di uno studentato collegato al vicino polo scientifico dell'Università nel lotto 4 (condizionato dalla realizzazione della nuova pista);
- realizzazione di un insediamento a destinazione commerciale e turistico-ricettiva (lotto 5) in posizione strategica rispetto all'aeroporto e al sistema di mobilità previsto (svincolo di Peretola, tramvia, stazione ferroviaria) costituisce un elemento emergente utile per rappresentare una porta di accesso alla città di Firenze.



PUE Castello | estratto elaborato "V2018_6 Planimetria generale"

Dal confronto tra gli elaborati del PUE e l'area interessata dal Piano di Sviluppo Aeroportuale 2035 (sedime aeroportuale e opere di messa in sicurezza idraulica - vasche di compenso) emerge come quest'ultima intercetti aree destinate a:

- parco urbano;
- corridoio infrastrutturale;
- lotto edificabile (Unità di Intervento 5: 10.000 mq SUL a destinazione turistico-ricettiva, 20.000 mq di SUL a destinazione commerciale).



Sovrapposizione elaborato "V2018_6 Planimetria generale" del PUE Castello con area interessata dal Piano di Sviluppo Aeroportuale 2035 | in **viola** il sedime aeroportuale, in **blu** le vasche di compenso, in **nero** (tratteggio) il confine comunale.

Si rileva inoltre che le zone di tutela disegnate avendo a riferimento il Capitolo 9, paragrafo 6.6, del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti ENAC relativamente alla configurazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2035 interferiscono con le previsioni del PUE Castello, di iniziativa pubblica, e della AT 10.01 Centro Alimentare Polivalente (CAP), di proprietà comunale.



Sovrapposizione estratto elaborato "045_FLR-MPL-PSA-RWY4-023-AE-PL" del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2035 con aree interessate dal PUE Castello e dalla scheda norma AT 10.01 Centro Alimentare Polivalente (CAP).

Per tutto quanto sopra detto, si comunica che l'assetto proposto dal Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'Aeroporto di Firenze non risulta conforme agli strumenti urbanistici vigenti (e adottati) del Comune di Firenze né alla pianificazione attuativa approvata.

Distinti saluti,

La Responsabile
EQ elaborazione e attuazione strumenti della pianificazione/progetti speciali
Lucia Raveggi



Firenze, 03/10/2023

Al Direttore della Direzione Ambiente
Ing. Ilaria Nasti

Oggetto: Aeroporto di Firenze. Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035. Procedimento di VIA/VAS integrato, ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D.Lgs.152/2006 - Fase di *Scoping*. Comunicazione procedibilità istanza, Responsabile del procedimento, e pubblicazione documentazione. **Invio contributo**

Con nota del 05.09.2023, acquisita al protocollo generale del Comune di Firenze con il n. 279015, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) ha comunicato per l'intervento in oggetto l'avvio della fase di *scoping* della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, integrata dalla Valutazione Ambientale Strategica.

Questa Direzione ha esaminato la documentazione presentata, in particolare lo Studio Ambientale Preliminare Integrato, che sarà poi sviluppato dal proponente nel successivo Studio Ambientale Integrato, che andrà ad integrare i contenuti del Rapporto Ambientale di VAS e dello Studio di Impatto Ambientale di VIA. Viene quindi di seguito fornito un contributo circa la definizione del livello di dettaglio dello Studio Ambientale Integrato, per le tematiche di competenza della Direzione scrivente.

1. Compatibilità dell'intervento con il sistema della mobilità urbana

Si premette che la pianificazione di settore si basa sul Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) approvato con Deliberazione del Consiglio Metropolitan della Città Metropolitana di Firenze n. 24 del 21/04/2021 a cui lo Studio Ambientale Integrato dovrà riferirsi, sia per quanto riguarda l'analisi del quadro di riferimento programmatico che per le analisi e le simulazioni degli scenari futuri.

Lo Studio Ambientale Integrato dovrà contenere uno studio di traffico che permetta di valutare la sostenibilità dell'intervento proposto sotto il profilo trasportistico in diversi scenari, che dovranno corrispondere almeno con lo Scenario di Riferimento e lo Scenario di Progetto definiti nel PUMS.

In particolare, sarebbe opportuno che lo studio di traffico comprendesse sia una macrosimulazione estesa ad un'area vasta, di livello metropolitano, che una microsimulazione di dettaglio dell'area di studio, la quale utilizzi come dati di input i risultati della macrosimulazione, in seguito alla definizione di una sotto-rete ed alla estrazione di una sottomatrice origine/destinazione sulla scala del micro-modello.

La macromodellazione permetterà di tenere conto di effetti legati ad interventi non direttamente realizzati nell'area di studio, ma che comportano modifiche ai flussi di traffico all'interno della stessa, mentre la microsimulazione permetterà di ricostruire con affidabilità le dinamiche di interazione tra le correnti veicolari e di valutare il funzionamento dei nodi.

Si forniscono le seguenti raccomandazioni per la realizzazione dello studio trasportistico:



- un primo livello di analisi dovrebbe essere costituito da una macrosimulazione del sistema di mobilità alla scala dell'agglomerato urbano, effettuata mediante una modellazione a più stadi che contenga la rappresentazione della domanda e dell'offerta di trasporto e l'assegnazione dei flussi di traffico e che determini i Livelli di Servizio della viabilità a seguito della realizzazione dell'intervento nei diversi scenari esaminati;
- per la stima della domanda di traffico e le conseguenti verifiche della capacità e del livello di servizio del sistema infrastrutturale lo studio trasportistico dovrebbe riferirsi sia agli spostamenti indotti dal nuovo insediamento aeroportuale sia alla domanda determinata dagli altri poli attrattori esistenti e/o previsti nell'area negli scenari esaminati;
- la determinazione della domanda di mobilità originata dall'insediamento aeroportuale dovrà essere valutata sulla base della previsione del numero di passeggeri nei diversi orizzonti temporali, possibilmente supportata da una campagna di rilievi che possa consentire di stimare in modo affidabile le aliquote di utilizzo delle diverse modalità di trasporto disponibili per raggiungere l'aeroporto (veicoli privati, taxi, tramvia, bus, treno, mezzi in sharing, ecc);
- lo studio trasportistico, considerata la diversa natura dei diversi poli attrattori che insistono nell'area di interesse, dovrebbe riferirsi a più periodi della giornata e non alla sola ora di punta del mattino;
- lo studio trasportistico, a valle dei risultati della macrosimulazione, ove l'attuale livello di sviluppo progettuale lo consenta, dovrebbe contenere delle verifiche di massima del sistema infrastrutturale nell'area direttamente interessata dall'insediamento aeroportuale, da effettuare mediante modello di microsimulazione dinamica della circolazione stradale, da approfondire comunque nelle successive fasi progettuali, al fine di una valutazione di maggior dettaglio delle criticità della viabilità esistente e di quella di progetto e della individuazione di eventuali misure correttive;
- lo studio trasportistico, ove le informazioni sulla fase realizzativa del piano di sviluppo aeroportuale fossero già note o ricavabili sulla base di assunzioni affidabili, dovrebbe prendere in esame anche lo scenario relativo alla fase di cantierizzazione, fornendo indicazioni preliminari degli effetti di tale fase sia sotto il profilo delle interferenze fisiche dei cantieri con la viabilità esistente che dell'aggravamento dei flussi di traffico dovuto ai trasporti di cantiere;
- gli scenari esaminati dovranno tenere conto, sulla base delle informazioni ad oggi note, delle perturbazioni alla circolazione stradale prodotte dai lavori relativi ai diversi interventi infrastrutturali che interesseranno (con particolare riferimento alla realizzazione del nuovo Svincolo autostradale di Peretola).

Per quanto riguarda l'offerta infrastrutturale da tenere in considerazione nello Studio di traffico, sarà opportuno fare riferimento anche alle previsioni dei due diversi scenari presi in considerazione nel PUMS, ossia lo Scenario di Riferimento e lo Scenario di Progetto.



In particolare, si richiamano i seguenti interventi infrastrutturali presenti negli scenari esaminati dal PUMS (con i relativi codici di identificazione) che possono avere ricadute significative per lo studio della mobilità nell'area in esame:

Scenario di riferimento:

- [0A001] Ampliamento a tre corsie dell'autostrada A11 (tratta Pistoia - Firenze e Raccordo Autostradale di Peretola)
- [0A008] Nuovo svincolo di Peretola, raccordo A11, Viale Giudoni, Viale XI Agosto, Firenze;
- [0A009] A1 – Nuovo svincolo Osmannoro
- [15A040] Viabilità PUE Castello, Firenze
- [99A008] Mezzana - Perfetti Ricasoli- Asse Firenze Prato - lotto 5B
- [99A035] Nuovo itinerario regionale Firenze - Prato (Perfetti Ricasoli - Mezzana) - Lotto 6a
- [45F001] Nuova fermata ferroviaria Guidoni, Firenze
- [15I015] Scudo Verde: realizzazione del Sistema telematico di controllo degli accessi, Firenze
- [15D121] Realizzazione collegamenti ciclo-pedonali PUE di Castello, Firenze
- [42D004] Superciclabile Firenze-Prato

Scenario di Progetto:

- [15A002] Viabilità Sottovia del Sodo, Firenze
- [15A017] Nuova via delle Piagge, Firenze
- [15A028] Viabilità Rosselli Pistoiese, Firenze
- [42B001] Servizio TPL “bus rapid transit” (BRT) Poggibonsi-Osmannoro
- [98N002] Nodi di interscambio modale_Hub_Guidoni, Firenze
- [98N008] Nodi di interscambio modale_Hub_Castello, Firenze
- [98N009] Nodi di interscambio modale_Osmannoro, Firenze
- [15D004] Sottopasso pedonale di collegamento dell'Aeroporto con il parcheggio in via Palagio degli Spini, Firenze
- [15P002] Parcheggio scambiatore Osmannoro (su linea tranviaria 4.2 tratta Leopolda – Campi Bisenzio)
- [15P003] Parcheggio scambiatore di Peretola-Guidoni_Firenze
- [15P004] Parcheggio scambiatore di Castello (Linea 2.2)_Firenze
- [15T005] Tramvia Linea 2.2: Aeroporto - Sesto Fiorentino

Le simulazioni dovranno evidenziare la sostenibilità sotto il profilo trasportistico dei livelli di traffico indotti dall'utenza aeroportuale, nello scenario infrastrutturale e di domanda effettivamente previsto al momento della messa in esercizio del nuovo sistema aeroportuale.

A seguito delle simulazioni di traffico dovrà altresì essere analizzata nel dettaglio e soddisfatta la domanda di sosta a breve, medio e lungo termine.

2. Viabilità

Si ritiene opportuno che negli elaborati vengano fornite, sulla base delle attuali informazioni e/o di assunzioni affidabili sulla fase realizzativa del piano di sviluppo aeroportuale, indicazioni preliminari relative al piano dei trasporti di cantiere e alla individuazione delle viabilità interessate e dei relativi carichi, in modo che l'Amministrazione Comunale possa successivamente individuare i tratti di strada pubblica che dovranno essere soggetti ad interventi di rafforzamento preventivo o di



ripristino delle pavimentazioni stradali in conseguenza della realizzazione degli interventi del Piano di Sviluppo.

3. *Mobilità dolce*

Si ritiene necessario che la documentazione da produrre prenda in carico l'analisi del sistema della mobilità pedonale e ciclistica nell'area di intervento, studiando un adeguato sistema di accessibilità pedonale e diverse ipotesi di collegamento dei percorsi ciclabili di progetto con la rete delle piste ciclabili esistenti e presenti negli strumenti di programmazione degli Enti. Nelle fasi progettuali, occorrerà prediligere la tipologia di piste ciclabili in sede propria o su corsia riservata in luogo dei percorsi ciclopedonali.

In tema di mobilità pedonale occorrerà tenere conto della necessità di un collegamento fra le aree urbane di Via Palagio degli Spini – Via del Motrone e l'Aeroporto, anche in funzione della accessibilità della fermata tranviaria e del collegamento dei diversi parcheggi presenti nella zona.

Si rimane a disposizione per le fasi di studio successive per fornire eventuali informazioni sulla pianificazione di settore e sui relativi sviluppi progettuali.

Il Direttore
Infrastrutture di Viabilità e Mobilità
Ing. Vincenzo Tartaglia



VINCENZO
TARTAGLIA
COMUNE DI
FIRENZE
05.10.2023
08:04:19
GMT+01:00