REGIONE TOSCANA
UFFICI REGIONALI GIUNTA REGIONALE

ESTRATTO DEL VERBALE DELLA SEDUTA DEL 15/04/2025 *(punto N 51)*

Delibera *N 494* *del 15/04/2025*

Proponente

EUGENIO GIANI

DIREZIONE TUTELA DELL'AMBIENTE ED ENERGIA

Pubblicità / Pubblicazione *Atto pubblicato su BURT e Banca Dati (PBURT/PBD)*

Dirigente Responsabile *Carla CHIODINI*

Direttore *Andrea RAFANELLI*

Oggetto:

Art. 24 D.Lgs. 152/2006, art. 63 L.R. 10/2010. Espressione del parere regionale sul Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 per l'Aeroporto A. Vespucci di Firenze nell'ambito del procedimento statale di VIA/VAS integrato ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter del D.Lgs. 152/2006. Proponente: ENAC [ID 2117]

Presenti

Eugenio GIANI	Stefania SACCARDI	Stefano BACCELLI
Simone BEZZINI	Stefano CIUOFFO	Leonardo MARRAS
Monia MONNI	Alessandra NARDINI	Serena SPINELLI

ALLEGATI N°1

ALLEGATI

Denominazione	*Pubblicazione*	*Riferimento*
A	Si	Parere Nucleo VIA regionale 202/2025

STRUTTURE INTERESSATE

Denominazione
DIREZIONE TUTELA DELL'AMBIENTE ED ENERGIA

Allegati n. 1

A *Parere Nucleo VIA regionale 202/2025*
f75d0e578d3bbcc6a9f57fb76215eeba1cbc1cc2bb704674ab2af1ea68190603

LA GIUNTA REGIONALE

VISTI
- la Direttiva VIA 2011/92/UE *concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati*, modificata dalla Direttiva 2014/52/UE;
- il D.Lgs. 152/2006 - "*Norme in materia ambientale*", e in particolare la parte Seconda relativa alle "*Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione di impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC)*";
- la L.R. 10/2010 - "*Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA), di autorizzazione integrata ambientale (AIA) e di autorizzazione unica ambientale (AUA)*" e in particolare l'art. 47-bis e l'art. 63;
- la L.R. 30/2015 - "*Norme per la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturalistico-ambientale regionale*";
- il Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano Paesaggistico Regionale (PIT-PPR) e, in particolare, l'allegato parte integrante del PIT-PPR denominato "*Masterplan – Il sistema aeroportuale Toscano*";

RICHIAMATE le proprie deliberazioni:
- G.R. n. 1083 del 30/09/2024 - "*L.R. 10/2010, articolo 65, comma 3, attivazione del Sistema Gestionale Ambientale (GeA) e aggiornamento delle disposizioni attuative delle procedure in materia di valutazione di impatto ambientale (VIA)*";
- G.R. n. 1346 del 29/12/2015 "*Primi indirizzi operativi per lo svolgimento delle funzioni amministrative regionali in materia di valutazione di incidenza e di nulla osta*";

PREMESSO che:
l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (di seguito proponente), con nota del 06/06/2023 perfezionata in data 24/08/2023, ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (di seguito MASE), in qualità di Autorità competente, la documentazione necessaria ai fini dell'avvio del procedimento di VIA/VAS integrato, ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter del D.Lgs. 152/2006 per il "*Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto A. Vespucci di Firenze"*;

il procedimento di VIA/VAS integrato prevede una prima fase di consultazione (c.d. *scoping*), svolta secondo le modalità previste dall'art. 13 del D.Lgs. 152/2006, con la presentazione da parte del proponente di uno Studio Ambientale Preliminare Integrato, riportante i contenuti del Rapporto Preliminare Ambientale di VAS e dello Studio Preliminare Ambientale di VIA, previsto dall'art. 21 del D.Lgs. 152/2006. Tale fase, come indicato dal comma 1 del medesimo articolo, ha la finalità di "*richiedere una fase di consultazione con l'autorità competente e i soggetti competenti in materia ambientale al fine di definire la portata delle informazioni, il relativo livello di dettaglio e le metodologie da adottare per la predisposizione dello studio di impatto ambientale*";

successivamente, in coerenza con quanto previsto dagli artt. 13 e 22 del D.Lgs. 152/2006, sulla base del parere espresso dall'Autorità competente, a conclusione della prima fase di consultazione, il proponente è tenuto a predisporre lo Studio Ambientale Integrato (SAI), integrando i contenuti del Rapporto Ambientale di VAS e dello Studio di Impatto Ambientale di VIA ed evidenziando come siano stati presi in considerazione i contributi pervenuti durante la prima fase. Con la consegna del SAI, il proponente richiede quindi l'avvio della seconda fase del procedimento, che seguirà i tempi perentori della VIA, previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis del D.Lgs. 152/2006, come disposto dall'art. 6, comma 1-a del D.L. 68/2022 ("*Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*"), convertito con modificazioni dalla L. 108/2022;

DATO ATTO che:

il procedimento riguarda il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) dell'Aeroporto A. Vespucci di Firenze formulato in coerenza con le previsioni di pianificazione del Piano Nazionale degli Aeroporti e volto a garantire un traffico passeggeri di 5,8 milioni di passeggeri/anno al 2035;

il PSA prevede in particolare i seguenti interventi:
- realizzazione di una nuova pista di volo monodirezionale avente giacitura 11/29 e lunghezza di 2.200 m;
- realizzazione di un nuovo terminal passeggeri con ristrutturazione e ampliamento dell'aerostazione esistente;
- costruzione di nuove infrastrutture viarie, tra cui il sottoattraversamento di via dell'Osmannoro;
- realizzazione di nuove aree di parcheggio, tra cui la realizzazione di un parcheggio multipiano;
- realizzazione di n. 4 aree di compensazione per l'incidenza negativa rilevata sul sito Rete Natura 2000 ZSC-ZPS "*Stagni della piana fiorentina e pratese*", aree denominate *"Il Piano", "Santa Croce", "San Jacopo"* e *"Vingone"*;
- realizzazione di una duna antirumore a protezione dell'impatto acustico sul Polo Scientifico di Sesto Fiorentino;
- creazione di aree verdi e di un parco agricolo nella porzione settentrionale del sedime aeroportuale;
- realizzazione di un impianto fotovoltaico a terra per una superficie di circa 8 ettari della potenza di 5 MW e di un impianto fotovoltaico della potenza di 2,5 MW posto sulla copertura del terminal;
- deviazione e adeguamento del Fosso Reale nella porzione interferente con la pista di volo e realizzazione di interventi volti a ridurre il rischio idraulico dell'area;

il progetto consentirà di traguardare, entro il 2035, un aumento del traffico aereo stimato in 5,8 milioni di passeggeri annui, con una differenza positiva di 2,3 milioni di passeggeri annui rispetto allo scenario attuale, con importanti ricadute positive sul territorio in termini economici e occupazionali;

il progetto principale, consistente nella realizzazione della nuova pista e del terminal, ricade nel territorio dei Comuni di Firenze e di Sesto Fiorentino; le aree di compensazione ambientale ricadono nel Comune di Signa (*Il Piano*), nel Comune di Sesto Fiorentino (*Santa Croce e San Jacopo*) e nel Comune di Campi Bisenzio (*Vingone*);

VERIFICATO che:
il progetto in oggetto rientra nella tipologia di cui all'Allegato II alla parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, al punto 10 "*Opere relative a: -* […] *aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza*" e come tale è soggetto alla procedura di VIA di competenza statale;

RILEVATO che:
con nota protocollo MASE del 05/09/2023, pervenuta al protocollo regionale n. 0408431 del 05/09/2023, il Ministero ha comunicato la procedibilità dell'istanza e la pubblicazione della documentazione relativa al procedimento sul proprio sito web;

Regione Toscana si è espressa nella fase 1 del procedimento con Determina n. 3/SCA/2023 del 05/10/2023 del Nucleo Unificato Regionale di Valutazione (NURV), riportando le indicazioni raccolte ai fini della redazione dello Studio Ambientale Integrato (SAI), sia per la fase preliminare di VAS che per lo *scoping* di VIA; in data 05/10/2023 il Settore VIA ha provveduto a trasmettere la predetta dtermina del NURV al MASE;

la fase 1 si è quindi conclusa con la trasmissione al proponente da parte del MASE del parere n. 56 del 29/12/2023 della Commissione Tecnica VIA/VAS del MASE, espresso sullo Studio Ambientale Preliminare Integrato (SAPI) trasmesso per la fase 1 e sulla base dei pareri acquisiti nel corso dell'istruttoria ministeriale;

in data 08/05/2024, con nota pervenuta al protocollo regionale il 10/05/2024, il proponente ENAC ha trasmesso al MASE il Studio Ambientale Integrato (SAI) previsto dagli artt. 13 e 22 del D.Lgs. 152/2006 richiedendo il contestuale avvio della seconda fase (fase 2) del procedimento;

con nota del 24/05/2024 il MASE ha comunicato la procedibilità dell'istanza per la fase 2 e la pubblicazione della documentazione relativa al procedimento sul proprio sito web; ha inoltre comunicato che, per gli effetti dell'art. 242-ter, comma 2 del D.Lgs. 152/2006, il progetto proposto necessita, da parte della Regione Toscana e del Comune di Firenze, della valutazione delle condizioni di cui al comma 1 del medesimo articolo, ovvero che le opere siano realizzate secondo modalità e tecniche che non pregiudichino o non interferiscano con l'esecuzione e il completamento della bonifica in corso e non determinino rischi per la salute dei lavoratori e degli altri fruitori dell'area;

ai sensi dell'art. 10, comma 3 del D.Lgs. 152/2006, il procedimento comprende la Valutazione di Incidenza (VIncA) di cui all'art. 5 del D.P.R. 357/1997, in quanto il previsto progetto interferisce con il Sito della Rete Natura 2000 ZSC-ZPS-SIR "*Stagni della piana fiorentina e pratese*" (codice IT5140011);

il Settore VIA, con nota del 28/05/2024, ha evidenziato al MASE il concorrente interesse regionale per il procedimento in oggetto e, al fine di consentire alla Giunta regionale di esprimere un parere al MASE nell'ambito del procedimento in oggetto, ha avviato la propria istruttoria chiedendo contributi tecnici ai Settori e alle Agenzie regionali componenti del Nucleo regionale di valutazione – VIA (di seguito "Nucleo VIA"), nonché ai gestori dei sottoservizi e delle infrastrutture potenzialmente interferenti con il progetto, dando atto che il Ministero ha consultato direttamente gli Enti locali e gli ulteriori Soggetti Competenti in materia Ambientale;

in esito all'istruttoria svolta, con nota del 27/06/2024, il Settore VIA ha proposto al MASE di richiedere al proponente alcune integrazioni e chiarimenti e, con nota del 08/07/2024, il MASE ha formalmente richiesto al proponente integrazioni ai sensi dell'art. 24, comma 4 del D.Lgs. 152/2006, chiedendo di fornire riscontro anche alle osservazioni di Regione Toscana;

il proponente, in data 25/11/2024, ha depositato le integrazioni richieste, le quali sono state pubblicate sul sito web del MASE in data 12/12/2024 con avvio di nuova consultazione del pubblico;

in data 12/12/2024 si è tenuto, presso le aree interessate dalla realizzazione del PSA, un sopralluogo tecnico della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS del MASE integrata con la rappresentante regionale e con la partecipazione delle Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Firenze, di alcuni Settori e Agenzie regionali;

il Settore VIA, con nota del 13/12/2024, ha convocato il Nucleo VIA regionale, composto, ai sensi dell'art. 47-bis della L.R. 10/2010, dagli uffici e dalle Agenzie regionali, invitando il proponente e i gestori dei sottoservizi e delle infrastrutture potenzialmente interferenti con il progetto, alla riunione del 10/01/2025, la quale si è regolarmente svolta con aggiornamento dei lavori ad nuova riunione stante la necessità di acquisire alcuni approfondimenti da parte del proponente;

con nota del 23/12/2024, il proponente ha trasmesso al MASE ulteriore documentazione integrativa volontaria, che è stata pubblicata sul sito web del MASE in data 13/01/2025, avviando una nuova fase di consultazione del pubblico; il Settore VIA, con nota del 13/01/2025, ha quindi convocato una nuova riunione del Nucleo VIA per il giorno 22/01/2025;

con nota del 20/01/2025 il proponente ha inviato a Regione Toscana ulteriori integrazioni volontarie afferenti agli aspetti inerenti all'art. 242-ter, comma 1 del D.Lgs. 152/2006, contenenti un "*Progetto di rimozione rifiuti e collaudo di fianco e fondo scavo*", in merito al quale il Settore regionale Bonifiche e Siti Orfani PNRR, con nota del 29/01/2025, ha espresso il proprio nulla osta alla realizzazione degli interventi previsti dal PSA nei pressi del sito di bonifica interessato;

il proponente, alla luce di quanto emerso dalla discussione in sede di riunione del Nucleo VIA del 22/01/2025, con nota del 10/02/2025, ha trasmesso ulteriore documentazione integrativa volontaria e il Settore VIA ha quindi convocato una nuova riunione del Nucleo VIA per il giorno 19/02/2025, che si è regolarmente svolta aggiornando i propri lavori, stante la disponibilità del proponente a presentare ulteriori integrazioni volontarie in merito agli aspetti sollevati nel corso della discussione;

con note del 20/03/2025 e del 02/04/2025, il proponente ha trasmesso al MASE l'intera documentazione integrativa volontaria già inviata ai fini dei lavori del Nucleo VIA regionale, oltre a ulteriori elaborati integrativi di approfondimento;

al fine di esaminare l'intera documentazione integrativa volontaria pervenuta, in data 03/04/2025, si è regolarmente svolta la riunione conclusiva dei lavori del Nucleo VIA regionale;

DATO ATTO che, come risulta dai verbali conservati agli atti del Settore VIA, in data 10/01/2025, 22/01/2025, 19/02/2025 e 03/04/2025, si sono svolte le sedute del Nucleo VIA di cui all'art. 47-bis della L.R. 10/2010 e D.G.R. 1083/2024, con la partecipazione delle Agenzie regionali e dei Settori regionali interessati. Alla riunione del Nucleo VIA hanno altresì partecipato, in qualità di invitati, il proponente e alcuni gestori dei sottoservizi e delle infrastrutture potenzialmente interferenti con il progetto;

VISTO il Parere n. 202 del Nucleo VIA formalizzato nella riunione conclusiva svoltasi in data 03/04/2025, allegato al presente provvedimento quale parte integrante (Allegato A) e contenente, a fronte dell'istruttoria svolta sul "*Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'Aeroporto di Firenze*" ed ivi documentata, la proposta di esprimere parere favorevole ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, con proposta di alcune condizioni ambientali a carattere progettuale ed ambientale come emerse dalla consultazione dei Soggetti Competenti in materia Ambientale;

PRESO ATTO che, come evidenziato nel Parere del Nucleo VIA n. 202/2025 formalizzato nella riunione conclusiva svoltasi in data 03/04/2025:
in relazione agli aspetti di coerenza con la pianificazione regionale:
- il Piano di sviluppo Aeroportuale (PSA) risulta coerente con il Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano Paesaggistico Regionale (PIT-PPR), in quanto gli interventi previsti sono in linea con l'Obiettivo 1 del Piano e con le Direttive di cui alla Scheda d'Ambito n. 6 del PIT-PPR; permane una riduzione dell'area funzionale del PUE di Castello pari a 8,3 ettari che, allo scopo di conservare la continuità tra il Parco agricolo della Piana e le aree destinate a verde pubblico all'interno del PUE, comporterà l'attivazione del procedimento di variante automatica al PIT ex art. 9-bis della L.R. 65/2014 in esito all'approvazione del progetto;
- gli interventi previsti dal PSA risultano coerenti con gli obiettivi delineati dalla disciplina del "*Masterplan-Il sistema aeroportuale Toscano*", allegato parte integrante al PIT/PPR, nonché con i criteri di rilevanza espressi dal PIT, con particolare riferimento al rapporto con l'Aeroporto Galilei di Pisa;
- in relazione al Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Logistica (PRIIM), gli interventi previsti risultano coerenti, in particolare con l'Obiettivo 4 del Piano, articolato nell'Obiettivo specifico 4.5, che include tra le azioni di riferimento (n. 4.5.2) il "*miglioramento e qualificazione offerta infrastrutturale attraverso nuova pista di Firenze e pianificazione nuovi interventi a sostegno volumi attesi*"; gli interventi sono altresì coerenti con il par. 7.4 "*Infrastrutture e servizi per la piattaforma logistica*" del PRIIM e con gli obiettivi che riguardano il miglioramento e la qualificazione dell'offerta infrastrutturale;
- il PSA risulta altresì coerente con la pianificazione regionale in materia di rifiuti, in quanto, a seguito del protocollo d'intesa sottoscritto in data 30/10/2024 tra Alia Servizi Ambientali S.p.A., ATO Toscana Centro, Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze, Comune di Firenze e Comune di Sesto Fiorentino e, come confermato nel recente Piano Regionale di Economia Circolare approvato, è venuta meno la previsione di realizzazione del termovalorizzatore e, conseguentemente, l'attuazione del progetto dei boschi della Piana quale intervento compensativo e propedeutico alla realizzazione del termovalorizzatore;
- il PSA risulta infine coerente con la pianificazione regionale in materia di tutela delle acque;

in relazione agli aspetti socio-economici, gli interventi previsti dal PSA prevedono l'eliminazione delle limitazioni dell'infrastruttura aeroportuale esistente, rendendo l'area fiorentina un *hub* strategico per il Centro Italia, con benefici in termini di traffico passeggeri e voli commerciali. A seguito della realizzazione degli interventi è previsto un aumento del traffico aereo a 5,8 milioni di passeggeri annui entro il 2035 e la creazione di circa 6.900 posti di lavoro diretti, con un impatto occupazionale complessivo di 16.800 posti. L'impatto economico sul territorio è stimato in 1,1 miliardi di euro entro il 2035, con un beneficio

complessivo di circa 8 miliardi di euro nell'intero periodo di attuazione del Masterplan. Considerando anche le limitazioni all'ulteriore espansione dell'Aeroporto di Pisa, il PSA dell'Aeroporto di Firenze risulta pertanto strategico, sia in termini occupazionali che di ricadute socio-economiche a livello regionale;

in relazione alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) sul piano, il Nucleo VIA ha preso atto del contributo regionale per la VAS espresso con la Determina n. del NURV n. 1/SCA/2025 del 09/01/2025; detta determina sarà trasmessa al MASE quale contributo regionale per la VAS nell'ambito del procedimento integrato di VIA/VAS di competenza statale;

in relazione alla Valutazione di Incidenza Ambientale (VIncA), il Nucleo VIA ha preso atto degli esiti espressi nella nota del 18/02/2025 dal competente Settore regionale "VAS e VIncA" con la quale il Settore regionale concorda con i risultati dello Studio di Incidenza presentato dal proponente, in cui viene dichiarata una possibile incidenza significativa a lungo termine sul Sito Natura 2000 ZSC/ZPS IT5140011 "*Stagni della piana fiorentina e pratese*" e ritiene le misure di mitigazione e di compensazione previste in progetto efficaci ed efficienti per adeguato contenimento e riduzione degli effetti generati dal progetto, nel rispetto delle condizioni ambientali riportate nel proprio parere; detta nota sarà trasmessa al MASE quale parere di Regione Toscana in qualità di Ente gestore del Sito Natura 2000 ZSC/ZPS IT5140011 "*Stagni della piana fiorentina e pratese*";

relativamente alla valutazione, da parte di Regione Toscana, circa il rispetto delle condizioni di cui all'art. 242-ter, comma 1 del D.Lgs. 152/2006 per le porzioni di progetto ricadenti nei siti oggetto di bonifica, il Nucleo VIA ha preso atto del nulla-osta espresso dal competente Settore regionale Bonifiche e Siti Orfani PNRR nella nota del 29/01/2025 subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali ivi riportate; detta nota sarà trasmessa al MASE quale riscontro a quanto espressamente richiesto;

per quanto ad alcuni argomenti specifici -sicurezza aeronautica correlata al rischio industriale e studio epidemiologico *post operam*- il Nucleo VIA ha ritenuto di dover portare all'attenzione della Commissione Tecnica VIA/VAS ministeriale, per le valutazioni di competenza, le considerazioni espresse nel corso dei lavori e come riportate nel verbale richiamato; a tal fine ritiene altresì opportuno trasmettere al MASE il contributo istruttorio dell'Azienda USL Toscana Centro acquisito al protocollo regionale n. 0222433 del 03/04/2025;

in relazione alle altre matrici ambientali valutate, a conclusione dei lavori, esaminata la documentazione progettuale e gli elaborati valutativi prodotti dal Proponente, alla luce dei pareri pervenuti, il Nucleo VIA regionale, sulla base delle considerazioni svolte nelle premesse, ha concluso che gli studi e le elaborazioni effettuati dal proponente, le previste iniziative di mitigazione e monitoraggio, nonché le condizioni ambientali, le raccomandazioni e le indicazioni riportate nel Parere n. 202/2025 assicurino la compatibilità del PSA in esame con lo stato delle componenti ambientali interessate, in ordine agli impatti originati e prevedibili;

VISTE le proposte di condizioni ambientali, le raccomandazioni e le indicazioni formulate in esito ai lavori del Nucleo come riportate nel Parere conclusivo del Nucleo VIA n. 202/2025 e ritenuto necessario richiedere al MASE il recepimento delle medesime - od altre di pari efficacia sulle componenti ambientali interessate - nell'atto di pronuncia finale;

RITENUTO, in considerazione della complessità dell'opera, condivisibile quanto proposto dal Nucleo VIA circa la richiesta al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica per l'istituzione di un Osservatorio ambientale ai sensi dell'art. 28, comma 2 del D.Lgs. 152/2006 per la verifica di ottemperanza a quanto prescritto;

RITENUTO di condividere i contenuti, le motivazioni, le considerazioni e le conclusioni espresse nel Parere del Nucleo VIA n. 202/2025 formalizzato nella riunione conclusiva svoltasi in data 03/04/2025, così come riportato in allegato, parte integrante e sostanziale del presente atto (Allegato A);

RILEVATO infine che, successivamente alla conclusione dei lavori del Nucleo VIA regionale, è pervenuta una ulteriore nota da parte di Autostrade per l'Italia S.p.A., inviata in data 04/04/2025 e acquisita al protocollo regionale n. 0231532 del 07/04/2025, nella quale il gestore dell'Autostrada A11, esaminate le integrazioni volontarie del 21/03/2025, riporta una serie di considerazioni chiedendo il recepimento di alcune proposte di prescrizione in fase di VIA e/o nella successiva fase di approvazione del progetto e ritenuto opportuno trasmettere al MASE, in qualità di Autorità competente, anche detta nota per le relative valutazioni;

A voti unanimi,

DELIBERA

1) di esprimere al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica un **parere favorevole** ai sensi dell'art. 24, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 63 della L.R. 10/2010 sulla compatibilità ambientale del "*Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'Aeroporto di Firenze*", proposto dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali (prescrizioni) e con le raccomandazioni e le indicazioni riportate nel Parere conclusivo del Nucleo VIA n. 202/2025 formalizzato nella riunione conclusiva svoltasi in data 03/04/2025 (Allegato A), con richiesta di recepimento delle medesime - od altre di pari efficacia sulle componenti ambientali interessate - nell'atto di pronuncia finale;

2) di trasmettere al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ed al proponente:

2.1) la Determina del NURV n. 1/SCA/2025 del 09/01/2025, quale contributo regionale per la VAS nell'ambito del procedimento integrato di VIA/VAS di competenza statale;

2.2) la nota del Settore regionale VAS e VIncA prot. n. 0115332 del 18/02/2025, quale parere di Regione Toscana in qualità di Ente gestore del Sito Natura 2000 ZSC/ZPS IT5140011 "*Stagni della piana fiorentina e pratese*", subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali ivi riportate, ai fini dell'adozione da parte del MASE della Valutazione di Incidenza di competenza ministeriale ai sensi dell'art. 10, comma 3 del D.Lgs. 152/2006;

2.3) la nota del Settore regionale Bonifiche e Siti Orfani PNRR prot. n. 0053597 del 29/01/2025, quale valutazione di Regione Toscana circa il rispetto delle condizioni di cui all'art. 242-ter, comma 1 del D.Lgs. 152/2006 per le porzioni di progetto ricadenti nei siti oggetto di bonifica, subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali ivi riportate;

2.4) il contributo istruttorio dell'Azienda USL Toscana Centro acquisito al protocollo regionale n. 0222433 del 03/04/2025 per le valutazioni di competenza circa l'opportunità di pianificare in fase di monitoraggio *post operam* uno studio epidemiologico di tipo analitico;

2.5) la nota di Autostrade per l'Italia S.p.A., acquisita al protocollo regionale n. 0231532 del 07/04/2025, pervenuta oltre i termini di conclusione dei lavori del Nucleo VIA regionale;

3) di dare atto che l'approvazione del progetto in esame, conseguente alla fase di pronuncia di VIA, comporterà l'attivazione del procedimento ex art. 9-bis della L.R. 65/2014 per la variante automatica al Piano di indirizzo territoriale regionale di cui all'art. 88 della L.R. 65/2014;

4) di proporre al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica l'istituzione di un Osservatorio ambientale ai sensi dell'art. 28, comma 2 del D.Lgs. 152/2006 o, in alternativa, di individuare i seguenti Soggetti competenti al controllo:
- per le condizioni di VIA, richiamate al precedente punto 1): gli Enti coinvolti indicati al termine di ciascuna condizione, ricordando a tali Soggetti di comunicare l'esito delle verifiche di ottemperanza anche al Settore VIA regionale;

- per le condizioni di VIncA, contenute nella nota richiamata al precedente punto 2.2): Regione Toscana - Settore regionale VAS e VIncA;
- per le condizioni contenute nella nota richiamata al precedente punto 2.3): Regione Toscana - Settore regionale Bonifiche e Siti Orfani PNRR, con il supporto tecnico di ARPAT - Dipartimento di Firenze.
Sono fatte salve le competenze di controllo stabilite dalla normativa vigente;

5) di notificare, a cura del Settore VIA, il presente atto al MASE e al proponente ENAC e di comunicare il presente atto agli Uffici e alle Agenzie regionali componenti del Nucleo VIA regionale ed agli altri Soggetti coinvolti nell'istruttoria regionale;

6) di dare atto che presso la sede del Settore VIA, piazza dell'Unità Italiana 1 a Firenze, è possibile prendere visione della documentazione relativa alla formazione dell'allegato parere.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso all'Autorità giudiziaria competente nei termini di legge.

Il presente atto è pubblicato integralmente sul BURT ai sensi degli articoli 4, 5 e 5-bis della L.R. 23/2007 e sulla banca dati degli atti amministrativi della Giunta regionale ai sensi dell'art. 18 della L.R. 23/2007.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA

La Dirigente Responsabile
CARLA CHIODINI

Il Direttore
ANDREA RAFANELLI

REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

DIREZIONE
TUTELA DELL'AMBIENTE ED ENERGIA

Settore Valutazione Impatto Ambientale

Alla c.a. di Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione generale per le valutazioni ambientali - Divisione V
Procedure di valutazione VIA e VAS

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

al proponente: Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

OGGETTO: [ID 2117] Art. 24 D.Lgs. 152/2006, art. 63 L.R. 10/2010. Espressione del parere regionale sul Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 per l'Aeroporto A. Vespucci di Firenze nell'ambito del procedimento statale di VIA/VAS integrato ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter del D.Lgs. 152/2006. Proponente: ENAC. [ID_VIP 9900] - Trasmissione parere regionale.

Con la presente si trasmette in allegato, per i relativi adempimenti istruttori di competenza di codesta Autorità competente, la Deliberazione di Giunta Regionale n. 494 del 15/04/2025 recante il parere regionale ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 152/2006 sul procedimento in oggetto, ed il relativo Allegato A consistente nel Parere n. 202/2025 del Nucleo VIA regionale espresso nella riunione conclusiva del 03/04/2025.

L'atto è altresì consultabile sul sito web di Regione Toscana, seguendo il percorso:

http://www301.regione.toscana.it/bancadati/atti/indexAttiG.xml

Come previsto al punto 2) del dispositivo della suddetta delibera, unitamente alla predetta D.G.R. con la presente si trasmettono inoltre i seguenti allegati:
- Determina del NURV n. 1/SCA/2025 del 09/01/2025;
- nota del Settore regionale VAS e VIncA (prot. regionale n. 0115332 del 18/02/2025);
- nota del Settore regionale Bonifiche e Siti Orfani PNRR (prot. regionale n. 0053597 del 29/01/2025);
- contributo istruttorio dell'Azienda USL Toscana Centro (prot. regionale n. 0222433 del 03/04/2025);
- nota di Autostrade per l'Italia S.p.A. (prot. regionale n. 0231532 del 07/04/2025).

Per ogni informazione riguardo alla presente potrà essere fatto riferimento a:
- Ing. Valentina Gentili (tel. 055 4384372) e-mail: valentina.gentili@regione.toscana.it
- Dott. Daniele Da Lio (tel. 055 4385325) e-mail: daniele.dalio@regione.toscana.it

La Responsabile
Arch. Carla Chiodini

DDL/VG

Allegati:
- D.G.R. n. 494 del 15/04/2025;
- Parere del Nucleo VIA regionale n. 202/2025 (Allegato A alla D.G.R.);
- n. 5 allegati sopra citati.

REGIONE TOSCANA
UFFICI REGIONALI GIUNTA REGIONALE

ESTRATTO DEL VERBALE DELLA SEDUTA DEL 15/04/2025 *(punto N 51)*

Delibera *N 494* *del 15/04/2025*

Proponente

EUGENIO GIANI

DIREZIONE TUTELA DELL'AMBIENTE ED ENERGIA

Pubblicità / Pubblicazione *Atto pubblicato su BURT e Banca Dati (PBURT/PBD)*

Dirigente Responsabile *Carla CHIODINI*

Direttore *Andrea RAFANELLI*

Oggetto:

Art. 24 D.Lgs. 152/2006, art. 63 L.R. 10/2010. Espressione del parere regionale sul Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 per l'Aeroporto A. Vespucci di Firenze nell'ambito del procedimento statale di VIA/VAS integrato ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter del D.Lgs. 152/2006. Proponente: ENAC [ID 2117]

Presenti

Eugenio GIANI	Stefania SACCARDI	Stefano BACCELLI
Simone BEZZINI	Stefano CIUOFFO	Leonardo MARRAS
Monia MONNI	Alessandra NARDINI	Serena SPINELLI

ALLEGATI N°1

ALLEGATI

Denominazione	*Pubblicazione*	*Riferimento*
A	Si	Parere Nucleo VIA regionale 202/2025

STRUTTURE INTERESSATE

Denominazione
DIREZIONE TUTELA DELL'AMBIENTE ED ENERGIA

Allegati n. 1

A *Parere Nucleo VIA regionale 202/2025*
f75d0e578d3bbcc6a9f57fb76215eeba1cbc1cc2bb704674ab2af1ea68190603

LA GIUNTA REGIONALE

VISTI
- la Direttiva VIA 2011/92/UE *concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati*, modificata dalla Direttiva 2014/52/UE;
- il D.Lgs. 152/2006 - "*Norme in materia ambientale*", e in particolare la parte Seconda relativa alle "*Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione di impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC)*";
- la L.R. 10/2010 - "*Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA), di autorizzazione integrata ambientale (AIA) e di autorizzazione unica ambientale (AUA)*" e in particolare l'art. 47-bis e l'art. 63;
- la L.R. 30/2015 - "*Norme per la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturalistico-ambientale regionale*";
- il Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano Paesaggistico Regionale (PIT-PPR) e, in particolare, l'allegato parte integrante del PIT-PPR denominato "*Masterplan – Il sistema aeroportuale Toscano*";

RICHIAMATE le proprie deliberazioni:
- G.R. n. 1083 del 30/09/2024 - "*L.R. 10/2010, articolo 65, comma 3, attivazione del Sistema Gestionale Ambientale (GeA) e aggiornamento delle disposizioni attuative delle procedure in materia di valutazione di impatto ambientale (VIA)*";
- G.R. n. 1346 del 29/12/2015 "*Primi indirizzi operativi per lo svolgimento delle funzioni amministrative regionali in materia di valutazione di incidenza e di nulla osta*";

PREMESSO che:
l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (di seguito proponente), con nota del 06/06/2023 perfezionata in data 24/08/2023, ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (di seguito MASE), in qualità di Autorità competente, la documentazione necessaria ai fini dell'avvio del procedimento di VIA/VAS integrato, ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter del D.Lgs. 152/2006 per il "*Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto A. Vespucci di Firenze"*;

il procedimento di VIA/VAS integrato prevede una prima fase di consultazione (c.d. *scoping*), svolta secondo le modalità previste dall'art. 13 del D.Lgs. 152/2006, con la presentazione da parte del proponente di uno Studio Ambientale Preliminare Integrato, riportante i contenuti del Rapporto Preliminare Ambientale di VAS e dello Studio Preliminare Ambientale di VIA, previsto dall'art. 21 del D.Lgs. 152/2006. Tale fase, come indicato dal comma 1 del medesimo articolo, ha la finalità di "*richiedere una fase di consultazione con l'autorità competente e i soggetti competenti in materia ambientale al fine di definire la portata delle informazioni, il relativo livello di dettaglio e le metodologie da adottare per la predisposizione dello studio di impatto ambientale*";

successivamente, in coerenza con quanto previsto dagli artt. 13 e 22 del D.Lgs. 152/2006, sulla base del parere espresso dall'Autorità competente, a conclusione della prima fase di consultazione, il proponente è tenuto a predisporre lo Studio Ambientale Integrato (SAI), integrando i contenuti del Rapporto Ambientale di VAS e dello Studio di Impatto Ambientale di VIA ed evidenziando come siano stati presi in considerazione i contributi pervenuti durante la prima fase. Con la consegna del SAI, il proponente richiede quindi l'avvio della seconda fase del procedimento, che seguirà i tempi perentori della VIA, previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis del D.Lgs. 152/2006, come disposto dall'art. 6, comma 1-a del D.L. 68/2022 ("*Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*"), convertito con modificazioni dalla L. 108/2022;

DATO ATTO che:

il procedimento riguarda il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) dell'Aeroporto A. Vespucci di Firenze formulato in coerenza con le previsioni di pianificazione del Piano Nazionale degli Aeroporti e volto a garantire un traffico passeggeri di 5,8 milioni di passeggeri/anno al 2035;

il PSA prevede in particolare i seguenti interventi:
- realizzazione di una nuova pista di volo monodirezionale avente giacitura 11/29 e lunghezza di 2.200 m;
- realizzazione di un nuovo terminal passeggeri con ristrutturazione e ampliamento dell'aerostazione esistente;
- costruzione di nuove infrastrutture viarie, tra cui il sottoattraversamento di via dell'Osmannoro;
- realizzazione di nuove aree di parcheggio, tra cui la realizzazione di un parcheggio multipiano;
- realizzazione di n. 4 aree di compensazione per l'incidenza negativa rilevata sul sito Rete Natura 2000 ZSC-ZPS "*Stagni della piana fiorentina e pratese*", aree denominate *"Il Piano", "Santa Croce", "San Jacopo"* e *"Vingone"*;
- realizzazione di una duna antirumore a protezione dell'impatto acustico sul Polo Scientifico di Sesto Fiorentino;
- creazione di aree verdi e di un parco agricolo nella porzione settentrionale del sedime aeroportuale;
- realizzazione di un impianto fotovoltaico a terra per una superficie di circa 8 ettari della potenza di 5 MW e di un impianto fotovoltaico della potenza di 2,5 MW posto sulla copertura del terminal;
- deviazione e adeguamento del Fosso Reale nella porzione interferente con la pista di volo e realizzazione di interventi volti a ridurre il rischio idraulico dell'area;

il progetto consentirà di traguardare, entro il 2035, un aumento del traffico aereo stimato in 5,8 milioni di passeggeri annui, con una differenza positiva di 2,3 milioni di passeggeri annui rispetto allo scenario attuale, con importanti ricadute positive sul territorio in termini economici e occupazionali;

il progetto principale, consistente nella realizzazione della nuova pista e del terminal, ricade nel territorio dei Comuni di Firenze e di Sesto Fiorentino; le aree di compensazione ambientale ricadono nel Comune di Signa (*Il Piano*), nel Comune di Sesto Fiorentino (*Santa Croce e San Jacopo*) e nel Comune di Campi Bisenzio (*Vingone*);

VERIFICATO che:
il progetto in oggetto rientra nella tipologia di cui all'Allegato II alla parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, al punto 10 "*Opere relative a: -* […] *aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza*" e come tale è soggetto alla procedura di VIA di competenza statale;

RILEVATO che:
con nota protocollo MASE del 05/09/2023, pervenuta al protocollo regionale n. 0408431 del 05/09/2023, il Ministero ha comunicato la procedibilità dell'istanza e la pubblicazione della documentazione relativa al procedimento sul proprio sito web;

Regione Toscana si è espressa nella fase 1 del procedimento con Determina n. 3/SCA/2023 del 05/10/2023 del Nucleo Unificato Regionale di Valutazione (NURV), riportando le indicazioni raccolte ai fini della redazione dello Studio Ambientale Integrato (SAI), sia per la fase preliminare di VAS che per lo *scoping* di VIA; in data 05/10/2023 il Settore VIA ha provveduto a trasmettere la predetta dtermina del NURV al MASE;

la fase 1 si è quindi conclusa con la trasmissione al proponente da parte del MASE del parere n. 56 del 29/12/2023 della Commissione Tecnica VIA/VAS del MASE, espresso sullo Studio Ambientale Preliminare Integrato (SAPI) trasmesso per la fase 1 e sulla base dei pareri acquisiti nel corso dell'istruttoria ministeriale;

in data 08/05/2024, con nota pervenuta al protocollo regionale il 10/05/2024, il proponente ENAC ha trasmesso al MASE il Studio Ambientale Integrato (SAI) previsto dagli artt. 13 e 22 del D.Lgs. 152/2006 richiedendo il contestuale avvio della seconda fase (fase 2) del procedimento;

con nota del 24/05/2024 il MASE ha comunicato la procedibilità dell'istanza per la fase 2 e la pubblicazione della documentazione relativa al procedimento sul proprio sito web; ha inoltre comunicato che, per gli effetti dell'art. 242-ter, comma 2 del D.Lgs. 152/2006, il progetto proposto necessita, da parte della Regione Toscana e del Comune di Firenze, della valutazione delle condizioni di cui al comma 1 del medesimo articolo, ovvero che le opere siano realizzate secondo modalità e tecniche che non pregiudichino o non interferiscano con l'esecuzione e il completamento della bonifica in corso e non determinino rischi per la salute dei lavoratori e degli altri fruitori dell'area;

ai sensi dell'art. 10, comma 3 del D.Lgs. 152/2006, il procedimento comprende la Valutazione di Incidenza (VIncA) di cui all'art. 5 del D.P.R. 357/1997, in quanto il previsto progetto interferisce con il Sito della Rete Natura 2000 ZSC-ZPS-SIR "*Stagni della piana fiorentina e pratese*" (codice IT5140011);

il Settore VIA, con nota del 28/05/2024, ha evidenziato al MASE il concorrente interesse regionale per il procedimento in oggetto e, al fine di consentire alla Giunta regionale di esprimere un parere al MASE nell'ambito del procedimento in oggetto, ha avviato la propria istruttoria chiedendo contributi tecnici ai Settori e alle Agenzie regionali componenti del Nucleo regionale di valutazione – VIA (di seguito "Nucleo VIA"), nonché ai gestori dei sottoservizi e delle infrastrutture potenzialmente interferenti con il progetto, dando atto che il Ministero ha consultato direttamente gli Enti locali e gli ulteriori Soggetti Competenti in materia Ambientale;

in esito all'istruttoria svolta, con nota del 27/06/2024, il Settore VIA ha proposto al MASE di richiedere al proponente alcune integrazioni e chiarimenti e, con nota del 08/07/2024, il MASE ha formalmente richiesto al proponente integrazioni ai sensi dell'art. 24, comma 4 del D.Lgs. 152/2006, chiedendo di fornire riscontro anche alle osservazioni di Regione Toscana;

il proponente, in data 25/11/2024, ha depositato le integrazioni richieste, le quali sono state pubblicate sul sito web del MASE in data 12/12/2024 con avvio di nuova consultazione del pubblico;

in data 12/12/2024 si è tenuto, presso le aree interessate dalla realizzazione del PSA, un sopralluogo tecnico della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS del MASE integrata con la rappresentante regionale e con la partecipazione delle Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Firenze, di alcuni Settori e Agenzie regionali;

il Settore VIA, con nota del 13/12/2024, ha convocato il Nucleo VIA regionale, composto, ai sensi dell'art. 47-bis della L.R. 10/2010, dagli uffici e dalle Agenzie regionali, invitando il proponente e i gestori dei sottoservizi e delle infrastrutture potenzialmente interferenti con il progetto, alla riunione del 10/01/2025, la quale si è regolarmente svolta con aggiornamento dei lavori ad nuova riunione stante la necessità di acquisire alcuni approfondimenti da parte del proponente;

con nota del 23/12/2024, il proponente ha trasmesso al MASE ulteriore documentazione integrativa volontaria, che è stata pubblicata sul sito web del MASE in data 13/01/2025, avviando una nuova fase di consultazione del pubblico; il Settore VIA, con nota del 13/01/2025, ha quindi convocato una nuova riunione del Nucleo VIA per il giorno 22/01/2025;

con nota del 20/01/2025 il proponente ha inviato a Regione Toscana ulteriori integrazioni volontarie afferenti agli aspetti inerenti all'art. 242-ter, comma 1 del D.Lgs. 152/2006, contenenti un "*Progetto di rimozione rifiuti e collaudo di fianco e fondo scavo*", in merito al quale il Settore regionale Bonifiche e Siti Orfani PNRR, con nota del 29/01/2025, ha espresso il proprio nulla osta alla realizzazione degli interventi previsti dal PSA nei pressi del sito di bonifica interessato;

il proponente, alla luce di quanto emerso dalla discussione in sede di riunione del Nucleo VIA del 22/01/2025, con nota del 10/02/2025, ha trasmesso ulteriore documentazione integrativa volontaria e il Settore VIA ha quindi convocato una nuova riunione del Nucleo VIA per il giorno 19/02/2025, che si è regolarmente svolta aggiornando i propri lavori, stante la disponibilità del proponente a presentare ulteriori integrazioni volontarie in merito agli aspetti sollevati nel corso della discussione;

con note del 20/03/2025 e del 02/04/2025, il proponente ha trasmesso al MASE l'intera documentazione integrativa volontaria già inviata ai fini dei lavori del Nucleo VIA regionale, oltre a ulteriori elaborati integrativi di approfondimento;

al fine di esaminare l'intera documentazione integrativa volontaria pervenuta, in data 03/04/2025, si è regolarmente svolta la riunione conclusiva dei lavori del Nucleo VIA regionale;

DATO ATTO che, come risulta dai verbali conservati agli atti del Settore VIA, in data 10/01/2025, 22/01/2025, 19/02/2025 e 03/04/2025, si sono svolte le sedute del Nucleo VIA di cui all'art. 47-bis della L.R. 10/2010 e D.G.R. 1083/2024, con la partecipazione delle Agenzie regionali e dei Settori regionali interessati. Alla riunione del Nucleo VIA hanno altresì partecipato, in qualità di invitati, il proponente e alcuni gestori dei sottoservizi e delle infrastrutture potenzialmente interferenti con il progetto;

VISTO il Parere n. 202 del Nucleo VIA formalizzato nella riunione conclusiva svoltasi in data 03/04/2025, allegato al presente provvedimento quale parte integrante (Allegato A) e contenente, a fronte dell'istruttoria svolta sul "*Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'Aeroporto di Firenze*" ed ivi documentata, la proposta di esprimere parere favorevole ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, con proposta di alcune condizioni ambientali a carattere progettuale ed ambientale come emerse dalla consultazione dei Soggetti Competenti in materia Ambientale;

PRESO ATTO che, come evidenziato nel Parere del Nucleo VIA n. 202/2025 formalizzato nella riunione conclusiva svoltasi in data 03/04/2025:
in relazione agli aspetti di coerenza con la pianificazione regionale:
- il Piano di sviluppo Aeroportuale (PSA) risulta coerente con il Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano Paesaggistico Regionale (PIT-PPR), in quanto gli interventi previsti sono in linea con l'Obiettivo 1 del Piano e con le Direttive di cui alla Scheda d'Ambito n. 6 del PIT-PPR; permane una riduzione dell'area funzionale del PUE di Castello pari a 8,3 ettari che, allo scopo di conservare la continuità tra il Parco agricolo della Piana e le aree destinate a verde pubblico all'interno del PUE, comporterà l'attivazione del procedimento di variante automatica al PIT ex art. 9-bis della L.R. 65/2014 in esito all'approvazione del progetto;
- gli interventi previsti dal PSA risultano coerenti con gli obiettivi delineati dalla disciplina del "*Masterplan-Il sistema aeroportuale Toscano*", allegato parte integrante al PIT/PPR, nonché con i criteri di rilevanza espressi dal PIT, con particolare riferimento al rapporto con l'Aeroporto Galilei di Pisa;
- in relazione al Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Logistica (PRIIM), gli interventi previsti risultano coerenti, in particolare con l'Obiettivo 4 del Piano, articolato nell'Obiettivo specifico 4.5, che include tra le azioni di riferimento (n. 4.5.2) il "*miglioramento e qualificazione offerta infrastrutturale attraverso nuova pista di Firenze e pianificazione nuovi interventi a sostegno volumi attesi*"; gli interventi sono altresì coerenti con il par. 7.4 "*Infrastrutture e servizi per la piattaforma logistica*" del PRIIM e con gli obiettivi che riguardano il miglioramento e la qualificazione dell'offerta infrastrutturale;
- il PSA risulta altresì coerente con la pianificazione regionale in materia di rifiuti, in quanto, a seguito del protocollo d'intesa sottoscritto in data 30/10/2024 tra Alia Servizi Ambientali S.p.A., ATO Toscana Centro, Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze, Comune di Firenze e Comune di Sesto Fiorentino e, come confermato nel recente Piano Regionale di Economia Circolare approvato, è venuta meno la previsione di realizzazione del termovalorizzatore e, conseguentemente, l'attuazione del progetto dei boschi della Piana quale intervento compensativo e propedeutico alla realizzazione del termovalorizzatore;
- il PSA risulta infine coerente con la pianificazione regionale in materia di tutela delle acque;

in relazione agli aspetti socio-economici, gli interventi previsti dal PSA prevedono l'eliminazione delle limitazioni dell'infrastruttura aeroportuale esistente, rendendo l'area fiorentina un *hub* strategico per il Centro Italia, con benefici in termini di traffico passeggeri e voli commerciali. A seguito della realizzazione degli interventi è previsto un aumento del traffico aereo a 5,8 milioni di passeggeri annui entro il 2035 e la creazione di circa 6.900 posti di lavoro diretti, con un impatto occupazionale complessivo di 16.800 posti. L'impatto economico sul territorio è stimato in 1,1 miliardi di euro entro il 2035, con un beneficio

complessivo di circa 8 miliardi di euro nell'intero periodo di attuazione del Masterplan. Considerando anche le limitazioni all'ulteriore espansione dell'Aeroporto di Pisa, il PSA dell'Aeroporto di Firenze risulta pertanto strategico, sia in termini occupazionali che di ricadute socio-economiche a livello regionale;

in relazione alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) sul piano, il Nucleo VIA ha preso atto del contributo regionale per la VAS espresso con la Determina n. del NURV n. 1/SCA/2025 del 09/01/2025; detta determina sarà trasmessa al MASE quale contributo regionale per la VAS nell'ambito del procedimento integrato di VIA/VAS di competenza statale;

in relazione alla Valutazione di Incidenza Ambientale (VIncA), il Nucleo VIA ha preso atto degli esiti espressi nella nota del 18/02/2025 dal competente Settore regionale "VAS e VIncA" con la quale il Settore regionale concorda con i risultati dello Studio di Incidenza presentato dal proponente, in cui viene dichiarata una possibile incidenza significativa a lungo termine sul Sito Natura 2000 ZSC/ZPS IT5140011 "*Stagni della piana fiorentina e pratese*" e ritiene le misure di mitigazione e di compensazione previste in progetto efficaci ed efficienti per adeguato contenimento e riduzione degli effetti generati dal progetto, nel rispetto delle condizioni ambientali riportate nel proprio parere; detta nota sarà trasmessa al MASE quale parere di Regione Toscana in qualità di Ente gestore del Sito Natura 2000 ZSC/ZPS IT5140011 "*Stagni della piana fiorentina e pratese*";

relativamente alla valutazione, da parte di Regione Toscana, circa il rispetto delle condizioni di cui all'art. 242-ter, comma 1 del D.Lgs. 152/2006 per le porzioni di progetto ricadenti nei siti oggetto di bonifica, il Nucleo VIA ha preso atto del nulla-osta espresso dal competente Settore regionale Bonifiche e Siti Orfani PNRR nella nota del 29/01/2025 subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali ivi riportate; detta nota sarà trasmessa al MASE quale riscontro a quanto espressamente richiesto;

per quanto ad alcuni argomenti specifici -sicurezza aeronautica correlata al rischio industriale e studio epidemiologico *post operam*- il Nucleo VIA ha ritenuto di dover portare all'attenzione della Commissione Tecnica VIA/VAS ministeriale, per le valutazioni di competenza, le considerazioni espresse nel corso dei lavori e come riportate nel verbale richiamato; a tal fine ritiene altresì opportuno trasmettere al MASE il contributo istruttorio dell'Azienda USL Toscana Centro acquisito al protocollo regionale n. 0222433 del 03/04/2025;

in relazione alle altre matrici ambientali valutate, a conclusione dei lavori, esaminata la documentazione progettuale e gli elaborati valutativi prodotti dal Proponente, alla luce dei pareri pervenuti, il Nucleo VIA regionale, sulla base delle considerazioni svolte nelle premesse, ha concluso che gli studi e le elaborazioni effettuati dal proponente, le previste iniziative di mitigazione e monitoraggio, nonché le condizioni ambientali, le raccomandazioni e le indicazioni riportate nel Parere n. 202/2025 assicurino la compatibilità del PSA in esame con lo stato delle componenti ambientali interessate, in ordine agli impatti originati e prevedibili;

VISTE le proposte di condizioni ambientali, le raccomandazioni e le indicazioni formulate in esito ai lavori del Nucleo come riportate nel Parere conclusivo del Nucleo VIA n. 202/2025 e ritenuto necessario richiedere al MASE il recepimento delle medesime - od altre di pari efficacia sulle componenti ambientali interessate - nell'atto di pronuncia finale;

RITENUTO, in considerazione della complessità dell'opera, condivisibile quanto proposto dal Nucleo VIA circa la richiesta al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica per l'istituzione di un Osservatorio ambientale ai sensi dell'art. 28, comma 2 del D.Lgs. 152/2006 per la verifica di ottemperanza a quanto prescritto;

RITENUTO di condividere i contenuti, le motivazioni, le considerazioni e le conclusioni espresse nel Parere del Nucleo VIA n. 202/2025 formalizzato nella riunione conclusiva svoltasi in data 03/04/2025, così come riportato in allegato, parte integrante e sostanziale del presente atto (Allegato A);

RILEVATO infine che, successivamente alla conclusione dei lavori del Nucleo VIA regionale, è pervenuta una ulteriore nota da parte di Autostrade per l'Italia S.p.A., inviata in data 04/04/2025 e acquisita al protocollo regionale n. 0231532 del 07/04/2025, nella quale il gestore dell'Autostrada A11, esaminate le integrazioni volontarie del 21/03/2025, riporta una serie di considerazioni chiedendo il recepimento di alcune proposte di prescrizione in fase di VIA e/o nella successiva fase di approvazione del progetto e ritenuto opportuno trasmettere al MASE, in qualità di Autorità competente, anche detta nota per le relative valutazioni;

A voti unanimi,

DELIBERA

1) di esprimere al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica un **parere favorevole** ai sensi dell'art. 24, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 63 della L.R. 10/2010 sulla compatibilità ambientale del "*Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'Aeroporto di Firenze*", proposto dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali (prescrizioni) e con le raccomandazioni e le indicazioni riportate nel Parere conclusivo del Nucleo VIA n. 202/2025 formalizzato nella riunione conclusiva svoltasi in data 03/04/2025 (Allegato A), con richiesta di recepimento delle medesime - od altre di pari efficacia sulle componenti ambientali interessate - nell'atto di pronuncia finale;

2) di trasmettere al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ed al proponente:

2.1) la Determina del NURV n. 1/SCA/2025 del 09/01/2025, quale contributo regionale per la VAS nell'ambito del procedimento integrato di VIA/VAS di competenza statale;

2.2) la nota del Settore regionale VAS e VIncA prot. n. 0115332 del 18/02/2025, quale parere di Regione Toscana in qualità di Ente gestore del Sito Natura 2000 ZSC/ZPS IT5140011 "*Stagni della piana fiorentina e pratese*", subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali ivi riportate, ai fini dell'adozione da parte del MASE della Valutazione di Incidenza di competenza ministeriale ai sensi dell'art. 10, comma 3 del D.Lgs. 152/2006;

2.3) la nota del Settore regionale Bonifiche e Siti Orfani PNRR prot. n. 0053597 del 29/01/2025, quale valutazione di Regione Toscana circa il rispetto delle condizioni di cui all'art. 242-ter, comma 1 del D.Lgs. 152/2006 per le porzioni di progetto ricadenti nei siti oggetto di bonifica, subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali ivi riportate;

2.4) il contributo istruttorio dell'Azienda USL Toscana Centro acquisito al protocollo regionale n. 0222433 del 03/04/2025 per le valutazioni di competenza circa l'opportunità di pianificare in fase di monitoraggio *post operam* uno studio epidemiologico di tipo analitico;

2.5) la nota di Autostrade per l'Italia S.p.A., acquisita al protocollo regionale n. 0231532 del 07/04/2025, pervenuta oltre i termini di conclusione dei lavori del Nucleo VIA regionale;

3) di dare atto che l'approvazione del progetto in esame, conseguente alla fase di pronuncia di VIA, comporterà l'attivazione del procedimento ex art. 9-bis della L.R. 65/2014 per la variante automatica al Piano di indirizzo territoriale regionale di cui all'art. 88 della L.R. 65/2014;

4) di proporre al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica l'istituzione di un Osservatorio ambientale ai sensi dell'art. 28, comma 2 del D.Lgs. 152/2006 o, in alternativa, di individuare i seguenti Soggetti competenti al controllo:
- per le condizioni di VIA, richiamate al precedente punto 1): gli Enti coinvolti indicati al termine di ciascuna condizione, ricordando a tali Soggetti di comunicare l'esito delle verifiche di ottemperanza anche al Settore VIA regionale;

- per le condizioni di VIncA, contenute nella nota richiamata al precedente punto 2.2): Regione Toscana - Settore regionale VAS e VIncA;
- per le condizioni contenute nella nota richiamata al precedente punto 2.3): Regione Toscana - Settore regionale Bonifiche e Siti Orfani PNRR, con il supporto tecnico di ARPAT - Dipartimento di Firenze.
Sono fatte salve le competenze di controllo stabilite dalla normativa vigente;

5) di notificare, a cura del Settore VIA, il presente atto al MASE e al proponente ENAC e di comunicare il presente atto agli Uffici e alle Agenzie regionali componenti del Nucleo VIA regionale ed agli altri Soggetti coinvolti nell'istruttoria regionale;

6) di dare atto che presso la sede del Settore VIA, piazza dell'Unità Italiana 1 a Firenze, è possibile prendere visione della documentazione relativa alla formazione dell'allegato parere.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso all'Autorità giudiziaria competente nei termini di legge.

Il presente atto è pubblicato integralmente sul BURT ai sensi degli articoli 4, 5 e 5-bis della L.R. 23/2007 e sulla banca dati degli atti amministrativi della Giunta regionale ai sensi dell'art. 18 della L.R. 23/2007.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA

La Dirigente Responsabile
CARLA CHIODINI

Il Direttore
ANDREA RAFANELLI

ALLEGATO_4 m_amte.MASE.REGISTRO UFFICIALE.ENTRATA.0073066.16-04-2025

Regione Toscana

Direzione Tutela dell'Ambiente ed Energia
Settore Valutazione Impatto Ambientale

Nucleo di Valutazione dell'Impatto Ambientale
(art. 47-bis L.R. 10/2010, D.G.R. n. 1083 del 30/09/2024)

Seduta del 3 aprile 2025

Parere n. 202

per l'espressione del parere della Giunta Regionale al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 63 della L.R. 10/2010

Aeroporto di Firenze
Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035
nei Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Signa

Proponente: ENAC

Il giorno 3 aprile 2025, alle ore 10:00, in modalità videoconferenza, si è riunito il Nucleo di Valutazione dell'impatto ambientale (di seguito Nucleo VIA) per l'espressione del parere tecnico alla Giunta Regionale relativo al "Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'Aeroporto di Firenze", proposto dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), parere da esprimersi ai fini degli adempimenti regionali di cui all'art. 24 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 63 della L.R. 10/2010, nell'ambito del procedimento integrato VIA/VAS di competenza dello Stato.

L'odierna riunione del Nucleo VIA è stata convocata con nota del Settore Valutazione di Impatto Ambientale (di seguito Settore VIA) del 21/03/2025 (prot. n. 0190330), in conformità a quanto disposto nella D.G.R. n. 1083 del 30/09/2024, Allegato C.

Sono presenti, oltre alla Presidente del Nucleo di Valutazione Arch. Carla Chiodini, quali componenti del Nucleo stesso i rappresentanti degli Uffici di seguito elencati, per esprimere le valutazioni di rispettiva competenza sull'intervento di cui trattasi:

Settore regionale "Transizione Ecologica e Sostenibilità Ambientale"	Ing. Renzo Pampaloni	delegato
Settore regionale "Bonifiche e Siti Orfani PNRR"	Dott. Geol. Silvano Monzali	delegato
Settore regionale "Autorizzazioni Integrate Ambientali"	ASSENTE	-
Settore regionale "Genio Civile Valdarno Superiore"	Geom. Piero Paliotta	delegato
Settore regionale "Genio Civile Valdarno Centrale"	Dott. Geol. Andrea Reggiannini	delegato
Settore regionale "Tutela Acqua e Costa"	ASSENTE	-
Settore regionale "Programmazione grandi infrastrutture di trasporto e viabilità regionale"	ASSENTE	-
Settore regionale "Viabilità Regionale ambiti Firenze - Prato e Pistoia"	ASSENTE	-
Settore regionale "Infrastrutture per la Mobilità Sostenibile"	Ing. Liuba Lulli	delegata
Settore regionale "Logistica e cave"	Ing. Simone Sarti	delegato
Settore regionale "Trasporto Pubblico Locale su ferro e marittimo"	ASSENTE	-
Settore regionale "Forestazione. Agroambiente. Risorse idriche nel settore agricolo. Cambiamenti climatici"	Dott.ssa Elisabetta Gravano	delegata
Settore regionale "VAS e VIncA"	Arch. Domenico Bartolo Scrascia	responsabile
Settore regionale "Tutela della Natura e del Mare"	ASSENTE	-
Settore regionale "Tutela, Riqualificazione e Valorizzazione del Paesaggio"	Arch. Domenico Bartolo Scrascia	responsabile
Settore regionale "Economia Circolare e Qualità dell'Aria"	ASSENTE	-
Settore regionale "Sistema Informativo e Pianificazione del Territorio"	Arch. Marco Carletti	responsabile
ARPAT - Settore VIA-VAS	Dott. Antongiulio Barbaro	responsabile

Dipartimento della Prevenzione dell'Azienda USL Toscana Centro	Ing. Massimo Di Giusto	delegato
IRPET	ASSENTE	-

Sono inoltre presenti il proponente ENAC, rappresentati dall'Ing. Valentina Natale e dall'Ing. Aura Ruggieri e la Società di gestione Toscana Aeroporti S.p.A., rappresentata dall'Ing. Lorenzo Tenerani e dalla Dott.ssa Claudia Naldi.

Sono infine presenti ai fini di supporto istruttorio i seguenti funzionari:
- Ing. Valentina Gentili e Dott. Daniele Da Lio per il Settore VIA;
- Dott.ssa Camilla Gamba per ARPAT;
- Arch. Adriana Sgolastra e Dott. Andrea Melilli per la VIncA per il Settore VAS e VIncA;
- Dott. Leonardo Profeti per il Settore Transizione Ecologica e Sostenibilità Ambientale;
- Dr. Joseph Polimeni, Dott.ssa Miriam Levi, Dott.ssa Manuela Gemmi, Dott. Francesco Gori, Dott.ssa Chiara Staderini, Dott. Vincenzo Cordella, Ing. Marco Piero Dupuis e Dott.ssa Rossella Cecconi per l'Azienda USL Toscana Centro;
- Dott.ssa Geol. Manuela Germani per il Settore Tutela, Riqualificazione e Valorizzazione del Paesaggio.

Alle ore 10.20, la Presidente del Nucleo VIA, dopo la verifica della maggioranza delle presenze, apre la riunione e ricorda le caratteristiche e le finalità del procedimento integrato VIA/VAS di competenza statale in corso per il Piano di Sviluppo Aeroportuale in esame, nell'ambito del quale Regione Toscana intende esprimere il parere regionale di cui all'art. 24 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 63 della L.R. 10/2010. Ricorda inoltre sinteticamente che i lavori del Nucleo:
- sono iniziati nella riunione del 10/01/2025, in cui il Nucleo ha preso atto del contributo regionale per la VAS espresso con la Determina n. del NURV n. 1/SCA/2025 del 09/01/2025; i lavori si sono aggiornati dovendo attendere la pubblicazione da parte del MASE delle integrazioni volontarie trasmesse dal proponente con nota del 23/12/2024 acquisita al protocollo regionale in data 02/01/2025, nonché di dover procedere all'acquisizione di alcuni contributi tecnici a completamento dell'istruttoria regionale ai fini VIA;
- sono proseguiti nella riunione del 22/01/2025 e si sono nuovamente aggiornati in considerazione della volontà espressa dal proponente di depositare ulteriori integrazioni volontarie al fine di consentire una valutazione compiuta a tutti gli Enti che partecipano al Nucleo VIA, con particolare riferimento ad ARPAT e all'Azienda USL;
- sono proseguiti nella riunione del 19/02/2025, in cui il Nucleo ha preso atto degli esiti della VIncA espressi per Regione Toscana in qualità di Ente Gestore dal Settore regionale VAS e VIncA e della valutazione da parte del Settore regionale Bonifiche e Siti Orfani PNRR ai sensi dell'art. 242-ter, comma 1 del D.Lgs. 152/2006, trasmessi con note formali a seguito di quanto già dichiarato nella precedente riunione del Nucleo; i lavori si sono aggiornati in considerazione della volontà espressa dal proponente di depositare ulteriori integrazioni volontarie in riscontro ai contributi istruttori acquisiti e ai chiarimenti richiesti in tale sede da parte di ARPAT, Azienda USL e del Settore regionale Transizione Ecologica e Sostenibilità Ambientale.

L'OdG della riunione odierna prevede:
- la disamina delle recenti integrazioni volontarie che sono state inviate dal proponente e acquisite nelle date del 21/03/2025 e 28/03/2025;
- il prosieguo delle valutazioni ambientali per definire il parere tecnico del Nucleo VIA funzionale alla predisposizione della proposta alla Giunta regionale per l'espressione del parere di VIA al MASE.

Si svolgono quindi i lavori del Nucleo VIA per quanto indicato al primo punto dell'OdG.

Preliminarmente, il Settore VIA dà atto che successivamente alla precedente riunione del Nucleo VIA del 19/02/2025:
- è pervenuto un ulteriore contributo istruttorio da parte di ARPAT - Settore VIA/VAS (prot. n. 0135638 del 26/02/2025) espresso sulla documentazione integrativa volontaria trasmessa dal proponente il 10/02/2025 inerente gli aspetti legati all'impatto sull'atmosfera in fase di cantiere, nonché il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) per l'atmosfera e l'ambiente idrico;

- è pervenuta al protocollo regionale la nota prot. n. 0131718 del 25/02/2025 della Direzione Generale per le Autostrade e la Vigilanza sui Contratti di Concessione Autostradale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la quale comunica che la società Autostrade per l'Italia S.p.A., in qualità di concessionaria del tratto autostradale adiacente all'area di progetto, risulta legittimata a rilasciare il proprio parere di competenza;
- con nota del 20/03/2025, assunta al protocollo regionale n. 0189491 del 21/03/2025, il proponente ENAC ha trasmesso al MASE, in qualità di Autorità Competente, documentazione integrativa volontaria riferita ai temi discussi nella riunione tenutasi con la Commissione Tecnica VIA/VAS in data 23/01/2025 e contestualmente ai lavori istruttori in corso da parte del Nucleo VIA regionale, propedeutici all'espressione del parere regionale di competenza. La suddetta documentazione comprende i precedenti invii effettuati al Settore VIA regionale ai fini dei lavori delle riunioni del Nucleo VIA regionale già tenutesi e ulteriore documentazione integrativa volontaria, che il proponente si era reso disponibile a depositare al termine della riunione del Nucleo VIA regionale del 19/02/2025 in riscontro ai contributi istruttori acquisiti e ai chiarimenti richiesti in tale sede da parte di ARPAT, Azienda USL e del Settore regionale Transizione Ecologica e Sostenibilità Ambientale, oltre a un aggiornamento del PMA al fine di recepire le indicazioni riportate nel contributo di ARPAT del 26/02/2025, di cui ha preso visione;
- con nota prot. n. 0190330 del 21/03/2025, il Settore VIA ha pertanto convocato la riunione odierna del Nucleo VIA regionale per il prosieguo delle valutazioni ambientali al fine di definire il parere tecnico funzionale alla predisposizione della proposta alla Giunta regionale per l'espressione del parere di VIA al MASE;
- in data 28/03/2025 sono pervenute ulteriori integrazioni volontarie da parte del proponente inerenti la componente salute pubblica, di cui, con nota prot. n. 0208235 del 28/03/2025, il Settore VIA ha chiesto all'Azienda USL di tenere conto ai fini del contributo istruttorio già chiesto con la nota del 21/03/2025;
- in data 02/04/2025, il proponente ha trasmesso infine al MASE le suddette ulteriori integrazioni volontarie inerenti la salute pubblica, un elaborato afferente la VIncA denominato "*Proposta di Gestione Naturalistica delle Aree di Compensazione Ambientale e Paesaggistica*", riportato nell'elenco elaborati ma che risultava mancante nel precedente deposito e un ulteriore elaborato di approfondimento sul rischio industriale denominato "*Rischio industriale – Valutazione degli incidenti indotti da impatti aerei sugli stabilimenti a rischio di incidente rilevante - Aggiornamento 2025*";
- in merito alle suddette integrazioni volontarie sono pervenuti i contributi istruttori da parte dei seguenti Soggetti:
  - ARPAT - Settore VIA/VAS (prot. n. 0218075 del 02/04/2025);
  - Settore regionale Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale (prot. n. 0221645 del 02/04/2025);
  - Settore regionale Transizione Ecologica e Sostenibilità Ambientale (prot. n. 0221700 del 02/04/2025);
  - Azienda USL Toscana Centro (prot. n. 0222433 del 03/04/2025).

Ciò premesso, il Nucleo VIA dà atto, in particolare, che le integrazioni volontarie acquisite al protocollo regionale in data 21/03/2025 contengono "Sezioni Specialistiche" in materia di:
a) Rumore QCA1-QVA1, con un aggiornamento della Relazione di impatto acustico in fase di esercizio e un aggiornamento della Relazione di impatto acustico di esercizio riferita all'insediamento del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino;
b) Atmosfera QVA2, con un aggiornamento della Relazione di impatto atmosferico per la fase di esercizio e i files relativi al modello numerico utilizzato per la valutazione di impatto atmosferico, richiesti da ARPAT;
c) Popolazione e assetto sanitario QVA9, con i seguenti elaborati: *"Studio tossicologico e di igiene ambientale per la Valutazione di impatto Sanitario - Integrazioni", "Chiarimenti UFC IPN Firenze 1"* e *"Indagine di approfondimento per gli aspetti attinenti lo Studio tossicologico e di igiene ambientale"*;
d) Campi Elettromagnetici QVA12;
e) Piano di Monitoraggio Ambientale PMA, aggiornato per le componenti biotiche, atmosfera e ambiente idrico;
f) trasmissione degli elaborati inerenti la valutazione ex art. 242-ter, comma 1 del D.Lgs. 152/2006 riguardanti il progetto di "*Rimozione rifiuti e collaudo di fianco e fondo scavo RIF1*";
g) Studio di incidenza ambientale di VIncA VIN1, con i seguenti elaborati revisionati: "*Proposta di Gestione Naturalistica delle Aree di Compensazione Ambientale e Paesaggistica*" e "*Analisi delle alternative e dichiarazione IROPI - Sintesi (par.4 art.6 direttiva habitat)*";

h) Varianti Urbanistiche VAR1, con un aggiornamento della relazione sulle indagini geologico tecniche relative al Comune di Campi Bisenzio;
i) Relazioni Generali GEN1, con un approfondimento finalizzato a fornire le risposte informative a quanto osservato da Autostrade per l'Italia S.p.A.;
j) Area di compensazione Santa Croce CAP3, con un aggiornamento degli elaborati al fine di recepire alcune indicazioni del Consorzio di Bonifica;
k) Opere idrauliche esterne al sedime – Canale di derivazione del Fosso Reale OIE7, con un aggiornamento degli elaborati al fine di recepire alcune indicazioni del Consorzio di Bonifica;
l) Viabilità, con un aggiornamento degli elaborati al fine di fornire riscontro a quanto osservato da Autostrade per l'Italia S.p.A. in relazione ad aspetti di preminente interesse del successivo procedimento autorizzativo.

Nelle integrazioni trasmesse il 28/03/2025, il proponente ha trasmesso un aggiornamento della sezione di studio ambientale riferita alla rappresentazione dello stato *ante operam* dello stato di salute della popolazione, allegando il documento "*Quadro conoscitivo dello stato di salute della popolazione – Presentazione dei dati in conformità alle Linee Guida ISTISAN 22/35*", al fine di fornire la rappresentazione del profilo di salute *ante operam* della popolazione in accordo ai metodi indicati dal Capitolo 4 "*Profili di salute della popolazione potenzialmente esposta in ambito di Valutazione di Impatto Sanitario (VIS)*" delle "*Linee Guida per la Valutazione di Impatto Sanitario: approfondimento tecnico-scientifico*" dell'Istituto Superiore di Sanità.

In data 02/04/2025 il proponente ha trasmesso infine un ulteriore elaborato di approfondimento relativo al rischio industriale denominato "*Rischio industriale – Valutazione degli incidenti indotti da impatti aerei sugli stabilimenti a rischio di incidente rilevante - Aggiornamento 2025*".

Terminata l'illustrazione di quanto pervenuto agli atti successivamente alla riunione del 19/02/2025 del Nucleo VIA regionale, la Presidente chiede al proponente di illustrare brevemente il documento di approfondimento che ha prodotto in merito al rischio industriale in riferimento al contributo di ARPAT del 21/01/2025 (acquisito al protocollo regionale n. 0031990 del 22/01/2025), nel quale l'Agenzia, confermando il precedente contributo del 25/06/2024, rilevava che nella documentazione depositata non erano presenti valutazioni in merito all'eventuale aggravio di rischio, in termini di probabilità e magnitudo degli eventi attesi (compresi nuovi scenari ipotizzabili), derivante dall'esercizio della nuova infrastruttura aeroportuale sugli stabilimenti presenti. Pertanto ARPAT raccomandava, nell'ipotesi in cui l'evento di effetto domino o di amplificazione dovuto all'impatto aereo su uno stabilimento a rischio di incidente rilevante risultasse credibile, che il proponente indicasse se debbano essere stabilite o meno misure di sicurezza aggiuntive in fase di esercizio dell'infrastruttura (ad esempio procedure gestionali, adattamento rotte aeree, divieto di sorvolo, …) al fine di rendere remota la probabilità di accadimento rispetto a quelle caratteristiche dei *top event* ipotizzati nei rapporti di sicurezza/analisi di rischio.

Viene quindi data la parola al proponente per illustrare l'elaborato di approfondimento prodotto.

Interviene il proponente per illustrare il suddetto elaborato redatto dall'Università di Pisa - Dipartimento di Ingegneria Civile ed Industriale, nel quale sono stati esaminati i n. 3 stabilimenti a rischio di incidente rilevante che erano stati già individuati nella precedente documentazione, anche in relazione alle caratteristiche determinate dal D.M. 09/05/2001 "*Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante*". Il proponente illustra i possibili scenari che sono stati approfonditi (*pool fire*, *jet fire* e *fireball*) e il rischio di effetto domino. Lo studio conclude evidenziando che "*... gli impatti degli incidenti causati da potenziali effetti domino generati dal traffico aeroportuale, ovvero legati all'impatto di aeromobili con apparecchi di processo industriale nell'area circostante alla nuova pista, risultano comparabili per estensione, e solo eventualmente di maggiore severità, rispetto a quanto considerato nelle analisi di sicurezza convenzionale. Ciò è dovuto, comunque, all'assunzione assolutamente cautelativa inerente la stima delle quantità versate, nonché all'ipotesi di totale assenza di mitigazione.*
Le frequenze di accadimento degli incidenti associati al previsto esercizio aeronautico risultano, tuttavia, nettamente inferiori rispetto a quelle dei tipici incidenti dovuti all'attività industriale in esercizio e a

malfunzionamenti di processo, e ciò anche nel caso in cui si considera la medesima tipologia di rilascio (ovvero istantaneo dovuto a cedimento catastrofico).
In considerazione delle valutazioni sopra espresse e in riferimento a quanto richiesto da ARPAT (...), alla luce dei risultati delle analisi condotte si ritiene non necessaria l'introduzione di misure di sicurezza aggiuntive in fase di esercizio dell'infrastruttura aeroportuale finalizzate a rendere remota la probabilità di accadimento dell'evento incidentale aereo (crash al suolo in corrispondenza degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante) rispetto a quelle caratteristiche dei top event ipotizzati nei rapporti di sicurezza/analisi di rischio predisposti dai Gestori degli impianti medesimi. Ciò in quanto i tassi medi annui di crash aereo, così come calcolati dalle Università di Napoli e Bologna, risultano già nettamente inferiori ai tassi di accadimento annuo dei top event analizzati e, quindi, tali da non richiedere ulteriori misure di sicurezza quali divieto di sorvolo, adattamento delle rotte aeree, ecc.".

Interviene ARPAT che esprime apprezzamento per l'approfondimento svolto e ricorda che, come già riportato nel contributo del 21/01/2025 sopra citato, l'Agenzia non ha competenze in materia di sicurezza aeronautica. Ritiene quindi che la valutazione debba essere rimessa all'attenzione della Commissione VIA ministeriale.

Il Nucleo VIA regionale prende quindi atto di quanto riportato dal proponente nell'elaborato di approfondimento prodotto e, non avendo niente da rilevare, i presenti concordano nel rimettere la relativa valutazione alla Commissione VIA nazionale per quanto di competenza in materia di sicurezza aeronautica.

Per quanto riguarda il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), il Nucleo VIA prende atto che nel corso dei lavori è stato oggetto di revisione ed integrazioni da parte del proponente e che nell'ultima revisione fornita al MASE in data 20/03/2025 sono state già recepite anche le indicazioni proposte da ARPAT nel contributo istruttorio del 26/02/2025 per la componente atmosfera e per l'ambiente idrico.

ARPAT aggiunge che, in linea generale, il PMA è parte integrante della documentazione che il proponente è tenuto a presentare nell'ambito della VIA; tuttavia le "*Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.)*" adottate dal MASE ammettono che il PMA per sua natura sia uno strumento flessibile e modulabile anche in relazione alle evenienze che dovessero emergere nel corso della realizzazione dei lavori ("*... il PMA deve essere strutturato in maniera sufficientemente flessibile per poter essere eventualmente rimodulato nel corso dell'istruttoria tecnica di competenza della Commissione CTVIA VIA-VAS e/o nelle fasi progettuali e operative successive alla procedura di VIA: in tali fasi potrà infatti emergere la necessità di modificare il PMA, sia a seguito di specifiche richieste avanzate dalle diverse autorità ambientali competenti che a seguito di situazioni oggettive che possono condizionare la fattibilità tecnica delle attività programmate dal Proponente*": par. 5.1 delle Linee Guida). Ricorda pertanto che potrà essere rivisto successivamente in base a quanto verrà segnalato dall'Autorità competente o da altri Enti di controllo, anche nell'eventualità che venisse istituito un apposito Osservatorio ambientale.

Successivamente il Nucleo prende atto che nelle integrazioni volontarie del 21/03/2025 trasmesse al MASE sono stati ricompresi ulteriori approfondimenti riguardanti:

- Aspetti idraulici: in particolare, il Genio Civile Valdarno Centrale dà atto che sono già state aggiornate dal proponente le indagini geologico tecniche relative agli interventi nel territorio del Comune di Campi Bisenzio, per le quali il Genio Civile Valdarno Centrale aveva rilevato alcune lacune nell'ultimo contributo istruttorio acquisito. Pertanto non è più necessario riportare tale indicazione in forma prescrittiva. Anche il Genio Civile Valdarno Superiore dà atto che gli elaborati aggiuntivi riguardanti l'area di compensazione Santa Croce e il canale di derivazione del Fosso Reale sono stati presentati al fine di recepire alcune indicazioni di dettaglio del Consorzio di Bonifica n. 3 Medio Valdarno, ma non rendono necessario aggiornare le valutazioni già fatte sugli aspetti idraulici. È necessario solo adeguare la condizione ambientale relativa all'area di compensazione Santa Croce, preso atto che nelle integrazioni volontarie sono state già rappresentate le modalità di svaso dell'opera e indicate le quote di sfioro dal Colatore Sinistro del Fosso Reale e dal Fosso Osmannoro e ricordare che l'ampliamento della sezione idraulica del sottoattraversamento del Colatore Sinistro in corrispondenza dell'intersezione fra Via Santa Croce dell'Osmannoro e Via Nilo,

dovrà essere realizzata nel rispetto delle normativa vigente.

Il proponente concorda;

- Viabilità: studio trasportistico e approfondimenti delle interferenze di progetto con l'ampliamento alla terza corsia autostradale dell'Autostrada A11 nella Tratta Firenze-Pistoia, in riscontro a quanto osservato da Autostrade per l'Italia S.p.A. nei contributi pervenuti in relazione ad aspetti riguardanti il successivo procedimento autorizzativo. A tal proposito il Settore regionale Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale, nel contributo del 02/04/2025, rileva che sono state apportate "*... lievissime modifiche in corrispondenza dei punti di contatto (limite di batteria) tra i lavori di rifacimento dei cavalcavia di Via dei Giunchi e di Via del Pantano (opere di competenza Autostrade) e quelli del Piano di Sviluppo Aeroportuale (rotatoria C presso Via dei Giunchi e interventi di manutenzione straordinaria di un tratto di Via del Pantano)*" e che è stato provveduto a dare atto nel dettaglio della completa coerenza ed integrazione tra le opere di progetto del Piano di Sviluppo Aeroportuale e quelle di cui al progetto di adeguamento alla terza corsia dell'autostrada A11 – Tratta Firenze-Pistoia. Pertanto, in relazione alle modifiche sopra richiamate, rimanda al parere di Autostrade per l'Italia, che è stata coinvolta nel procedimento istruttorio ed agli eventuali pareri degli Enti locali interessati, se necessari. Per quanto concerne le strade regionali e le infrastrutture di trasporto ferroviarie di interesse nazionale, non rileva ulteriori considerazioni e conferma quanto già indicato con il precedente parere trasmesso con nota prot. n. 0663283 del 20/12/2024.

Il proponente concorda;

- Valutazione ai sensi dell'art. 242-ter, comma 1 del D.Lgs. 152/2006: il Settore regionale Bonifiche e Siti Orfani PNRR dà atto che gli elaborati trasmessi al MASE coincidono con quelli già trasmessi a Regione Toscana e valutati dal suddetto Settore nel parere prot. n. 0053597 del 29/01/2025, che pertanto resta da inviare al MASE come già disposto nella precedente riunione del Nucleo VIA.

Il proponente lo conferma;

- Valutazione di Incidenza: in merito agli elaborati integrativi prodotti il Settore VIA chiede al Settore regionale VAS e VIncA se ritiene necessario aggiornare il parere regionale già rilasciato con nota prot. n. 0115332 del 18/02/2025 da trasmettere al MASE in qualità di Autorità Competente per la VIncA ricompresa nella VIA statale, visto che il proponente segnala che, rispetto alla precedente versione, è stata aggiornata "*la sola sezione riferita alle "componenti biotiche", ove il Proponente ha inteso recepire fin da subito le indicazioni rese dagli Uffici Regionali competenti in materia di VIncA, pressoché coincidenti con quelle espresse dalla Commissione Tecnica CTVA del Ministero dell'Ambiente in sede di riunione del 23.01.2025. Ci si riferisce, in particolare, alle tempistiche della fase Post Operam dei monitoraggi, estesa fino a tutto il periodo di validità del Piano di Sviluppo Aeroportuale, ossia fino al 31.12.2035*".
Relativamente agli elaborati integrativi riferiti alla VIncA il proponente specifica che essi non alterano in alcun modo quanto già contenuto nella documentazione agli atti del procedimento e valutato dai competenti Uffici Regionali, limitandosi di fatto a fornire elementi di maggior dettaglio relativi all'evoluzione degli habitat di nuova realizzazione già oggetto di precedente trattazione, una più sintetica trattazione di taluni temi, nonché l'esplicita condivisione del proponente ad includere tra gli oneri di progetto anche la gestione e il monitoraggio delle aree di compensazione per 10 anni, ossia fino al 31/12/2035.

Il Settore regionale VAS e VIncA prende atto che nella documentazione depositata sono già state recepite alcune condizioni ambientali riportate nel parere del 18/02/2025, tuttavia non ritiene necessario un aggiornamento del suddetto parere, che viene pertanto integralmente confermato.

Il proponente condivide che non è necessaria una riformulazione del quadro prescrittivo di VIncA; ha comunque ritenuto opportuno aggiornare la documentazione almeno per i temi condivisi anche dalla Commissione Tecnica VIA ministeriale nella riunione intercorsa.

Passando poi all'esame delle integrazioni volontarie prodotte in merito al rumore, all'atmosfera e alla salute

pubblica, il Settore VIA chiede ad ARPAT, all'Azienda USL e al Settore regionale Transizione Ecologica e Sostenibilità Ambientale presenti di illustrare i relativi contributi istruttori.

Preliminarmente ARPAT - Settore VIA/VAS dichiara che, come riportato nel contributo istruttorio del 02/04/2025, le integrazioni fornite in data 21/03/2025 rispondano in larga parte a quanto richiesto nei precedenti pareri; le criticità rimanenti, in particolar modo relative all'impatto acustico, potranno essere superate con le precisazioni e le proposte di "condizioni ambientali" riportate nel proprio contributo in grassetto (in sostituzione di quelle già proposte, per le componenti esaminate, nel contributo ARPAT del 21/01/2025).

Il Nucleo VIA passa quindi alla discussione in merito ai seguenti specifici aspetti:

- per quanto riguarda i Campi elettromagnetici: ARPAT riporta che "*Dall'analisi svolta, di seguito riportata, risulta che alcuni elementi evidenziati da ARPAT sono stati positivamente risolti con la nuova documentazione. Tuttavia, restano incompleti o non adeguatamente valutati dal proponente alcuni aspetti: pertanto, ai fini della tutela della tutela della popolazione dall'esposizione al campo magnetico a bassa frequenza (Legge 36/2001, D.P.C.M. 8/7/2003), si ritiene necessario proporre alcune condizioni ambientali*", riguardanti in sintesi la recinzione dell'impianto fotovoltaico e delle cabine, la regolamentazione dei relativi accessi, l'isolamento magnetico e i cavidotti per le linee MT.

A tal proposito il proponente, avendo preso visione del contributo di ARPAT, dichiara di condividere le prescrizioni volte alla tutela dell'esposizione di persone; tuttavia per le cabine situate nel comparto air-side evidenzia che le localizzazioni individuate corrispondono ad aree non aperte al pubblico, per cui ritiene non necessaria la condizione posta relativamente alla recinzione, non essendo possibile la presenza continuativa di persone per più di 4 ore al giorno. Evidenzia inoltre che la recinzione perimetrale del sedime aeroportuale deve assolvere a esigenze di sicurezza già disciplinate da altra normativa nazionale, che prevede su entrambi i lati una fascia di sicurezza di 5 metri inedificabile, sorvegliata e all'interno della quale è interdetta la presenza continuativa di persone e di altri ingombri;

ARPAT, nel prendere atto di quanto osservato dal proponente, ritiene che in sede di formulazione della prescrizione dovranno essere fatte salve le aree interessate dalla frequentazione di persone per meno di 4 ore al giorno o eventuali esigenze di armonizzazione con le normative di sicurezza specifiche; in ogni caso ARPAT auspica a tali fini un'ottimizzazione della localizzazione delle cabine in fase di progettazione esecutiva;

- per la componente atmosfera in fase di esercizio: ARPAT precisa che, a correzione di quanto riportato a pag. 5 del contributo, i files di controllo del modello utilizzato per la componente atmosfera risultano essere stati trasmessi dal proponente. Ciò premesso, riferisce che "*Le integrazioni depositate dal proponente consentono di risolvere in maniera accettabile tutti i rilievi effettuati nei precedenti pareri ARPAT, almeno limitatamente agli aspetti concernenti la "componente atmosfera". Si segnala che lo scenario degli impatti associati al Masterplan 2035 appare in generale migliorativo, salvo alcune sporadiche eccezioni. In particolare, presso i recettori R77, R78, R79, R93 e R113 si evidenzia un notevole aumento delle stime delle medie annue per lo scenario al 2035. Se da un lato la valutazione complessiva della situazione al 2035 deve essere necessariamente considerata come migliorativa rispetto a quanto stimato per la situazione "attuale",* ***si ritiene comunque opportuno che i recettori presso i quali il proponente prevede un peggioramento sostanziale siano opportunamente attenzionati, prevedendo campagne di misura relative all'inquinante NO_2 ante-operam e post-operam*** *al fine di circostanziare la portata reale delle criticità ed eventualmente far valutare, da parte dell'Autorità competente, opportune misure per la mitigazione degli impatti anche in riferimento alle disposizioni di cui all'art. 28 del D.Lgs. 152/2006*".
ARPAT aggiunge che tale indicazione può essere inserita nelle raccomandazioni da rivolgere al proponente, affinché siano tenute in considerazione in sede di perfezionamento della redazione del PMA.

A tal proposito il proponente dichiara di condividere tale raccomandazione.

Interviene anche il rappresentante dell'Azienda USL Toscana Centro per riferire che, come riportato nel

contributo istruttorio inviato in data odierna, in relazione al Piano di Monitoraggio Ambientale *post operam* per le emissioni in atmosfera, che prevede una durata del monitoraggio di un anno dall'entrata in esercizio della nuova pista più un anno successivo allo Scenario 2035, ritiene opportuno anche raccomandare che la durata di monitoraggio sia estesa in modo da permettere di monitorare l'evoluzione dell'impatto sino al raggiungimento dello scenario di massimo esercizio, al fine di dare effettivo riscontro alle simulazioni presentate in questa sede.

A tal proposito il proponente precisa che le due misurazioni *spot* al momento previste dal PMA si riferiscono ad un monitoraggio che, ripetuto nelle annualità proposte, 2028 e 2035, comporterebbero già un monitoraggio di durata complessiva pari a 108 giorni (54 giorni all'anno); in accoglimento della richiesta dell'ASL propone quindi di effettuare il monitoraggio adottando una frequenza biennale, indicativamente nel primo anno di esercizio nel 2028 (già previsto), nel 2030, nel 2032, nel 2035 (già previsto) e nel 2037.

ARPAT suggerisce di raccomandare un monitoraggio biennale, da svolgere presumibilmente nelle annualità sopra riportate, secondo le indicazioni della Tabella 1, Allegato I al D.Lgs. 155/2010 (con riferimento alle misurazioni di carattere "indicativo").

L'Azienda USL Toscana Centro concorda con ARPAT e prende atto della proposta, riformulando quindi la raccomandazione in tal senso. Si ritiene infatti che il monitoraggio debba raggiungere l'obiettivo di avere un quadro complessivo della verifica degli scenari progettuali;

- per la componente rumore in fase di esercizio: ARPAT riferisce che "*La documentazione esaminata fornisce, in relazione all'impatto acustico dell'opera, elementi che chiariscono in modo adeguato alcuni aspetti critici (o precedentemente trattati in modo non soddisfacente) già evidenziati nel contributo ARPAT datato 21/1/2025".* Per gli altri aspetti che, a giudizio di ARPAT, "*rimangono incompleti o non adeguatamente valutati dal proponente*" (superamenti del limite assoluto di immissione presso alcuni ricettori; mancato riferimento al valore limite di emissione; incompletezza di tutte le aree edificabili/di espansione di tipo produttivo, commerciale, terziario) passa ad illustrare "*come livello minimo di tutela dal rumore*" le proposte di condizioni ambientali di seguito riportate in grassetto, in sostituzione di quelle già inserite nel contributo del 21/01/2025, formulate qualora - nonostante tali elementi giudicati carenti - "*l'iter complessivo del presente procedimento si concluda con esito positivo*".

Per quanto riguarda l'Uso della nuova pista: "*Preso atto delle ulteriori informazioni e chiarimenti forniti, per escludere che l'impatto acustico sia più esteso e significativo di quanto descritto nella documentazione si ritiene necessario proporre che* ***tutti i decolli (100%) siano operati a partire dalla testata 29 e che tutti gli atterraggi (100%) provengano da Ovest (lato testata 11).***
Inoltre, si ritiene necessario proporre che ***il gestore aeroportuale si doti di un sistema di controllo con cui monitorare in itinere il numero di sorvoli della città di Firenze, al fine di verificarne l'andamento nel tempo rispetto ai 121 movimenti/anno dichiarati nella documentazione, relazionando annualmente in merito a tale elemento all'Autorità competente***".

ARPAT aggiunge che tali aspetti probabilmente potrebbero rientrare già nelle attività attribuite alla Commissione antirumore di cui al D.M. 31/10/1997; tuttavia ritiene comunque opportuno richiederlo anche in questa sede.

Il rappresentante del Settore Transizione Ecologica e Sostenibilità Ambientale, come membro della Commissione antirumore, conferma che tali attività potrebbero essere svolte dalla commissione in ottemperanza a una eventuale prescrizione di VIA contenuta nel D.M. ministeriale conclusivo.

Il proponente ricorda che la monodirezionalità dell'utilizzo della pista costituisce già presupposto progettuale a base del Masterplan, come direttamente evincibile sia dalle previste apparecchiature di supporto al volo (AVL, radioassistenze, sentiero di avvicinamento, ecc.), sia dalle procedure di volo (decolli e atterraggi) studiate e verificate da ENAV, come da documentazione agli atti del procedimento; per quanto riguarda la prescrizione relativa all'adozione di un sistema di controllo per il monitoraggio delle procedure di *missed approach* non ha osservazioni.

Il Nucleo VIA prende atto di quanto dichiarato dal proponente e riportato nella documentazione esaminata per la presente valutazione sull'uso monodirezionale della pista, concordando di prescrivere il sistema di controllo come proposto da ARPAT.

Quanto alla Modifica dei piani comunali di classificazione acustica (PCCA): "*Premesso che la definizione dei PCCA rientra nelle competenze delle singole Amministrazioni locali e che pertanto tale ipotesi fornisce soltanto un'indicazione dei possibili innalzamenti di classe acustica e della conseguente minore tutela acustica della popolazione, si fa presente che la proposta di collocare l'area del Polo Scientifico dell'Università di Firenze interamente in IV classe non è conforme ai criteri di cui al D.P.G.R. n. 2/R/2014. Tale Regolamento prevede infatti classi di maggiore tutela per i ricettori di tipo scolastico come quelli in esame e segnatamente la classe II per le porzioni fabbricate e la classe III per le loro pertinenze esterne - classificazione che risulta tecnicamente sostenibile anche in questo caso, nonostante la vicinanza dell'area al sedime aeroportuale (in V classe), considerata la presenza della duna che andrà a costituire una "discontinuità morfologica" di cui al citato Regolamento, atta a consentire l'eventuale vicinanza di classi acusticamente non contigue*".
Per quanto riguarda i Recettori non residenziali: "*Poiché delle previsioni contenute negli strumenti urbanistici la documentazione prende in considerazione i soli insediamenti di tipo residenziale e non i ricettori di tipo produttivo, commerciale e terziario,* ***per escludere impatti acustici significativi qui non considerati e per la coerenza complessiva degli atti autorizzativi e di gestione del territorio, si ritiene opportuno proporre che non siano realizzate/previste negli strumenti urbanistici dei rispettivi Comuni altre aree edificabili/di espansione interessate dall'opera oltre quelle individuate nella documentazione esaminata***".
ARPAT precisa che tali considerazioni non comportano prescrizioni da rivolgere al proponente, quanto piuttosto una raccomandazione rivolta ai Comuni affinché la presenza della nuova pista ed il suo impatto acustico siano tenuti in considerazione ai fini della futura pianificazione urbanistica.

Il proponente chiede un chiarimento su quali aree ARPAT intenda come "aree edificabili/di espansione interessate dall'opera", facendo presente che i Comuni saranno comunque tenuti a tenere in considerazione la presenza dell'aeroporto recependo nei propri strumenti urbanistici i vincoli derivanti dal Capo III del Codice della Navigazione (mappe di vincolo, piani di rischio).
Anche la rappresentante di ENAC ricorda che i piani regolatori comunali dovranno essere adeguati in base alla normativa di ENAC.

ARPAT ritiene che si tratti di indicazioni e vincoli di natura diversa rispetto a quelli del Codice della Navigazione, Capo III del Titolo III, che attengono alla sicurezza della navigazione aerea.

Il rappresentante del Settore Transizione Ecologica e Sostenibilità Ambientale concorda con le riflessioni espresse da ARPAT in particolare per quanto riguarda i PCCA.

Per quanto riguarda la Stima della popolazione esposta: ARPAT riferisce che nella documentazione presentata "*Non sono state fornite stime in termini di L_{VA}. Non sono inoltre forniti o chiariti sufficientemente i presupposti delle stime presentate riguardo ai dati demografici utilizzati e ai criteri con cui sono stati distribuiti statisticamente sul territorio, anche con riferimento alla popolazione abitante nelle lottizzazioni residenziali approvate dai Comuni.*
Non viene circostanziato adeguatamente il dato acustico utilizzato per la pista attuale e per quella nuova, mostrandone l'aderenza con le valutazioni di impatto relative alle due infrastrutture e come i livelli di rumore stimati siano stati correlati al dato di popolazione.
La nuova documentazione esaminata mostra un risultato peraltro atteso e già anticipato, ossia lo "spostamento" di quote di popolazione dalle classi con livelli maggiori a quelle di minore esposizione, con uno spostamento geografico da Est verso Ovest delle aree interessate".

Per quanto riguarda la Stima di impatto in fase di esercizio (aspetti di dettaglio): ARPAT riferisce che "*Dalla documentazione esaminata l'impatto acustico in fase di esercizio dell'opera risulta - per 18 ricettori "sensibili" e 213 di altro tipo (residenziale, produttivo, commerciale, terziario) - non conforme alla*

normativa a tutela della popolazione dal rumore (Legge 447/1995, D.P.C.M. 14/11/1997).
Peraltro, la documentazione non valuta le situazioni più interessate dal rumore dell'opera nel territorio del Comune di Calenzano, dove la documentazione considera soltanto le aree edificabili/di espansione. La stima del livello di immissione interno, che la documentazione riporta come elemento conoscitivo di base nella proposta di "risolvere" mediante interventi diretti al ricettore le criticità acustiche individuate, è incompleta, non considerando, con riferimento al valore 45 dBA, gli edifici di tipo produttivo, commerciale, terziario, in previsione di locali con possibile permanenza prolungata di persone. Gli interventi peraltro sono dichiarati "eventuali", cioè subordinati a misure strumentali successive all'entrata in esercizio dell'opera, impostazione che non si ritiene pertinente a procedimenti autorizzativi che si fondano su valutazioni previsionali, quale quello in corso.
Considerate le criticità individuate nella documentazione relative agli aspetti di dettaglio della stima e della proposta di interventi diretti al ricettore sopra indicati, si ritiene necessario proporre che ***gli interventi diretti di mitigazione sugli infissi dei fabbricati siano attuati dove previsto il superamento del livello assoluto di immissione nello scenario di impatto più cautelativo ("scenario 2035", che include +1 dB di incertezza e l'isolamento di 15 dB) contestualmente alla realizzazione dell'opera, senza differimento alla fase di esercizio dell'opera stessa, con tipologici di infissi autoventilanti; per i locali sottotetto gli interventi dovrebbero, inoltre, prendere in considerazione interventi di isolamento acustico in copertura dei fabbricati****.*
Inoltre si ritiene necessario proporre che ***anche per i ricettori di tipo produttivo, terziario e commerciale siano attuati interventi diretti con tipologici di infissi autoventilanti, contestualmente alla realizzazione dell'opera, senza differimento alla fase di esercizio dell'opera stessa, dove sia previsto un superamento esterno ("scenario 2035", che include +1 dB di incertezza) e, applicato un isolamento di facciata pari a 15 dB, risulti superata la soglia diurna a infissi chiusi di 45 dBA, in locali con possibile permanenza prolungata di persone***".

Il Settore regionale Transizione Ecologica e Sostenibilità Ambientale e l'Azienda USL Toscana Centro concordano con la proposta di prescrizione di ARPAT, come riportato nei relativi contributi istruttori.

Inoltre il Settore regionale Transizione Ecologica e Sostenibilità Ambientale richiama quanto riportato in merito nel contributo istruttorio:
Punto b) previsione di misure di mitigazione coerenti e conseguenti alle risultante del piano di monitoraggio acustico da attivarsi quindi, se necessario, anche precedentemente alla data del 2035
(...)
• la precedente richiesta del Settore di attivare interventi diretti di mitigazione prima dell'entrata in esercizio dell'opera non risulta accolta nelle integrazioni dal proponente
• il proponente prevede tuttavia la realizzazione di tali interventi a partire dai sei mesi successivi all'entrata in esercizio dell'opera (dopo una fase di aggiornamento del modello di monitoraggio e con interventi da ultimarsi entro i successivi 12 mesi)
Nel confermare, in coerenza con il parere espresso da ARPAT, l'opportunità di prevedere interventi diretti di mitigazione già in fase di realizzazione dell'opera, nel caso di accoglimento da parte dell'Autorità competente della proposta avanzata del Proponente si rileva in ogni caso la necessità di rispettare almeno le seguenti condizioni:
- Aggiornare il set di ricettori potenzialmente oggetto di risanamento, attivando, subito dopo la conclusione del processo autorizzativo, una campagna di misure puntuali del clima acustico anche presso i ricettori ricadenti nelle zone omogenee oggetto di modifica (tra cui n.7 capalle 1, n.20 Capalle 2) riportate a pag.150 della Relazione di Impatto Acustico (elaborato 0613_FLR-MPL-SAI-QVA1-001-RM-RT_Rel Imp Acust) che erano presenti nella documentazione originaria e che sono stati espunti nella versione integrata della proposta.
Tale campagna di misurazione dovrà concludersi comunque prima della entrata in esercizio dell'opera.
- Assegnare massima priorità di intervento di mitigazione acustica ai ricettori sensibili individuati nella Relazione di Impatto Acustico.
- di estendere (vedi oltre) gli interventi di mitigazione anche ai ricettori di tipo produttivo, terziario e commerciale.
In conclusione il Settore concorda con le prescrizioni proposte da ARPAT ma ribadisce che comunque rimangono valide le proposte di mitigazione formulate dal Settore nel caso in cui non dovesse essere

recepita, da parte dell'Autorità competente, la prescrizione proposta da ARPAT. Il Settore specifica che il rimando a decisioni che devono essere assunte dall'Autorità competente è dovuta alla mancanza di specifici riferimenti della normativa (analoga fattispecie si verifica sui criteri metodologici relativi alla verifica degli impatti legati al rumore aeroportuale per il quale, diversamente dalle infrastrutture stradali (D.P.R. 30 marzo 2004, n. 142) e dalle infrastrutture ferroviarie (D.P.R. 18 novembre 1998, n. 459), non pare esplicitamente riportata la possibilità di ricorrere ad interventi diretti).

Il proponente dichiara che gli interventi diretti di mitigazione proposti sono stati individuati e tenendo a riferimento un abbattimento acustico offerto dall'involucro edilizio dei ricettori pari a 15 dB(A); ricorda che se si fosse considerato un abbattimento di 18 dB(A), comunque sensibilmente inferiore a quello utilizzato in altre procedure ambientali svolte da altri soggetti (per le linee tramviarie si è preso a riferimento un abbattimento di 26 dB(A)), il numero dei recettori interessati sarebbe estremamente ridotto: i recettori sensibili passerebbero da 10 a 4 e i recettori residenziali da 47 a 0.
Evidenzia inoltre che mancano i presupposti - sia normativi che tecnici (legati alla necessaria taratura del modello) - per imporre interventi di mitigazione concomitanti alla realizzazione dei lavori.

Tenendo conto di quanto rappresentato dal proponente, il Nucleo VIA discute sulla possibilità di riformulare la proposta di prescrizione prevedendo la realizzazione contestuale alla realizzazione dell'opera degli interventi diretti di mitigazione per i recettori per i quali sono già risultati superamenti dei limiti considerando un abbattimento di 18 dB(A) e prevedendo per i restanti recettori il piano di intervento già formulato dal proponente (con misurazioni fonometriche da effettuare entro 6 mesi dall'entrata in esercizio della pista e realizzazione degli interventi di mitigazione acustica entro i 12 mesi successivi).

ARPAT precisa che la proposta di prescrizione si pone l'obiettivo di evitare che la fase di messa in sicurezza degli edifici sia diluita troppo nel tempo, ma condivide l'ipotesi di trovare un punto di mediazione fra le varie proposte. In merito all'abbattimento dell'involucro edilizio, suggerisce al proponente di effettuare fin da subito verifiche preventive sull'involucro edilizio dei recettori individuati, giacché i valori di cui si discute possono essere molto variabili in relazione alla qualità edilizia e all'epoca di costruzione dei manufatti.

Il Settore Transizione Ecologica e Sostenibilità Ambientale condivide l'obiettivo di ARPAT e concorda sulla possibilità di condurre fin da subito verifiche puntuali sui recettori. Sottolinea che, come riportato nel contributo istruttorio, ritiene importante dare priorità ai recettori sensibili e chiede di verificare in maniera più attenta il clima acustico dei recettori esclusi nella documentazione integrativa, come sopra riportato.

L'Azienda USL Toscana Centro concorda con ARPAT con la necessità di condurre fin da subito verifiche puntuali sull'involucro esterno dei recettori, ritenendo che l'elemento più critico in termini di abbattimento sia costituito dagli infissi. Ritiene altresì opportuno dare priorità ai recettori sensibili fin dalle prime fasi di realizzazione dell'opera.

Il proponente si rende disponibile a effettuare fin da subito verifiche preventive sull'involucro edilizio dei recettori individuati, fermo restando la tempistica già proposta per le necessarie misure fonometriche da effettuare dopo l'entrata in esercizio della pista per la taratura del modello.

Dopo ampia discussione, il Nucleo VIA concorda sul formulare la condizione ambientale come segue:

Per i recettori sensibili e residenziali:
a) dovranno essere effettuate fin da subito dal proponente le verifiche preventive dell'involucro edilizio dei recettori individuati per lo Scenario al 2035 nella documentazione integrativa di marzo 2025;
b) per i recettori per i quali risultano già dalla documentazione integrativa di marzo 2025 superamenti dei limiti considerando un abbattimento dell'involucro edilizio di 18 dB e i recettori per i quali, a seguito delle verifiche di cui alla lettera a), sarà individuato il mancato rispetto dei 18 dB: gli interventi diretti di mitigazione acustica dei recettori dovranno essere realizzati contestualmente alla realizzazione dell'opera, senza differimento alla fase di esercizio dell'opera stessa, con tipologici di infissi autoventilanti; per i locali sottotetto gli interventi dovranno, inoltre, prendere in considerazione

interventi di isolamento acustico in copertura dei fabbricati;
c) per gli ulteriori recettori per i quali dovessero risultare superamenti dei limiti a seguito delle valutazioni aggiornate in base alle verifiche di cui sopra: dovranno essere effettuate le misurazioni fonometriche entro 6 mesi dall'entrata in esercizio della pista e dovranno essere realizzati gli interventi diretti di mitigazione acustica laddove saranno registrati superamenti dei limiti nei successivi 12 mesi;
d) dovranno essere oggetto di verifica di mitigazione anche i ricettori ricadenti nelle zone omogenee oggetto di modifica (tra cui n. 7 Capalle 1, n. 20 Capalle 2) riportate a pag. 150 della Relazione di Impatto Acustico, che erano presenti nella documentazione originaria e che sono stati espunti nella versione integrata della proposta, attivando, subito dopo la conclusione del processo autorizzativo, una campagna di misure puntuali del clima acustico. Tale campagna di misurazione dovrà concludersi comunque prima della entrata in esercizio dell'opera.

Il proponente prende atto della prescrizione riportata sopra.

Alle ore 14:30 vengono sospesi i lavori del Nucleo VIA, che riprendono alle ore 15:00 alla presenza dei medesimi soggetti.

Si dà atto che si è scollegato l'Ing. Renzo Pampaloni, per cui il Settore Transizione Ecologica e Sostenibilità Ambientale viene rappresentato dal Dott. Leonardo Profeti, in possesso di delega.

In merito ai recettori di tipo produttivo, terziario e commerciale, l'Azienda USL Toscana Centro condivide la proposta di prescrizione di ARPAT ricordando che nell'art. 2 della Legge 447/1995 è contenuta la seguente definizione da considerare per i recettori:
"*ambiente abitativo: ogni ambiente interno ad un edificio destinato alla permanenza di persone o di comunità ed utilizzato per le diverse attività umane, fatta eccezione per gli ambienti destinati ad attività produttive per i quali resta ferma la disciplina di cui al decreto legislativo 15 agosto 1991, n. 277, salvo per quanto concerne l'immissione di rumore da sorgenti sonore esterne ai locali in cui si svolgono le attività produttive*".
Pertanto ritiene di dover estendere il processo di valutazione con misure di approfondimento anche ai recettori di tipo produttivo, terziario e commerciale.

ARPAT fa presente che l'indicazione formulata sia da intendersi per quei locali che vedono la permanenza del personale addetto e non esposto a specifico rumore di macchinari e a quei locali che siano destinati ad uffici e abitazione per il personale di custodia. La condizione ambientale proposta è mirata a garantire 45 dB(A) a infissi chiusi all'interno dei recettori di questo tipo.

In merito il proponente dichiara di non condividere la prescrizione proposta, confermando la posizione già riportata nella documentazione presentata, in analogia anche quanto avvenuto nell'ambito di procedimenti di VIA nazionale riferiti ad altri Piani di Sviluppo Aeroportuale di aeroporti di interesse nazionale (ad es. Malpensa, Bologna, Verona, Venezia). Nell'ambito di procedimenti nazionali di approvazione di Piani di risanamento acustico di infrastrutture, in campo aeroportuale l'unico caso di Piano approvato dal MASE è quello dell'Aeroporto di Ciampino ove sono stati considerati solo recettori residenziali e quelli sensibili; relativamente alle altre infrastrutture cita ad esempio che anche nei Piani di risanamento prodotti da Autostrade per l'Italia S.p.A. viene presa in esame tale tipologia di ricettori.
La rappresentante di ENAC lo conferma e aggiunge che l'approccio seguito per l'aeroporto di Firenze è coerente con quello usato per tutti gli aeroporti di interesse nazionale; ricorda inoltre che ci sarà anche la Commissione antirumore aeroportuale che potrà eventualmente intervenire se lo riterrà opportuno.

ARPAT ribadisce che la condizione ambientale proposta nel proprio contributo istruttorio del 02/04/2025 è circoscritta agli edifici con permanenza continuativa di persone e ai requisiti di isolamento di facciata indicati; eventualmente potrà essere svolta una verifica *ante operam* per individuarli in modo preciso. Ricorda peraltro che la tutela dei ricettori dal rumore non può, sotto il profilo normativo, escludere gli edifici a destinazione produttiva, tant'è che il D.M. Ambiente del 29/11/2000 definisce come ricettori meritevoli di risanamento "*qualsiasi edificio adibito ad ambiente abitativo comprese le relative aree esterne di pertinenza,*

o ad attività lavorativa o ricreativa" (Allegato 1). Tale disposto normativo si applica anche agli aeroporti.

Il proponente precisa che non condivide questo approccio metodologico e si rimetterà al MASE su questo aspetto.

Dopo ampia discussione, il Nucleo VIA concorda sul formulare la condizione ambientale come segue:

A seguito di specifica verifica *ante operam,* dovranno essere individuati i ricettori di tipo produttivo, terziario e commerciale che siano meritevoli di verifica: locali che vedono la permanenza prolungata del personale addetto e non esposti a specifiche sorgenti di rumore interno e locali destinati ad uffici e abitazione per il personale di custodia. Su detti recettori dovranno essere attuati interventi diretti con tipologici di infissi autoventilanti, da realizzare entro 12 mesi dall'entrata in esercizio dell'opera, laddove sia previsto un superamento esterno allo Scenario 2035 (che include +1 dB di incertezza) e, applicato un isolamento di facciata pari a 15 dB, risulti superata la soglia diurna a infissi chiusi di 45 dB(A).

Per quanto riguarda la Stima di impatto in fase di esercizio (aspetti generali): ARPAT riferisce che "*L'impatto acustico in fase di esercizio dell'opera, peraltro stimato in modo parziale (in particolare per la mancata stima del livello di emissione: si veda oltre), risulta quindi dalla documentazione non conforme alla normativa a tutela della popolazione dal rumore (Legge 447/1995, D.P.C.M. 14/11/1997).*
Per quanto sopra, per escludere che gli impatti siano più estesi di quelli previsti dal proponente, con l'interessamento di altri ricettori oltre quelli considerati o che presso gli stessi recettori emergano superamenti maggiori di quelli stimati, si ritiene necessario proporre che fin dal primo esercizio i livelli di rumore siano non superiori a quelli riportati nella documentazione esaminata. In particolare, ***i livelli di rumore all'esterno degli edifici dovuti al solo aeroporto (LA_{eq} e L_{VA}), valutati in esercizio con misure o stimati con modelli previsionali tarati tenendo conto cautelativamente dell'incertezza associata, siano non superiori ai valori riportati nelle tabelle e nelle planimetrie - parti integranti della documentazione presentata - in ogni area corrispondente del territorio, compresa quella del Polo Scientifico dell'Università di Firenze e quelle individuate come edificabili/di espansione. Specificatamente, nel caso dei livelli LA_{eq}, tali valori dovranno intendersi come giornalieri diurni e notturni nell'arco delle ventiquattro ore, verificati conformemente al D.M. MATTM 16/3/1998 all'esterno dell'involucro del fabbricato a un metro da esso - e pertanto includendone la riflessione -, auspicabilmente anche presso i ricettori collocati all'interno dell'intorno aeroportuale.***
Per una coerenza complessiva degli atti autorizzativi e di gestione del territorio, tale "condizione ambientale" costituisce un vincolo alla zona A dell'intorno aeroportuale (che verrà definito dalla Commissione ex art. 4, comma 1 del D.M. 31/10/1997): la zona A non potrà estendersi oltre l'isofona L_{VA} 60 dBA riportata nelle planimetrie della presente documentazione, e dovrà escludere l'area del Polo scientifico".

ARPAT precisa che il testo sopra riportato si riferisce a valori "non significativamente superiori", come indicato dall'art. 28, comma 6 del D.Lgs. 152/2006 e legato alle attività di monitoraggio. È evidente che, nel caso in cui dai monitoraggi dovesse emergere un impatto superiore rispetto a quello già stimato, potrebbero essere attivate le procedure di cui all'art. 28 del D.Lgs. 152/2006. Inoltre ricorda che, ai sensi dell'art. 2 del D.M. Ambiente del 03/12/1999, le zone di rispetto per le aree aeroportuali sono stabilite dalla Commissione istituita ai sensi del D.M. Ambiente del 31/10/1997 "*sulla base dei dati forniti da ENAC, ENAV e società di gestione, nell'ambito delle rispettive competenze, mediante i più avanzati modelli matematici validati dall'ANPA, tenendo conto delle rotte di ingresso ed uscita dagli aeroporti*".

Il Nucleo VIA, rilevato che quanto richiesto da ARPAT afferisce agli scenari di progetto già assunti dal proponente ritiene che quanto sopra non sia da porre come prescrizione e concorda con la necessità di **raccomandare al proponente, al fine della maggiore garanzia di aderenza di quanto valutato agli effetti di esercizio, il rispetto degli scenari di progetto, sia in relazione agli indicatori stimati LA_{eq} che L_{VA}, anche in sede di proposta alla Commissione antirumore ex D.M. del 31/10/1997 per l'individuazione della zona A dell'intorno aeroportuale, che dovrà porsi l'obiettivo di non includere ulteriori recettori residenziali all'interno dell'isofona L_{VA} 60 dB(A).**

Nel caso dovessero emergere significative variazioni, dovranno essere attivate tempestivamente le procedure di cui all'art. 28, commi 6 e seguenti del D.Lgs. 152/2006.

Il proponente non ha osservazioni da avanzare in merito.

Riguardo al Piano di Monitoraggio per il rumore in fase di esercizio: ARPAT riferisce che "*Preso atto delle ulteriori informazioni e chiarimenti forniti,* ***si ritiene necessario che il gestore aeroportuale metta in atto fin dal primo esercizio della nuova infrastruttura un Piano di Monitoraggio che, oltre all'esecuzione delle misure strumentali, preveda la messa a punto di un modello di calcolo di dettaglio, tarato e aggiornato alla data di funzionamento a regime della nuova pista, con il quale verificare i livelli di rumore presso tutti i ricettori anche dove non misurati direttamente; preveda inoltre ulteriori punti di misura in caso di segnalazioni di disturbo da parte della popolazione, attuando azioni/interventi di mitigazione qualora si dovessero verificare superamenti non previsti o scostamenti peggiorativi rispetto a quanto riportato nella documentazione depositata, tenendo conto in modo cautelativo dell'incertezza associata al valore misurato/simulato***.

Il proponente chiede di poter aggiungere al termine "peggiorativi" la parola "significativamente" riprendendo la terminologia dell'art. 28, comma 6 del D.Lgs. 152/2006.

ARPAT concorda.

L'Azienda USL ritiene che sarebbe opportuno seguire la stessa logica introdotta nella condizione ambientale sul PMA per l'atmosfera, raccomandando che **la durata di monitoraggio sia estesa in modo da permettere di monitorare l'evoluzione dell'impatto sino al raggiungimento dello scenario di massimo esercizio, al fine di dare effettivo riscontro alle simulazioni presentate in questa sede. Inoltre ritiene opportuno che tra i punti oggetti di monitoraggio *post operam* siano incluse le postazioni di misurazione *ante operam* previste per il rumore ai recettori sensibili**.

Il proponente ne prende atto.

L'Azienda USL Toscana Centro riferisce inoltre di aver proposto per il clima acustico anche la seguente ulteriore condizione ambientale nel contributo istruttorio pervenuto in data odierna:
"- *siano confermate le attuali limitazioni orarie al traffico aeroportuale nel periodo notturno*".

Il proponente esprime la propria contrarietà in merito, visto che oggetto di valutazione è un nuovo progetto rispetto alla situazione attuale e ritiene sufficiente e pertinente il richiamo all'art. 28, comma 6 del D.Lgs. 152/2006.

Il Nucleo VIA concorda di integrare la raccomandazione già formulata circa il rispetto degli scenari di progetto, prevedendo anche eventuali misure aggiuntive di carattere gestionale che potrebbero conseguire all'attivazione delle procedure di cui all'art. 28 del D.Lgs. 152/2006. Viene quindi concordato il successivo testo in sostituzione del precedente:

si raccomanda al proponente, al fine della maggiore garanzia di aderenza di quanto valutato agli effetti di esercizio, il rispetto degli scenari di progetto, sia in relazione agli indicatori stimati LA_{eq} che L_{VA}, anche in sede di proposta alla Commissione antirumore ex D.M. del 31/10/1997 per l'individuazione della zona A dell'intorno aeroportuale, che dovrà porsi l'obiettivo di non includere ulteriori recettori residenziali all'interno dell'isofona L_{VA} 60 dB(A).
Nel caso dovessero emergere significativi peggioramenti, dovranno essere attivate tempestivamente le procedure di cui all'art. 28, commi 6 e seguenti del D.Lgs. 152/2006, in esito alle quali potranno essere individuate ulteriori misure di mitigazione, eventualmente anche di carattere gestionale.

Successivamente l'Azienda USL Toscana Centro illustra le valutazioni riportate nel contributo istruttorio inviato in data odierna, per la Popolazione e salute pubblica:
"*Premesso che:*

- Le Linee Guida richiamate dall'Osservatorio di Epidemiologia dell'ARS Toscana raccomandano, per i Comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, l'utilizzo di unità territoriali sub-comunali per l'analisi epidemiologica, qualora la popolazione potenzialmente esposta post-operam rappresenti una porzione limitata rispetto al totale comunale.
- Si rileva l'impossibilità di applicarlo nella fase corrente sia per ragioni legate alla tutela della privacy che per l'incompatibilità con i tempi tecnici previsti dalla presente procedura di VIA.
- Considerato inoltre che nel profilo di salute non sono presenti né gli intervalli di confidenza (IC) relativi ai dati di riferimento regionale, né gli IC sono al 90% come previsto dalle Linee Guida ISS 2022.
Sia dal profilo di salute che dalle relative integrazioni ricevute dal proponente in data 21/03/2025 e 28/03/2025, emergono elementi di fragilità della popolazione target, tra i quali:
- Il Comune di Prato presenta tassi di ospedalizzazione per malattie respiratorie costantemente superiori alla media regionale e di ASL Centro.
- Nell'ultimo triennio considerato i tassi di mortalità per tumore polmonare tra gli uomini nella zona Pratese sono risultati i più elevati della Toscana (91,7 x 100.000 ab.; media regionale: 76,8).
- Il Comune di Firenze ha registrato dal 2002 al 2020 tassi di mortalità standardizzati per malattie respiratorie significativamente superiori alla media regionale.
- La prevalenza di alcune patologie croniche risulta significativamente superiore ai valori medi regionali in Comuni come Prato e Lastra a Signa (per insufficienza cardiaca) e Scandicci (per ipertensione arteriosa) e che "in quasi tutti i Comuni analizzati i tassi di morbilità per BPCO mostrano un incremento progressivo nel periodo 2013–2022".
Valutazioni
Si ritiene, in accordo con le Linee Guida ISS 2022, che, stante l'evidenza dal profilo di salute ante-operam di elementi di fragilità della popolazione target per gli esiti di salute associabili agli inquinanti emessi dall'opera in esame, sia necessario pianificare nel monitoraggio post operam attività epidemiologiche più complesse basate su modelli di studio analitico, con particolare interesse per il modello di studio di coorte residenziale".

Il proponente dichiara di non condividere la richiesta avanzata da ASL relativa all'attuazione di attività epidemiologiche basate su modelli di studio analitico quali lo studio di coorte residenziale, ritenendola non giustificata in relazione al contesto normativo di riferimento, alla tipologia di progetto in esame e al quadro valutativo complessivo dei relativi impatti. Il Progetto determinerà una complessiva riduzione dell'impatto atmosferico, come confermato anche da ARPAT nel contributo istruttorio illustrato in data odierna e, relativamente all'impatto acustico, uno *shift* espositivo verso le fasce acustiche più basse nel range 40-55 dB (con netta riduzione dell'esposizione alle fasce acustiche più elevate), inferiore ai valori di fondo già registrati nelle aree di interesse. Ritiene quindi che non vi siano motivi direttamente legati al progetto per approfondire ulteriormente il profilo di salute della popolazione con applicazione di studi epidemiologici analitici, come peraltro già dichiarato anche dall'Agenzia Regionale della Sanità. La sussistenza degli elementi di fragilità indicati da ASL si riferisce allo stato *ante operam*, indipendente dal progetto, relativamente al quale gli effetti futuri prodotti dal progetto risulteranno migliorativi. Riferisce, inoltre, che le Linee Guida dell'Istituto Superiore di Sanità menzionate dall'Azienda USL si riferiscono alle Valutazioni di Impatto Sanitario (VIS) per i progetti che rientrano nel campo di applicazione della VIS ai sensi di legge, come riferito anche da ARS Toscana via e-mail al proponente, e quindi ad una fattispecie normativa differente da quella in esame, e che studi epidemiologici di carattere analitico risultano ad oggi espletati solo relativamente a tipologie di opere sensibilmente differenti da un aeroporto con un numero sostanzialmente contenuto di movimenti aerei quale quello qui in esame.

L'Azienda USL, alla luce delle riflessioni esposte dal proponente, ritiene di dover sottoporre all'attenzione del MASE le considerazioni svolte e quindi l'opportunità di pianificare in fase di monitoraggio *post operam* uno studio epidemiologico di tipo analitico.

Il Nucleo VIA concorda nel porre all'attenzione della Commissione VIA ministeriale tale aspetto.

Per quanto riguarda il PMA del Rumore in fase di cantiere, ARPAT ribadisce la prescrizione già formulata nel contributo precedente, di seguito riportata:

Il Piano di Monitoraggio relativo alla fase di cantiere preveda misure di rumore che seguano l'evoluzione dei lavori - come minimo - nel momento di insediamento della configurazione completa del cantiere (configurazione di lavoro a regime) nelle condizioni di maggiore prossimità del fronte al ricettore indagato, da ripetersi, eventualmente, qualora vengano apportate modifiche di configurazione del cantiere o la sostituzione di macchinari con altri più rumorosi; a questo proposito è opportuno che il proponente faccia riferimento ai paragrafi "Frequenza delle misurazioni" e "Criteri di Pianificazione" (pagg. 12 e 13) delle Linee guida ISPRA n. 101/2013.

Il Settore VIA dà atto che, da una verifica effettuata nell'ultima revisione del PMA fornita, il proponente ha già recepito tali indicazioni.

Il proponente lo conferma.

*****

Successivamente si svolge la discussione da parte dei componenti del Nucleo, a seguito della quale viene condiviso il seguente Parere.

IL NUCLEO DI VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE

RIFERIMENTI NORMATIVI

- Direttiva VIA 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, modificata dalla Direttiva 2014/52/UE;
- D.Lgs. 152/2006 - "Norme in materia ambientale" ed, in particolare, gli artt. 23 e succ.;
- L.R. n. 10/2010 - "Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA), di autorizzazione integrata ambientale (AIA) e di autorizzazione unica ambientale (AUA)" ed, in particolare, l'art. 63;
- L.R. n. 30/2015 - "Norme per la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturalistico-ambientale regionale";
- D.G.R. n. 1346 del 29/12/2015 "Primi indirizzi operativi per lo svolgimento delle funzioni amministrative regionali in materia di valutazione di incidenza e di nulla osta";
- D.G.R. n. 1083 del 30/09/2024 - "L.R. 10/2010, articolo 65, comma 3, attivazione del Sistema Gestionale Ambientale (GeA) e aggiornamento delle disposizioni attuative delle procedure in materia di valutazione di impatto ambientale (VIA)" ed, in particolare, l'Allegato C;

ITER PROCEDIMENTO

1. ISTANZA INIZIALE E MODALITÀ DI SVOLGIMENTO DEL PROCEDIMENTO INTEGRATO DI VIA/VAS

Il proponente Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (di seguito ENAC), con nota protocollo ministeriale n. 72221 del 06/06/2023, acquisita al prot. n. 94133/MASE del 09/06/2023, da ultimo perfezionata con nota prot. n. 108712-P del 21/08/2023, acquisita al prot. n. 135523/MASE del 24/08/2023, ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE), in qualità di Autorità competente, la documentazione necessaria ai fini dell'avvio del procedimento di VIA/VAS integrato, ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter del D.Lgs. 152/2006;

il procedimento di VIA/VAS integrato prevede una prima fase di consultazione, svolta secondo le modalità previste dall'art. 13 del D.Lgs. 152/2006, con la presentazione da parte del proponente di uno Studio Ambientale Preliminare Integrato, riportante i contenuti del Rapporto Preliminare Ambientale di VAS e dello Studio Preliminare Ambientale di VIA, previsto dall'art. 21 del D.Lgs. 152/2006. Tale fase, come indicato dal comma 1 del medesimo articolo, ha la finalità di "richiedere una fase di consultazione con l'autorità competente e i soggetti competenti in materia ambientale al fine di definire la portata delle informazioni, il relativo livello di dettaglio e le metodologie da adottare per la predisposizione dello studio di impatto ambientale";

successivamente, in coerenza con quanto previsto dagli artt. 13 e 22 del D.Lgs. 152/2006, sulla base del parere espresso dall'Autorità competente, a conclusione della prima fase di consultazione, il proponente è tenuto a predisporre lo Studio Ambientale Integrato (SAI), integrando i contenuti del Rapporto Ambientale di VAS e dello Studio di Impatto Ambientale di VIA ed evidenziando come siano stati presi in considerazione i contributi pervenuti durante la prima fase. Con la consegna del SAI, il proponente richiede quindi l'avvio della seconda fase del procedimento, che seguirà i tempi perentori della VIA, previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis del D.Lgs. 152/2006, come disposto dall'art. 6, comma 1-a del D.L. 68/2022 ("Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili"), convertito con modificazioni dalla L. 108/2022;

il procedimento riguarda il Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto di Firenze, avente un orizzonte temporale al 2035, in coerenza con le previsioni di pianificazione del Piano Nazionale degli Aeroporti, e prevede la realizzazione della nuova pista di volo 11/29 (lunghezza di 2.200 metri), del nuovo terminal passeggeri e delle relative opere di accessibilità, sosta e urbanizzazione land-side, nonché delle necessarie opere/interventi di inserimento territoriale, mitigazione e compensazione ambientale;

ai fini di VIA il progetto in oggetto rientra nella tipologia di cui all'Allegato II "*Progetti di competenza statale*" alla parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 10 "*Opere relative a:* - […] *aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza*";

ai sensi dell'art. 10, comma 3 del D.Lgs. 152/2006, il procedimento di VIA comprende altresì la Valutazione di Incidenza (VIncA) di cui all'articolo 5 del D.P.R. 357/1997, in quanto il progetto previsto interferisce con il Sito della Rete Natura 2000 ZSC-ZPS-SIR "*Stagni della piana fiorentina e pratese*" (codice IT5140011).

2. PRIMA FASE DI CONSULTAZIONE (Scoping)

Il proponente Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), con nota n. 72221 del 06/06/2023, acquisita al prot. n. 94133/MASE del 09/06/2023, da ultimo perfezionata con nota prot. n. 108712-P del 21/08/2023, acquisita al prot. n. 135523/MASE del 24/08/2023, ha trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE), in qualità di Autorità Competente, la documentazione ai fini dell'avvio del procedimento di VIA/VAS integrato, ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter del D.Lgs. 152/2006;

con nota protocollo del MASE n. 139800 del 05/09/2023, pervenuta al protocollo regionale n. 0408431 del 05/09/2023, il MASE ha comunicato la procedibilità dell'istanza e la pubblicazione della documentazione relativa al procedimento in oggetto sul proprio sito web;

ai fini della presente consultazione, il MASE ha richiesto tra i vari destinatari, fra cui il Settore VIA regionale, di fornire, entro 30 giorni, il proprio contributo per la definizione del livello di dettaglio dello Studio Ambientale Integrato;

Regione Toscana, considerato che nell'ambito della fase preliminare di VAS, ai sensi dell'art. 33 della L.R. 10/2010, si esprime mediante atto dell'Autorità competente individuata nel Nucleo Unificato Regionale di Valutazione (di seguito NURV), ai sensi dell'art. 12, comma 2 della medesima legge, al fine di coordinare i Settori regionali e gli organismi di supporto ai fini dell'espressione del parere regionale integrato VIA/VAS, ha ritenuto opportuno per la prima fase di esprimersi mediante determina del NURV, integrando gli argomenti di competenza VAS con quelli di VIA;

a tal fine, con nota prot. n. 0412881 del 07/09/2023, come integrata dalle note prot. n. 0415533 del 07/09/2023 e prot. n. 0440108 del 26/09/2023, la Presidente del NURV ha avviato il procedimento semplificato ai sensi dell'art. 10 del regolamento interno del Nucleo e, ai sensi dell'art. 47, comma 3 della L.R. 10/2010, ha richiesto ai componenti del NURV, ai Settori e agli organismi regionali con competenze ambientali, un proprio contributo tecnico al fine di definire la portata, il livello di dettaglio delle informazioni e le metodologie da adottare per la predisposizione dello Studio Ambientale Integrato;

ai fini VIA sono pervenuti i seguenti contributi dai componenti del NURV, dai Settori e dagli organismi regionali competenti in materia ambientale:
- Settore regionale Forestazione. Agroambiente. Risorse idriche nel settore agricolo. Cambiamenti climatici (prot. n. 0438023 del 25/09/2023);
- Settore regionale Autorizzazioni Integrate Ambientali (prot. n. 0440224 del 26/09/2023);
- Settore regionale Programmazione grandi infrastrutture di trasporto e viabilità regionale (prot. n. 0440725 del 26/09/2023);
- Settore regionale Bonifiche e Siti Orfani PNRR (prot. n. 0441188 del 27/09/2023);
- Settore regionale Logistica e cave (prot. n. 0441227 del 27/09/2023);
- Settore regionale Tutela, Riqualificazione e Valorizzazione del Paesaggio (prot. n. 0441396 del 27/09/2023);
- Settore regionale Autorità di gestione FEASR (prot. n. 0442028 del 27/09/2023);
- Azienda USL Toscana Centro (prot. n. 0442401 del 27/09/2023);
- ARPAT – Settore VIA-VAS (prot. n. 0443176 del 28/09/2023);
- Settore regionale Attività faunistico venatoria, pesca in mare e rapporti con i gruppi di azione locale della pesca (flags). Pesca nelle acque interne (prot. n. 0443872 del 28/09/2023);
- Settore regionale Genio Civile Valdarno Superiore (prot. n. 0444009 del 28/09/2023);
- Direzione Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale (prot. n. 0444425 del 28/09/2023);
- Settore regionale Tutela della Natura e del Mare (prot. n. 0444835 del 28/09/2023);
- Settore regionale Genio Civile Valdarno Centrale (prot. n. 0448800 del 02/10/2023);

in esito alle suddette consultazioni, Regione Toscana si è espressa sulla fase 1 del procedimento tramite Determina n. 3/SCA/2023 del NURV del 05/10/2023, riportando le indicazioni raccolte ai fini della redazione dello Studio Ambientale Integrato (SAI), sia per quanto riguarda la fase preliminare di VAS che per quanto riguarda lo *scoping* di VIA; la predetta determina è stata infine trasmessa al MASE con nota prot. n. 0455749 del 05/10/2023 del Settore VIA;

la prima fase di consultazione si è quindi conclusa con la trasmissione, da parte del MASE al proponente e alle Amministrazioni interessate, del parere della Commissione Tecnica VIA/VAS n. 56 del 29/12/2023, espresso sullo Studio Ambientale Preliminare Integrato trasmesso per la fase 1 e sulla base dei pareri acquisiti nel corso dell'istruttoria ministeriale.

3. SECONDA FASE DI CONSULTAZIONE DEL PROCEDIMENTO INTEGRATO VIA/VAS

Con nota acquisita al prot. regionale n. 0265031 del 10/05/2024, il proponente ha comunicato di aver provveduto a depositare il SAI presso il MASE in data 08/05/2024, integrando i contenuti del Rapporto Ambientale di VAS e dello Studio di Impatto Ambientale di VIA e richiedendo il contestuale avvio della seconda fase (fase 2) del procedimento, che segue i tempi perentori della VIA previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis del D.Lgs. 152/2006, come disposto dall'art. 6, comma 1-a, del D.L. 68/2022, convertito con modificazioni dalla L. 108/2022;

il MASE, con nota acquisita al protocollo regionale n. 0290231 del 24/05/2024, ha comunicato la procedibilità dell'istanza per la fase 2 e, in data 24/05/2024, ha provveduto alla pubblicazione della documentazione relativa alla fase 2 del procedimento sul proprio sito web, avviando la fase di consultazione del pubblico della durata di 30 giorni;

con la medesima nota del 24/05/2024, il MASE ha comunicato che, per gli effetti dell'art. 242-ter, comma 2 del D.Lgs. 152/2006, il progetto proposto, ricadendo per alcune porzioni in siti oggetto di bonifica di competenza della Regione Toscana e del Comune di Firenze, necessita, da parte della Regione Toscana e del Comune di Firenze, della valutazione delle condizioni di cui al comma 1 del medesimo articolo, ovvero che detti interventi e opere siano realizzati secondo modalità e tecniche che non pregiudichino o non interferiscano con l'esecuzione e il completamento della bonifica, e non determinino rischi per la salute dei lavoratori e degli altri fruitori dell'area. Il MASE ha pertanto chiesto agli uffici competenti di esprimersi nel merito;

per quanto attiene alla Valutazione di incidenza, ricompresa nel procedimento statale ai sensi dell'art. 10, comma 3 del D.Lgs. 152/2006, il MASE ha chiesto l'espressione di Regione Toscana in qualità di Ente Gestore del sito Rete Natura 2000 ZSC-ZPS-SIR "*Stagni della piana fiorentina e pratese*", in cui ricade parzialmente il progetto;

a seguito della procedibilità dell'istanza per la fase 2 da parte del MASE, il Settore scrivente, con nota prot. n. 0290712 del 24/05/2024, ha chiesto in particolare, ai fini dell'espressione di un parere regionale per la VIA, un contributo tecnico istruttorio, per le rispettive materie di competenza, ai Settori e Agenzie regionali componenti del Nucleo VIA, nonché ai componenti del NURV con competenze ambientali e ai gestori dei sottoservizi e delle infrastrutture potenzialmente interferenti con il progetto, al fine di determinare la compatibilità ambientale del progetto; nella medesima nota, il Settore VIA ha dato atto che il MASE ha consultato direttamente gli Enti locali e gli ulteriori Soggetti Competenti in materia Ambientale, l'istruttoria regionale ricomprende quindi i pareri di:
- Settori e Agenzie regionali componenti del Nucleo VIA;
- componenti del NURV con competenze ambientali;
- gestori di sottoservizi/infrastrutture potenzialmente interferenti con il progetto;

con nota prot. n. 0294951 del 28/05/2024 inoltre il Settore VIA, in riscontro alla specifica richiesta del MASE riportata nella nota del 24/05/2024, ha evidenziato il concorrente interesse regionale, finalizzato alla integrazione in sede istruttoria della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS con la rappresentante regionale Arch. Carla Chiodini;

a seguito delle suddetta richiesta del 24/05/2024 sono pervenuti i contributi istruttori da parte dei seguenti Soggetti:
- Settore regionale Autorizzazioni Uniche Ambientali (prot. n. 0300882 del 30/05/2024);
- Settore regionale Autorizzazioni Integrate Ambientali (prot. n. 0326821 del 10/06/2024);
- Direzione regionale Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale (prot. n. 0328500 del 10/06/2024);
- Settore regionale Bonifiche e Siti Orfani PNRR (prot. n. 0328202 del 10/06/2024);
- Settore regionale Tutela Acqua e Costa (prot. n. 0327683 del 10/06/2024);
- ANAS S.p.A. (prot. n. 0330668 del 11/06/2024);
- Settore regionale Genio Civile Valdarno Superiore (prot. n. 0332326 del 12/06/2024);
- Settore regionale Sismica (prot. n. 0333589 del 12/06/2024);
- Settore regionale Logistica e Cave (prot. n. 0338640 del 14/06/2024);
- Autostrade per l'Italia S.p.A. (prot. n. 0336950 del 14/06/2024);
- Autorità Idrica Toscana (prot. n. 0337431 del 14/06/2024);
- Settore regionale Genio Civile Valdarno Centrale (prot. n. 0339627 del 15/06/2024);
- Settore regionale Tutela, Riqualificazione e Valorizzazione del Paesaggio e del Settore regionale Sistema Informativo e Pianificazione del Territorio (prot. n. 0341564 del 17/06/2024);
- Settore regionale Forestazione. Agroambiente, risorse idriche nel settore agricolo. Cambiamenti climatici (prot. n. 0339929 del 17/06/2024);
- Toscana Energia S.p.A. (prot. n. 0346805 del 19/06/2024);
- Publiacqua S.p.A. (prot. n. 0348694 del 20/06/2024);
- Azienda USL Toscana Centro (prot. n. 0350899 del 21/06/2024);
- ARPAT - Settore VIA/VAS (prot. n. 0334360 del 13/06/2024; prot. n. 0355515 del 25/06/2024);
- Settore regionale Economia Circolare e Qualità dell'Aria (prot. n. 0355539 del 25/06/2024);
- Settore regionale VAS e VIncA (prot. n. 0356093 del 25/06/2024);
- SNAM Rete Gas S.p.A. (prot. n. 0384054 del 08/07/2024);

con successiva nota prot. n. 0363104 del 27/06/2024, esaminata la documentazione e acquisito il contributo tecnico istruttorio dei Soggetti interessati, il Settore VIA ha formulato al MASE una proposta di richiesta di integrazioni e chiarimenti per la fase 2 del procedimento, sia per gli aspetti di VAS che per gli aspetti di VIA, comunicando altresì le richieste di integrazioni avanzate dal Settore VAS e VIncA per la valutazione di incidenza e le integrazioni richieste dal Settore regionale Bonifiche e Siti Orfani PNRR in relazione alla

valutazione del rispetto delle condizioni di cui al comma 1 dell'art. 242-ter del D.Lgs. 152/2006;

con nota acquisita al protocollo regionale n. 0386351 del 09/07/2024, il MASE ha formalizzato la propria richiesta di integrazioni al proponente, chiedendo anche di fornire riscontro e le proprie controdeduzioni alle osservazioni, tra gli altri, di Regione Toscana; in data 05/08/2024 (prot. n. 146085/MASE) anche il Ministero della Cultura (MiC) ha chiesto al proponente integrazioni per quanto concerne gli aspetti di propria competenza;

con nota prot. n. 107582/ENAC del 19/07/2024, assunta al prot. n. 136339/MASE del 23/07/2024, il proponente ha richiesto al MASE, ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del D.Lgs. 152/2006, una motivata proroga di 120 giorni, ovvero fino al giorno 25/11/2024, per il deposito delle integrazioni, che è stata accolta con nota prot. n. 144939/MASE del 05/08/2024;

con nota acquisita al protocollo regionale n. 0616159 del 26/11/2024 il proponente ha quindi comunicato di aver depositato, in data 25/11/2024 presso il MASE, le integrazioni in risposta alla richiesta di integrazioni di cui sopra; la documentazione integrativa e il previsto avviso al pubblico sono stati pubblicati sul sito web del MASE in data 12/12/2024, stabilendo il termine di 30 giorni (fino al 11/01/2025) ai fini della consultazione della nuova documentazione presentata;

in data 12/12/2024 si è tenuto un sopralluogo tecnico della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS del MASE ministeriale integrata dalla rappresentante regionale, presso le aree interessate dalla realizzazione del progetto dell'aeroporto;

a seguito del suddetto sopralluogo del 12/12/2024, con nota del 23/12/2024, pervenuta al prot. regionale n. 0000679 del 02/01/2025, il proponente ha comunicato di aver trasmesso al MASE documentazione integrativa volontaria inerente agli aspetti idraulici relativi al Fosso Reale e un aggiornamento del documento contenente le controdeduzioni a tutte le richieste e osservazioni precedentemente espresse, tra le quali quelle della Regione Toscana;

a seguito del deposito delle integrazioni il Settore VIA, con nota prot. n. 0649199 del 13/12/2024, ha convocato il Nucleo regionale di valutazione – VIA, composto, ai sensi dell'art. 47-bis della L.R. 10/2010, dagli uffici e dagli enti di cui all'articolo 47, comma 3 della medesima legge regionale, invitando i componenti del Nucleo, il proponente e gli ulteriori Soggetti Competenti in materia Ambientale, a partecipare alla seduta fissata per il giorno 10/01/2025, chiedendo altresì:
- ai componenti del Nucleo VIA e agli altri Soggetti Competenti in materia Ambientale, un contributo tecnico istruttorio in merito alla compatibilità ambientale dell'opera in relazione alle integrazioni depositate;
- al Settore regionale VAS e VIncA, gli esiti della Valutazione Ambientale Strategica e della Valutazione di Incidenza Ambientale in relazione al Sito della Rete Natura 2000 interessato;
- al Settore regionale Bonifiche e Siti Orfani PNRR, la valutazione circa il rispetto delle condizioni di cui all'art. 242-ter, comma 1 del D.Lgs. 152/2006, con riferimento alle porzioni di progetto ricadenti nei siti oggetto di bonifica;
- ai Settori regionali Genio Civile Valdarno Superiore e Valdarno Centrale, i propri pareri conclusivi afferenti agli aspetti di compatibilità idraulica;

a seguito delle suddette richieste del 13/12/2024 sono pervenuti i contributi istruttori da parte dei seguenti Soggetti:
- Settore regionale Programmazione grandi infrastrutture di trasporto e viabilità regionale (prot. n. 0663283 del 20/12/2024);
- Settore regionale Infrastrutture per la mobilità sostenibile (prot. n. 0667725 del 24/12/2024);
- Settore regionale Bonifiche e Siti Orfani PNRR (prot. n. 0667747 del 24/12/2024 e prot. n. 0005657 del 07/01/2025);
- Settore regionale Genio Civile Valdarno Centrale (prot. n. 0003424 del 03/01/2025);
- Settore regionale Forestazione. Agroambiente, risorse idriche nel settore agricolo. Cambiamenti climatici (prot. n. 0005195 del 07/01/2025);
- Settore regionale Autorizzazioni Integrate Ambientali (prot. n. 0005970 del 07/01/2025);

- Settore regionale Transizione Ecologica e Sostenibilità Ambientale (prot. n. 0006811 del 08/01/2025);
- SNAM Rete Gas S.p.A. (prot. n. 0007512 del 08/01/2025);
- Istituto Regionale Programmazione Economica della Toscana - IRPET (prot. n. 0007758 del 08/01/2025);
- Settore regionale Genio Civile Valdarno Superiore (prot. n. 0007830 del 08/01/2025);
- Autorità Idrica Toscana (prot. n. 0008181 del 08/01/2025);
- Publiacqua S.p.A. (prot. n. 0008724 del 09/01/2025);
- Settore regionale VAS e VIncA (prot. n. 0010222 del 09/01/2025 esiti VAS e prot. n. 0010604 del 09/01/2025 esiti VIncA);
- Settore regionale Logistica e cave (prot. n. 0011502 del 10/01/2025);

in data 10/01/2025 si è regolarmente svolta la prima riunione del Nucleo VIA regionale, come da verbale conservato agli atti e i lavori sono stati aggiornati dovendo attendere la pubblicazione da parte del MASE delle integrazioni volontarie trasmesse dal proponente con nota del 23/12/2024, nonché dovendo procedere all'acquisizione di alcuni contributi tecnici a completamento dell'istruttoria regionale ai fini VIA;

in data 13/01/2025, il MASE ha provveduto a pubblicare la documentazione integrativa volontaria inviata in data 12/12/2024, avviando una nuova fase di consultazione del pubblico della durata di 15 giorni (con scadenza 28/01/2025), come poi comunicato anche con nota acquisita al protocollo regionale n. 0018898 del 15/01/2025;

con nota prot. n 0015060 del 13/01/2025, il Settore VIA ha quindi comunicato ai componenti del Nucleo VIA l'avvenuta pubblicazione di cui sopra, convocando una nuova riunione del Nucleo VIA per il giorno 22/01/2025 e chiedendo contestualmente di fornire il proprio contributo istruttorio o un aggiornamento del contributo già inviato alla luce della suddetta documentazione integrativa volontaria;

a seguito della suddetta richiesta del 13/01/2025, sono pervenuti i contributi istruttori da parte dei seguenti Soggetti:
- Settore regionale Programmazione grandi infrastrutture di trasporto e viabilità regionale (prot. n. 0024830 del 17/01/2025);
- Settore regionale Forestazione. Agroambiente, risorse idriche nel settore agricolo. Cambiamenti climatici (prot. n. 0026199 del 17/01/2025);
- Publiacqua S.p.A. (prot. n. 0027768 del 20/01/2025);
- Autostrade per l'Italia S.p.A. (prot. n. 0029231 del 21/01/2025);
- Settore regionale VAS e VIncA (prot. n. 0031200 del 21/01/2025);
- e-distribuzione S.p.A. (prot. n. 0031929 del 22/01/2025);
- ARPAT - Settore VIA/VAS (prot. n. 0031990 del 22/01/2025);
- Azienda USL Toscana Centro (prot. n. 0032363 del 22/01/2025);

con nota del 20/01/2025, acquisita al prot. n. 0031012 del 21/01/2025, il proponente ha inviato a Regione Toscana integrazioni volontarie afferenti agli aspetti inerenti all'art. 242-ter, comma 1 del D.Lgs. 152/2006, contenenti un "*Progetto di rimozione rifiuti e collaudo di fianco e fondo scavo*";

in data 22/01/2025 si è tenuta la seconda riunione del Nucleo VIA regionale, come risulta dal verbale conservato agli atti, e i lavori sono stati nuovamente aggiornati in considerazione della volontà espressa dal proponente di depositare ulteriori integrazioni volontarie al fine di consentire una valutazione compiuta a tutti gli Enti che partecipano al Nucleo VIA, con particolare riferimento ad ARPAT e all'Azienda USL;

il Settore regionale Bonifiche e Siti Orfani PNRR, con nota prot. n. 0053597 del 29/01/2025, esaminata la suddetta documentazione integrativa del 21/01/2025, ha comunicato, acquisiti i pareri di ARPAT e della ASL competente in relazione agli aspetti inerenti all'art. 242-ter, comma 1 del D.Lgs. 152/2006, il proprio nulla osta alla realizzazione degli interventi previsti dal Piano di Sviluppo Aeroportuale nei pressi del sito di bonifica interessato;

il proponente, alla luce di quanto emerso dalla discussione in sede di riunione del Nucleo VIA del 22/01/2025, con nota prot. n. 0097202 del 10/02/2025, ha trasmesso ulteriore documentazione integrativa

volontaria;

il Settore VIA, considerata la suddetta documentazione trasmessa dal proponente, con nota prot. n. 0097428 del 10/02/2025, ha provveduto a convocare una nuova riunione del Nucleo VIA per il giorno 19/02/2025, chiedendo in particolare ad ARPAT e alla ASL di fornire un proprio contributo istruttorio alla luce della nuova documentazione integrativa volontaria trasmessa dal proponente il 10/02/2025;

a seguito della suddetta richiesta del 10/02/2025, sono pervenuti i contributi istruttori da parte di:
- Settore regionale Programmazione Grandi Infrastrutture di trasporto e viabilità regionale (prot. n. 0110254 del 14/02/2025);
- Settore regionale VAS e VIncA (prot. n. 0115332 del 18/02/2025);
- Azienda USL Toscana Centro (prot. n. 0117961 del 19/02/2025);

in data 19/02/2025 si è tenuta la terza riunione del Nucleo VIA regionale, come risulta dal verbale conservato agli atti, e i lavori sono stati nuovamente aggiornati in considerazione della volontà espressa dal proponente di depositare ulteriori integrazioni volontarie in riscontro ai contributi istruttori acquisiti e ai chiarimenti richiesti in tale sede da parte di ARPAT, Azienda USL Toscana Centro e del Settore regionale Transizione Ecologica e Sostenibilità Ambientale;

successivamente allo svolgimento della riunione del Nucleo VIA del 19/02/2025, sono pervenuti i seguenti ulteriori contributi istruttori sulla documentazione integrativa volontaria trasmessa dal proponente il 10/02/2025:
- ARPAT - Settore VIA/VAS (prot. n. 0135638 del 26/02/2025);
- Direzione Generale per le Autostrade e la Vigilanza sui Contratti di Concessione Autostradale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (prot. n. 0131718 del 25/02/2025);

con nota del 20/03/2025, acquisita al prot. regionale n. 0189491 del 21/03/2025, il proponente ENAC ha trasmesso al MASE documentazione integrativa volontaria e con ulteriore nota del 20/03/2025, acquisita al prot. regionale n. 0189517 del 21/03/2025, il gestore Toscana Aeroporti ha messo a disposizione a Regione Toscana la medesima documentazione trasmessa da ENAC al MASE, al fine di agevolare i lavori del Nucleo VIA regionale;

con nota prot. n 0190330 del 21/03/2025, il Settore VIA ha quindi comunicato ai componenti del Nucleo VIA l'avvenuto deposito della documentazione di cui sopra, convocando una nuova riunione del Nucleo VIA per il giorno 03/04/2025 e chiedendo contestualmente di fornire il proprio contributo istruttorio o un aggiornamento del contributo già inviato alla luce della suddetta documentazione integrativa volontaria;

con nota del 28/03/2025, acquisita al prot. regionale n. 0208084, Toscana Aeroporti ha trasmesso a Regione Toscana per conto del proponente ulteriore documentazione integrativa volontaria inerente la componente salute pubblica, di cui, con nota prot. n. 0208235 del 28/03/2025, il Settore VIA ha chiesto all'Azienda USL Toscana Centro di tenere conto ai fini del contributo istruttorio già chiesto con la nota del 21/03/2025;

a seguito delle suddette richieste del 21/03/2025 e del 28/03/2025, sono pervenuti i contributi istruttori da parte dei seguenti Soggetti:
- ARPAT - Settore VIA/VAS (prot. n. 0218075 del 02/04/2025);
- Settore regionale Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale (prot. n. 0221645 del 02/04/2025);
- Settore regionale Transizione Ecologica e Sostenibilità Ambientale (prot. n. 0221700 del 02/04/2025);
- Azienda USL Toscana Centro (prot. n. 0222433 del 03/04/2025);

- con nota del 02/04/2025 acquisita al protocollo regionale n. 0222181 del 03/04/2025, il proponente ENAC ha completato la trasmissione al MASE della documentazione inviata a Regione Toscana e allegato un ulteriore documento di approfondimento in merito al rischio industriale; la medesima documentazione è stata anticipata con nota prot. n. 0219598 del 02/04/2025 dal gestore Toscana Aeroporti al Settore VIA regionale ai fini dell'odierna riunione del Nucleo VIA;

ANALISI DOCUMENTAZIONE PRESENTATA DAL PROPONENTE PER LA FASE 2 DEL PROCEDIMENTO VIA/VAS INTEGRATO

La documentazione presentata ai fini del parere regionale consta complessivamente di:
- n. 1165 elaborati grafici e documentali, presentati in data 08/05/2024 (c.d. "documentazione iniziale");
- n. 612 elaborati grafici e documentali, presentati in data 25/11/2024 (c.d. "documentazione integrativa");
- n. 17 elaborati grafici e documentali, presentati in data 02/01/2025 (c.d. "integrazioni volontarie").
- n. 107 elaborati grafici e documentali, presentati in data 10/02/2025 (c.d. "ulteriori integrazioni volontarie");
- n. 142 elaborati grafici e documentali, presentati in data 20/03/2025 e acquisiti al protocollo in data 21/03/2025 (c.d. "ulteriori integrazioni volontarie del 21/03/2025");
- n. 1 elaborato denominato "*Quadro conoscitivo dello stato di salute della popolazione – Presentazione dei dati in conformità alle Linee Guida ISTISAN 22/35*", presentato in data 28/03/2025 (c.d. ulteriori integrazioni volontarie sulla componente salute pubblica);
- n. 1 elaborato di approfondimento denominato "*Rischio industriale – Valutazione degli incidenti indotti da impatti aerei sugli stabilimenti a rischio di incidente rilevante - Aggiornamento 2025*", presentato in data 02/04/2025.

DESCRIZIONE E FINALITÀ DEL PROGETTO

Il procedimento riguarda il Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto di Firenze, avente un orizzonte temporale al 2035, in coerenza con le previsioni di pianificazione del Piano Nazionale degli Aeroporti, e volto a garantire un traffico passeggeri di 5,8 milioni di passeggeri/anno al 2035.

La configurazione progettuale iniziale, basata sulla documentazione depositata il 08/05/2024, prevedeva i seguenti interventi:
- realizzazione della nuova pista di volo monodirezionale di lunghezza di 2.200 metri e giacitura 11/29 (c.d. "declinata convergente") che abiliterà l'accesso a vettori operanti sul medio raggio con aeromobili di Categoria C, capaci di collegare l'aeroporto con i principali hub europei ed extraeuropei a breve distanza;
- realizzazione di un nuovo terminal in sostituzione dell'attuale. Il nuovo terminal risultava inoltre sormontato da una copertura a verde coltivata a vigneto;
- realizzazione di un impianto fotovoltaico a terra da realizzarsi nell'area nord dell'attuale sedime aeroportuale, su una superficie di circa 16 ettari e potenza pari a circa 14 MW;
- realizzazione di n. 4 aree di compensazione ambientale in considerazione dell'incidenza negativa sul sito Rete Natura 2000 ZSC-ZPS "*Stagni della piana fiorentina e pratese*" e comprendenti anche la delocalizzazione del lago di Peretola, denominate:
"Il Piano" (con funzione di area di laminazione), nel Comune di Signa;
"Santa Croce", nel Comune di Sesto Fiorentino;
"Mollaia", a nord-est del termine della pista, nel Comune di Sesto Fiorentino;
"Prataccio", a est del termine della pista, nel Comune di Campi Bisenzio;
- tra le opere di mitigazione ambientale, la realizzazione di una duna antirumore a protezione del Polo Scientifico e creazione di aree verdi e di un parco agricolo nella porzione settentrionale rispetto alla pista esistente;
- realizzazione di interventi/opere di riassetto del reticolo idrografico interferito (deviazione del Fosso Reale ed altri interventi minori sul reticolo delle acque basse);
- realizzazione del nuovo tratto interrato di via dell'Osmannoro, con sottopassaggio della pista, ed altri interventi viari minori, di ricucitura alle esistenti arterie viarie.

Con il deposito della documentazione integrativa del 25/11/2024, la configurazione progettuale è stata variata, prevedendo in particolare i seguenti principali interventi:
- nuova pista di volo: costruzione della nuova pista di volo monodirezionale prevista inizialmente di lunghezza di 2.200 metri e giacitura 11/29 (c.d. "declinata convergente");
- ampliamento del terminal passeggeri: realizzazione di un nuovo terminal passeggeri, in gran parte sovrapponibile al precedente, che include la ristrutturazione e l'ampliamento dell'aerostazione esistente, per

garantire livelli di servizio ottimali e gestire l'aumento del traffico passeggeri previsto. Tutti i volumi del terminal e del nuovo parcheggio multipiano saranno sormontati da una copertura posta a 24 metri da terra composta da cupole ottagonali sorrette da pilastri in acciaio;
- sistemi di accesso e mobilità: costruzione di nuove infrastrutture viarie, tra cui il sottopasso viario della nuova pista per collegare l'abitato di Sesto Fiorentino con l'area dell'Osmannoro – con integrazione della pista ciclabile – e nuove rotatorie e collegamenti stradali aventi la funzione di migliorare l'accessibilità all'aeroporto. È altresì prevista la realizzazione di percorsi ciclabili più estesi per favorire la mobilità sostenibile, maggiore connessione tra l'aeroporto e la stazione ferroviaria di Firenze Castello e l'integrazione con la Linea T2 della tramvia per Sesto Fiorentino;
- nuove aree di parcheggio: creazione di un parcheggio multipiano su quattro livelli con capacità complessiva di circa 2.200 posti auto, oltre a parcheggi a raso per soddisfare la domanda di sosta dei passeggeri;
- realizzazione di n. 4 aree di compensazione ambientale in considerazione dell'incidenza negativa sul sito Rete Natura 2000 ZSC-ZPS "*Stagni della piana fiorentina e pratese*" e comprendenti anche la delocalizzazione del lago di Peretola, denominate:
  - "Il Piano" (non più con funzione di area di laminazione), nel Comune di Signa;
  - "Santa Croce" (avente anche nuova funzione di cassa di laminazione), nel Comune di Sesto Fiorentino;
  - "San Jacopo" (risultante dal riposizionamento dell'area Mollaia), nel Comune di Sesto Fiorentino;
  - "Vingone" (risultante dal riposizionamento dell'area Prataccio), nel Comune di Campi Bisenzio;
- tra le opere di mitigazione ambientale, la realizzazione di una duna antirumore a protezione del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino e creazione di aree verdi e di un parco agricolo nella porzione settentrionale rispetto alla pista esistente;
- impianti fotovoltaici: installazione, nella parte nord del sedime aeroportuale esistente, di un impianto fotovoltaico a terra per la produzione di energia rinnovabile avente una superficie di circa 8 ha e costituito da 18.060 pannelli anti riflesso con colorazione superficiale verde, per una potenza complessiva di 5 MW (ridotto rispetto alla configurazione iniziale), che si somma ai circa 2,5 MW dell'impianto fotovoltaico posto sulla copertura del terminal e del parcheggio (introdotto rispetto alla configurazione iniziale);
- opere di riassetto idraulico: deviazione e adeguamento del Fosso Reale, che prevede la realizzazione di un nuovo tracciato denominato "nuova inalveazione", che aggira la nuova pista di volo all'altezza del Polo Scientifico e si reimmette nel Fosso Reale esistente a monte dell'attraversamento dell'autostrada A11; è inoltre prevista la realizzazione di nuove casse di laminazione per migliorare la gestione delle acque e ridurre il rischio idraulico dell'area;
- reti impiantistiche e tecnologiche: rinnovamento delle centrali impiantistiche e delle reti tecnologiche, con particolare riferimento alla rete di distribuzione elettrica, agli impianti di climatizzazione, alle reti idriche e anti-incendio e alle reti di smaltimento delle acque reflue e meteoriche.

Con il deposito delle integrazioni volontarie del 02/01/2025, il proponente ha dettagliato gli interventi afferenti alle opere idrauliche esterne al sedime aeroportuale, ed in particolare gli interventi relativi al Fosso Reale nel tratto compreso tra il Polo Scientifico di Sesto Fiorentino e il ponte autostradale in zona Osmannoro. In questo tratto il canale subirà una deviazione che permetterà di evitare l'interferenza con la nuova pista di volo mantenendo al tempo stesso la sua funzione idraulica. Ulteriori interventi prevedono la realizzazione di due casse di laminazione (denominato A e B), di un canale di derivazione parallelo a servizio delle sole portate di magra, interventi di innalzamento di arginature allo scopo di migliorare la sicurezza idraulica dell'area, la realizzazione di un nuovo collettore fognario a sezione scatolare chiusa al servizio del Polo Scientifico, connesso a una nuova cassa di laminazione, e interventi di adeguamento del sistema dei canali di bonifica (Canale di Gronda, Fosso Lupaia-Giunchi, piste di manutenzione e relative rampe di accesso).
Di seguito si riporta in figura lo schema delle opere e degli interventi idraulici di progetto previsti nella nuova soluzione, per la quale il proponente evidenzia che questo riassetto del reticolo idrografico dà ridondanza idraulica al sistema per mezzo della duplice canalizzazione: dei flussi di magra e piena del Fosso Reale.

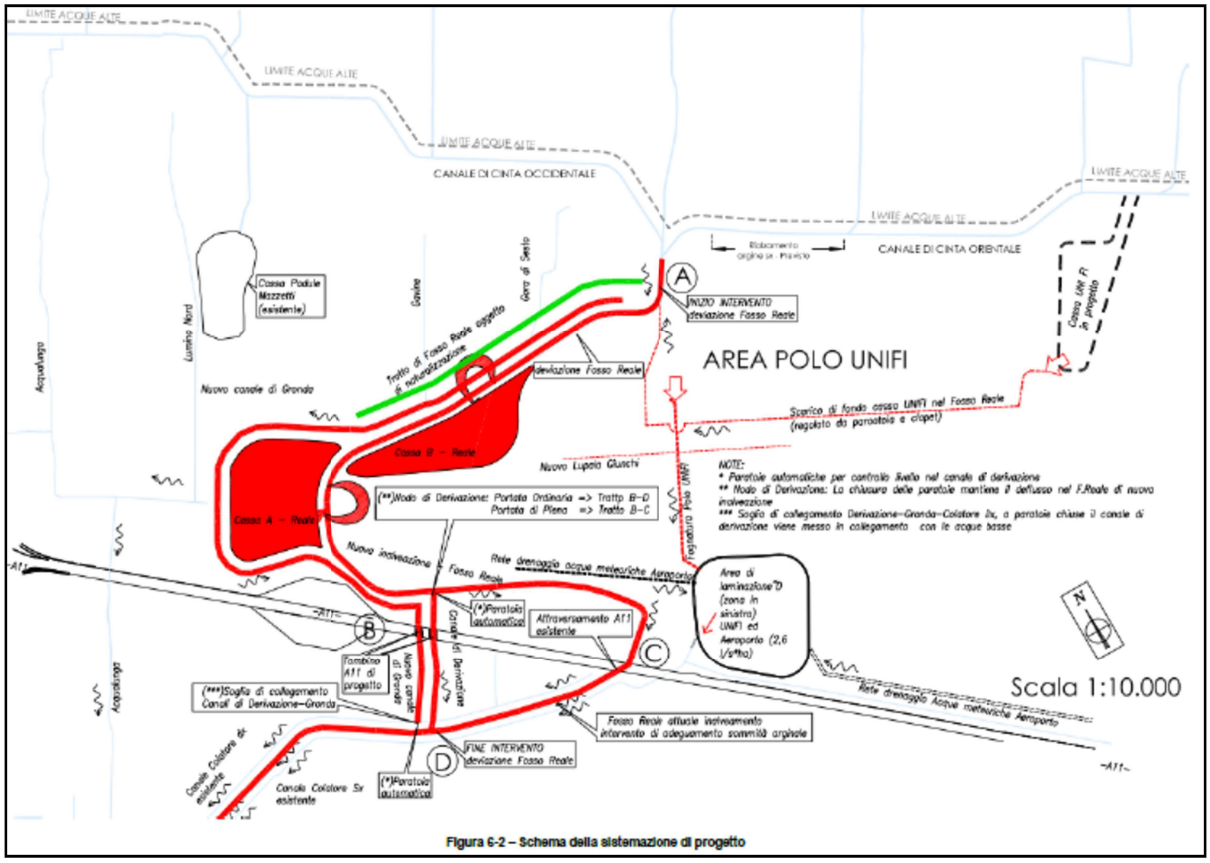


Figura 6-2 – Schema della sistemazione di progetto

Con il deposito della suddetta documentazione integrativa volontaria, il proponente ha inoltre previsto interventi di naturalizzazione a carico del primo tratto di derivazione del Fosso Reale per una lunghezza di circa 1 km, c.d. canale di nuova inalveazione. Nel dettaglio sono previsti interventi di naturalizzazione del corso d'acqua al fine di incrementarne la capacità autodepurativa, favorendo i processi microbiologici tramite ritenzione della sostanza organica e aumento della capacità di riciclo dei nutrienti. A tale scopo è previsto l'allargamento laterale delle sezioni del corso d'acqua, incrementandone la sinuosità e la presenza di meandri, favorendo in tal modo l'insediamento di vegetazione igrofila e più in generale la diversificazione ecologica all'interno dell'alveo. Al fine di accelerare il processo di naturalizzazione del corso d'acqua, è infine prevista la piantumazione di specie vegetali igrofile quali ad esempio la cannuccia di palude (*Phragmites australis*), *Carex* spp., *Juncus* spp., *Scirpus* spp. e *Iris pseudacorus*.

Con il deposito delle integrazioni volontarie del 10/02/2025, il proponente ha fornito ulteriori approfondimenti in merito agli aspetti legati alla salute pubblica e alle componenti rumore, atmosfera e campi elettromagnetici, sollevati nei contributi istruttori dell'Azienda USL e dell'ARPAT discussi nella riunione del 22/01/2025.

Le integrazioni volontarie del 21/03/2025 sono state depositate dal proponente in riferimento ai temi discussi nella riunione tenutasi con la Commissione Tecnica VIA/VAS in data 23/01/2025 e contestualmente ai lavori istruttori in corso da parte del Nucleo VIA regionale, che il proponente si era reso disponibile a depositare al termine della riunione del Nucleo VIA regionale del 19/02/2025 in riscontro ai contributi istruttori acquisiti e ai chiarimenti richiesti in tale sede da parte di ARPAT, Azienda USL e del Settore regionale Transizione Ecologica e Sostenibilità Ambientale.
Rispetto alla documentazione già esaminata dal Nucleo VIA regionale, le suddette integrazioni volontarie hanno riguardato, in particolare, un aggiornamento per le componenti rumore, Piano di Monitoraggio Ambientale, salute pubblica, campi elettromagnetici, atmosfera, Valutazione di Incidenza, indagini geologiche-geotecniche per la variante urbanistica nel Comune di Campi Bisenzio, aspetti idraulici inerenti l'area di compensazione Santa Croce e il canale di derivazione del Fosso Reale recependo alcune indicazioni del Consorzio di Bonifica n. 3 Medio Valdarno, studio trasportistico e approfondimenti delle interferenze di progetto con l'ampliamento alla terza corsia autostradale.

Le ulteriori integrazioni volontarie del 28/03/2025 riguardano un ulteriore approfondimento sulla componente salute pubblica per l'aggiornamento documentale della sezione di studio ambientale riferita alla rappresentazione dello stato *ante operam* dello stato di salute della popolazione. In particolare, è stato allegato l'elaborato denominato "*Quadro conoscitivo dello stato di salute della popolazione – Presentazione dei dati in conformità alle Linee Guida ISTISAN 22/35*" al fine di fornire la rappresentazione del profilo di salute *ante operam* della popolazione in accordo ai metodi indicati dal Capitolo 4 "*Profili di salute della popolazione potenzialmente esposta in ambito di Valutazione di Impatto Sanitario (VIS)*" delle "*Linee Guida per la Valutazione di Impatto Sanitario: approfondimento tecnico-scientifico*" dell'Istituto Superiore di Sanità.

Infine, nella riunione odierna è stato illustrato dal proponente un ulteriore elaborato di approfondimento prodotto denominato "*Rischio industriale – Valutazione degli incidenti indotti da impatti aerei sugli stabilimenti a rischio di incidente rilevante - Aggiornamento 2025*", trasmesso in data 02/04/2025.

Si dà atto pertanto dell'evoluzione che è stata apportata dal proponente via via alla documentazione presentata nell'ambito della fase 2 del procedimento, che ha riguardato soprattutto le componenti rumore in fase di esercizio, atmosfera e salute pubblica, al fine di recepire le richieste di chiarimenti che sono emerse nel corso dei lavori del Nucleo VIA regionale.

Il presente parere è riferito alle ultime revisioni degli elaborati trasmessi fino alla data odierna.

PARERI E CONTRIBUTI ISTRUTTORI ACQUISITI

Si richiamano integralmente i pareri e contributi istruttori acquisiti tramite PEC e/o riportati direttamente a verbale dai presenti nel corso delle riunioni del Nucleo VIA del 10/01/2025, del 22/01/2025 e del 19/02/2025, oltre a quanto riportato nel dibattito della riunione odierna.

VALUTAZIONI ISTRUTTORIE

Aspetti programmatici

Per quanto riguarda il **contributo istruttorio regionale ai fini VAS**, nella riunione del 10/01/2025 il Nucleo VIA ha preso atto delle conclusioni espresse dal NURV con determina n. 1/SCA/2025 del 09/01/2025, alla quale si rimanda e che i presenti condividono di dover trasmettere integralmente al MASE affinché ne possa tenere conto nell'ambito della procedura integrata VIA/VAS.
Si ricorda infatti che, nella successiva Dichiarazione di Sintesi, il proponente potrà dare conto di come avrà recepito o meno i suggerimenti emersi dai lavori del NURV.
A tal proposito, si dà atto che nella riunione del 10/01/2025 il proponente ha già precisato che "*In merito al punto 1), [...] i documenti a cui si fa riferimento non sono stati modificati con la presentazione della documentazione integrativa; quindi le dichiarazioni riportate sono riferite alla configurazione iniziale del progetto. I dati presentati con le integrazioni sostituiscono quelli precedenti. L'incremento dei consumi energetici è derivato dalla necessità di conciliare le risposte a più richieste di integrazioni; in questo caso è stata ritenuta prioritaria l'esigenza di ridurre il consumo del suolo del terminal dell'aerostazione, che ha comportato un aumento in altezza dei fabbricati e un conseguente incremento di fabbisogno energetico del progetto. Conferma comunque l'obiettivo di sostenibilità energetica fornito ai fini della VAS, facendo presente di aver incrementato la producibilità di energia prevedendo il fotovoltaico in copertura. Con il ridimensionamento complessivo la copertura delle esigenze energetiche con energia prodotta da fotovoltaico ammonta a circa 35% del fabbisogno complessivo.*
In merito al punto 2), [...] nell'ambito delle certificazioni ambientali possedute già dall'Aeroporto, negli ultimi 5 anni sono state attuate importanti opere di riduzione dei consumi idrici. I dati storici sono fuorvianti perché non coerenti con lo stato attuale. Ritiene pertanto che l'obiettivo al 2035 possa essere perseguibile. Sull'utilizzo delle acque condivide l'ipotesi di poter incrementare il riutilizzo e fa presente che già negli ultimi anni l'aeroporto si sta dotando di sistemi di autocontenimento idraulico con manufatti interrati simili a quelli proposti ed è in previsione un ulteriore stoccaggio di 4.000 mc di prossima realizzazione".

Per quanto riguarda, in particolare, gli **aspetti di coerenza con la pianificazione regionale**, come già riportato nella Determina del NURV:
- in merito al Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano Paesaggistico Regionale (PIT-PPR), [...] *Nell'Elaborato "Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali espresse dall'Autorità Competente in esito al procedimento VIA-VAS – Fase 2", è stata confermata, anche attraverso sovrapposizioni cartografiche, l'assenza di interferenze rispetto al perimetro del Parco Agricolo della Piana di cui all'Allegato S1 della DCR 61/2014, a esclusione delle aree che vengono sottratte all'area Funzionale corrispondente al PUE di Castello per una consistenza di 22,7 ettari. Tale sottrazione è tuttavia parzialmente compensata attraverso la riconversione della porzione settentrionale dell'attuale sedime aeroportuale in Parco Agricolo per complessivi 14,4 ettari.*
Tale riconversione appare in linea con l'Obiettivo 1 e contribuisce all'attuazione delle relative Direttive della Scheda d'Ambito n. 6 del PIT-PPR, tuttavia permane una riduzione dell'area funzionale del PUE di Castello pari a 8,3 ettari.
Alla luce del comma 5 dell'art. 38 quater delle "Integrazioni alla disciplina generale del PIT" di cui alla DCR 61/2014, che prescrive il mantenimento di una superficie a parco e a verde pubblico non inferiore a quella vigente (80 ettari) al fine di conservare la continuità tra il Parco agricolo della Piana e le aree destinate a verde pubblico all'interno del PUE, l'approvazione del progetto comporterà l'attivazione del procedimento ex art. 9-bis della L.R. 65/2014.
Si dà pertanto atto che l'approvazione del progetto in esame conseguente alla fase di pronuncia di VIA, comporterà l'attivazione del procedimento ex art. 9-bis della L.R. 65/2014 per la variante automatica al Piano di indirizzo territoriale regionale di cui all'art. 88 della L.R. 65/2014.
Per quanto riguarda gli aspetti segnalati nella Determina del NURV al n. 6 sotto il profilo paesaggistico, saranno trattati nel prosieguo del parere per la componente ambientale "Paesaggio e Beni culturali";

- in merito alla disciplina dell'allegato parte integrante del PIT-PPR denominato "*Masterplan – Il sistema aeroportuale Toscano*", si ricorda che definisce ed individua il ruolo degli aeroporti secondo la seguente gerarchia (Articolo 2 Classificazione regionale degli aeroporti):
"*a. Aeroporti di interesse nazionale e regionale, comprendente Pisa, di rilevanza economica fino all'intercontinentale, Firenze, di rilevanza economica fino all'internazionale*".
Lo stesso Masterplan, all'articolo 3 (Obiettivi strategici per il sistema aeroportuale), "*attribuisce al sistema aeroportuale della Toscana un ruolo centrale per l'organizzazione della mobilità di merci e persone e lo sviluppo dello logistica ed assume i seguenti obiettivi strategici:*
– sviluppo degli aeroporti in modo sistemico per consentire la valorizzazione delle specifiche caratteristiche funzionali compatibilmente con la tutela delle risorse territoriali ed ambientali;
– innalzamento del livello di qualità per ricettività, accoglienza e funzionalità dei singoli scali;
– sviluppo di soluzioni gestionali e coordinate, nel rispetto delle normative vigenti, al fine di ridurre i costi e aumentare la competitività del sistema nell'ambito di una politica di integrazione del sistema aeroportuale".
Si dà atto che il quadro degli interventi previsti nel Piano di Sviluppo esaminato definisce il ruolo dello scalo nell'ambito del sistema aeroportuale toscano e tramite la realizzazione delle nuove infrastrutture air side oltre che del nuovo terminal aviazione commerciale e della nuova rete viaria, determina un miglioramento delle caratteristiche dello scalo in termini di funzionalità ponendosi in sostanziale coerenza con gli obiettivi delineati dalla disciplina del "*Masterplan – Il sistema aeroportuale Toscano*", allegato parte integrante al PIT/PPR. Inoltre il dimensionamento delle infrastrutture di volo si presenta sostanzialmente coerente con i criteri di rilevanza espressi dal PIT con particolare riferimento al rapporto con l'Aeroporto Galilei di Pisa;

- in merito al Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM), si ricorda che definisce ed articola gli obiettivi specifici riguardanti il sistema aeroportuale nell'ambito dell'obiettivo generale n. 4 "*Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana*"; detto obiettivo generale, è stato articolato nell'obiettivo specifico (n. 4.5) il "*rafforzamento della dotazione aeroportuale, specializzazione delle funzioni degli aeroporti di Pisa e Firenze in un'ottica di pianificazione integrata di attività e servizi e del relativo sviluppo*" che include tra le azioni di riferimento (n. 4.5.2) il "*miglioramento e qualificazione offerta infrastrutturale attraverso nuova pista di Firenze e pianificazione nuovi interventi a sostegno volumi attesi*".
In tal senso, nel PRIIM (par. 7.4 "Infrastrutture e servizi per la piattaforma logistica"), "*è previsto il rafforzamento della dotazione infrastrutturale e dell'accessibilità agli scali. Sono da incentivare azioni legate allo sviluppo del trasporto aereo delle merci ad alto valore aggiunto. I miglioramenti infrastrutturali*

dovranno essere pianificati a sostegno dei volumi attesi".
In relazione agli obiettivi settoriali espressi nel PRIIM, si rileva in primo luogo come il dimensionamento delle opere sia stato effettivamente finalizzato a rispondere alle previsioni di traffico rispetto agli scenari intermedi oggetto di esame. Il quadro degli interventi, in ragione delle specifiche previsioni in tema di potenziamento delle infrastrutture, sia air side che landside, si presenta sostanzialmente coerente agli obiettivi che riguardano il miglioramento e la qualificazione dell'offerta infrastrutturale;

- in merito alla pianificazione regionale in materia di rifiuti, *[...] Come segnalato dal Settore Economia Circolare e Qualità dell'Aria si informa che in data 30.10.2024 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra Alia Servizi Ambientali Spa, Ato Toscana Centro, Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze, Comune di Firenze e Comune di Sesto Fiorentino, nel quale le parti, tra l'altro:*
- condividono il venir meno (allorché sarà approvato definitivamente dalla Regione Toscana il nuovo "Piano per l'economia circolare") dei presupposti fattuali e procedimentali per la realizzazione dell'impianto di termovalorizzazione;
- quale alternativa industriale alla realizzazione dell'impianto, si impegnano a mantenere la destinazione delle aree di Case Passerini, sulle quali era prevista la realizzazione dell'impianto, a servizio del ciclo dei rifiuti e dichiarano di collaborare e di compiere quanto è necessario e nelle loro competenze affinché su tali aree possa sorgere la nuova sede logistica della società Alia e affinché possa essere realizzato il progetto nell'area di San Donnino.
Pertanto, in conseguenza di quanto stabilito dal suddetto protocollo, considerata altresì l'imminente approvazione del nuovo Piano di gestione rifiuti – piano per l'economia circolare (PREC), prevista entro il mese di gennaio 2025, non risulta più necessaria l'attuazione del progetto dei boschi della Piana, che costituiva intervento compensativo e condizione per la realizzazione del TMV.
In conclusione, venuta meno la previsione di realizzare il termovalorizzatore e anche i suddetti boschi, interferenti con le aree interessate dal progetto di sviluppo aeroportuale, non si rilevano elementi ostativi in relazione alla pianificazione regionale in materia di gestione dei rifiuti.
[...] Si segnala che nella documentazione per la valutazione del rischio aeroportuale dello "Studio Ambientale Integrato – Quadro Strategico Programmatico", in cui si analizzano sia le previsioni di edificazione che la situazione esistente per valutarne la compatibilità con l'aeroporto, si indica la discarica ubicata in Loc. Case Passerini come "da tempo esaurita".
Si precisa che allo stato attuale risultano ancora da completare le volumetrie disponibili, esaurite le quali l'impianto, dopo la chiusura definitiva, rimarrà in gestione operativa per i tempi previsti dalla normativa di settore (almeno 30 anni).
A tal proposito, si dà atto che, con delibera consiglio regionale n. 2 del 15/01/2025, è stato approvato il nuovo Piano Regionale per l'Economia Circolare (PREC), confermando di fatto quanto sopra riportato;

- in merito alla pianificazione regionale in materia di tutela delle acque, già ai fini della Determina del NURV il Settore regionale competente ha ritenuto il Piano di Sviluppo dell'Aeroporto coerente con gli strumenti di pianificazione ivi citati e ha ritenuto esaustive le integrazioni depositate dal proponente su alcune richieste avanzate sulla documentazione iniziale.
Nella riunione del 10/01/2025, inoltre, il Settore ha ritenuto apprezzabile l'intervento aggiuntivo che è stato previsto nelle integrazioni volontarie ai fini del miglioramento della qualità delle acque del Fosso Reale, ritenendo importante acquisire il parere dell'Autorità di Bacino Distrettuale Appennino Settentrionale, anche in relazione alle attività connesse al rispetto della direttiva 2000/60/CE e conseguenti all'intervento di deviazione e rinaturalizzazione del Fosso Reale che sono da coordinare tra Regione e Autorità di Bacino Distrettuale nel contesto del Piano di Gestione delle Acque 2021-2027; pone l'attenzione sull'aspetto della manutenzione, per la quale si esprimerà il competente Consorzio di Bonifica Medio Valdarno.
A tal proposito, si dà atto che le strategie e gli oneri di manutenzione che comporta il progetto nel suo complesso saranno a carico del Piano di Sviluppo Aeroportuale ed è stato già avviato un confronto dal gestore dell'Aeroporto con il Consorzio di bonifica per recepire le esigenze manutentive.
Si dà infine atto che sia l'Autorità di Bacino Distrettuale che il Consorzio di Bonifica competenti sono stati direttamente consultati dal MASE nell'ambito della procedura di VIA/VAS integrata, pertanto potranno essere recepite nella pronuncia di VIA ministeriale eventuali ulteriori considerazioni di rispettiva competenza.

Per quanto riguarda, in particolare, gli **aspetti di coerenza con la pianificazione comunale**, si dà atto che sia i Comuni interessati dal Piano di Sviluppo Aeroportuale, ivi comprese le opere di compensazione ambientale, sono stati direttamente consultati dal MASE nell'ambito della procedura di VIA/VAS integrata.

Aspetti progettuali

Alternative progettuali

Con il deposito della documentazione integrativa presentata il 25/11/2024 il proponente ha prodotto un elaborato specifico riguardante l'analisi delle alternative progettuali (elaborato denominato "0001_FLR-MPL-SAI-AMB1-008-GE-RT_An_Alter") in cui riporta le proprie considerazioni anche in relazione all'alternativa zero, sia per la pista di volo che per il terminal passeggeri.

In relazione alla pista di volo, per quanto riguarda l'alternativa zero, ovvero il non intervento, il proponente evidenzia che lo stato attuale dello scalo aeroportuale di Firenze comporta limitazioni infrastrutturali che condizionano i collegamenti aerei e il numero di voli; la lunghezza limitata della pista, pari a 1.450 m in atterraggio e 1.700 m in decollo, rendono impossibile l'operatività di velivoli in grado di raggiungere destinazioni extra-europee, limitandone la futura offerta. A tale limite si aggiunge la necessità di sospendere frequentemente il servizio a causa di condizioni meteo avverse (vento, nebbia, temperature limitanti, ecc.) che danno luogo a procedure di *missed approach* (c.d. riattaccata), dirottamento, cancellazioni e limitazioni di carico, nonché il significativo disturbo acustico a carico di alcune aree del Comune di Firenze, attualmente sorvolate dagli aerei, e le emissioni in atmosfera generate dalle complesse operazioni di rullaggio che implicano lo spostamento degli aerei per un lungo tratto sia per i decolli che per gli atterraggi, determinando anche una dilatazione nei tempi delle operazioni data da un maggiore periodo di utilizzo della pista per singolo aeromobile.
Nell'ambito dell'alternativa zero, il proponente ha inoltre preso in considerazione l'ipotesi di potenziamento del collegamento ferroviario tra Firenze e l'Aeroporto di Pisa mantenendo lo scalo fiorentino nella situazione attuale. A tal proposito viene evidenziato che l'incremento di passeggeri previsto al 2035 non potrebbe essere assorbito dallo scalo di Pisa, sia in considerazione della limitazione alla sua espansione che per la sua caratterizzazione prevalente di tipo militare piuttosto che civile; a ciò si aggiungono motivazioni di carattere ambientale legate alla necessità di spostare, da e verso lo scalo pisano, i 5 milioni di passeggeri addizionali previsti al 2035.
Dalla documentazione depositata emerge quindi che l'alternativa zero non risulta coerente con gli obiettivi di progetto in quanto si pone in contrasto con il previsto incremento del numero di passeggeri e determina problematiche in termini ambientali, con conseguente mancata opportunità di agire sul miglioramento della compatibilità ambientale dello scalo fiorentino (soprattutto in termini di rumore e qualità dell'aria) e mancata realizzazione di interventi volti a superare i limiti operativi attuali. L'indirizzamento dei passeggeri verso altri aeroporti, quali Pisa, Bologna oppure quelli minori di Parma, Forlì, Rimini, ma anche Perugia, Ancona, ecc., non risulta praticabile sia in termini logistici che ambientali, determinando tra l'altro una sovra-saturazione dei predetti scali, con particolare riferimento a quello di Pisa.

Il proponente ha quindi analizzato le possibili alternative progettuali relative alla pista di volo considerando principalmente n. 4 alternative progettuali, in funzione dell'orientazione della pista rispetto al tratto dell'autostrada A11 che costeggia l'aeroporto sul lato sud: pista perpendicolare 05/23, pista obliqua 09/27 e piste parallele 12/30 e 11/29, di varia lunghezza e con l'obiettivo, in ogni caso, di avere una lunghezza minima della pista di volo di 2.200 m. Vengono pertanto analizzate le seguenti alternative alla pista 11/29:
- allungamento dell'attuale pista: con conseguente interramento dell'Autostrada A11, alternativa scartata per l'interferenza con il progetto di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada, ormai in fase di imminente avvio e per la lunghezza inferiore ai 2.200 m;
- pista con orientamento obliquo: viene presa in considerazione la giacitura 09/27, direzione sud/ovest – nord/est, lunghezza massima di 2.200 m e pista di rullaggio di medesima lunghezza. Tale alternativa risulterebbe coerente in termini di lunghezza della pista ma risulta interamente interferente con la pista attuale, comportando, in fase di realizzazione, una prolungata sospensione del traffico aereo e un conseguente danno economico per il gestore aeroportuale e gli operatori ad esso collegati;
- pista con orientamento parallelo 12/30: prevede un orientamento parallelo all'Autostrada A11 e una lunghezza massima di 2.400 m, eventualmente modificabile per portarla a 2.200 m; tale opzione ricalca

sostanzialmente quella proposta nel precedente Masterplan 2014-2029. A parere del proponente tale soluzione risulta fattibile se correlata ad azioni di riassetto del reticolo idraulico interferito (Fosso Reale e reticolo secondario) e di deviazione di via dell'Osmannoro. Tale alternativa contempla inoltre il sorvolo, in fase di atterraggio, dello stabilimento della Toscochimica S.p.A. a rischio di incidente rilevante.

Il proponente ha quindi condotto un'analisi multi-criteria sulle quattro opzioni alternative selezionate considerando l'impatto dell'alternativa sul contesto territoriale, l'impatto ambientale e paesaggistico, quello tecnico-economico e la relazione del terminal con il contesto interno (zona air side) ed esterno. Da tale analisi emerge che l'alternativa 3B, ovvero la pista parallela 11/29 risulta l'opzione più favorita, pur precludendo possibili interventi futuri di allungamento della pista da entrambe le testate. Rispetto alla pista 12/30, ovvero la seconda opzione più favorita, la 11/29 presenta una migliore rotta di decollo e di atterraggio con sorvolo prevalente di aree produttive e infrastrutturali e mancata interferenza con lo stabilimento della Toscochimica S.p.A.

Per quanto riguarda il terminal passeggeri il proponente ha considerato le seguenti alternative progettuali, valutando anche la collocazione del terminal sia nella parte ovest che in quella est del sedime aeroportuale:

a) ristrutturazione e ampliamento con parziale demolizione del terminal esistente;
b) ristrutturazione e ampliamento in continuità con il terminal esistente;
c) realizzazione di un nuovo terminal passeggeri.

La soluzione scelta inizialmente dal proponente di realizzare un nuovo terminal è stata poi modificata nella documentazione integrativa prevedendo invece l'ampliamento del terminal esistente lato nord e il parziale adeguamento mediante azioni di demolizione/ricostruzione o di sola demolizione sul lato sud. Tale scelta mira a valorizzare il patrimonio edilizio esistente recuperando, per quanto possibile, i volumi del terminal esistente e contenendo al contempo il consumo di suolo.

Scenario di progetto

Ai fini del dimensionamento generale del Piano di Sviluppo Aeroportuale, il proponente ricorda che le previsioni di traffico aereo implementano la metodologia internazionale indicata da ICAO che, ai fini della determinazione dello scenario di progetto, contempla l'analisi di n. 3 differenti scenari di proiezione futura (basso, medio e alto), caratterizzati da approcci metodologici, analisi statistiche e predittive, valutazioni e condizioni al contorno ben precisati. Tra essi viene individuato lo Scenario di Progetto, relativamente al quale vengono dimensionati tutti i sistemi e sotto-sistemi di aeroporto.

Nel caso in esame, lo Scenario di Progetto coincide con lo scenario medio in relazione al quale sono dimensionate tutte le opere aeroportuali, in applicazione dei criteri e regolamenti internazionali di settore. Il proponente precisa che lo scenario alto non rappresenta un potenziale scenario di massimo impatto in quanto si configura quale scenario non coerente col dimensionamento del progetto (PR-PSA) relativamente al quale risulta attivato il procedimento VIA-VAS.

Lo Scenario 2035 di Project Review del Piano di Sviluppo Aeroportuale, denominato anche "Scenario di Progetto", risulta pertanto così definito, in termini di volume di traffico aereo:

- 5,8 milioni di passeggeri;
- 48.500 movimenti aerei.

Lo scenario di massimo impatto deve individuarsi quale possibile variante (di natura gestionale) dello Scenario di Progetto.

In particolare, per spiegare lo scenario di massimo impatto considerato per la valutazione dell'impatto acustico, nella documentazione integrativa, il proponente ha chiarito, come richiesto dal Settore VIA, in quali casistiche e condizioni verrà impiegata la rotta di decollo secondaria (rotta "Alternativa, con virata a sinistra"). In particolare viene chiarito che il Piano di Sviluppo Aeroportuale ha introdotto importanti miglioramenti ambientali, conseguenti ad un'attenta progettazione della rotta di decollo che, nella configurazione associata alla pista 11/29, segue per lo più l'asse infrastrutturale dell'Autostrada A11 con l'intento di contenere il più possibile l'esposizione della popolazione al rumore.

Il disegno delle rotte di decollo e di atterraggio definisce un punto di intersezione ubicato a considerevole distanza dalla pista e sfalsato a livello altimetrico, sul quale "*i competenti Uffici ENAV, in interlocuzione diretta con i controllori del traffico aereo operanti presso l'attuale torre di controllo, hanno ritenuto maggiormente cautelativo tenere a riferimento detto punto di intersezione per definire le separazioni tra*

movimenti e determinare la capacità massima oraria dell'infrastruttura"; prendendo a riferimento tale configurazione, il proponente ha stimato, in via cautelativa, una capacità massima dell'ordine di 16 mov/ora, massimizzando in tal modo i benefici ambientali e mantenendo al contempo elevati livelli di sicurezza aeroportuale.
Per massimizzare la capacità oraria nei momenti di picco del traffico aereo coincidenti storicamente con la fascia che va dalle 11:00 alle 14:00, è stata quindi prevista una rotta di decollo alternativa, caratterizzata da una virata a sinistra, che verrà impiegata solo per poche ore al giorno e nei periodi di massimo traffico; tale rotta coinciderebbe con quella presa a riferimento nel precedente Masterplan 2014-2029 e porterebbe a una capacità di traffico dell'ordine di 22-23 mov/ora.
Quindi lo scenario di massimo impatto considerato per la valutazione dell'impatto acustico considera decolli posizionati sulla procedura alternativa nella fascia oraria 11.00-14.00 e sulla procedura standard nelle altre fasce orarie, distribuzione oraria dei voli con interessamento più rilevante del periodo notturno.
Il proponente ha chiarito infine che le risultanze modellistiche, comprensive anche della rotta alternativa, sono caratterizzate dal medesimo livello di dettaglio.
In merito si dà altresì atto che, nella riunione del 10/01/2025, il proponente ha precisato che l'inserimento della *missed approach* (con una riattaccata di n. 4 velivoli giornalieri prevista nei casi di meteo avverso) nel modello si percepisce in maniera non significativa nelle simulazioni prodotte (l'effetto è dell'ordine dello 0,5 %), mentre l'ipotesi della rotta alternativa nei periodi di massimo picco produce effetti che si percepiscono maggiormente e per questo motivo è stata presa in considerazione come scenario di massimo impatto, seppure sia limitata nel tempo a un utilizzo per circa 3-4 ore nei periodi di massimo traffico.

Aspetti idraulici
Il Nucleo VIA prende atto del parere favorevole espresso dall'Autorità idraulica regionale subordinatamente al rispetto di prescrizioni specifiche e di indicazioni generali da ottemperare nelle successive fasi progettuali ai fini del rilascio delle previste omologazioni e autorizzazioni idrauliche, che sono state recepite nel quadro prescrittivo finale.
Si ricorda, in particolare, che ai sensi dell'art. 3-bis della L.R. 80/2015 le opere idrauliche possono essere realizzate da soggetti privati solo previa stipula di una convenzione con Regione Toscana secondo le modalità previste dallo stesso articolo ai commi da 2 a 8.
Il progetto esecutivo delle nuove opere idrauliche e/o le modifiche alle opere idrauliche esistenti dovrà conseguire omologazione e autorizzazione idraulica ai sensi del R.D. 523/1904 e L.R. 80/2015 da parte della Regione Toscana.
Inoltre gli interventi di messa in sicurezza idraulica dovranno essere realizzati prioritariamente alla esecuzione delle opere necessarie allo sviluppo aeroportuale.
Si dà atto inoltre che gli interventi volti al miglioramento della funzionalità idraulica del reticolo idrografico presente nell'area e nelle aree limitrofe dovranno essere analizzati all'interno dei procedimenti di Variante Urbanistica dei Comuni di Firenze e Sesto Fiorentino.
Si prende atto che, per incompatibilità con altri interventi programmati dalla Regione Toscana ed il Comune di Signa, nelle integrazioni depositate la cassa di espansione denominata "Pian di Manetti" è stata stralciata dal progetto, compresi sia i rilevati arginali perimetrali, sia le paratoie dell'opera di presa. L'area rimane pertanto come opera ambientale e non ha funzione idraulica. Si ritiene che in questo variato contesto dovrà essere ricollocato il centro visite ed anche le varie eventuali opere in fascia di rispetto dei 10 metri del Fiume Bisenzio e dei corsi d'acqua MV33553 e MV33566, evitando contiguità ed interferenze con l'argine del F. Bisenzio (costituito da via Argine Strada) e tenendo conto dell'assetto di pericolosità e magnitudo idraulica in relazione alle disposizioni della L.R. 41/2018. Si ritiene pertanto opportuno prescrivere alcune condizioni per le successive fasi progettuali e autorizzative, che sono state recepite nel quadro prescrittivo finale.
La funzionalità di cassa di espansione idraulica è stata recepita nell'area di compensazione Santa Croce.
Con riferimento alle tutele di cui al R.D. 1775/1933, si dà atto che negli elaborati di progetto relativi agli invasi ed aree umide di progetto, laddove si prevede la derivazione di acqua pubblica superficiale per il riempimento e mantenimento delle suddette aree, si fa riferimento a degli specifici punti di derivazione sul reticolo interessato (Acque Alte ed Acque Basse). Per la duna antirumore, invece, si prevede la realizzazione di n. 3 pozzi per l'irrigazione dell'inerbimento superficiale funzionale al mantenimento delle stesse.
Nel caso delle derivazioni superficiali, negli elaborati progettuali, si fa esplicitamente riferimento alla necessità di ottenere delle concessioni da parte dell'Autorità idraulica competente, in quanto se ne cita il futuro Disciplinare come documento in cui saranno riportate le specifiche condizioni e prescrizioni, mentre

per quanto riguarda i pozzi non si fa esplicitamente riferimento alla necessità di presentazione delle domande di concessione. Tuttavia, presumendo che sia chiaro al proponente che anche per i pozzi sia necessaria la concessione, considerato che in precedenti contributi del Settore Genio Civile Valdarno Superiore è già stato fatto presente che anche per la realizzazione dei pozzi, si ricorda comunque che è necessaria una richiesta di Autorizzazione/Concessione e che, non trattandosi di un procedimento di PAUR, esse non verranno rilasciate nell'ambito del presente procedimento, ma saranno oggetto di specifici procedimenti da avviare preventivamente all'utilizzo della risorsa idrica.
Per quanto riguarda gli Aspetti legati alla pericolosità geologica, sismica e idraulica, si dà atto che nelle integrazioni volontarie del 21/03/2025 sono stati ricompresi anche alcuni elaborati riguardanti gli aspetti idraulici. In particolare, sono già state aggiornate dal proponente le indagini geologico tecniche relative agli interventi nel territorio del Comune di Campi Bisenzio, per le quali il Genio Civile Valdarno Centrale aveva rilevato alcune lacune nell'ultimo contributo istruttorio acquisito. Pertanto non è più necessario riportare tale indicazione in forma prescrittiva.
Nella Relazione descrittiva delle indagini geologico-tecniche e norme tecniche di attuazione relativa agli interventi nel territorio del Comune di Signa dovrà essere valutata anche la diversa collocazione del centro visite e delle opere accessorie (parcheggio, rampe di accesso) in considerazione dell'assetto di pericolosità e magnitudo idraulica e delle disposizioni della L.R. 41/2018.
Si ritiene infine opportuno fornire opportune prescrizioni circa gli Aspetti patrimoniali, ricordando che nel caso di beni demaniali, l'espropriazione di essi non può che avvenire ex art. 4, comma 1, D.P.R. 327/2001 e cioè previa sdemanializzazione.

Impatti di area vasta
Nella documentazione integrativa, il proponente ha preso in esame, come richiesto anche da Regione Toscana, l'integrazione tra il Piano di Sviluppo Aeroportuale e le altre progettualità di sviluppo della rete infrastrutturale locale e di area vasta (Autostrada A11, nodo di Peretola, linea tranviaria per Sesto Fiorentino, fermata ferroviaria Guidoni e relativo parcheggio scambiatore, viabilità connessa al PUE di Castello, mobilità ciclabile).
Come richiesto dalla Commissione tecnica VIA/VAS, il proponente ha chiarito di aver verificato gli impatti legati al rumore anche alle aree eventualmente edificabili attraverso il posizionamento di punti di verifica (n. 260 ricevitori virtuali) a copertura delle predette aree.
Inoltre, come richiesto da ARPAT, gli impatti generati dalle nuove opere viarie previste dal Piano di Sviluppo sono stati verificati attraverso micro-simulazioni trasportistiche di dettaglio, prendendo in considerazione anche la realizzazione della terza corsia dell'Autostrada A11 e il nuovo tratto di collegamento con sottopasso di via dell'Osmannoro. Alla luce di tali verifiche è stato ottimizzato l'accesso all'aeroporto lato-città di Firenze così da migliorare le connessioni tra nuova viabilità e viabilità esistente, minimizzando tra l'altro le interferenze con altre previsioni infrastrutturali contenute nel PUE di Castello.
Dalle simulazioni effettuate ulteriormente nelle integrazioni volontarie del 21/03/2025 tramite l'applicazione del modello ai diversi scenari di analisi, il proponente rileva inoltre un miglioramento generalizzato delle prestazioni di rete sia nello scenario programmatico di riferimento sia in quello progettuale, rispetto a quelle ottenute per lo scenario attuale, principalmente dovute al potenziamento del tratto autostradale dell'A11 direttamente collegato all'area aeroportuale. L'aumento della capacità della tratta citata permette a un maggior numero di veicoli di transitare nel tratto, mantenendo livelli di saturazione comunque inferiori a quelli ottenuti nello scenario attuale e velocità di percorrenza non critiche.

Cantierizzazione
Nella Relazione di Cantierizzazione depositata inizialmente sono descritte tutte le fasi progettuali, le aree di cantiere (riportate nel dettaglio nelle Schede), le lavorazioni che saranno effettuate e le mitigazioni che il proponente intende adottare per contenere gli impatti. Si evidenzia che le mitigazioni proposte sono in linea con i contenuti delle "*Linee Guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale*" (ARPAT, Gennaio 2018).
Nel complesso sono state individuate, in funzione delle lavorazioni necessarie, n. 7 Macroaree e le attività di cantiere sono divise in fasi.
Nella documentazione integrativa il proponente ha specificato le tempistiche delle singole fasi e il

cronoprogramma di realizzazione del PSA (prima fase di attuazione) è stato riconsiderato e adeguato, passando da 24 mesi a 28 mesi.
All'interno della Macroarea 5 è previsto un Campo Base dove vengono svolte tutte le attività tecnico-amministrative, i servizi logistici, i dormitori, nonché il parcheggio dei veicoli e dei mezzi d'opera.
Sono previsti n. 2 depositi di materiali (uno nel lotto Est e uno nel lotto Ovest) destinati principalmente allo stoccaggio di materiali (inerti e terre), ricovero e manutenzione e lavaggio dei mezzi, area destinata alle prove di miscelazione delle terre e stoccaggio terreni dopo miscelazione/frantumazione.
Nelle diverse macroaree sono previsti n. 11 depositi intermedi terre che saranno gestiti in conformità al Piano di Utilizzo identificando, tramite apposita segnaletica posizionata in modo visibile, le informazioni relative al sito di produzione, le quantità del materiale depositato, nonché i dati amministrativi del Piano di Utilizzo.
Per facilitare gli spostamenti e minimizzare le polveri e gli impatti ambientali, per l'asse viario principale è previsto un trattamento antipolvere e impermeabilizzante ed in corrispondenza di tutte le uscite è previsto un lavaggio delle ruote.
Nelle integrazioni depositate, per la tutela delle acque, al fine di evitare la contaminazione dei fossi d'acqua nei tratti interessati dalla viabilità di cantiere, sono previste tubazioni/scatolari di resistenza adeguata al passaggio dei mezzi e impermeabili in modo da evitare qualsiasi percolazione. Al fine invece di eliminare sversamenti laterali delle acque provenienti dalla piattaforma stradale sopra gli scatolari, questi saranno delimitati da appositi cordoli laterali rialzati per evitare che le acque contaminate, provenienti dai mezzi di cantiere, possano finire nel reticolo idrografico interno al cantiere. Tali acque, confinate dai cordoli, verranno successivamente convogliate nel sistema di trattamento delle acque (formato da canalette, vasche di prima e seconda pioggia e disoleatori) per poi essere reintrodotte nel reticolo.
Si prende atto di quanto riportato nelle integrazioni in merito a quanto richiesto, ricordando il rispetto, anche nella successiva fase progettuale, delle "*Linee Guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale*" (ARPAT, Gennaio 2018).
Per quanto riguarda l'eventuale necessità di acquisire l'Autorizzazione Unica Ambientale (AUA), si ritiene opportuno ricordare al proponente nelle indicazioni conclusive di effettuare opportune verifiche, sia in fase di cantierizzazione, sia in fase di esercizio.
Si rimandano al paragrafo relativo alla componente atmosfera in fase di cantiere ulteriori indicazioni sugli aspetti della cantierizzazione.

Rischio industriale
Si dà atto che il documento "*Valutazione del rischio locale per effetto di un incidente aereo nell'area dell'aeroporto di Firenze secondo il MPL 2035*" dello Studio Ambientale Integrato (SAI), presentato nella documentazione iniziale, prende in esame gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante presenti nell'area, che di seguito si riportano:
- Toscochimica S.p.A., situata in via Strobino Ettore n. 54 a Prato;
- Deposito carburanti della ditta ENI S.p.A. Divisione Refining & Marketing, situato in via Erbosa n. 29 a Calenzano;
- Stabilimento Manetti & Roberts S.p.A., situato in via Baldanzese n. 177 a Calenzano.

Si dà atto che nelle integrazioni depositate il proponente, mediante l'applicazione di una QRA (*Quantitative Risk Assessment*) su modello aeronautico, ha rappresentato la mappatura delle curve di isorischio caratterizzate da valori di rischio locale personale compresi fra 10^{-8} e 10^{-6}. In particolare, lo stabilimento ENI Calenzano e lo stabilimento Manetti & Roberts si collocano a distanza di circa 1.300 m dalla curva di isorischio 1 x 10^{-8}, lo stabilimento Toscochimica risulta pressoché tangente alla curva 1 x 10^{-7}.
Il rapporto fornisce anche i dati del tasso di collisione calcolati per gli stabilimenti Manetti & Roberts, ENI Calenzano e Toscochimica.
Si prende atto dell'impegno assunto dal proponente a comunicare ai suddetti stabilimenti a rischio di incidente rilevante interessati la loro eventuale ubicazione all'interno dei nuovi corridoi di atterraggio e decollo, affinché i relativi gestori possano tenerne conto per l'eventuale aggiornamento delle proprie analisi di rischio.
In merito al deposito dei carburanti avio, a servizio dell'aeroporto "Amerigo Vespucci", il proponente ha condotto la verifica di assoggettabilità al D.Lgs. 105/2015 del nuovo deposito carburanti in progetto e la valutazione effettuata esclude la potenziale applicabilità della "normativa Seveso" all'installazione.
Come riportato nella parte iniziale del parere, nell'odierna riunione il proponente ha illustrato un elaborato di approfondimento prodotto, in cui in sintesi viene dimostrato che i tassi medi annui di *crash* aereo, così come

calcolati dalle Università di Napoli e Bologna, risultano già nettamente inferiori ai tassi di accadimento annuo dei *top event* degli stabilimenti analizzati e, quindi, tali da non richiedere ulteriori misure di sicurezza aggiuntive, quali il divieto di sorvolo o l'adattamento delle rotte aeree, come era stato raccomandato da ARPAT nel contributo istruttorio del 25/06/2024.
Si prende atto di quanto riportato dal proponente nell'elaborato di approfondimento prodotto e discusso nella riunione odierna, ritenendo di dover rimettere la relativa valutazione alla Commissione VIA nazionale per quanto di competenza in materia di sicurezza aeronautica.

Rischio sismico
Si dà atto che il territorio in cui ricade l'intervento è classificato sismico, pertanto si ritiene opportuno ricordare al proponente che la progettazione esecutiva delle opere dovrà avvenire nel pieno rispetto della normativa antisismica e riportare nelle indicazioni conclusive alcuni aspetti di cui tenere conto in merito.

Aspetti ambientali

Valutazione di Incidenza
Il Nucleo VIA regionale prende atto degli esiti espressi dal Settore regionale VAS e VIncA, quale parere di Regione Toscana in qualità di Ente gestore del Sito Natura 2000 ZSC/ZPS IT5140011 "*Stagni della piana fiorentina e pratese*", con nota prot. n. 0115332 del 18/02/2025, alla quale si rimanda integralmente e che i presenti condividono di dover trasmettere al MASE ai fini dell'adozione della Valutazione di Incidenza di competenza ministeriale ai sensi dell'art. 10, comma 3 del D.Lgs. 152/2006.
Dalle conclusioni del suddetto parere, si prende atto che il Settore regionale concorda con i risultati dello Studio di Incidenza presentato dal proponente, in cui viene dichiarata una possibile incidenza significativa a lungo termine sul Sito Natura 2000 ZSC/ZPS IT5140011 "*Stagni della piana fiorentina e pratese*", con particolare riferimento all'integrità dello stesso e ai suoi obiettivi di conservazione.
Le misure di mitigazione previste in progetto sono ritenute, infatti, efficaci ed efficienti per adeguati contenimenti e riduzioni degli effetti generati dal progetto, ma non eliminano l'azione di interferenza funzionale e di sottrazione diretta permanente (per obliterazione dovuta a interferenza con la localizzazione, la dimensione e l'ingombro fisico di talune opere di progetto) di habitat Comunitari e di sottrazione, in parte permanente, di habitat di specie, e conseguentemente il proponente ritiene che le incidenze negative residue incidano significativamente sull'integrità del Sito e sulla modalità/tempistica/efficacia di raggiungimento degli obiettivi di conservazione del Sito stesso.
Nelle conclusioni il proponente sottopone all'Autorità Competente l'istanza di attivazione della procedura di deroga al paragrafo 3 dell'articolo 6 della Direttiva, da espletarsi secondo quanto indicato dal paragrafo 4 del medesimo articolo 6.
A tal proposito il PSA è comprensivo della documentazione progettuale delle opere di compensazione.
Con riferimento alle suddette opere compensative e alle misure di mitigazione proposte, necessarie a garantire la coerenza globale della rete Natura 2000, nel caso in cui l'autorità competente decidesse di applicare la deroga ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 4 della direttiva Habitat, si ritiene che queste possano essere ritenute adeguate nel rispetto di alcune condizioni ambientali riportate nella suddetta nota prot. n. 0115332 del 18/02/2025.
Si prende atto delle integrazioni volontarie del 21/03/2025, in cui sono state già recepite alcune condizioni ambientali riportate nella suddetta nota del 18/02/2025, tuttavia il Settore regionale VAS e VIncA ha ritenuto non necessario un aggiornamento del suddetto parere, così come dichiarato dal rappresentante del Settore in data odierna nella discussione sopra riportata.

Componente suolo e sottosuolo
Terre e rocce da scavo
La realizzazione delle opere previste all'interno del PSA al 2035 porterà alla produzione complessiva di 3.343.581 mc (in banco) di materiali inerti, suddivisi come di seguito riportato nelle diverse fasi di attuazione:
• Fase 1 di attuazione – Scenario 2027: circa 3.274.199 mc (in banco);
• Fase 2 di attuazione – Scenario 2030: circa 35.893 mc (in banco);
• Fase 3 di attuazione – Scenario 2035: circa 33.759 mc (in banco).

Per la Fase 1 il proponente prevede il totale riutilizzo del materiale di scavo idoneo in regime di sottoprodotto (art. 9 del D.P.R. 120/2017) e terreno scavato allo stato naturale (art. 24 del D.P.R. 120/2017).
Nella documentazione integrativa depositata il proponente ha risposto puntualmente alle richieste formulate dalla Regione Toscana basate sul contributo istruttorio di ARPAT.
Come riportato nel verbale della riunione del 22/01/2025, per le Terre e Rocce da Scavo, ARPAT ha concluso positivamente la valutazione del Piano di Utilizzo (PUT) presentato ai sensi del D.P.R. 120/2017, pur evidenziandone la complessità connessa con il gran numero di aree di cantiere previste e l'ingente volume di terre da movimentare; ha quindi individuato una serie di dettagli che in base a quanto previsto dalla normativa potranno comunque essere forniti nella successiva fase di progettazione, come riportato nel quadro prescrittivo finale e nelle successive indicazioni.

Piano di Monitoraggio: Suolo
Si dà atto che nelle integrazioni depositate i parametri chimici previsti per il monitoraggio del suolo sono stati revisionati come richiesto da Regione Toscana in base al contributo istruttorio iniziale di ARPAT. La valutazione del PMA per la componente suolo si è pertanto conclusa positivamente.
In merito alla gestione delle anomalie, si ritiene comunque opportuno ricordare al proponente, per la successiva fase progettuale, che ad ogni eventuale "condizione anomala" dovrà essere aperta una procedura di gestione dell'anomalia ai sensi dell'art. 242 del D.Lgs. 152/2006.

Siti di bonifica
Per quanto riguarda il sito FI497 "piazzale Ovest" che interferisce con una porzione della pista di volo, si dà atto del progetto di "Rimozione di rifiuti e collaudi di fondo e fianco scavo" relativo alla porzione di sito di bonifica FI497 interferente con le previsioni infrastrutturali di cui alla Project Review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035, per circa 7.300 mq, presentato dal proponente ai fini della valutazione dell'art. 242-ter del D.Lgs. 152/2006.
A tal proposito, il competente Settore regionale Bonifiche e Siti Orfani PNRR, con nota prot. n. 0053597 del 29/01/2025, ha comunicato di ritenere che, per quanto strettamente attiene l'art. 242-ter del D.Lgs. 152/2006 e della DGRT n. 157/2022, nulla osta alla realizzazione del PSA nel rispetto del progetto di rimozione di rifiuti e collaudi di fondo e fianco scavo presentato dal proponente, ai sensi della D.G.R. 157/2022 ed inoltre delle indicazioni e prescrizioni riportate nel parere di ARPAT del 22/01/2025 (prot. reg. n. 0033061 del 22/01/2025), con particolare riferimento alle prescrizioni dello stesso parere di cui al punto b), c) ed e) e con la raccomandazione di attuare quanto previsto al punto d) del citato parere.
Il Nucleo VIA ne ha preso atto e concordato di trasmettere al MASE la suddetta nota, con allegato il parere di ARPAT del 22/01/2025 sopra richiamato, unitamente al parere regionale conclusivo che sarà espresso dalla Giunta regionale, come è stato confermato anche nell'odierna riunione dal rappresentante del Settore regionale competente in materia di bonifiche.

Componente Atmosfera
Fase di esercizio
Si dà atto che nell'ambito del procedimento sono stati presentati vari approfondimenti riguardanti la valutazione dell'impatto sull'atmosfera correlato alla fase di esercizio del PSA; le integrazioni volontarie acquisite al protocollo in data 21/03/2025 contengono la Relazione di impatto atmosferico, comprensiva degli allegati, da intendersi sostitutiva rispetto a quella precedentemente inviata. Sono stati inoltre forniti i files del codice di calcolo utilizzato per le simulazioni, nonché i fogli di calcolo utilizzati per la quantificazione delle emissioni associate alla fase di cantiere, richiesti da ARPAT.
Nella Relazione aggiornata il proponente specifica che, nello Scenario 2035, pur essendo previsto un incremento del traffico aereo e delle emissioni atmosferiche in termini assoluti rispetto allo scenario attuale, l'efficienza del traffico aereo risulta aumentata con una significativa diminuzione delle emissioni rapportate al numero di passeggeri considerati; tale miglioramento è riconducibile al diverso *fleet mix* impiegato negli scenari futuri grazie alla nuova pista, che prevede un ammodernamento dei mezzi aerei, più moderni e in grado di trasportare un maggior numero di passeggeri.
Si dà atto che dai risultati delle stime dell'applicazione del modello diffusionale il proponente ha individuato n. 140 recettori oggetto di analisi per lo scenario di massimo traffico aereo al 2035 e tra questi ne ha selezionati n. 10 ritenuti significativi per la valutazione dell'impatto sulla qualità dell'aria e ha riportato i risultati, per lo scenario "di progetto 2035", dei valori delle concentrazioni in aria ambiente associate a tutte

le emissioni previste nello scenario di riferimento e non solo quelle relative al traffico indotto comprendente, dunque, lo scenario di traffico complessivo, al fine di evidenziare eventuali criticità nell'area circostante il sedime aeroportuale.
Al fine di tenere in considerazione i valori di fondo nella stima delle ricadute e della qualità dell'aria futura, sono stati considerati dal proponente i valori di fondo dell'area Fiorentina, come media dei valori registrati negli anni 2016-2023, considerando le stazioni di rilevamento appartenenti alla rete regionale di Firenze - via Desiderio da Settignano per NO_2, Firenze –Boboli (UF) per il PM_{10} e Firenze - Viale Bassi (UF) per il $PM_{2.5}$.
Lo studio presentato conclude rilevando che le variazioni dello stato della qualità dell'aria sono variabili tra un massimo del 5,5% per NO_2, per circa l'1,5% per le polveri PM_{10} e $PM_{2.5}$ ed inferiori allo 0,002% per i metalli pesanti.

Alla luce di quanto presentato, si può concludere che le integrazioni depositate dal proponente consentono di risolvere in maniera accettabile tutti i rilievi effettuati da ARPAT e pertanto la valutazione dell'impatto sulla componente atmosfera in fase di esercizio si è conclusa positivamente.
Si segnala che lo scenario degli impatti associati allo Scenario al 2035 appare in generale migliorativo, salvo alcune sporadiche eccezioni. In particolare, presso i recettori R77, R78, R79, R93 e R113 si evidenzia un notevole aumento delle stime delle medie annue per lo scenario al 2035. Se da un lato la valutazione complessiva della situazione al 2035 deve essere necessariamente considerata come migliorativa rispetto a quanto stimato per la situazione "attuale", si ritiene comunque opportuno raccomandare che i recettori presso i quali il proponente prevede un peggioramento sostanziale siano opportunamente attenzionati, prevedendo campagne di misura relative all'inquinante NO_2 *ante operam* e *post operam* al fine di circostanziare la portata reale delle criticità ed eventualmente far valutare, da parte del MASE, opportune misure per la mitigazione degli impatti anche in riferimento alle disposizioni di cui all'art. 28 del D.Lgs. 152/2006.

Si dà altresì atto che, tra le soluzioni e le misure di mitigazione più rilevanti previste per la componente atmosfera, vi sono: un impianto fotovoltaico a terra, coadiuvato da un ulteriore impianto fotovoltaico installato sulla copertura del terminal passeggeri; l'utilizzo di sistemi innovativi di riscaldamento e/o raffrescamento e ad alto rendimento; l'utilizzo di materiali in grado di minimizzare le dispersioni termiche.
Relativamente all'impianto fotovoltaico le integrazioni presentate valutano la stima delle emissioni evitate di CO_2, CH_4, N_2O, CO, NO_X, COVNM, SO_X, PM_{10} mediante i fattori di emissione suggeriti da ARPAT, indicati nel Rapporto ISPRA n. 386/2023, riferite sia al parco fotovoltaico a terra (producibilità annua di energia elettrica stimabile in circa 6.392 MWh), che dell'impianto fotovoltaico sulla copertura del Terminal e dei torrini (producibilità annua di energia elettrica calcolata in 2.978 MWh).
Si evidenzia che lo studio sulle emissioni evitate risulta adeguato a rappresentare il quadro delle emissioni risparmiate connesse all'esercizio dell'impianto fotovoltaico oggetto dello studio.
Si ritiene comunque opportuno raccomandare di predisporre una relazione tecnica entro il 2035, che in base alla producibilità elettrica degli impianti asserviti all'opera ed al relativo fabbisogno, individui nuove potenzialità produttive che incrementi l'energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili.
Nello SAI vengono inoltre individuate le nuove aree di compensazione "San Jacopo" e "Vingone" nelle quali, secondo il proponente, ampi spazi potranno essere utilizzati per la valorizzazione dell'agricoltura tradizionale, da poter in parte adibire anche alla messa a dimora di specie arboree atte a massimizzare l'assorbimento di inquinanti atmosferici (NO_2, PM_{10} e CO_2). Le relative valutazioni specifiche saranno approntate nelle successive fasi di approfondimento progettuale.
Si prende atto e si ritiene opportuno raccomandare al proponente utilizzare le indicazioni generali per massimizzare gli effetti positivi di assorbimento ed i fattori di assorbimento per specie, contenute nelle "*Linee Guida per la messa a dimora di specifiche specie arboree*" della Regione Toscana per la progettazione del piano arboreo finalizzato all'assorbimento di NO_2, PM_{10} e CO_2.

Fase di cantiere
La valutazione per la componente atmosfera in fase di cantiere si è conclusa positivamente fin dalle prime fasi del procedimento. Tuttavia, pur dato atto di quanto già previsto dal proponente nella documentazione presentata e tenuto conto sia della complessità delle operazioni preordinate alla realizzazione complessiva del progetto, sia della transitorietà e della reversibilità degli impatti in atmosfera connessi con la fase di cantiere, in coerenza con le "*Linee guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale*" (ARPAT, Gennaio 2018), si ritiene necessario prescrivere la condizione ambientale riportata nel quadro

prescrittivo finale relativamente ai Piani Ambientali di Cantierizzazione (PAC). Si ritiene inoltre opportuno raccomandare al proponente di attuare con grande attenzione le misure di mitigazione già previste, che dovranno trovare puntuale esplicitazione nei capitolati di appalto.

Piano di Monitoraggio: Atmosfera
Si dà atto che anche il Piano di Monitoraggio Ambientale è stato oggetto di revisioni da parte del proponente, recependo le indicazioni proposte da ARPAT per la componente atmosfera nei contributi istruttori del 22/01/2025 e del 26/02/2025, come è stato verificato già da ARPAT in merito alle indicazioni contenute nel primo contributo e nel corso della riunione odierna in merito alle indicazioni contenute nel secondo. La valutazione si è pertanto conclusa positivamente, fermo restando quanto raccomandato sopra per i recettori da attenzionare.
In merito alla proposta dell'Azienda USL di estendere la durata di monitoraggio *post operam*, previsto dal proponente della durata di un anno dall'entrata in esercizio della nuova pista più un anno successivo allo Scenario 2035, in modo da permettere di monitorare l'evoluzione dell'impatto sino al raggiungimento dello scenario di massimo esercizio, a seguito della discussione odierna, si ritiene opportuno raccomandare un monitoraggio biennale, da svolgere presumibilmente nelle annualità proposte dal proponente nel dibattito sopra riportato, secondo le indicazioni dell'Allegato 1 al D.Lgs. 155/2010 (con riferimento alle misurazioni di carattere indicativo).

Componente Ambiente idrico
Acque sotterranee
Il possibile impatto dei lavori con le acque di falda e la relativa gestione delle acque di aggottamento è stato trattato nell'elaborato di approfondimento "*Aspetti Geologici e Geomorfologici Rapporto inerente i campi prova idrogeologici*" depositato con la documentazione integrativa del 25/11/2024.
Come confermato dagli studi specialisti, le uniche interferenze che si potranno avere tra le opere oggetto del PSA e le acque di sottosuolo saranno con quelle che stagionalmente vanno a occupare i primi metri superficiali al di sotto del piano di campagna, non interessando mai l'acquifero saturo principale (Orizzonte Firenze 3) in quanto assente nell'area di interesse e rilevato solamente a Sud nella zona dell'Osmannoro. In ogni caso, laddove gli scavi dovessero interferire con le acque sotterranee il proponente procederà con il sostegno dello scavo e l'aggottamento delle acque stesse. La gestione delle acque di aggottamento dovrà essere eseguita con particolare attenzione, predisponendo per ogni opera di scavo che sarà eseguita, una vasca di opportune dimensioni in cui esse possano decantare, per poi provvedere, previa idonea autorizzazione, al loro scarico in acque superficiali. Periodicamente saranno effettuate le analisi chimiche delle acque per valutare la non contaminazione delle stesse.
Si prende atto di quanto riportato dal proponente grazie anche ad un approfondimento idrogeologico dell'area con la realizzazione di n. 2 campi prova idrogeologici.
La valutazione per le acque sotterranee si è pertanto conclusa positivamente, sebbene, per quanto riguarda i livelli sabbiosi-ghiaiosi rinvenuti nell'area in cui verrà realizzato l'ampliamento del Terminal, si ritiene opportuno prescrivere per la successiva fase progettuale un maggior approfondimento di tale aspetto, anche con l'esecuzione di ulteriori indagini *ex novo* (che dovranno comunque essere condotte per la caratterizzazione geotecnica del sottosuolo, vista l'importanza strutturale dell'opera), al fine di individuare più precisamente tali lenti sabbiose-ghiaiose e poter ricostruire un modello idrogeologico del sottosuolo più dettagliato. Tale richiesta è già stata ricompresa nella condizione ambientale relativa alla gestione delle terre e rocce da scavo.
Si ritiene inoltre opportuno fornire una serie di indicazioni generali che vengono riportate alla fine del presente parere.

Piano di Monitoraggio: Ambiente idrico
Relativamente alle acque sotterranee, si dà atto che già nelle integrazioni depositate in data 25/11/2024 l'elaborato "*Relazione Piano di Monitoraggio Ambientale–Relazione Generale*" è stato integrato con tutti i dati rilevati nel corso dei monitoraggi pregressi ed è stato depositato l'approfondimento: "*Riepilogo determinazioni analitiche campagne di monitoraggio acque sotterranee*". Si prende atto di quanto presentato con il suddetto documento integrativo.
Si dà atto altresì che nell'ultima revisione del PMA il proponente ha inoltre già previsto che durante i monitoraggi, nel caso di rilevamento di superamenti delle CSC (Tabella 2, Allegato 5 al Titolo V, Parte

Quarta del D.Lgs. 152/2006), verrà attivato quanto previsto dall'art. 242 e seguenti del D.Lgs. 152/2006.
In merito al monitoraggio delle acque superficiali, si ricorda che già nella richiesta di integrazioni della Regione Toscana in base al contributo di ARPAT datato 21/06/2024, è stato richiesto che venisse predisposto un elaborato comprensivo delle stazioni di monitoraggio, dei parametri, delle frequenze e delle metodiche e tali richieste sono state recepite nel Piano di Monitoraggio Ambientale.
Si dà atto che il suddetto PMA è stato oggetto anche di successive revisioni da parte del proponente, recependo le indicazioni proposte da ARPAT per la componente ambiente idrico nei contributi istruttori del 24/01/2025 e del 26/02/2025, come è stato verificato già da ARPAT in merito alle indicazioni contenute nel primo contributo e nel corso della riunione odierna in merito alle indicazioni contenute nel secondo.
In particolare, nell'ultima revisione si dà atto che è stato inserito il monitoraggio in continuo (parametri chimico-fisici Temperatura, Ossigeno Disciolto, Torbidità, pH e conducibilità) per i principali fossi/canali interessati da rilevanti lavori in alveo, come gli interventi di riassetto idraulico ed è stata reintrodotta questa modalità di monitoraggio anche per le stazioni ASUP5 e ASUP11bis, previste dal precedente PMA. Inoltre, allo scopo di attivare tempestivamente interventi di mitigazione per la salvaguardia dei corsi d'acqua, è stato previsto, se si verificano superamenti dei valori soglia di allarme di uno dei parametri chiave, che la frequenza dei campionamenti venga portata necessariamente ad un giorno, fino al rientro dell'anomalia.
La valutazione del PMA per la componente ambiente idrico si è pertanto conclusa positivamente.

Scarichi
Non si rilevano particolari osservazioni, ricordando di ottemperare, nella fase di esercizio, alle richieste già formulate nel contributo iniziale di ARPAT, ovvero che in fase di rilascio dell'AUA venga presentata tutta la documentazione tecnica di dettaglio del sistema che sarà adottato, comprensiva dei calcoli di dimensionamento dei vari stadi e impianti previsti. A tal fine, per le analisi delle acque di prima pioggia, ARPAT richiede anche l'analisi dei solventi organici clorurati e alogenati, cancerogeni e non cancerogeni. A meno che non siano sostanze utilizzate in fase di cantierizzazione, ARPAT ritiene che la determinazione dei pesticidi possa essere non effettuata sulle acque meteoriche di prima pioggia. Infine ARPAT richiede una rassegna completa, in fase di esercizio, delle acque che l'installazione scaricherà suddivise per tipologia. Tali indicazioni sono state recepite nelle raccomandazioni finali del presente parere.

Componente Rumore
Fase di esercizio
Si dà atto che nell'ambito del procedimento sono stati presentati vari approfondimenti riguardanti la valutazione dell'impatto sul rumore correlato alla fase di esercizio del PSA; le integrazioni volontarie acquisite al protocollo in data 21/03/2025 contengono la Relazione di impatto acustico, comprensiva degli allegati, da intendersi sostitutiva rispetto a quella precedentemente inviata.
Per individuare la propria metodologia di analisi, il proponente premette che il rumore aeroportuale è tenuto a rispettare un duplice regime normativo: l'uno direttamente correlato alla "zonizzazione acustica aeroportuale" (intorno aeroportuale e Zone A, B e C come da D.M. 31/10/1997) e l'altro alla "zonizzazione acustica del territorio" (Piano Comunale di Classificazione Acustica – PCCA) propria degli areali territoriali posti al di fuori dell'intorno aeroportuale (D.P.C.M. 14/11/1997). Ciò comporta anche l'utilizzo di due diversi indicatori acustici di riferimento: in relazione alle verifiche di rispetto dei limiti previsti dalla "zonizzazione acustica aeroportuale" l'indicatore acustico da utilizzare è il Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale (L_{VA}), mentre per la finalità di verifica del rispetto dei limiti previsti dalla "zonizzazione acustica del territorio" (PCCA) l'indicatore acustico da utilizzare è il Livello Equivalente (LA_{eq}), riferito rispettivamente ai periodi diurno e notturno.
La "zonizzazione acustica aeroportuale" risulta finalizzata alla definizione e perimetrazione dell'intorno aeroportuale e dei confini delle tre Zone di rispetto A, B e C, ove il rumore prodotto dall'attività aeroportuale (definito dal parametro L_{VA}) non può superare i 65 o i 75 dB(A) per le zone A e B rispettivamente, oppure (zona C) può raggiungere anche valori superiori (generalmente zona compresa all'interno del sedime aeroportuale).
Al di fuori dell'intorno aeroportuale, l'indicatore L_{VA} non può superare il valore di 60 dB(A). Nel medesimo ambito territoriale, ossia al di fuori dell'intorno aeroportuale, il rumore aeroportuale, espresso attraverso l'indicatore acustico LA_{eq}, deve inoltre conformarsi ai limiti che la singola Amministrazione Comunale ha definito per ciascun singolo ambito o porzione del proprio territorio, attraverso l'attribuzione della relativa Classe acustica, così come esplicitati dal vigente PCCA.

Ciò premesso, per le valutazioni acustiche effettuate, il proponente ha preso in esame:
- come scenario di massimo impatto: lo Scenario al 2035, che rappresenta lo Scenario caratterizzato dal massimo livello di traffico aereo previsto sul lungo periodo, corrispondente a 48.500 movimenti/anno;
- come scenario associato al primo anno di entrata in esercizio della nuova pista: lo Scenario al 2028, corrispondente a 45.900 movimenti/anno.

Come "intorno aeroportuale" è stato assunto, in via provvisoria dal proponente, ai sensi del D.M. 31/10/1997, la porzione di territorio delimitata dall'isofonica L_{VA}= 60 dB(A) così come restituita dalle modellazioni acustiche condotte. La medesima curva di isolivello L_{VA} 60 dB(A) e l'estensione dell'ambito territoriale dalla stessa sotteso vengono, quindi, assunti quali elementi rappresentativi dello "Scenario di massimo impatto" generato dallo "Scenario di traffico di progetto" posto alla base del PSA. A tal proposito, si dà atto che il proponente dichiara che "*eventuali future condizioni operative di esercizio dello scalo aeroportuale che dovessero determinare un'estensione dell'areale di impatto sotteso all'isofonica L_{VA} 60 dB(A) diversa e più ampia (e, quindi, peggiorativa) rispetto a quella valutata nell'ambito del presente procedimento di compatibilità ambientale dovranno intendersi non rientranti nei limiti di efficacia delle determinazioni assunte in seno al presente procedimento VIA-VAS e, conseguentemente, soggette ad altra e distinta verifica ambientale da parte dell'Autorità Competente*".

Inoltre, come proposta metodologica con la finalità di tenere sotto costante controllo le future possibili variazioni di impatto rispetto a quanto analizzato e di valutare/prevedere con opportuno anticipo l'insorgenza di scenari di impatto significativamente diversi da quello al quale si riferiscono le presenti valutazioni, il proponente propone di provvedere, in fase di esercizio e con frequenza biennale, all'aggiornamento della modellazione acustica riferita all'effettivo scenario di esercizio aeronautico e supportata da misurazioni fonometriche necessarie per la progressiva taratura del modello numerico. Analogamente, il proponente propone di monitorare, con cadenza annuale, i dati caratteristici del traffico aereo che effettivamente opererà sullo scalo (numero e tipologia di movimenti, tipologia di aeromobile, ecc.), comprensivi del numero annuale di operazioni di "*missed approach*" (c.d. riattaccata) che potranno determinare il sorvolo di parte della città di Firenze.

Come recettori nella documentazione presentata sono stati censiti tutti i fabbricati presenti all'interno della curva L_{VA}= 60 dB(A) relativa allo scenario 2035 e per ciascuno di essi è stata redatta una scheda di identificazione con i dati significativi. Nell'ambito di questo censimento puntuale esteso a tutti i fabbricati presenti sono stati individuati edifici che sono risultati all'analisi particolarmente sensibili per posizione o destinazione d'uso.

Il proponente specifica che le valutazioni condotte e basate sull'indicatore LA_{eq} si riferiscono all'ambito territoriale esterno all'intorno aeroportuale, ossia al di fuori dell'areale di rispetto dell'infrastruttura aeroportuale, ove il rumore aeroportuale rappresenta una comune sorgente acustica, soggetta al rispetto dei limiti di zona previsti dai vigenti PCCA. I limiti di PCCA presi a riferimento dal proponente sono rappresentati dai limiti assoluti di immissione, in analogia a quanto operato sia all'interno di altri procedimenti di VIA di competenza statale relativi a Piani di Sviluppo Aeroportuale di altri aeroporti di interesse nazionale, sia all'interno dei Piani di Contenimento e Abbattimento del Rumore aeroportuale (PCAR) delle infrastrutture aeroportuali, come ad esempio per l'Aeroporto di Ciampino. Una metodologia del tutto similare, con riferimento ai soli livelli assoluti di immissione (e non di emissione) risulta applicata nel PCAR predisposto dal Gestore Aeroportuale in relazione all'esistente infrastruttura aeroportuale di Firenze, che risulta ancora in attesa di approvazione.

La metodologia seguita ai fini delle valutazioni del proponente si articola in più Fasi di analisi, tra loro consequenziali e da attuarsi progressivamente sulla base degli esiti della Fase precedente. In particolare, al termine della Fase 1 sono stati individuati i recettori residenziali presso i quali i futuri livelli assoluti di immissione (diurno e/o notturno) non rispettano i valori soglia della classe acustica che il pertinente PCCA attribuisce loro. Tra questi, al termine della Fase 2 sono stati individuati i recettori residenziali presso i quali il contributo di impatto direttamente generato dal progetto risulta "significativo" ai fini del superamento dei valori soglia di immissione di PCCA, considerando come rumore residuo le misurazioni *ante operam* effettuate ritenute più prossime alla relativa area omogenea in cui è stato suddiviso il territorio al di fuori dell'intorno aeroportuale. Tra i recettori così individuati, al termine della Fase 3 sono stati individuati i recettori residenziali presso i quali il presunto abbattimento acustico offerto dal relativo involucro edilizio (tenuto conto di un coefficiente di abbattimento pari a 15 dB(A) più cautelativo rispetto a quello comunemente usato nelle valutazioni ambientali) non garantisce, al loro interno, il raggiungimento di livelli equivalenti adeguati che, infatti, eccedono i valori soglia di intervento. Al termine di questa Fase, il

proponente ha quindi individuato i singoli recettori residenziali potenzialmente oggetto di interventi diretti di mitigazione acustica (sostituzione degli infissi) nei casi in cui, seppur a fronte dell'abbattimento considerato, il valore di LA_{eq} notturno eccede i 40 dB(A) e, per questi casi, ha previsto una Fase 4 finalizzata alla preventiva quantificazione economica dei relativi oneri economici.
Per quanto riguarda i recettori sensibili, indipendentemente dalla classe acustica formalmente attribuita loro dal vigente PCCA comunale, tali recettori sono stati considerati dal proponente in Classe acustica II, con relativo resede esterno in Classe acustica III. Come valore di rumore residuo è stato associato ad essi direttamente quello restituito dalla corrispettiva misurazione fonometrica *ante operam* effettuata. Anche per i recettori sensibili è stata considerata la "soglia di significatività" e sono stati individuati i recettori sensibili per i quali il contributo generato dal progetto risulta non trascurabile in periodo diurno e notturno. Sono stati quindi individuati n. 10 recettori sensibili per i quali vengono previsti gli interventi diretti di mitigazione acustica, ricadenti prevalentemente nelle zone di Capalle e Campi Bisenzio, per un impegno economico complessivo pari a 1.065.940,00 €.
Il proponente evidenzia che aver già previsto la quantificazione economica degli interventi diretti da effettuare garantisce che, laddove effettivamente necessari, gli stessi possano essere attuati dal Gestore aeroportuale nel più breve tempo possibile e senza ricorso all'istituto del Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore aeroportuale e ai relativi tempi di approvazione/attuazione.
Tuttavia, tenuto in considerazione lo specifico processo metodologico di valutazione sviluppato dal proponente e considerato al contempo che la nuova pista di volo non risulta ancora esistente e in esercizio, il proponente dichiara che il processo di esecuzione degli interventi di mitigazione sopra individuati e quantificati prevede quale primo step l'accertamento del LA_{eq} sussistente all'interno del singolo edificio; laddove lo stesso risulti inferiore a 35 dB(A) in periodo notturno (per la sola RSA La Mimosa) e a 45 dB(A) in periodo diurno per scuole, asili e casa di cura, non procederà con i successivi step legati agli interventi di mitigazione.
Tale primo step sarà preceduto da un preliminare periodo di durata pari a 6 mesi dall'entrata in esercizio della nuova pista, in corrispondenza del quale il proponente provvederà all'esecuzione di misure fonometriche strumentali, necessarie per l'opportuna taratura, per l'aggiornamento del modello acustico e per l'aggiornamento dello studio di impatto acustico, comprensivo dell'aggiornamento del set di recettori sensibili da "attenzionare" e relativamente ai quali confermare/prevedere gli interventi interventi diretti di mitigazione acustica. Entro i successivi 12 mesi il proponente dichiara che provvederà all'esecuzione degli interventi di mitigazione che saranno confermati e ritenuti opportuni presso quei recettori che risulteranno effettivamente soggetti a significativo contributo di rumore aeroportuale di progetto, così come da aggiornamento modellistico di cui sopra.
In relazione alle misure di mitigazione per i recettori residenziali, il proponente propone di adottare quale criterio di intervento quello in base al quale i recettori residenziali ove prevede un possibile conflitto acustico tra il rumore futuro e i valori soglia di riferimento di PCCA, potranno risultare oggetto di effettiva mitigazione se contestualmente si verifica (e, successivamente, si accerterà in fase di esercizio) il superamento della soglia di LA_{eq} Notturno di 40 dB(A) a finestre chiuse. Il tutto in applicazione degli step di verifica e analisi di cui alle Fasi 1, 2, 3 e 4 precedentemente sintetizzati e il proponente riporta i recettori, sia per lo scenario 2028 che per lo scenario 2035, per i quali si verifica un superamento dei limiti nelle suddette condizioni.
Al termine della valutazione, il proponente quantifica interventi diretti di mitigazione per n. 47 recettori residenziali (individuati considerando lo scenario di massimo impatto al 2035), per un impegno economico complessivo pari a 2.509.540,00 €. Anche in questo caso prevede di effettuare entro i primi 6 mesi dall'entrata in esercizio della pista l'esecuzione delle misure fonometriche, alla taratura e aggiornamento del modello acustico e entro i successivi 12 mesi l'esecuzione degli interventi di mitigazione, secondo gli step precedentemente indicati (che prevedono, anzitutto, l'accertamento degli effettivi livelli di rumorosità all'interno delle abitazioni a finestre chiuse).
Il proponente infine evidenzia che, se l'abbattimento offerto dall'involucro edilizio risultasse pari a 18 dB(A) in luogo dei 15 dB(A) al momento cautelativamente ipotizzati, gli interventi diretti di mitigazione risulterebbero ridotti del 93%, limitandosi a soli n. 4 recettori sensibili.
Viene inoltre previsto dal proponente l'impegno alla compensazione dell'impatto acustico prodotto dal progetto in termini di variazione in incremento del clima acustico attuale presso parte del territorio del Comune di Campi Bisenzio, con particolare riferimento all'area aperta di Villa Montalvo. A tal fine il progetto prevede lo stanziamento di un importo complessivo lordo (comprensivo di relative spese tecniche)

pari a 2.500.000,00 € da destinarsi ad interventi di miglioramento e/o risanamento acustico del territorio di Campi Bisenzio, da eseguirsi entro 5 anni dall'entrata in esercizio della nuova pista di volo.
In conclusione, considerando anche le spese tecniche necessarie, l'impegno economico complessivo di progetto afferente agli interventi diretti di mitigazione e/o di miglioramento acustico (compensativo) ammonta ad un importo lordo pari a 6.560.480,00 €.

Tutto ciò premesso, si ritiene che la documentazione volontaria esaminata fornisca, in relazione all'impatto acustico dell'opera in esercizio, elementi che chiariscono in modo adeguato alcuni aspetti critici (o precedentemente trattati in modo non soddisfacente) evidenziati in particolare da ARPAT nel contributo del 21/01/2025. Tuttavia, alla luce dell'istruttoria condotta da ARPAT, dall'Azienda USL Toscana Centro e dal Settore regionale Transizione Ecologica e Sostenibilità Ambientale e in base alla discussione odierna sopra riportata, alla quale si rimanda, al fine di escludere che l'impatto acustico dell'opera in fase di esercizio sia più esteso di quanto previsto nella documentazione depositata dal proponente, si ritiene necessario prescrivere al proponente le condizioni ambientali riportate nel quadro prescrittivo finale.

Si dà atto infine che nel progetto è ricompresa come ulteriore opera di mitigazione dell'impatto acustico la realizzazione della duna antirumore dell'altezza di 10 metri, parallela alla pista di progetto, interposta tra la pista stessa e il Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino, per la quale nelle integrazioni volontarie del 21/03/2025 è stata presentata un'ulteriore Relazione denominata "*Valutazione di impatto acustico delle attività aeroportuali riferite alla nuova pista 11-29 ed al Masterplan 2035 sull'area del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino*" redatta dall'Università di Napoli, che ricomprende le richieste di dati aggiuntivi avanzate da ARPAT, in particolare confrontando lo scenario di progetto sia in assenza che in presenza della duna, e conclude confermando l'assenza di necessità di attuazione di ulteriori interventi diretti (ai recettori) di mitigazione acustica.
La valutazione relativamente alla suddetta opera di mitigazione si è conclusa positivamente, confermando la bontà degli approfondimenti finali prodotti dal proponente e dando atto in particolare che la realizzazione della duna antirumore nel cronoprogramma è prevista prima dell'entrata in esercizio della nuova pista.

Fase di cantiere
Si dà atto che tutte le aree interessate dai lavori si trovano all'interno di aree fortemente antropizzate, che vedono la presenza, se si esclude il Polo Scientifico dell'Università di Firenze, di un numero di recettori (intesi come edifici abitativi interessati dal rumore prodotto dai lavori di realizzazione delle opere) molto limitato. La valutazione fornita ha ricompreso anche la ricognizione dei recettori più impattati: il numero complessivo dei recettori censiti è pari a 34.
Sono state poi definite le aree interessate dai lavori e gli scenari di cantiere previsti dalle varie tipologie di lavorazione. Di ogni scenario di cantiere vengono definite due diverse configurazioni di lavoro:
• la configurazione di lavoro relativa all'intero periodo diurno (6:00-22:00), cioè che considera l'effettivo tempo di lavorazione previsto per i singoli macchinari all'interno di sedici ore, utilizzata per la valutazione dei livelli di immissione/emissione del cantiere;
• la condizione di contemporaneità di funzionamento dei macchinari acusticamente più gravosa (tutti i macchinari in funzione contemporaneamente), per la stima dei livelli sonori massimi attesi da richiedere, se ritenuto necessario, in deroga (trenta minuti più gravosi, come richiesto dal D.P.G.R. n. 2/R/2014) e per la valutazione preliminare del rispetto del valore limite di immissione differenziale.
La valutazione elenca inoltre una serie di accorgimenti tecnico gestionali, da applicare come norme di buona pratica per la conduzione dei cantieri (ottimizzazione layout di cantiere, utilizzo di macchine allo stato dell'arte e in buone condizioni di manutenzione, sensibilizzazione degli operatori riguardo alle problematiche gestionali che influenzano il rumore del cantiere, ecc.).
Viene infine dichiarato che, se in fase di progettazione esecutiva dei cantieri verranno confermati i superamenti stimati nella valutazione, verrà richiesta deroga ai limiti del PCCA ai sensi del D.P.G.R. n. 2/R/2014.
Lo studio effettuato permette di escludere criticità rilevanti derivanti dal rumore prodotto dalla fase di costruzione dell'opera, considerato il limitato numero di recettori interessati (censiti 34 recettori) e i livelli di rumore stimati presso di essi (inferiori ovunque, nella condizione di massimo disturbo, a 80 dB(A) e mediamente attorno ai 70÷75 dB(A) nel solo periodo diurno).
Si ritiene pertanto che la documentazione valuti in modo sufficiente l'impatto acustico delle lavorazioni,

ritenendo comunque opportuno fornire alcune indicazioni per la valutazione di impatto acustico di dettaglio dei cantieri che verrà nuovamente eseguita in fase di progettazione esecutiva ai fini dell'eventuale richiesta di deroga acustica, riportate in fondo al presente parere.

Piano di Monitoraggio: Rumore
Fase di esercizio
Si dà atto che il PMA per la componente rumore nella sua ultima revisione contiene elementi integrativi relativi alla caratterizzazione del rumore residuo in fase *ante operam* e all'utilizzo di un modello previsionale anche in fase di esercizio, da utilizzare a completamento dell'attività di misura strumentale. La valutazione del PMA per il rumore in fase di esercizio si è conclusa positivamente, sebbene, preso atto delle ulteriori informazioni e dei chiarimenti forniti, si ritiene comunque necessario prescrivere che il proponente metta in atto fin dal primo esercizio della nuova infrastruttura un Piano di Monitoraggio che, oltre all'esecuzione delle misure strumentali, preveda la messa a punto di un modello di calcolo di dettaglio, tarato e aggiornato alla data di funzionamento a regime della nuova pista, con il quale verificare i livelli di rumore presso tutti i ricettori anche dove non misurati direttamente; preveda inoltre ulteriori punti di misura in caso di segnalazioni di disturbo da parte della popolazione, attuando azioni/interventi di mitigazione qualora si dovessero verificare superamenti non previsti o scostamenti significativamente peggiorativi rispetto a quanto riportato nella documentazione depositata, tenendo conto in modo cautelativo dell'incertezza associata al valore misurato/simulato.
Inoltre, si ritiene opportuno raccomandare al proponente di estendere la durata del monitoraggio in modo da monitorare l'evoluzione dell'impatto sino al raggiungimento dello scenario di massimo esercizio, al fine di dare effettivo riscontro alle simulazioni presentate in questa sede. Inoltre si raccomanda che tra i punti oggetti di monitoraggio *post operam* siano incluse le postazioni di misurazione *ante operam* previste per il rumore ai recettori sensibili.

Fase di cantiere
Si dà atto che nel PMA revisionato per la componente rumore, il proponente ha già previsto, come richiesto da ARPAT nel contributo iniziale del 25/06/2024 e confermato nel contributo del 22/01/2025, che il Piano di Monitoraggio relativo a questa fase preveda misure di rumore che seguano l'evoluzione dei lavori nel momento di insediamento della configurazione completa del cantiere (configurazione di lavoro a regime) nelle condizioni di maggiore prossimità del fronte al recettore indagato, da ripetersi, eventualmente, qualora vengano apportate modifiche di configurazione del cantiere o la sostituzione di macchinari con altri più rumorosi, facendo riferimento ai paragrafi "Frequenza delle misurazioni" e "Criteri di Pianificazione" delle Linee guida ISPRA n. 101/2013.
In particolare, il proponente prevede già di eseguire il monitoraggio in corso d'opera per la durata delle lavorazioni "critiche", ovvero quelle in cui lo studio previsionale ha rilevato potenziale criticità presso i recettori. Per le frequenze di dette misure, così come indicato all'interno delle LLGG 101/2013, esse si prevedono all'avvio di ogni nuova fase critica. La progettazione esecutiva dell'impatto acustico del cantiere dovrà quindi individuare le singole fasi che prevedono significative novità dal punto di vista della rumorosità e per ciascuna di queste si prevederà la misura di monitoraggio nei primissimi giorni di attività, come previsto dalla sezione "Frequenze delle misurazioni" delle Linee Guida 101/2023. Le misure quindi saranno cadenzate, nell'evoluzione del cantiere, ad ogni impiego di nuovi macchinari, ogni volta che sia richiesta l'applicazione di nuove mitigazioni, quando siano interessati gruppi significativamente diversi di recettori. L'elenco completo delle fasi di avanzamento che richiedono il "collaudo acustico" sarà definito direttamente sulla base della progettazione esecutiva del cantiere o demandato, in parte, alle verifiche da fare in corso d'opera sui programmi operativi del cantiere, in linea con quanto previsto dalla sezione "Criteri di pianificazione" delle Linee Guida 101/2023.
La valutazione del PMA relativo alla componente rumore in fase di cantiere si è pertanto conclusa positivamente.

Campi elettromagnetici
Relativamente al parco fotovoltaico (a terra) di progetto, si prende atto che nelle integrazioni depositate in data 25/11/2024 è stato ridimensionato in potenza installata ed estensione passando dai precedenti circa 14 MW e 16 ettari, a circa 5 MW e 8 ettari; si prende atto inoltre che l'area sarà recintata e non liberamente accessibile, con le cabine di trasformazione (MT/bt) a servizio del parco «*posizionate all'aperto a grandi*

distanze dai confini dell'impianto» (n. 6 cabine, di cui due afferenti all'impianto di accumulo dell'energia prodotta).
Nelle integrazioni volontarie del 21/03/2025, il proponente ha fornito ulteriori approfondimenti in relazione ai campi elettromagnetici tenendo presente quanto indicato nel contributo di ARPAT del 22/01/2025; esaminata la suddetta documentazione, l'istruttoria dell'Agenzia si è conclusa positivamente nel rispetto di alcune condizioni ambientali ai fini della tutela della tutela della popolazione dall'esposizione al campo magnetico a bassa frequenza (Legge 36/2001, D.P.C.M. 08/07/2003), che sono state recepite nel quadro prescrittivo finale tenendo presente anche quanto dichiarato nella riunione odierna dal proponente in merito alle fasce di sicurezza aeroportuali all'interno delle quali è interdetta la presenza continuativa di persone e di altri ingombri e auspicando, in ogni caso, un'ottimizzazione della localizzazione delle cabine in fase di progettazione esecutiva.

Componente Salute Pubblica
Si dà atto che nell'ambito del procedimento sono stati presentati vari approfondimenti riguardanti la salute pubblica correlato alla fase di esercizio del PSA; le integrazioni volontarie acquisite al protocollo in data 21/03/2025 contengono i seguenti aggiornamenti della documentazione effettuati dal proponente tenuto conto di quanto espresso nella precedente riunione del Nucleo VIA e riportato nel contributo istruttorio del 19/02/2025 da parte dell'Azienda USL Toscana Centro:
- "*Studio tossicologico e di igiene ambientale per la Valutazione di impatto Sanitario - Integrazioni*";
- "*Chiarimenti UFC IPN Firenze 1*";
- "*Indagine di approfondimento per gli aspetti attinenti lo Studio tossicologico e di igiene ambientale*".

In particolare, sono stati forniti rispetto alle precedenti relazioni i seguenti dati:
- definizione dell'attuale profilo di salute della popolazione, con estensione delle analisi ai dati disponibili riferiti alle ospedalizzazioni;
- approfondimento relativo alla presentazione dei dati (quantificazione numerica e distribuzione geografica) riferiti all'esposizione della popolazione all'inquinamento atmosferico.

Nelle ulteriori integrazioni volontarie del 28/03/2025, inoltre, il proponente ha trasmesso un aggiornamento documentale della sezione di studio ambientale riferita alla rappresentazione dello stato *ante operam* dello stato di salute della popolazione. In particolare, l'allegato documento "*Quadro conoscitivo dello stato di salute della popolazione – Presentazione dei dati in conformità alle Linee Guida ISTISAN 22/35*" è stato presentato al fine di fornire la rappresentazione del profilo di salute *ante operam* della popolazione in accordo ai metodi indicati dal Capitolo 4 "*Profili di salute della popolazione potenzialmente esposta in ambito di Valutazione di Impatto Sanitario (VIS)*" delle "*Linee Guida per la Valutazione di Impatto Sanitario: approfondimento tecnico-scientifico*" dell'Istituto Superiore di Sanità.
La suddetta documentazione integrativa è quindi da intendersi sostitutiva rispetto a quella precedentemente inviata.

Si dà atto che, in base all'istruttoria condotta riportata nel contributo istruttorio del 02/04/2025, l'Azienda USL Toscana Centro riterrebbe necessario, in accordo con le Linee Guida ISS 2022, stante l'evidenza dal profilo di salute *ante operam* di elementi di fragilità della popolazione target per gli esiti di salute associabili agli inquinanti emessi dall'opera in esame, pianificare nel monitoraggio *post operam* attività epidemiologiche più complesse basate su modelli di studio analitico, con particolare interesse per il modello di studio di coorte residenziale.
Tuttavia alla luce della discussione odierna, preso atto di quanto dichiarato dal proponente e in considerazione del fatto che il progetto in esame non richiede una Valutazione di Impatto Sanitario (VIS) ai sensi della normativa in materia di VIA, si ritiene di dover rimettere alla valutazione della Commissione Tecnica VIA/VAS ministeriale le considerazioni svolte dall'Azienda USL nel contributo istruttorio prot. n. 0222433 del 03/04/2025 per le valutazioni di competenza circa l'opportunità di pianificare in fase di monitoraggio *post operam* uno studio epidemiologico di tipo analitico.

Flora, vegetazione, fauna ecosistemi
Per quanto riguarda gli Aspetti forestali, si rileva che la maggior parte delle opere in progetto insistono o sull'attuale sedime aeroportuale o su superfici destinate a seminativi o comunque su superfici agricole con presenza di piccole porzioni di bosco oltre a interessare piccole porzioni di siepi e filari. Si ritiene comunque opportuno raccomandare al proponente di effettuare alcune verifiche di dettaglio in fase di progettazione

esecutiva, riportate nella parte finale del parere.
Per quanto riguarda gli ulteriori aspetti su questa componente, si rimanda a quanto già sopra riportato per la Valutazione di Incidenza.

Paesaggio e beni culturali
Fermo restando quanto già riportato per gli aspetti programmatici in merito al PIT/PPR, in merito alla valutazione ambientale di questa componente si aggiunge quanto segue.
Nello "*Studio Ambientale Integrato – Quadro Strategico Programmatico*", al paragrafo 1 "*Il quadro pianificatorio/programmatico ambientale, territoriale, paesaggistico e socio-economico di riferimento - 1.1 Pianificazione e programmazione di livello regionale - 1.1.1 Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano Paesaggistico – PIT/PPR*", vengono sviluppati dal proponente i contenuti relativi alle quattro invarianti strutturali, alla Scheda d'Ambito n. 6 "Firenze-Prato-Pistoia", in cui ricade il Piano di Sviluppo Aeroportuale e al quadro dei vincoli e tutele; la caratterizzazione della componente paesaggio viene affrontata principalmente nella "*Relazione Paesaggistica Generale*".
Dalla "*Relazione Paesaggistica Generale*", nella versione aggiornata presentata con la documentazione integrativa, si evince che gli interventi di mitigazione e di compensazione paesaggistica e ambientale previsti sono i seguenti:
- Area di Compensazione Ambientale e Paesaggistica "Santa Croce" (Sesto Fiorentino);
- Area di Compensazione Ambientale e Paesaggistica "Il Piano di Manetti" (Signa);
- Area di Compensazione Ambientale e Paesaggistica "San Jacopo" (Sesto Fiorentino);
- Area di Compensazione Ambientale e Paesaggistica "Vingone" (Campi Bisenzio);
- duna di protezione del Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino;
- intervento di compensazione parco agricolo periurbano.

A tal proposito, si osserva in particolare che:
- la creazione dell'area umida in località "Santa Croce" dell'Osmannoro prevede la realizzazione di uno specchio d'acqua con un nuovo bacino idrico con una fascia di tutela di 300 m, ex art. 142, comma 1, lett. b) di cui all'Elaborato 7B del PIT-PPR punto 3. L'obiettivo è quello di connettere questa zona all'Area Naturale Protetta di Interesse Pubblico degli "Stagni di Focognano", andando a estendere e consolidare un frammento di paesaggio;
- l'intervento di compensazione previsto in località "Il Piano", in Comune di Signa, nelle immediate adiacenze della zona dei "Renai" (Zona Speciale di Conservazione "*Stagni della piana fiorentina e pratese*" n. 45 - IT5140011 e "Corridoio EST" della Piana) e limitrofo alla "Riserva naturalistica Lago Casanuova", viene realizzato in corrispondenza dell'obliterazione del lago di Peretola, bene paesaggistico ex art. 142, comma 1, lett. b) del D.Lgs. 42/2004, disciplinato all'interno del quadro delle tutele del PIT-PPR nell'Elaborato 8B "Disciplina dei Beni Paesaggistici".
Al paragrafo 8.4.14 della "*Relazione Paesaggistica Generale*" si fa riferimento alle "*Linee guida prestazionali*" della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Firenze e le province di Pistoia e Prato riportate nella nota prot. SABAP n. 16097 del 06/09/2018, redatte per il progetto di rilocalizzazione del lago di Peretola, sviluppato nell'ambito del procedimento di VIA Nazionale (conclusosi con D.M. n. 377 del 28/12/2017) relativo al Masterplan aeroportuale 2014-2029, ai fini dell'individuazione delle corrette modalità di realizzazione dell'operazione.
Il cronoprogramma di progetto prevede correttamente che la nuova opera si realizzi prima dell'obliterazione del Lago di Peretola;
- l'intervento di compensazione "San Jacopo" prevede la realizzazione di una vasta e continua prateria umida – all'interno della quale saranno realizzata le aree dedicate alla riproduzione degli anfibi che saranno oggetto di traslocazione dall'area dove verranno realizzate le nuove opere aeroportuali – avvolta, su tre lati, da una formazione boschiva igrofila a pioppi e salici;
- l'intervento di compensazione "Vingone" ha il fondamentale scopo di creare una zona di grande interesse per la conservazione dell'avifauna e della chirotterofauna caratteristica della ZSC/ZPS "*Stagni della piana fiorentina e pratese*";
- la duna di protezione si configura quale opera di mitigazione ambientale a tutela e protezione acustica dei recettori ubicati in corrispondenza del Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino, con contestuale funzione di applicazione dei principi dell'economia circolare riferiti al totale riutilizzo delle terre di scavo prodotte nell'ambito della realizzazione delle altre opere di Piano di Sviluppo Aeroportuale. L'intervento consiste nella realizzazione di un rilevato in terra rinforzata di altezza pari a 10 metri dal piano di campagna,

con alcuni accorgimenti di inserimento paesaggistico per una più efficace percezione del fronte nord del manufatto rivolto verso il Polo Scientifico;
- l'intervento di compensazione parco agricolo periurbano è situato su un'area ricavata dal sedime dell'attuale pista che verrà dismessa e trasformata in pista di rullaggio, parco fotovoltaico e parco agricolo; nelle integrazioni è stato inserito un intervento di rinaturalizzazione con funzione di mediazione e protezione delle visuali del paesaggio riducendo l'impatto visivo dei manufatti legati all'attività aeroportuale.
Si osserva inoltre, sotto il profilo paesaggistico, che:
- la previsione del collegamento infrastrutturale tra Sesto Fiorentino e Osmannoro contribuisce alla mitigazione di una delle criticità descritte dalla Scheda d'Ambito in relazione alla "terza invariante strutturale" del PIT/PPR (Il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi, urbani e infrastrutturali), connessa con l'effetto barriera del tracciato autostradale;
- l'incentivazione alla rifunzionalizzazione delle attività agricole, favorisce forme di agricoltura tradizionale e contribuisce, dunque, al raggiungimento degli obiettivi previsti dalla Scheda d'Ambito n. 6 e dalla D.C.R. n. 61/2014;
- non è chiara l'altezza effettiva della duna di schermatura visiva dell'impianto fotovoltaico previsto in corrispondenza di parte del sedime della pista attuale, in quanto la relazione paesaggistica prevede che sarà realizzata: "*[...] con un modellamento del terreno che arrivi a 10 mt di altezza con l'aiuto di piantumazioni di alberature (principalmente Ulivi)*". Non è dunque nota l'effettiva trasformazione morfologica proposta, al netto delle alberature previste: si suggerisce di mitigare l'impatto sul contesto paesaggistico circostante contenendo la modellazione morfologica nell'ordine dei 3-4 m di altezza.
A tal proposito si prende atto che, nel corso della riunione del Nucleo VIA del 10/01/2025, il proponente ha dichiarato di poter recepire in termini progettuali l'indicazione di riduzione dell'altezza per la trasformazione morfologica proposta in prossimità dell'impianto fotovoltaico a terra e ha spiegato che, nelle integrazioni depositate, è stata ridotta la superficie di tale impianto, anche se ciò ha comportato una riduzione di produzione elettrica, per venire incontro alle richieste del Ministero della Cultura al fine di ridurre la visibilità dal cono visivo delle Ville Medicee vicine. Tra gli accorgimenti atti a contenere l'impatto visivo dell'impianto, sono stati introdotti l'utilizzo di pannelli pigmentati in verde e la suddetta schermatura visiva lato nord con una variazione morfologica del terreno.
La valutazione per gli aspetti paesaggistici si è pertanto conclusa positivamente, ritenendo comunque opportuno prescrivere al proponente che, per le successive fasi di progettazione, l'impatto sul contesto paesaggistico circostante sia mitigato contenendo la modellazione morfologica prevista nel parco agricolo periurbano nell'ordine dei 3-4 m di altezza.

Componente Beni materiali (infrastrutture, attività produttive, attività agricole, ecc.)
Sottoservizi potenzialmente interferenti
Per quanto riguarda le segnalate interferenze tra la nuova pista di volo e le sue aree contermini con le infrastrutture a rete del servizio di acquedotto e fognatura in gestione al Sistema Idrico Integrato (di seguito S.I.I.), si dà atto, come rilevato dall'Autorità Idrica Toscana nel parere acquisito, delle ipotesi risolutive formulate dal proponente nell'elaborato integrativo "*Relazione spostamento sottoservizi*", ricordando che nella successiva fase progettuale tali soluzioni devono essere condivise con il Gestore del S.I.I. e accolte dal medesimo. Si dà altresì atto che il Gestore del S.I.I. Publiacqua S.p.A., nel parere acquisito, non rileva particolari criticità sul progetto per quanto riguarda i sottoservizi gestiti dalla Società ed evidenzia che tali aspetti dovranno essere approfonditi in fase autorizzativa.
Per quanto riguarda la rete gas, si dà atto, come rilevato da SNAM Rete Gas S.p.A., che nelle aree oggetto degli interventi sono presenti i metanodotti Snam Rete Gas riportati nel parere acquisito, eserciti ad alta pressione, con le relative fasce asservite, per cui si ritiene opportuno raccomandare al proponente, per la successiva fase progettuale, di eseguire una progettazione di dettaglio per la valutazione e la gestione delle interferenze con i metanodotti presenti a seguito di sopralluogo in campo, come richiesto dal Gestore, per il corretto posizionamento delle infrastrutture e delle relative fasce di rispetto. Si dà altresì atto che Toscana Energia S.p.A., nel parere acquisito, ha dichiarato di non rilevare, in questa fase, criticità collegate alla distribuzione del gas metano, rimandando a successive valutazioni la possibilità di allacciamento di eventuali nuove utenze sulla base di precise necessità, valutandone l'effettiva fattibilità.
Per quanto riguarda le linee elettriche, si dà atto, come rilevato da e-distribuzione S.p.A., che in prossimità delle aree progettuali insistono alcune linee MT (15 kV) e BT (0,4 kV), per le quali il gestore fornisce le planimetrie con indicata la posizione delle linee elettriche e riporta alcune raccomandazioni e indicazioni per

eventuali interferenze e per i futuri allacciamenti, come riportato nelle raccomandazioni finali.

Infrastrutture potenzialmente interferenti

In relazione alle interferenze del progetto con l'Autostrada A11, si dà atto che il gestore Autostrade per l'Italia S.p.A. (ASPI), nel contributo del 14/06/2024 espresso sulla documentazione iniziale, ha chiesto al proponente, al fine di escludere possibili interferenze tra il progetto dell'aeroporto e l'autostrada A11 e il relativo progetto di ampliamento a tre corsie, di fornire una serie di integrazioni e chiarimenti in relazione ad aspetti stradali e idraulici.

Nel successivo contributo del 21/01/2025 espresso sulla documentazione integrativa depositata nel complesso, ASPI ha rilevato che non risultava ancora un riscontro a quanto richiesto con il precedente parere prot. n. 0336950 del 14/06/2024. Prende altresì atto che il progetto aggiornato riporta una tavola specifica riguardante un nuovo tombino idraulico da realizzarsi alla progressiva km 2+560. ASPI richiede pertanto la documentazione già richiesta con il precedente parere e di fornire dettagli in merito alla cantierizzazione della sede autostradale e alle opere al contorno afferenti al nuovo tombino idraulico, oltre a riportare alcune "*Considerazioni su Temi Ambientali*" in forma di allegato al suddetto parere.

Si dà atto che, nelle successive integrazioni volontarie pervenute in data 21/03/2025, il proponente ha integrato lo studio trasportistico con la simulazione serale e con un approfondimento micro per l'analisi del livello di servizio della rotatoria interessata, evidenziando che l'aggiornamento dello studio trasportistico non comporta alcuna variazione ai flussi di traffico presi a riferimento nell'ambito degli studi di impatto acustico e di impatto atmosferico aggiornati che, pertanto, si intendono pienamente confermati. Inoltre il proponente ha provveduto alla verifica di dettaglio della coerenza ed integrazione tra le opere di progetto del PSA e quelle di cui al progetto di adeguamento alla terza corsia dell'Autostrada A11 nella Tratta Firenze-Pistoia. Si dà atto che tali verifiche hanno comportato lievissime modifiche in corrispondenza dei punti di contatto (limite di batteria) tra i lavori di rifacimento dei cavalcavia di via dei Giunchi e di via del Pantano (opere di competenza Autostrade) e quelli del Piano di Sviluppo Aeroportuale (rotatoria C presso via dei Giunchi e interventi di manutenzione straordinaria di un tratto di via del Pantano). Si tratta di variazioni minimali e non sostanziali dal punto di vista ambientale.

Preso atto pertanto che il proponente ha già recepito la gran parte delle richieste iniziali di ASPI, si ritiene che ulteriori approfondimenti di dettaglio potranno essere condotti nella successiva fase autorizzativa.

Per quanto concerne le strade regionali, il Settore regionale competente non rileva particolari considerazioni, raccomandando di effettuare una verifica con ASPI, Città Metropolitana di Firenze e Comuni interessati in relazione alla possibile interferenza tra l'area di cantiere aeroportuale in zona San Jacopo, denominata "Macroarea3", e un'area di parcheggio previsto da ASPI nell'ambito dei lavori di adeguamento alla terza corsia in zona Osmannoro dei mezzi neve della Direzione IV Tronco di Firenze e per permettere l'eventuale sosta di mezzi pesanti in caso di blocco del traffico nella variante di valico.

Per quanto riguarda gli interventi per le strade regionali previste dal PRIIM, si ritiene opportuno ricordare gli interventi del nuovo ponte sull'Arno nei pressi dello svincolo della S.G.C. FI-PI-LI e che la prevista rotatoria di via delle Idee risulta essere stata definanziata, di fatto rallentandone l'attuazione. Si dà altresì atto che la perimetrazione denominata "ingombro opere MPL" di forma rettangolare, ricomprende anche porzioni delle strade regionali S.R. 66 e S.R. 325, pertanto si raccomanda che in caso di interferenze dirette o indirette con la viabilità regionale sia sentito il parere degli Enti gestori (CMF e Province) delegati dalla Regione Toscana ed in ogni caso le eventuali interferenze non dovranno ridurre quanto attualmente già gravante su tali infrastrutture regionali anche sotto il profilo della gestione delle medesime e dell'esecuzione di opere di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Si dà infine atto che l'intervento denominato "*LOTTO 6 - Nuovo itinerario regionale Firenze - Prato (Perfetti Ricasoli-Mezzana)*" previsto nel PRIIM risulterebbe interferire con la viabilità di progetto denominata nell'elaborato corografico "VBT5" e "NodoE" (come visualizzabile nel contributo istruttorio del 20/12/2024 del Settore Programmazione Grandi Infrastrutture di trasporto e viabilità regionale, al quale si rimanda); pertanto si ritiene opportuno raccomandare al proponente di approfondire tali interferenze nella successiva fase progettuale con il Settore regionale competente in materia di progettazione della suddetta viabilità.

In relazione alle infrastrutture ferroviarie, il Settore Programmazione Grandi Infrastrutture di trasporto e viabilità regionale evidenzia che il PRIIM prevede una nuova linea ferroviaria Osmannoro – Campi Bisenzio, pertanto suggerisce il coinvolgimento nelle successive fasi progettuali/approvative/esecutive di

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al fine di coordinare i due progetti.

In materia di sistema tramviario, il Settore regionale Infrastrutture per la mobilità sostenibile competente evidenzia che il progetto aeroportuale prevede l'eliminazione dell'attuale capolinea della linea 2 con la realizzazione di un'unica area di fermata tramviaria per la linea 2 e per l'estensione verso Sesto Fiorentino, nonché l'eliminazione delle interferenze semaforiche tra la viabilità stradale e quella tranviaria. Il Settore ritiene pertanto opportuno un continuo coordinamento progettuale in merito ai procedimenti relativi al Piano di Sviluppo Aeroportuale e alla linea tramviaria 2.2 anche nelle successive fasi progettuali ed evidenzia la necessità di un coordinamento in relazione alle fasi di realizzazione delle opere, anche al fine di garantire una completa operatività della linea tramviaria 2 in esercizio fino all'Aeroporto.

Per quanto concerne gli aspetti legati alla mobilità ciclabile, il medesimo Settore non rileva interferenze con la rete delle ciclovie regionali previste all'interno del PRIIM.

Aspetti socio-economici

Si rileva che dal Quadro Economico presentato nelle ultime integrazioni trasmesse, l'importo complessivo per la realizzazione delle opere previste nel Piano di Sviluppo Aeroportuale è pari a un importo lordo di € 675.648.941.

Con riferimento alle ricadute socio-economiche derivanti dalla realizzazione del progetto, il proponente ha prodotto una relazione di sintesi degli impatti socio-economici dell'aeroporto di Firenze aggiuntiva a supporto della Giunta Regionale. Da tale relazione emerge che allo stato attuale lo sviluppo limitato dell'infrastruttura aeroportuale a servizio dell'area fiorentina comporta una limitazione nel numero dei passeggeri e un impatto negativo per il settore industriale, derivante sia dalla saturazione dello scalo che dai limiti posti dal verificarsi di condizioni meteorologiche non ottimali, che possono incidere negativamente sulla capacità di decollo e atterraggio, rendendo il servizio discontinuo e riducendo la qualità e l'affidabilità dello scalo.

Il proponente evidenzia che gli interventi previsti dal Piano di Sviluppo Aeroportuale elimineranno le attuali limitazioni infrastrutturali, conferendo allo scalo di Firenze un ruolo di *hub* strategico per il centro Italia e apportando benefici in termini di traffico passeggeri e di voli commerciali. La nuova infrastruttura consentirà infatti il collegamento diretto tra Firenze e Paesi importanti da un punto di vista turistico (area del Medio Oriente, Turchia e Russia), anche ai fini del transito dei passeggeri da e verso i Paesi asiatici (India, Cina e Giappone) e da e verso Australia e Nuova Zelanda.

In termini di ricadute sul territorio circostante, il proponente evidenzia che gli interventi proposti consentiranno di ottenere, entro il 2035, oltre ad un incremento in termini di sostenibilità ambientale delle strutture connesse, un aumento del traffico aereo stimato in 5,8 milioni di passeggeri annui (scenario di riferimento medio), con una differenza positiva di 2,3 milioni di passeggeri annui rispetto allo scenario attuale e un impatto occupazionale previsto di circa 6.900 posti di lavoro (ULA) considerando gli impatti diretti (riconducibili alle società localizzate presso il sedime aeroportuale), indiretti e indotti (servizi indirizzati a passeggeri e merci che operano all'esterno del sedime aeroportuale o a valle della filiera) o 16.800 ULA considerando anche quelli catalitici, ovvero gli impatti derivanti dalla maggiore efficienza dello scalo e dall'incremento della connettività aerea, con conseguente attrazione turistica, di investimenti e di relazioni commerciali.

In termini di impatto economico il proponente ha stimato un incremento positivo sul territorio di 1.100 mln € in termini di valore aggiunto al 2035, di cui 330 mln € per le imprese dirette/indirette e dell'indotto, e 747 mln € considerando i più ampi benefici economici connessi alla presenza sul territorio dello scalo di Firenze. L'impatto cumulato nel periodo del PSA ammonta a circa 8.000 mln €. L'istruttoria condotta ha portato pertanto a dare atto della rilevanza strategica del Piano di Sviluppo Aeroportuale in valutazione, sia in termini occupazionali, sia di ricadute socio-economiche a livello regionale. Ciò in considerazione anche delle limitazioni all'espansione dell'Aeroporto Internazionale Galileo Galilei di Pisa, a causa della presenza dell'aeroporto militare.

CONCLUSIONI

DATO ATTO che

sono stati presi in esame gli elaborati progettuali ed ambientali complessivamente presentati dal proponente, nonché i contributi tecnici pervenuti nel corso dell'istruttoria;

è stato preso in considerazione il progetto in esame e sono stati analizzati gli impatti dovuti alla sua realizzazione ed esercizio, nonché le misure di mitigazione e monitoraggio;

a conclusione dei lavori, esaminata la documentazione progettuale e gli elaborati valutativi prodotti dal proponente ed i pareri pervenuti, il Nucleo VIA regionale ritiene che, per le considerazioni svolte nelle premesse, gli studi e le elaborazioni effettuati dal proponente, le previste iniziative di mitigazione e monitoraggio, nonché le condizioni ambientali, le raccomandazioni e le indicazioni sotto riportate assicurino la compatibilità del PSA in esame con lo stato delle componenti ambientali interessate, in ordine agli impatti originati e prevedibili;

VISTE le considerazioni svolte nelle premesse, gli studi e le elaborazioni effettuate dal proponente, le previste misure di mitigazione e monitoraggio, nonché le indicazioni definite di seguito;

RITENUTO altresì, per quanto sopra premesso ed esposto, di proporre al MASE, ai fini della predisposizione dell'eventuale quadro prescrittivo, le seguenti condizioni ambientali (prescrizioni) e le successive raccomandazioni e indicazioni, come emerse nell'istruttoria regionale:

Condizioni ambientali (prescrizioni)

Condizione ambientale n. 1	
Macrofase	*Ante operam*
Fase	Fase di Progettazione Esecutiva - Fase autorizzativa (Ai fini dell'omologazione e autorizzazione idraulica che il progetto esecutivo delle nuove opere idrauliche e/o le modifiche alle opere idrauliche esistenti dovrà conseguire ex R.D. 523/1904 e L.R. 80/2015 da parte dell'Autorità idraulica di Regione Toscana)
Ambito di applicazione	**Aspetti idraulici**
Oggetto della prescrizione	Fermo restando che gli interventi di messa in sicurezza idraulica previsti nel progetto dovranno essere realizzati prioritariamente all'esecuzione delle opere necessarie allo sviluppo aeroportuale, ai fini della progettazione esecutiva: **a)** le sommità arginali, le banchine e la fascia di pertinenza dal piede argine e/o dal ciglio di sponda dovranno essere della dimensione minima di 4,00 ml, prive di ostacoli ed idonee al transito dei mezzi di manutenzione e sorveglianza; l'ampiezza di tali aree dovrà essere portata alla misura di 6,00 ml laddove emergessero particolari esigenze manutentive e su richiesta del Consorzio di Bonifica competente per territorio, che sarà coinvolto dal Settore Genio Civile Valdarno Superiore in sede di rilascio delle richiamate omologazioni e autorizzazioni. Si segnala tale fattispecie nel caso del Canale dell'Aeroporto nella sua nuova configurazione deviata a seguito dell'ampliamento dell'Autostrada A11; **b)** le difese idrauliche dei corsi d'acqua e delle casse dovranno essere continue e garantire la chiusura idraulica rispetto alla piena duecentennale, con idoneo franco; **c)** in relazione al Canale di Gronda, ancorché utilizzi nella parte terminale il sedime e lo scarico attuale, dovrà essere rappresentato graficamente ed eventualmente previsto un intervento di manutenzione/sostituzione delle opere qualora non idonee; **d)** in relazione al Collettore di scarico della Cassa di Cinta Orientale, tutto il sistema di scarico dovrà essere previsto mediante tubazione opportunamente dimensionata e con idonei meccanismi di chiusura/apertura; **e)** in relazione all'Area di compensazione Santa Croce prevista nel Comune di Sesto Fiorentino: - le recinzioni dovranno essere in pali semplicemente infissi, a rete a maglia sciolta e posizionate a distanza maggiore di 4,00 ml dal ciglio di sponda o dal piede argine dei corsi d'acqua individuati nel reticolo idrografico regionale (Collettore principale acque basse - Collettore sinistro acque basse - Fosso Osmannoro);

	- dovranno essere "armonizzate" le quote di sfioro dal Colatore Sinistro del Fosso Reale e dal Fosso Osmannoro e la quota di massimo invaso indicate negli elaborati trasmessi con le integrazioni di marzo 2025; **f)** in relazione all'Area di compensazione San Jacopo prevista nel Comune di Sesto Fiorentino, preso atto che: "*in fase di progettazione esecutiva si procederà a sviluppare l'insieme delle opere idrauliche necessarie per la presa e la resa di acque dal Collettore Sinistro delle Acque basse sebbene, sin d'ora, si segnala che la stessa potrà essere eseguita ricorrendo a paratoie in acciaio inox opportunamente dimensionate*": - le recinzioni dovranno essere in pali semplicemente infissi e rete a maglia sciolta e posizionate a distanza maggiore di 4,00 ml dal ciglio di sponda o dal piede argine dei corsi d'acqua individuati nel reticolo idrografico regionale; - l'istanza di concessione di derivazione e scarico dovrà essere corredata da elaborati grafici di dettaglio dell'opera di presa e di restituzione, e di tutte le opere idrauliche; - dovrà essere indicato a quale soggetto saranno intestate le aree e gli oneri manutentivi; **g)** in relazione alla "vasca C di autocontenimento idraulico", premesso che trattandosi di un'opera finalizzata all'autocontenimento dei volumi di pioggia resterà a carico del gestore aeroportuale l'onere della manutenzione delle opere, lo scarico nel Fosso Dogaia-Canale dell'Aeroporto dovrà essere regolato e gestito in modo controllato e secondo le indicazioni che verranno indicate in apposita convenzione da stipulare fra Società Aeroportuale, Regione Toscana e Consorzio di Bonifica, e comunque con la portata massima scaricabile Q_{lim} proporzionale all'areale drenato attraverso il valore di portata specifica per unità di area Q_{lim} = 2,61 l/s/ha; **h)** in relazione all'Area di compensazione Il Piano Manetti prevista nel Comune di Signa, dovrà essere valutata una diversa collocazione del centro visite e delle opere accessorie (parcheggio, rampe di accesso), evitando contiguità ed interferenze con l'argine del F. Bisenzio (costituito da via Argine Strada) e tenendo conto dell'assetto di pericolosità e magnitudo idraulica in relazione alle disposizioni della L.R. 41/2018. Inoltre: - tutte le opere ricadenti nella fascia di 10 metri dal piede dell'argine del Fiume Bisenzio dovranno configurarsi tra quelle ricomprese dall'art. 137 della L.R. 65/2014; - la deviazione dei fossi MV33553 e MV33566 dovrà essere corredata da opportune verifiche idrauliche e dovrà essere predisposta la riorganizzazione catastale del sedime demaniale. Conseguentemente nella Relazione descrittiva delle indagini geologico-tecniche e norme tecniche di attuazione relativa agli interventi nel territorio del Comune di Signa dovrà essere recepita la diversa collocazione del centro visite e delle opere accessorie (parcheggio, rampe di accesso).
Termine avvio V. O.	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	Regione Toscana - Settore Genio Civile Valdarno Superiore per lettere da a) a g); Settore Genio Civile Valdarno Centrale per la lettera h).

Condizione ambientale n. 2	
Macrofase	*Ante operam*
Fase	Successiva fase di progettazione
Ambito di applicazione	**Suolo e sottosuolo – Gestione delle terre e rocce da scavo**
Oggetto della prescrizione	Nel Piano di Utilizzo (PUT) presentato ai sensi del D.P.R. 120/2017, dovranno essere inseriti i seguenti dettagli: **a)** specificare le motivazioni per le quali non sono previste indagini ambientali per la realizzazione della vasca di compensazione Marescialli e per quella dell'Aeroporto (WBE 20o, 20m e 20n); **b)** per quanto riguarda l'ampliamento del Terminal, adeguare il numero di campioni per punto secondo quanto previsto in base alla profondità di scavo dal D.P.R. 120/2017 (per profondità di scavo superiori a 2 m, i campioni per punto devono

	essere almeno 3 di cui: campione 1 da 0 m a 1 m dal piano di campagna; campione 2 nella zona di fondo scavo; campione 3 nella zona intermedia tra i due); **c)** in merito al trattamento a calce fornire maggiori dettagli sull'impianto di trattamento delle acque meteoriche dilavanti; **d)** fornire maggiori dettagli sulla provenienza dei materiali di cava e sulle loro caratteristiche geotecniche; **e)** fornire un maggior approfondimento riguardo i livelli sabbiosi-ghiaiosi rinvenuti nell'area in cui verrà realizzato l'ampliamento del Terminal, anche con l'esecuzione di ulteriori indagini *ex novo*, al fine di individuare più precisamente tali lenti sabbiose-ghiaiose e poter ricostruire un modello idrogeologico del sottosuolo più dettagliato.
Termine avvio V. O.	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPAT

Condizione ambientale n. 3	
Macrofase	*Ante operam*
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	**Atmosfera**
Oggetto della prescrizione	Il proponente, con congruo anticipo rispetto all'avvio delle singole fasi di lavorazione (orientativamente non meno di 120 giorni prima), dovrà depositare - per le valutazioni del caso - presso il MASE e ARPAT uno o più Piani Ambientali di Cantierizzazione (PAC) aggiornati, preferibilmente suddivisi per singole aree di cantiere o WBS, in cui aggiornare le stime delle emissioni di PM_{10} e le conseguenti concentrazioni in aria ambiente (con particolare riferimento ai recettori prossimi alle lavorazioni), corredato dei file di calcolo dei ratei emissivi, con l'obiettivo di verificare l'adeguatezza delle misure di mitigazione indicate nel procedimento di VIA e le necessità di monitoraggio locale per la fase di corso d'opera, nel rispetto delle indicazioni contenute nelle "*Linee guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale*" redatte da ARPAT. Le stime emissive dovranno essere effettuate tenendo conto di quanto indicato nella versione vigente del PRQA - "*Piano regionale per la qualità dell'aria della Toscana*", dei fattori emissivi proposti da US-EPA nel documento AP 42 e delle osservazioni specifiche formulate da ARPAT nel corso del procedimento (in particolare nel contributo acquisito al protocollo regionale n. 0135638 del 26/02/2025).
Termine avvio V. O.	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPAT

Condizione ambientale n. 4	
Macrofase	*Ante operam, In corso d'opera e Post operam*
Fase	Successiva fase di progettazione, Realizzazione dell'opera e Esercizio
Ambito di applicazione	**Rumore**
Oggetto della prescrizione	**a)** per i recettori sensibili e residenziali: **a.1)** dovranno essere effettuate fin da subito dal proponente le verifiche preventive dell'involucro edilizio dei recettori individuati per lo Scenario al 2035 nella documentazione integrativa di marzo 2025; **a.2)** per i recettori per i quali risultano già dalla documentazione integrativa di marzo 2025 superamenti dei limiti considerando un abbattimento dell'involucro edilizio di 18 dB e i recettori per i quali, a seguito delle verifiche di cui alla lettera a.1), sarà individuato il mancato rispetto dei 18 dB: gli interventi diretti di mitigazione acustica dei recettori dovranno essere realizzati contestualmente alla realizzazione dell'opera, senza differimento alla fase di esercizio dell'opera stessa, con tipologici di infissi autoventilanti; per i locali sottotetto gli interventi dovranno,

	inoltre, prendere in considerazione interventi di isolamento acustico in copertura dei fabbricati; **a.3)** per gli ulteriori recettori per i quali dovessero risultare superamenti dei limiti a seguito delle valutazioni aggiornate in base alle verifiche di cui sopra: dovranno essere effettuate le misurazioni fonometriche entro 6 mesi dall'entrata in esercizio della pista e dovranno essere realizzati gli interventi diretti di mitigazione acustica laddove saranno registrati superamenti dei limiti nei successivi 12 mesi; **a.4)** dovranno essere oggetto di verifica di mitigazione anche i ricettori ricadenti nelle zone omogenee oggetto di modifica (tra cui n. 7 Capalle 1, n. 20 Capalle 2) riportate a pag. 150 della Relazione di Impatto Acustico, che erano presenti nella documentazione originaria e che sono stati espunti nella versione integrata della proposta, attivando, subito dopo la conclusione del processo autorizzativo, una campagna di misure puntuali del clima acustico. Tale campagna di misurazione dovrà concludersi comunque prima della entrata in esercizio dell'opera; **b)** a seguito di specifica verifica *ante operam,* dovranno essere individuati i ricettori di tipo produttivo, terziario e commerciale che siano meritevoli di verifica: locali che vedono la permanenza prolungata del personale addetto e non esposti a specifiche sorgenti di rumore interno e locali destinati ad uffici e abitazione per il personale di custodia. Su detti recettori dovranno essere attuati interventi diretti con tipologici di infissi autoventilanti, da realizzare entro 12 mesi dall'entrata in esercizio dell'opera, laddove sia previsto un superamento esterno allo Scenario 2035 (che include +1 dB di incertezza) e, applicato un isolamento di facciata pari a 15 dB, risulti superata la soglia diurna a infissi chiusi di 45 dB(A); **c)** il gestore aeroportuale dovrà dotarsi di un sistema di controllo con cui monitorare *in itinere* il numero di sorvoli della città di Firenze, al fine di verificarne l'andamento nel tempo rispetto ai 121 movimenti/anno dichiarati nella documentazione presentata, relazionando annualmente al MASE in merito a tale elemento.
Termine avvio V. O.	Prima dell'avvio dei lavori (per la lettera a.1), prima dell'entrata in esercizio della pista (per le lettere a.2, a.4 e c) e nella tempistica indicata dopo l'entrata in esercizio della pista (lettere a.3 e b)
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPAT

Condizione ambientale n. 5	
Macrofase	*In corso d'opera e Post operam*
Fase	Esecuzione dei lavori e Esercizio
Ambito di applicazione	**Campi elettromagnetici**
Oggetto della prescrizione	Ferma restando l'auspicabile ottimizzazione della localizzazione delle cabine in fase di progettazione esecutiva: **a)** il parco fotovoltaico (a terra) di progetto dovrà essere delimitato con recinzione ad accesso consentito al solo personale addetto al controllo e alla manutenzione dell'impianto, da considerare a tal fine come professionalmente esposto ai campi elettromagnetici, fatte salve le aree interessate dalla frequentazione di persone per meno di 4 ore al giorno o eventuali esigenze di armonizzazione con le normative di sicurezza specifiche; **b)** le cabine MT/bt FV1FV4, C11, PS-BESS-1, PS-BESS-2, afferenti al suddetto parco fotovoltaico (a terra) e le relative connessioni dovranno essere collocate a distanza minima dal confine recintato dell'area pari almeno alla DPA/fascia di rispetto al suolo stimata per ciascuno dei suddetti elementi (cabine e cavidotti interrati); **c)** le cabine CE7, CE8, CE9, CE10, CE13 dovranno essere recintate in corrispondenza del perimetro della DPA stimata, consentendo l'accesso a tale area al solo personale addetto al controllo e alla manutenzione, da considerare a tal fine come professionalmente esposto ai campi elettromagnetici, fatte salve le aree interessate dalla frequentazione di persone per meno di 4 ore al giorno o eventuali esigenze di armonizzazione con le normative di sicurezza specifiche; qualora tale

	intervento non sia fattibile, il proponente dovrà provvedere a schermare opportunamente le suddette cabine dal campo magnetico; **d)** dovrà essere inserito un adeguato isolamento magnetico nel pavimento delle cabine CE1, CE2 e CE3; **e)** lo spazio tecnico al terzo piano del fabbricato, in cui sono collocate le cabine CE2 e CE3, non dovrà contenere elementi tali da indurre la permanenza di persone; **f)** i tratti interrati degli anelli MT di progetto dovranno essere disposti a trifoglio e la loro profondità di posa dovrà essere almeno di 1,5 m dal suolo calpestabile, considerando tale altezza a partire dall'estradosso superiore delle tubazioni; **g)** le linee elettriche MT collocate nello spazio tecnico al terzo piano del fabbricato e quelle provenienti dal fotovoltaico in copertura dovranno essere collocate in cavidotti metallici fino al loro ingresso in cabina; **h)** la potenza nominale dei trasformatori all'interno delle cabine di progetto non dovrà essere superiore a quella indicata per ciascuna nella documentazione presentata; **i)** dovranno essere eseguite misure *post operam* per caratterizzare il campo magnetico in tutte le aree accessibili intorno alla cabina CE1, estrapolando i valori ottenuti alla massima potenzialità della cabina, che dovranno risultare non superiori a 3 μT negli spazi ad eventuale permanenza prolungata di persone e che cautelativamente si raccomanda siano inferiori a 10 μT in tutte le altre aree accessibili in prossimità; **l)** dovranno essere condotte misure *post operam* nei locali sottostanti alle cabine CE2 e CE3 (secondo piano), estrapolando i valori ottenuti alla massima potenzialità delle cabine al fine di verificare il rispetto dell'obiettivo di qualità (3 μT); **m)** relativamente allo spazio tecnico al terzo piano del fabbricato, in cui sono collocate le cabine CE2 e CE3, dovranno essere eseguite misure *post operam* per caratterizzare il campo magnetico in tutta l'area accessibile del suddetto spazio tecnico in prossimità delle sorgenti (cabine e linee elettriche), estrapolando i valori ottenuti alla massima potenzialità delle cabine, che si ritiene opportuno siano non superiori a 10 μT; **n)** relativamente alle cabine CE7, CE8, CE9, CE10, CE13, il proponente dovrà verificare, con adeguate misure di collaudo, che il valore di campo sul perimetro della recinzione o delle cabine – in caso di schermatura – sia inferiore a 3 μT in ogni punto esterno accessibile, estrapolando i valori ottenuti alla massima potenzialità delle cabine; analoghe misure di collaudo dovranno essere eseguite anche su CE100 e CE14, per le quali è già previsto l'intervento di schermatura.
Termine avvio V. O.	Prima dell'avvio dell'esercizio (lettere a)-h)) e dopo l'entrata in esercizio (lettere i)-n))
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPAT

Condizione ambientale n. 6	
Macrofase	*Ante operam*
Fase	Successiva fase di progettazione
Ambito di applicazione	**Paesaggio e beni culturali**
Oggetto della prescrizione	Dovrà essere mitigato l'impatto sul contesto paesaggistico circostante contenendo la modellazione morfologica prevista nel parco agricolo periurbano nell'ordine dei 3-4 m di altezza.
Termine avvio V. O.	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	Regione Toscana - Settore Tutela, Riqualificazione e Valorizzazione del Paesaggio

Condizione ambientale n. 7

Macrofase	*Post operam*
Fase	Esercizio
Ambito di applicazione	**Piano di Monitoraggio Ambientale - Rumore**
Oggetto della prescrizione	Il gestore aeroportuale dovrà mettere in atto fin dal primo esercizio della nuova infrastruttura un Piano di Monitoraggio che, oltre all'esecuzione delle misure strumentali, preveda la messa a punto di un modello di calcolo di dettaglio, tarato e aggiornato alla data di funzionamento a regime della nuova pista, con il quale verificare i livelli di rumore presso tutti i ricettori anche dove non misurati direttamente; dovrà altresì prevedere ulteriori punti di misura in caso di segnalazioni di disturbo da parte della popolazione, attuando azioni/interventi di mitigazione qualora si dovessero verificare superamenti non previsti o scostamenti significativamente peggiorativi rispetto a quanto riportato nella documentazione depositata, tenendo conto in modo cautelativo dell'incertezza associata al valore misurato/simulato.
Termine avvio V. O.	Entrata in esercizio
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPAT

Raccomandazioni

Per quanto riguarda l'Atmosfera, si raccomanda quanto segue:
a) attenzionare opportunamente i recettori R77, R78, R79, R93 e R113 per i quali la valutazione condotta dal proponente ha evidenziato un notevole aumento delle stime delle medie annue per lo scenario al 2035, prevedendo campagne di misura relative all'inquinante NO_2 *ante operam* e *post operam* al fine di circostanziare la portata reale delle criticità ed eventualmente far valutare da parte del MASE opportune misure per la mitigazione degli impatti anche in riferimento alle disposizioni di cui all'art. 28 del D.Lgs. 152/2006;
b) svolgere un monitoraggio dell'atmosfera, su base biennale, secondo le indicazioni di cui alla Tabella 1, Allegato I del D.Lgs. 155/2010 (con riferimento alle misurazioni di carattere "indicativo");
c) predisporre una relazione tecnica entro il 2035, che in base alla producibilità elettrica degli impianti asserviti all'opera ed al relativo fabbisogno, individui nuove potenzialità produttive che incrementi l'energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili;
d) utilizzare per le specie che saranno previste nelle nuove aree di compensazione "San Jacopo" e "Vingone" le indicazioni generali per massimizzare gli effetti positivi di assorbimento ed i fattori di assorbimento per specie, contenute nelle "*Linee Guida per la messa a dimora di specifiche specie arboree*" della Regione Toscana per la progettazione del piano arboreo finalizzato all'assorbimento di NO_2, PM_{10} e CO_2;
e) attuare con grande attenzione le misure di mitigazione già previste dal progetto e che dovranno trovare puntuale esplicitazione nei capitolati di appalto;

Per quanto riguarda il Rumore, si raccomanda al proponente:
a) al fine della maggiore garanzia di aderenza di quanto valutato agli effetti di esercizio, il rispetto degli scenari di progetto, sia in relazione agli indicatori stimati LA_{eq} che L_{VA}, anche in sede di proposta alla Commissione antirumore ex D.M. del 31/10/1997 per l'individuazione della zona A dell'intorno aeroportuale, che dovrà porsi l'obiettivo di non includere ulteriori recettori residenziali all'interno dell'isofona L_{VA} 60 dB(A).
Si ricorda che, nel caso dovessero emergere significativi peggioramenti, dovranno essere attivate tempestivamente le procedure di cui all'art. 28, commi 6 e seguenti del D.Lgs. 152/2006, in esito alle quali potranno essere individuate ulteriori misure di mitigazione, eventualmente anche di carattere gestionale;
b) di estendere la durata del monitoraggio in modo da monitorare l'evoluzione dell'impatto sino al raggiungimento dello scenario di massimo esercizio, al fine di dare effettivo riscontro alle simulazioni presentate in questa sede. Inoltre si raccomanda che tra i punti oggetti di monitoraggio *post operam* siano incluse le postazioni di misurazione *ante operam* previste per il rumore ai recettori sensibili;

Per quanto riguarda gli Scarichi, si raccomanda di presentare, in fase di rilascio dell'AUA, tutta la documentazione tecnica di dettaglio del sistema che sarà adottato, comprensiva dei calcoli di dimensionamento dei vari stadi e impianti previsti. A tal fine, si ricorda che ARPAT per le analisi delle acque di prima pioggia richiede anche l'analisi dei solventi organici clorurati e alogenati, cancerogeni e non cancerogeni. A meno che non siano sostanze utilizzate in fase di cantierizzazione, ARPAT ritiene che la determinazione dei pesticidi possa essere non effettuata sulle acque meteoriche di prima pioggia. Infine ARPAT richiede una rassegna completa, in fase di esercizio, delle acque che l'installazione

scaricherà suddivise per tipologia;

Per quanto riguarda gli Aspetti forestali, si raccomanda al proponente di verificare, in fase di progettazione esecutiva, se gli interventi prevedano, anche solo in parte, trasformazione boschiva ai sensi della L.R. 39/2000 e del relativo regolamento forestale, e di adottare le eventuali procedure previste dalla legge, anche nel caso previsto dall'art. 3, comma 9 della medesima legge forestale e del regolamento forestale (D.P.G.R. 48/R/2003), con particolare riferimento alla Sezione II '*Tutela delle piante forestali non ricomprese nei boschi*', artt. 55 e 56;

Per quanto riguarda i Sottoservizi potenzialmente interferiti, si raccomanda quanto segue per la successiva fase progettuale:
a) le ipotesi risolutive formulate dal proponente nell'elaborato integrativo "*Relazione spostamento sottoservizi*" per la risoluzione delle interferenze tra la nuova pista di volo e le sue aree contermini con le infrastrutture a rete del servizio di acquedotto e fognatura in gestione al S.I.I. dovranno essere condivise e accolte dal Gestore Publiacqua S.p.A. Dovrà inoltre essere verificata attentamente con il Gestore l'effettiva attuale "disponibilità" dei servizi pubblici di acquedotto, fognatura e di depurazione ad accogliere i nuovi carichi in relazione al dimensionamento degli interventi previsti dal piano di sviluppo in oggetto e conseguentemente, richiamati i contenuti dell'art. 157 del D.Lgs. 152/2006 relativi alle opere di adeguamento del servizio idrico a carico dei Comuni, si invita a stabilire la necessità di realizzare nuove opere di urbanizzazione e/o l'adeguamento delle esistenti, ove necessario;
b) per quanto riguarda la rete gas, dovrà essere eseguita una progettazione di dettaglio per la valutazione e la gestione delle interferenze con i metanodotti presenti gestiti da Snam Rete Gas S.p.A. riportati nel parere acquisito, eserciti ad alta pressione, con le relative fasce asservite, a seguito di sopralluogo in campo, come richiesto dal Gestore, per il corretto posizionamento delle infrastrutture e delle relative fasce di rispetto;
c) per quanto riguarda le linee elettriche MT (15 kV) e BT (0,4 kV) situate in prossimità delle aree progettuali, per le quali e-distribuzione S.p.A. ha fornito le planimetrie con indicata la posizione delle nostre linee elettriche, pur precisando che la posizione delle linee in cavo interrato è da ritenersi puramente di massima essendo possibili discordanze con la situazione reale, con esonero di ogni responsabilità della Società e-distribuzione S.p.A., si raccomanda nell'esecuzione di lavori di porre in atto tutte le cautele, diligenza e prudenza del caso, ricorrendo, se necessario, allo scavo a mano. Si raccomanda inoltre di attenersi alle indicazioni fornite dal gestore nel contributo del 22/01/2025 anche per eventuali interferenze e per i futuri allacciamenti;

Per quanto riguarda le Infrastrutture potenzialmente interferite, si raccomanda quanto segue per la successiva fase progettuale:
a) in relazione alle interferenze del progetto con l'Autostrada A11, si suggerisce di effettuare una verifica con ASPI, Città Metropolitana di Firenze e Comuni interessati per la possibile interferenza tra l'area di cantiere aeroportuale in zona San Jacopo, denominata "Macroarea3", e l'area di parcheggio del progetto previsto da ASPI;
b) in caso di interferenze dirette o indirette con la viabilità regionale, si raccomanda di approfondire con il Settore regionale competente in materia di progettazione di viabilità le interferenze con l'intervento denominato "*LOTTO 6 - Nuovo itinerario regionale Firenze - Prato (Perfetti Ricasoli-Mezzana)*" previsto nel PRIIM risultanti nell'elaborato corografico "VBT5" e "NodoE". Inoltre, visto che la perimetrazione denominata "ingombro opere MPL" ricomprende anche porzioni di S.R. 66 e di S.R. 325, si raccomanda di acquisire anche il parere degli Enti gestori (CMF e Province) delegati dalla Regione Toscana, ricordando che le eventuali interferenze non dovranno ridurre quanto attualmente già gravante su tali infrastrutture regionali anche sotto il profilo della gestione delle medesime e dell'esecuzione di opere di manutenzione ordinaria e straordinaria;
c) in relazione alle infrastrutture ferroviarie, si suggerisce il coinvolgimento nelle successive fasi progettuali/approvative/esecutive di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al fine di coordinare il progetto con la nuova linea ferroviaria Osmannoro – Campi Bisenzio prevista nel PRIIM;
d) per quanto riguarda il sistema tramviario, si raccomanda un continuo coordinamento progettuale in merito ai procedimenti relativi al Piano di Sviluppo Aeroportuale e alla linea tramviaria 2.2 anche nelle successive fasi progettuali e si evidenzia la necessità di un coordinamento in relazione alle fasi di realizzazione delle opere, anche al fine di garantire una completa operatività della linea tramviaria 2 in esercizio fino all'Aeroporto.

Indicazioni

Per quanto riguarda gli Aspetti idraulici, si ricorda quanto segue:
a) ai sensi dell'art. 3-bis della L.R. 80/2015 le opere idrauliche possono essere realizzate da soggetti privati solo previa stipula di una convenzione con Regione Toscana secondo le modalità previste dallo stesso articolo ai commi da 2 a 8;
b) considerato che, in relazione al Fosso Lupaia-Giunchi ed al Collettore Fognario UNIFI, la parte residuale del Fosso Lupaia Giunchi raccoglie le acque meteoriche della duna antirumore e, con il Collettore Fognario UNIFI, sottoattraversa mediante 2 scatolari 300x150 la pista aeroportuale e la nuova strada per scaricare nella "vasca di autocontenimento idraulico", non avendo alcuna continuità, il Settore Genio Civile Valdarno Superiore ne proporrà

l'eliminazione dal reticolo idrografico e di gestione e la sua definizione come infrastruttura idrica;
c) le nuove arginature ed i sovralzi dei corsi d'acqua, dei canali e delle casse di espansione e di contenimento dovranno essere realizzate con terre di idonee caratteristiche con spessori e densità che saranno definiti, alla luce di specifiche indagini, nella relazione geotecnica del progetto esecutivo; i rilevati arginali dovranno soddisfare le verifiche di stabilità e filtrazione previste dalle normative tecniche vigenti;
d) ai fini dell'acquisizione nell'ambito della procedura di omologazione del parere del Settore Sismica della Regione Toscana, la documentazione dovrà essere provvista di tutte le tavole grafiche, relazioni e verifiche richieste dalla normativa antisismica e la definizione di un atto di convenzione per quanto riguarda gli aspetti procedurali e patrimoniali di cui all'art. 3-bis) della L.R. 80/2015;
e) ogni intervento dovrà essere conforme al R.D. 523/1904 ed alla L.R. 41/2018 (con particolare riferimento ad eventuali manufatti posti nelle fasce di 10,00 ml dal piede delle arginature e/o in area golenale, alla posa di tubazioni e pozzetti ed alla piantumazione di nuove alberature). I nuovi attraversamenti dovranno essere realizzati in conformità alla normativa vigente (NTC 2018); i tombini dovranno avere dimensioni interne idonee alla manutenzione;
f) in relazione all'Area di compensazione Santa Croce prevista nel Comune di Sesto Fiorentino, si ricorda che:
- il fosso presente nell'area ed individuato al codice MV32755 è definito come infrastruttura_idrica.6904 e non fa parte del reticolo idrografico regionale, ancorché individuato catastalmente; pertanto ogni eventuale modifica non è soggetta all'Autorizzazione idraulica di competenza del Settore Genio Civile Valdarno Superiore; la manutenzione e la gestione del nuovo fossetto restano a carico del soggetto che gestirà l'area di Santa Croce; l'eventuale cessione dell'area demaniale relativa all'infrastruttura_idrica.6904 di cui al codice MV32755 dovrà essere richiesta all'Agenzia del Demanio;
- l'ampliamento della sezione idraulica del sottoattraversamento del Colatore Sinistro in corrispondenza dell'intersezione fra Via Santa Croce dell'Osmannoro e Via Nilo, dovrà essere realizzata nel rispetto delle normativa vigente;
- dovrà essere chiarito a quale soggetto dovranno essere intestate le aree e gli oneri manutentivi;
g) la realizzazione di eventuali ponti su corsi d'acqua appartenenti al reticolo idrografico regionale, ancorché acque basse, è soggetta alle prescrizioni di compatibilità idraulica di cui alle NTC 2018 e a presentazione di istanza di concessione idraulica ai sensi del D.P.G.R. 60/R/2018;
h) con riferimento alle tutele di cui al R.D. 1775/1933:
- si ricorda che anche per la realizzazione dei n. 3 pozzi per l'irrigazione dell'inerbimento superficiale funzionale al mantenimento della duna antirumore previsti, è necessaria una richiesta di Autorizzazione/Concessione, da avviare preventivamente all'utilizzo della risorsa idrica;
- l'autorizzazione alla perforazione di un pozzo funzionale alle attività progettate per l'opera di mitigazione denominata "Area di compensazione San Jacopo" e l'eventuale concessione di derivazione di acque pubbliche sotterranee o superficiali attraverso le altre opere di mitigazione, devono essere preventivamente richieste al Genio Civile Valdarno Superiore, attraverso la piattaforma SIDIT-FE;
- per quanto riguarda la derivazione prevista per il Piano Manetti tramite la realizzazione di una tubazione collegata al Fiume Bisenzio, tale opera è soggetta a concessione ai sensi del R.D. 1775/1933, come pure le ulteriori derivazioni previste sul Canale Vecchio Garille, sul Colatore Destro del Fosso Reale e su quello sinistro. In ogni caso dovrà essere individuato il soggetto concessionario e gestore;
i) in merito agli Aspetti patrimoniali, visto che l'espropriazione dei beni demaniali non potrà che avvenire ai sensi dell'art. 4, comma 1 del D.P.R. 327/2001 e cioè previa sdemanializzazione, si ricorda quanto segue:
- le opere idrauliche oggetto di modifica o nuova realizzazione dovranno essere oggetto di collaudo statico (ove necessario) e tecnico-amministrativo, di cui una copia da consegnare al Genio Civile competente, a seguito del quale potranno essere consegnate al soggetto competente con apposito verbale;
- la fascia di almeno 4 m dal piede di tutte le nuove arginature, del Canale di Gronda e del Fosso dell'Aeroporto dovrà essere espropriata a favore del demanio per piste di manutenzione e gestione dell'opera. Nel caso in cui, in situazioni puntuali, non sia possibile garantire detta fascia, si chiede di identificare soluzioni alternative che comunque garantiscano la manutenzione e la piena funzionalità dell'opera;
- le opere in attraversamento su proprietà demaniali o regionali, che non siano trasferite alla Regione, dovranno essere oggetto di concessione da intestare al richiedente e successivamente da volturarsi al proprietario finale dell'opera ai sensi del D.P.G.R. 60/R/2016;
- le necessarie concessioni demaniali per le occupazioni temporanee durante la fase di cantiere dovranno essere acquisite dal proponente o dall'esecutore prima dell'installazione dei cantieri ai sensi del regolamento approvato con d.p.g.r. 60/R/2016;
- lo spostamento di corsi d'acqua inseriti nel reticolo idrografico dovrà comportare l'individuazione del nuovo alveo su base catastale assegnando tale area al demanio dello Stato ramo idrico;
- con riferimento l'area naturalistica del Piano del Manetti, non avendo più funzione di opera idraulica, le relative aree non saranno da intestare al demanio regionale ramo idrico;

In relazione al Rischio sismico, si ricorda quanto segue:

- il territorio in cui ricade l'intervento è classificato sismico e quindi la progettazione delle opere dovrà avvenire nel pieno rispetto della normativa antisismica;
- a tutte le strutture aeroportuali (comprendendo quindi anche quelle funzionali annesse) e alle opere viarie previste in progetto dovrà essere assegnata la classe d'uso IV, in quanto strutture 'strategiche' [colonna A) punto 4 lettera d) e lettera c) dell'elenco di cui all'Allegato A del Regolamento regionale 1/R/2022];
- per gli interventi in progetto la valutazione dell'azione sismica dovrà essere supportata da specifiche analisi di risposta sismica locale ai sensi NTC 2018, Reg. 1/R/2022 e Del. G.R. 81/2022;
- per quanto riguarda gli aspetti strutturali, prima della realizzazione dei lavori dovrà essere presentato il progetto esecutivo degli interventi al competente Settore Sismica della Regione Toscana, tramite il portale telematico PORTOS, per gli adempimenti previsti per l'inizio lavori nelle zone soggette a rischio sismico, ai sensi del D.P.R. 380/2001 art. 93-94-95, e ai sensi del Capo V ("*Disciplina dei controlli sulle opere e sulle costruzioni in zone soggette a rischio sismico*") del Titolo VI della L.R. 65/2014 artt. da 156 a 182; il progetto esecutivo degli interventi dovrà essere supportato anche da adeguate indagini geologiche, geotecniche e sismiche, ai sensi delle NTC 2018, del Regolamento regionale 1/R/2022 e Del. G.R. n. 81 del 31/1/2022;

Per quanto riguarda l'Autorizzazione Unica Ambientale (AUA), si ricorda che:
- in fase di cantierizzazione, al fine di verificare la necessità di acquisire successivamente l'AUA, dovrà essere valutato:
a) se i cantieri da realizzare ricadono nel campo di applicazione del comma 1 dell'art. 40-ter del D.P.G.R. 46/R/2008 o nei casi di esclusione previsti ai commi 4 e 5 dello stesso articolo, relativamente alla gestione ed allo scarico di acque meteoriche dilavanti contaminate;
b) se sono previsti scarichi di acque reflue assimilate a domestiche recapitanti fuori fognatura di cui alla tabella 1 dell'allegato 2 al D.P.G.R. 46/R/2008;
- in fase di esercizio, dovrà essere verificata la necessità di acquisire l'AUA;

In merito alla cantierizzazione, si ricorda di rispettare sempre, anche nella successiva fase progettuale, quanto riportato nelle "*Linee Guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale*" (ARPAT, Gennaio 2018);

Per quanto riguarda la gestione delle terre e rocce da scavo, si ricorda che:
- per i materiali di scavo che il proponente intende gestire come terre e rocce da scavo (D.P.R. 120/2017) si dovrà far riferimento a tutte le relative norme vigenti, ricordando che i campioni su cui eseguire le analisi per la determinazione dei requisiti di qualità ambientale dovranno essere prelevati nel rispetto di quanto indicato all'Allegato 2 e all'Allegato 4 del D.P.R. 120/2017, con particolare attenzione alle profondità dei campioni in funzione delle profondità degli scavi;
- per il materiale di scavo che il proponente intende riutilizzare in sito si dovrà rispettare quanto indicato all'art. 185, comma 1, lettera c) del D.Lgs. 152/2006: «*suolo non contaminato e altro materiale allo stato naturale escavato nel corso di attività di costruzione, ove sia certo che esso verrà riutilizzato a fini di costruzione allo stato naturale e nello stesso sito in cui è stato escavato*»;
- il proponente dovrà procedere a caratterizzare tutte le aree interessate dall'intervento secondo i criteri e le procedure di cui agli Allegati 1, 2 e 4 del D.P.R. 120/2017, fino alla profondità raggiunta dai lavori di escavazione;
- potranno eventualmente essere utilizzati in sito solo i terreni escavati che risulteranno conformi ai limiti di cui alla destinazione d'uso prevista per ciascun sito dagli strumenti urbanistici vigenti (ad esempio: Colonna A, Tabella 1, Allegato 5 al Titolo V, Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006 per uso verde/residenziale) per tutti i parametri analizzati, secondo quanto stabilito dal D.P.R. 120/2017;
- secondo quanto indicato al comma 3, art. 185 del D.Lgs. 152/2006, nel caso di movimentazione dei sedimenti fluviali si dovrà procedere alla verifica dell'assenza di pericolosità ai sensi della Decisione 2000/532/CE del 3/5/2000;
- sarà da preferire il reimpiego immediato del materiale di scavo nel sito di destinazione finale, ma nel caso di depositi intermedi si dovrà prevedere il rispetto di quanto indicato all'art. 5 del D.P.R. 120/2017; le zone adibite allo stoccaggio delle terre e rocce da scavo, gestite ai sensi del D.P.R. 120/2017, dovranno essere ben separate e distinte da quelle per l'eventuale stoccaggio dei rifiuti da gestire ai sensi della Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006;
- nel caso in cui, durante gli scavi per i lavori in progetto, si rinvengano «materiali di origine antropica» - come disciplinati dall'art. 4, comma 3 del D.P.R. 120/2017 - si dovranno fornire indicazioni di maggior dettaglio sulle modalità di gestione procedendo alla caratterizzazione ambientale dei terreni secondo quanto previsto dal medesimo decreto;
- si dovrà provvedere all'ottimizzazione della movimentazione dei materiali in cantiere, con l'obiettivo di ridurre al minimo l'impiego della viabilità pubblica e le distanze presenti fra le aree di escavazione, di produzione, di stoccaggio e di utilizzo dei differenti materiali;
- dovranno essere distinti in maniera chiara i "depositi intermedi" delle terre e rocce da scavo da gestire come sottoprodotto ai sensi dell'art. 184-bis del D.Lgs. 152/2006;
- per le opere lineari si dovrà tenere conto che il campionamento ambientale dovrà essere eseguito ogni 500 m lineari, secondo quanto riportato nell'Allegato 2 del D.P.R. 120/2017;

Per quanto riguarda la Componente Ambiente idrico e in particolare le Acque sotterranee, in generale, si ricorda che:
- lo stoccaggio di sostanze pericolose e/o inquinanti (ad esempio: depositi di oli/carburante) dovrà essere effettuato, presso l'area di cantiere e lontano dagli impluvi, esclusivamente in appositi contenitori e su pavimentazione impermeabile dotata di sistema di raccolta e trattamento delle acque dilavanti tale superficie;
- durante gli scavi dovranno essere prese tutte le precauzioni affinché non si producano inquinamenti delle acque sotterranee qualora intercettate dagli scavi e si dovranno preferire lavorazioni a secco o con materiali biodegradabili;
- nel corso dei lavori si dovrà evitare o limitare per quanto possibile il contatto diretto tra le acque e i mezzi/macchinari/materiali impiegati;
- al fine di limitare i possibili impatti che l'attività di progetto potrebbe avere sulle acque, i macchinari ed i mezzi utilizzati dovranno essere tenuti in perfetta efficienza. Qualunque macchinario/mezzo d'opera che abbia problemi di perdite di olio/gasolio non dovrà essere utilizzato nei lavori;
- qualora si verificassero casi di sversamento accidentale nei corpi idrici di oli, additivi o componenti chimici in forma liquida o altro materiale inquinante dovranno essere attivate tutte le procedure previste dal Titolo V, Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006;

Per quanto riguarda la Componente Rumore, si ricorda che in fase di cantiere:
- dovranno essere utilizzate macchine operatrici di potenza sonora non superiore a quella riportata nella tabella 9.8 contenuta nell'elaborato FLR-MPL-SAI-PAC1-001-GE-RT;
- dovranno essere installate, lungo il perimetro delle aree di cantiere, barriere acustiche di lunghezza, altezza e caratteristiche costruttive non inferiori a quelle riportate nella documentazione presentata;
- nella valutazione di impatto acustico di dettaglio che verrà effettuata in fase di progettazione esecutiva per l'eventuale richiesta di autorizzazione in deroga acustica secondo le modalità e i criteri di cui al D.P.G.R. n. 2/R/2014:
a) la condizione di massimo impatto acustico (livelli stimati sui trenta minuti peggiori), dovrà essere valutata considerando i macchinari operativi nel cantiere nella posizione più vicina - compatibilmente con l'operatività del cantiere - ai recettori interessati e schematizzandoli come sorgenti di tipo puntiforme;
b) i recettori situati all'interno dell'area del Polo Scientifico dell'Università di Firenze dovranno essere inquadrati in seconda classe acustica, come già fatto nella documentazione depositata per il presente procedimento;

Per quanto riguarda la salvaguardia della fauna in generale, si ricorda che qualora se ne preveda la cattura, il prelievo o la traslocazione, anche in relazione a uova, larve e girini, sarà necessario:
- richiedere idonea autorizzazione al MASE, in base all'art. 11 del D.P.R. 357/1997, per le specie di interesse conservazionistico a livello comunitario;
- qualora invece le specie siano ricomprese negli allegati alla L.R. 56/2000, quindi tutelate a livello regionale, l'autorizzazione in deroga andrà richiesta al Settore regionale Tutela della Natura e del Mare;

RITENUTO infine di dover rimettere alla valutazione della Commissione Tecnica VIA/VAS ministeriale:
1) l'elaborato di approfondimento "*Rischio industriale – Valutazione degli incidenti indotti da impatti aerei sugli stabilimenti a rischio di incidente rilevante - Aggiornamento 2025*" relativo al rischio industriale per quanto di competenza in materia di sicurezza aeronautica;
2) le considerazioni svolte dall'Azienda USL nel contributo di cui al protocollo regionale n. 0222433 del 03/04/2025 per le valutazioni di competenza circa l'opportunità di pianificare in fase di monitoraggio *post operam* uno studio epidemiologico di tipo analitico.

CONSIDERATA infine la complessità dell'opera in valutazione il Nucleo regionale VIA ritiene di dover proporre al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica l'istituzione di un Osservatorio ambientale ai sensi dell'art. 28, comma 2 del D.Lgs. 152/2006;

PER QUANTO SOPRA premesso, esposto e discusso,

DECIDE
di proporre alla Giunta Regionale

1) di esprimere al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica un parere favorevole ai sensi dell'art. 24, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 63 della L.R. 10/2010 sulla compatibilità ambientale del "*Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'Aeroporto di Firenze*", proposto dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali (prescrizioni) e con le raccomandazioni e le indicazioni sopra riportate, con richiesta di recepimento delle condizioni ambientali -

od altre di pari efficacia sulle componenti ambientali interessate - nell'atto di pronuncia finale;

2) di trasmettere al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ed al proponente:

2.1) la Determina n. del NURV n. 1/SCA/2025 del 09/01/2025, quale **contributo regionale per la VAS** nell'ambito del procedimento integrato di VIA/VAS di competenza statale;

2.2) la nota del Settore regionale VAS e VIncA prot. n. 0115332 del 18/02/2025, quale **parere di Regione Toscana in qualità di Ente gestore** del Sito Natura 2000 ZSC/ZPS IT5140011 "*Stagni della piana fiorentina e pratese*", subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali ivi riportate, ai fini dell'adozione da parte del MASE della Valutazione di Incidenza di competenza ministeriale ai sensi dell'art. 10, comma 3 del D.Lgs. 152/2006;

2.3) la nota del Settore regionale Bonifiche e Siti Orfani PNRR prot. n. 0053597 del 29/01/2025, quale **valutazione di Regione Toscana circa il rispetto delle condizioni di cui all'art. 242-ter, comma 1 del D.Lgs. 152/2006** per le porzioni di progetto ricadenti nei siti oggetto di bonifica, subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali ivi riportate;

2.4) il contributo istruttorio dell'Azienda USL Toscana Centro acquisito al protocollo regionale n. 0222433 del 03/04/2025 per le valutazioni di competenza circa l'opportunità di pianificare in fase di monitoraggio *post operam* uno studio epidemiologico di tipo analitico;

3) di dare atto che l'**approvazione del progetto** in esame conseguente alla fase di pronuncia di VIA, comporterà l'attivazione del procedimento ex art. 9-bis della L.R. 65/2014 per la **variante automatica al Piano di indirizzo territoriale** regionale di cui all'art. 88 della L.R. 65/2014;

4) di **proporre al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica l'istituzione di un Osservatorio ambientale ai sensi dell'art. 28, comma 2 del D.Lgs. 152/2006** o, in alternativa, di individuare i seguenti Soggetti competenti al controllo:
- per le condizioni di VIA, richiamate al precedente punto 1): gli Enti coinvolti indicati al termine di ciascuna condizione, ricordando a tali Soggetti di comunicare l'esito delle verifiche di ottemperanza anche al Settore VIA regionale;
- per le condizioni di VIncA, contenute nella nota richiamata al precedente punto 2.2): il Settore regionale VAS e VIncA;
- per le condizioni contenute nella nota richiamata al precedente punto 2.3): il Settore regionale Bonifiche e Siti Orfani PNRR, con il supporto tecnico di ARPAT - Dipartimento di Firenze.
Sono fatte salve le competenze di controllo stabilite dalla normativa vigente.

Viene dato atto che, nel corso dei lavori odierni del Nucleo VIA, nella sessione mattutina: si sono scollegati alle ore 10:35 il Dott. Monzali e l'Arch. Carletti e alle ore 12:30 il Dott. Geol. Reggiannini e il Geom. Paliotta e si sono nuovamente collegati alle ore 12:45 l'Arch. Carletti e alle ore 14:20 il Dott. Monzali; nella sessione pomeridiana: si sono scollegati alle ore 14:30 l'Ing. Pampaloni, l'Ing. Sarti e l'Arch. Carletti, alle 15:20 il Dott. Monzali, alle 15:50 l'Ing. Lulli e alle 16 il Dott. Profeti e si sono nuovamente collegati alle ore 16:10 il Dott. Monzali e alle 16:45 l'Ing. Pampaloni.

Viene dato altresì atto che alle sedute precedenti del Nucleo VIA regionale hanno partecipato anche i Settori regionali "Autorizzazioni Integrate Ambientali", "Tutela Acqua e Costa", "Programmazione grandi infrastrutture di trasporto e viabilità regionale", "Trasporto Pubblico Locale su ferro e marittimo", "Tutela della Natura e del Mare", "Economia Circolare e Qualità dell'Aria" e IRPET, che hanno sottoscritto i relativi verbali.

Non essendovi null'altro da discutere, la Presidente, data lettura del verbale, conclude i lavori del Nucleo VIA regionale alle ore 17:50 e dispone la trasmissione in via telematica a tutti i Soggetti che hanno presenziato ai lavori della riunione per la verifica dei contenuti e la condivisione della decisione assunta mediante sottoscrizione con apposizione di firma digitale.

A margine si dà atto che alla seduta hanno partecipato il Dott. Leonardo Profeti e la Dott.ssa Elisabetta Gravano, delegati rispettivamente dai Dirigenti Dott. David Tei e Dott. Sandro Pieroni, i quali, visto e condiviso quanto riportato a verbale, procedono alla sottoscrizione con apposizione di firma digitale in loro sostituzione.

Firenze, 03/04/2025

I partecipanti alla seduta del Nucleo VIA regionale	**Firma**
Ing. Renzo Pampaloni	*Firmato digitalmente*
Dott. David Tei	*Firmato digitalmente*
Dott. Geol. Silvano Monzali	*Firmato digitalmente*
Geom. Piero Paliotta	*Firmato digitalmente*
Dott. Geol. Andrea Reggiannini	*Firmato digitalmente*
Ing. Liuba Lulli	*Firmato digitalmente*
Ing. Simone Sarti	*Firmato digitalmente*
Dott. Sandro Pieroni	*Firmato digitalmente*
Arch. Domenico Bartolo Scrascia	*Firmato digitalmente*
Arch. Marco Carletti	*Firmato digitalmente*
Dott. Antongiulio Barbaro	*Firmato digitalmente*
Ing. Massimo Di Giusto	*Firmato digitalmente*

La Presidente
Arch. Carla Chiodini
Firmato digitalmente

Allegati n.

Direzione Tutela dell'Ambiente ed Energia
Settore VIA

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. Verifica delle condizione di cui all'art. 242 ter del D.Lgs 152/2006 in considerazione della presenza di aree oggetto di bonifica

Con la nota del 24/05/2024, acquisita al protocollo regionale n. 0290231 del 24/05/2024 il MASE ha comunicato che, per gli effetti dell'art. 242 ter, comma 2 del D.Lgs. 152/2006, il progetto proposto da ENAV, in quanto ricadente per alcune porzioni in siti oggetto di bonifica di competenza della Regione Toscana, del Comune di Firenze e Sesto F.no, necessita, da parte della Regione Toscana della valutazione delle condizioni di cui al comma 1 e 1 bis del medesimo articolo.

In particolare il comma 2 dello stesso art. 242 ter prevede che *"La valutazione del rispetto delle condizioni di cui al comma 1 e al comma 1-bis è effettuata da parte dell'autorità competente ai sensi del Titolo V, Parte quarta, del presente decreto, nell'ambito dei procedimenti di approvazione e autorizzazione degli interventi e, ove prevista, nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale"*

Al riguardo, è opportuno richiamare che una porzione dell'area (Piazzale Ovest) di sviluppo del Masterplan è interessata da un progetto di bonifica approvato con Decreto regionale n. 12073 del 23/08/2017 *"D.Lgs. 152/2006 art. 242 – Approvazione progetto di bonifica e messa in sicurezza Piazzale Ovest aeroporto Amerigo Vespucci Firenze"* e successiva variante approvata con Decreto regionale n. 7205 del 13/05/2019 "*D.Lgs. 152/2006 art. 242 – Bonifica e messa in sicurezza permanente piazzale ovest – Proposta di variante al progetto approvato con Decreto 12073 del 23/08/2017 della Regione Toscana aeroporto Amerigo Vespucci Firenze codice SISBON FI497"* intervento che interessa, allo stato delle conoscenze, il territorio dei comuni di Firenze e Sesto F.no. In particolare l'area interessata, posta nel Comune di Sesto F.no, è stata individuata come soggetta ad indagini integrative.

Al fine di verificare se detti interventi e opere siano realizzati secondo modalità e tecniche che non pregiudichino o non interferiscano con l'esecuzione e il completamento della bonifica, e non determinino rischi per la salute dei lavoratori e degli altri fruitori dell'area, secondo la procedura della D.G.R.T 157/2022 *" Linee guida di prima applicazione per l'attuazione dell'art. 242 ter "Interventi ed opere in siti oggetto di bonifica" del D.Lgs. 152/2006",* sono stati richiesti i pareri di ARPAT e di ASL (ns. nota prot. 0307725 del 03/06/2024).

Richiamate:

- la comunicazione di Toscana Aeroporti del 4/6/2024, ns. prot. 331876 del 12/06/2024, di avvio delle indagine integrative nel sito in oggetto, realizzate in accordo con ARPAT;
- la nota di ARPAT, del 19/12/2024, ns. prot. 0664731 del 23/12/2024, in cui verificata la presenza di un livello di rifiuti interrati (fanghi di cartiera) fa presente che *".. tale intervento, il quale si individua come intervento di bonifica, si richiede che sia presentato agli enti un progetto di rimozione rifiuti/bonifica dell'area in esame nel quale sia chiaramente individuata sia l'area di scavo che la profondità prevista (con corredo di opportuna restituzione cartografica), tale progetto dovrà inoltre includere le verifiche di collaudo di lato e fondo scavo e la progettazione/realizzazione*

AOOGRT / AD Prot. 0053597 Data 29/01/2025 ore 09:28 Classifica P.070.120.Il documento è stato firmato da GIANFRANCO BONINSEGNI in data 29/01/2025 ore 09:28.

di azioni volte all'impedimento del passaggio della potenziale contaminazione dalle matrici ambientali ancora non indagate/bonificate alle matrici ambientali indagate/bonificate.";

- la nota di ASL, del 03/01/2025, ns prot. 0003263 del 03/01/2025, in cui conferma le indicazioni di ARPAT e richiede specifico impegno ad inserire nel Piano di Sicurezza e Coordinamento (PSC), di cui all'art. 100 del D.lgs 81/2008 e ss.mm.ii., le procedure e le misure preventive e protettive da adottare per ridurre al minimo i rischi derivanti dalle varie fasi di realizzazione delle opere/interventi previsti in progetto;
- la nota dello scrivente Settore, prot. 0667747 del 24/12/2024, con la quale si rappresenta al Settore regionale VIA l'impossibilità di esprimere un parere definitivo riguardo all'art. 242 ter del D.Lgs. 152/2006 in assenza dei chiarimenti richiesti.

Vista l'integrazione volontaria di Toscana Aeroporti del 20/01/2025, ns. prot. 0031012 del 21/01/2025, con cui ha trasmesso il documento " *art. 242 ter del D.Lgs. 152/2006 – Trasmissione progetto di rimozione di rifiuti e collaudi di fondo e fianco scavo relativamente all'area di interferenza col sito di bonifica FI497 ai sensi della D.G.R. 157/2023."*

Esaminata la documentazione trasmessa da Toscana Aeroporti con la suddetta nota;

Acquisito la nota ARPAT, del 22/01/2025, ns prot. 0033061 del 22/01/2025, con cui esprime parere favorevole al nulla osta ex art 242 ter per la porzione del sito FI 497 con prescrizioni.

Acquisito il parere di ASL nell'ambito del verbale del nucleo VIA del 22/01/2024;

Tutto ciò premesso e richiamato quanto espresso in sede di nucleo del VIA del 22/01/2024, lo scrivente ufficio ritiene che, per quanto strettamente attiene l'art. 242 ter D.Lgs 152/06 e della DGRT n. 157/2022, nulla osta alla realizzazione del *Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 n*el rispetto del sopra richiamato *progetto di rimozione di rifiuti e collaudi di fondo e fianco scavo relativamente all'area di interferenza col sito di bonifica FI497 ai sensi della D.G.R. 157/2022* ed inoltre delle indicazioni e prescrizioni riportate nel parere di ARPAT sopra citato (allegato alla presente), con particolare riferimento alle prescrizioni dello stesso parere di cui al punto b), c) ed e) e con la raccomandazione di attuare quanto previsto al punto d) del citato parere.

Si prega cortesemente di rappresentare il presente nulla osta al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Direzione Generale Valutazioni Ambientali.

Cordiali saluti

Il Dirigente

Ing. Gianfranco Boninsegni

SM

AOOGRT / AD Prot. 0053597 Data 29/01/2025 ore 09:28 Classifica P.070.120.Il documento è stato firmato da GIANFRANCO BONINSEGNI in data 29/01/2025 ore 09:28.

ARPAT - AREA VASTA CENTRO - Dipartimento di Firenze - Settore Supporto tecnico

Via Ponte alle Mosse, 211 - 50144 - Firenze

N. Prot: Vedi segnatura informatica **cl.: FI.01.23.16/119.13** del **22/01/2025** a mezzo: PEC

a **REGIONE TOSCANA**
SETTORE BONIFICHE E SITI ORFANI PNRR UFFICIO COMUNE
PEC: regionetoscana@postacert.toscana.it

p.c. **COMUNE DI FIRENZE**
PEC: DIREZ.AMBIENTE@PEC.COMUNE.FI.IT

p.c. **COMUNE DI SESTO FIORENTINO**
UFFICIO AMBIENTE
PEC: protocollo@pec.sesto-fiorentino.net

p.c. **CITTA' METROPOLITANA DI FIRENZE**
PEC: cittametropolitana.fi@postacert.toscana.it

Oggetto: Parere – Progetto di rimozione rifiuti e collaudi di fondo e fianco scavo - Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 in relazione all'art. 242ter del D.Lgs. 152/2006.

Denominazione sito: Aeroporto Internazionale di Firenze – Amerigo Vespucci.

Codice SISBON: FI-497

1. Premessa

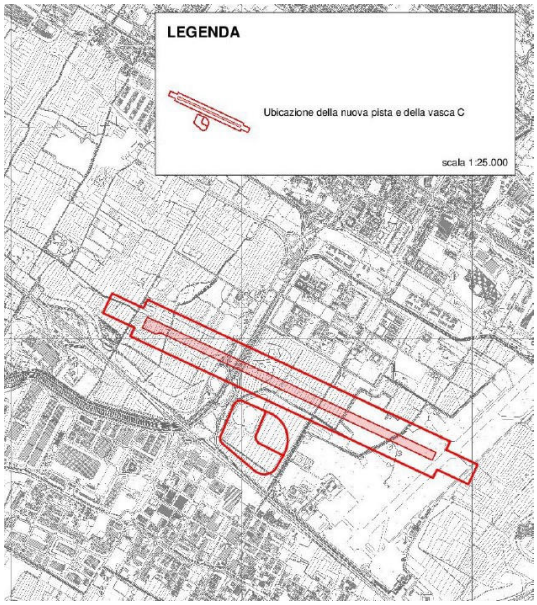
- Il progetto di Piano di Sviluppo Aeroportuale interferisce con con un sito da bonificare denominato FI497 ubicato all'interno del sedime aeroportuale; in tale area, il procedimento ambientale è stato attivato a causa della riscontrata presenza di riporti eterogenei con presenza di fanghi di cartiera (pulper).
Il Piano prevede i seguenti interventi principali:
• realizzazione della nuova pista avente una lunghezza di 2.200 m, posta in posizione quasi ortogonale a quella attuale; • vasca di auto contenimento idraulico denominata C, ubicata a rifiuti della pista in progetto.

AOOGRT / AD Prot. 0033061 Data 22/01/2025 ore 11:51 Classifica P.070.080.080.

tel. 055.32061 - fax 055.3206324 - p.rifiuti 04686190481 - www.arpat.toscana.it - per informazioni: urp@arpat.toscana.it
per comunicazioni ufficiali PEC: arpat.protocollo@postacert.toscana.it - (accetta solo PEC),
ARPAT tratta i dati come da rifiuti. (UE) 2016/679. Modalità e diritti degli interessati: www.arpat.toscana.it/utilita/privacy

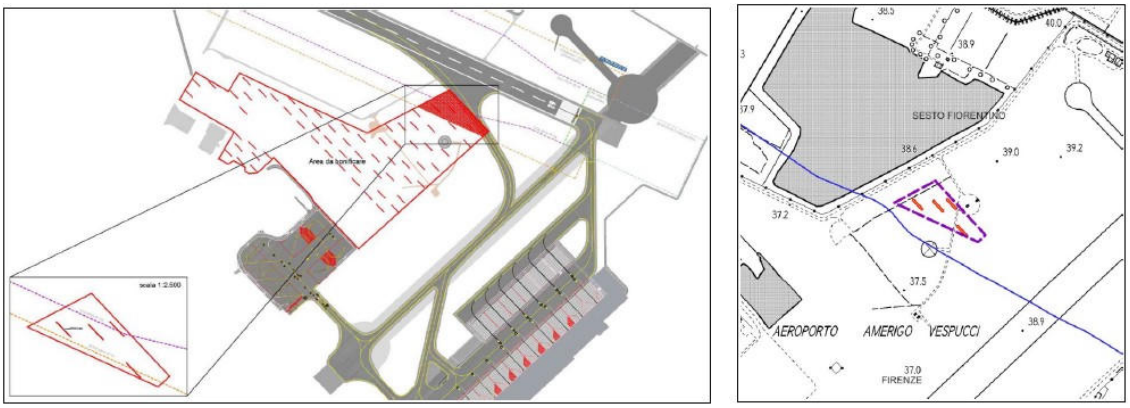
Organizzazione con sistema di gestione certificato e laboratori accreditati – maggiori informazioni all'indirizzo www.arpat.toscana.it/qualita
Per esprimere il proprio giudizio rifiuti servizi ARPAT è possibile compilare il questionario on-line all'indirizzo www.arpat.toscana.it/soddisfazione

- In merito a tale sito, oggetto di procedimento ambientale, è stato approvato un primo progetto con Decreto regionale n. 12073 del 23 agosto 2017 avente come oggetto D.Lgs. 152/2006 art. rifiuti – Approvazione progetto di bonifica e messa in sicurezza Piazzale Ovest aeroporto Amerigo Vespucci Firenze (ns. prot. 2017/0058894), successivamente variato e nuovamente approvato con Decreto regionale n. 7205 del 13 maggio 2019 (ns. prot. 2019/0037388), intervento che interessa il territorio dei comuni di Firenze e Sesto Fiorentino.



Ubicazione area di progetto (da documentazione).

- L'area di interferenza, oggetto del procedimento avviato ai sensi dell'art. 242ter, ha estensione limitata a 7.305 mq (si tratta di un'area verde laterale rispetto alla pista, prevista dai regolamenti aeronautici); le trincee esplorative che il Piano di Caratterizzazione rifiuti approvato con Delibera regionale n.12703/2017 (ns. prot. 2017/0058894) prevede al rifiuti interno risultano complessivamente pari a n.4.



Ubicazione dell'area sottoposta alle procedure di rifiuti all'art. 242ter rispetto alle opere previste dal Masterplan 2035 dell'Aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze, nell'ingrandimento sono riportate le trincee previste. Nella rifiuti a fianco, con la linea di colore rifiuti, è riportato il confine tra le aree comunali di Firenze e Sesto Fiorentino (da documentazione)

- La documentazione visionata tiene conto dei pareri rilasciati dalla Regione Toscana Direzione Tutela dell'Ambiente - Settore Bonifiche e "Siti Orfani" PNRR, da ARPAT – Area vasta Centro

AOOGRT / AD Prot. 0033061 Data 22/01/2025 ore 11:51 Classifica P.070.080.080.

tel. 055.32061 - PEC: arpat.protocollo@postacert.toscana.it - p.rifiuti 04686190481 - www.arpat.toscana.it - urp@arpat.toscana.it

del 19 dicembre 2024 e da ASL Toscana Centro del 3 gennaio 2025. In particolare il parere ARPAT (ns. protocollo 2024/0102732) ha ritenuto: "….*che rifiuti presentato a gli enti un progetto di rimozione rifiuti/bonifica dell'area in esame nel quale rifiuti chiaramente individuata rifiuti l'area di scavo che la profondità prevista (con corredo di opportuna restituzione cartografica), tale progetto dovrà inoltre includere le verifiche di collaudo di lato e fondo scavo e la progettazione/realizzazione di azioni volte all'impedimento del passaggio della potenziale contaminazione dalle matrici ambientali ancora non indagate/bonificate alle matrici ambientali indagate/bonificate.*"

2. Intervento di rimozione dei rifiuti

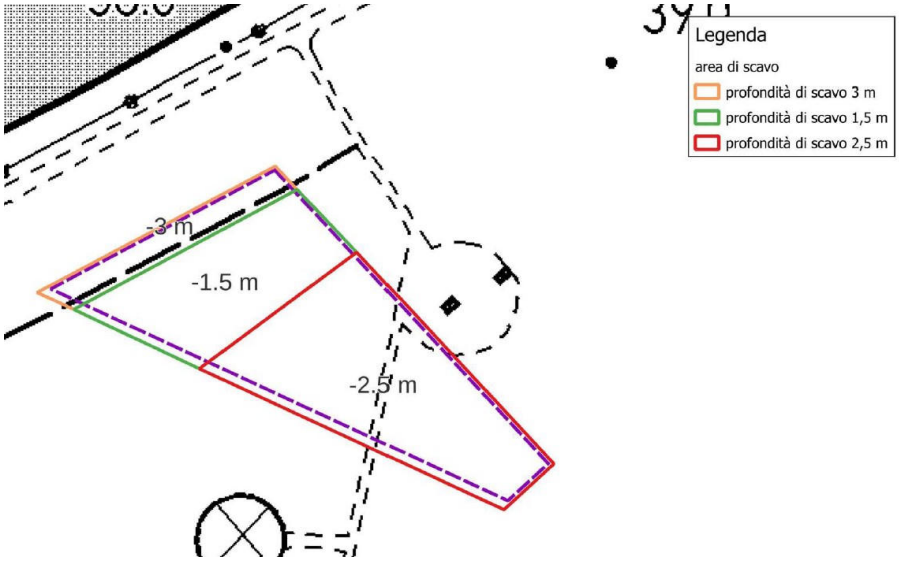
Il progetto sinteticamente prevede la rimozione dei rifiuti presenti nell'area di interferenza tra le opere del Masterplan Aeroportuale 2035 e il sito da bonificare FI497, il collaudo dei fianchi e del fondo dello scavo, la posa in opera di una barriera per impedire che i rifiuti che rimarranno eventualmente presenti nell'area adiacente possano contaminare la zona oggetto del presente progetto.

2.1 Geometria dello scavo

Lo scavo selettivo del volume di materiale compreso entro il perimetro dell'area di interferenza sarà eseguito con una profondità variabile da 1,50 m a 3,0 m dal piano di campagna, suddividendo il fondo dell'area in tre diversi settori, rispettivamente di profondità 1,50, 2,50 e 3,00 m (vedi Fig. sottostante). Le tre diverse profondità derivano dalla profondità in cui sono stati rinvenuti i rifiuti. Le scarpate dei fronti di scavo perimetrali e quelle di divisione tra i settori di scavo a profondità diverse, saranno realizzate con una pendenza di 60 gradi per garantirne la stabilità nel breve periodo nel quale dovranno rimanere aperti per i campionamenti e le analisi di fianco e fondo scavo. Il limite esterno dello scavo è leggermente più ampio dell'area di interferenza poiché, dovendo lasciare le scarpate inclinate per la sicurezza dei fronti, lo scavo deve essere allargato. Dal lato ovest sarà realizzata una barriera per impedire che i rifiuti eventualmente presenti su quel lato possano contaminare la zona di intervento. Per questo motivo è stato scelto di allontanare lo scavo di 2 m dal confine, con lo scopo di avere un margine di sicurezza che servirà nello svolgimento delle attività nella rimanente porzione del sito di bonifica senza danneggiare la zona di cui al presente progetto.
Lo scavo complessivo dei rifiuti e dei terreni, compresa la profilatura delle scarpate perimetrali, ammonta a mc 17.636 (compresi 1.638 mc di scotico di 0,20 m dello strato vegetato superficiale) dei quali 932 mc di rifiuti e la parte restante, pari a 16.704 mc di terreni. Nell'area di scavo è presente un sottoservizio: si tratta di un cavidotto posto alla profondità di circa 1 m dal piano di campagna nel quale corrono diverse linee elettriche. Nei pressi del cavidotto lo scavo sarà realizzato a mano con tutte le cautele del caso.

AOOGRT / AD Prot. 0033061 Data 22/01/2025 ore 11:51 Classifica P.070.080.080.

tel. 055.32061 - PEC: arpat.protocollo@postacert.toscana.it - p.rifiuti 04686190481 - www.arpat.toscana.it - urp@arpat.toscana.it



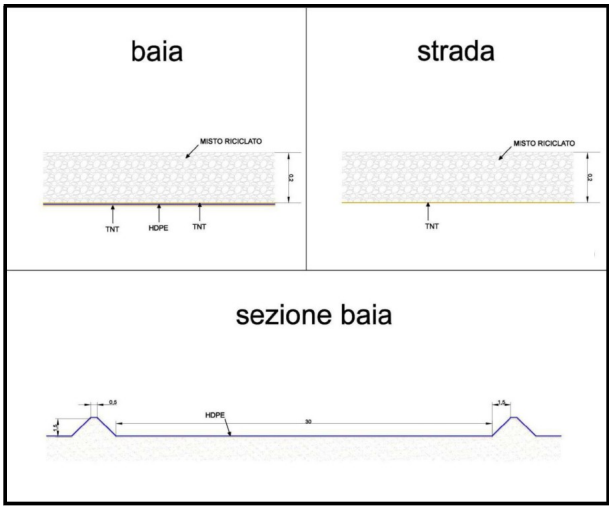
Profondità aree di scavo

2.2 Deposito temporaneo, campionamento e analisi chimiche

I terreni e i rifiuti, una volta scavati, saranno collocati in baie di stoccaggio per procedere alla loro caratterizzazione. Il fondo della pista e del piazzale di manovra sarà realizzato ponendo un primo strato di tessuto non tessuto e uno strato di 0,20 m di spessore di misto stabilizzato. Per lo stoccaggio dei terreni saranno realizzate n. 2 baie di forma rettangolare aventi dimensioni in pianta di 40 x 30 m ciascuna, capaci di 3.600 mc/cad di stoccaggio, delimitate da argini in terra perimetrali aventi un'altezza di 1,5 m. Per lo stoccaggio dei rifiuti saranno realizzate n. 2 baie di forma rettangolare di 20 x 10 m ciascuna, capaci di 600 mc/cad di stoccaggio, delimitate da argini in terra perimetrali. Il fondo delle baie sarà realizzato ponendo un primo strato di tessuto non tessuto, uno strato di HDPE, un secondo strato di tessuto non tessuto e infine uno strato di 0,20 m di spessore di misto stabilizzato. Il terreno e i rifiuti stoccati nelle rispettive baie, quando sarà raggiunto il volume previsto, saranno campionate dividendo la superficie della baia in quattro settori circa di uguale volume e prelevando per ciascuno un campione. In totale saranno quindi prelevati 8 campioni di rifiuto e 24 campioni di terreno. Tutti i cumuli saranno adeguatamente coperti, al termine della singola giornata lavorativa (ovvero in occasione del singolo imprevisto evento meteorico) con teli in LDPE per isolarli dall'eventuale dilavamento. Sui campioni di terreno saranno eseguite analisi chimiche ricercati i parametri previsti dalla tabella 4.1 dell'Allegato 4 del D.P.R. 120/2017, aggiungendo a metalli, idrocarburi e amianto anche IPA e BTEX. I risultati saranno confrontati con i limiti di cui alla colonna B della tabella 1 dell'Allegato 5 alla Parte IV del D.Lgs. 152/2006. Sui campioni di rifiuto saranno effettuate le analisi di pericolosità, il test di cessione per l'ammissibilità in discarica ai sensi del D.M. 27 settembre 2010 (così come modificato dal Decreto 24 giugno 2015).

AOOGRT / AD Prot. 0033061 Data 22/01/2025 ore 11:51 Classifica P.070.080.080.

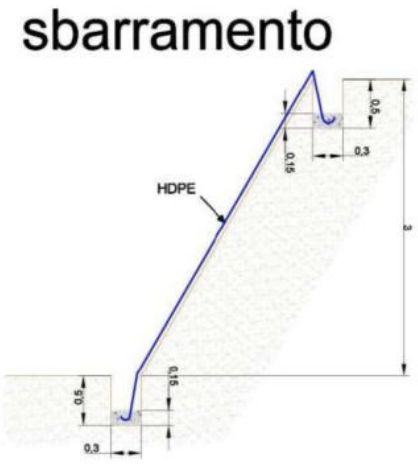
tel. 055.32061 - PEC: arpat.protocollo@postacert.toscana.it - p.rifiuti 04686190481 - www.arpat.toscana.it - urp@arpat.toscana.it



Particolari costruttivi

2.3 Realizzazione sbarramento

Al fine di impedire che i rifiuti presenti nella restante parte del sito FI 497 possano contaminare i terreni nei quali si interverrà con il presente progetto, lungo il lato ovest dell'area di scavo, alla distanza di circa 2 m dal perimetro che indica l'interferenza tra le opere di Masterplan 2035 e il sito FI497, verrà realizzato uno sbarramento per mezzo della posa di un telo geosintetico in HDPE da 1,5 mm di spessore, posato ed ammorsato in testa ed al piede della scarpata del fronte di scavo con una pendenza 60 gradi. Lo sviluppo lineare al ciglio è di circa 176,50 m e il telo avrà un'altezza da 4,30 a 4,90 m e una lunghezza di 182,50 per un totale di 840 mq. Sulla lunghezza è stato considerato di proseguire lo sbarramento oltre il perimetro di tre metri per lato. L'altezza variabile da da 4,30 a 4,90 m tiene conto degli ammorsamenti. Per l'ammorsamento al ciglio della scarpata sarà realizzata una trincea di 0,30 m di larghezza e 0,50 m di profondità entro la quale il bordo del telo sarà ammorsato in un cordolo di calcestruzzo di dimensioni 0,30 m x 0,15 m; lo stesso tipo di ammorsamento sarà realizzato al piede della scarpata.



Particolare costruttivo sbarramento

AOOGRT / AD Prot. 0033061 Data 22/01/2025 ore 11:51 Classifica P.070.080.080.

tel. 055.32061 - PEC: arpat.protocollo@postacert.toscana.it - p.rifiuti 04686190481 - www.arpat.toscana.it - urp@arpat.toscana.it

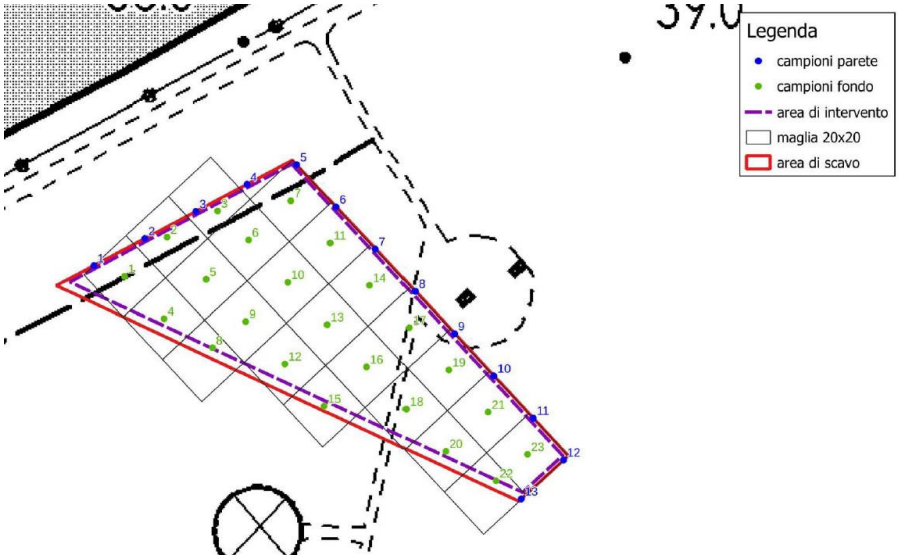
2.4 Campionamento di collaudo del fianco e fondo scavo

Mentre procederà l'asportazione separata dei terreni e dei rifiuti saranno eseguiti i campionamenti del fondo e del fianco scavo per verificare, con analisi chimica, che non vi siano superamenti delle concentrazioni soglia di contaminazione (CSC). I campionamenti del fianco scavo non interesseranno il lato dello scavo ove è prevista la posta del telo di sbarramento. Per la numerosità dei campioni si è seguito un diverso procedimento per il fianco e il fondo scavo:

• collaudo del fondo scavo: è stata predisposta una maglia quadrata di 20 x 20 m e nel centro di ogni quadrato sarà prelevato un campione da sottoporre ad analisi chimica. I campioni previsti per il collaudo del fondo scavo sono in totale n.23;

• collaudo del fianco scavo : è stato suddiviso il perimetro in tratti lunghi 20 m al limite dei quali sarà prelevato un campione da sottoporre ad analisi chimica. I campioni previsti per il collaudo del fianco scavo sono in totale 13.

Sui tutti i 36 campioni (23 di fondo scavo e 13 di fianco scavo) che saranno prelevati saranno eseguite analisi chimiche e ricercati i parametri previsti dalla tabella 4.1 dell'Allegato 4 del D.P.R. 120/2017, aggiungendo ai dieci metalli, agli idrocarburi e all'amianto anche gli IPA e i BTEX. I risultati delle analisi chimiche saranno confrontati con i limiti di cui alla colonna B della tabella 1 dell'Allegato 5 alla Parte IV del D.lgs. 152/2006. Qualora il fianco oppure il fondo scavo mostrassero superamenti delle CSC, si procederà con allargamento oppure approfondimento dello scavo propedeutico ad una nuova verifica; i relativi rifiuti rimossi e i terreni rimossi che presentassero superamenti delle CSC saranno gestite in regime di rifiuto.



Piano di campionamento (da documentazione)

2.5 Smaltimento dei rifiuti

Tutti i rifiuti che saranno rinvenuti, attualmente stimati in circa 1.680 Mg, saranno smaltiti in impianti debitamente autorizzati, attribuendo il codice ERR 191302 rifiuti solidi prodotti dalle operazioni di bonifica dei terreni, diversi da quelli di cui alla voce 191301, salvo diverso risultato analitico ottenuto dai campionamenti in cumulo.

AOOGRT / AD Prot. 0033061 Data 22/01/2025 ore 11:51 Classifica P.070.080.080.

tel. 055.32061 - PEC: arpat.protocollo@postacert.toscana.it - p.rifiuti 04686190481 - www.arpat.toscana.it - urp@arpat.toscana.it

2.6 Ricollocazione terreni

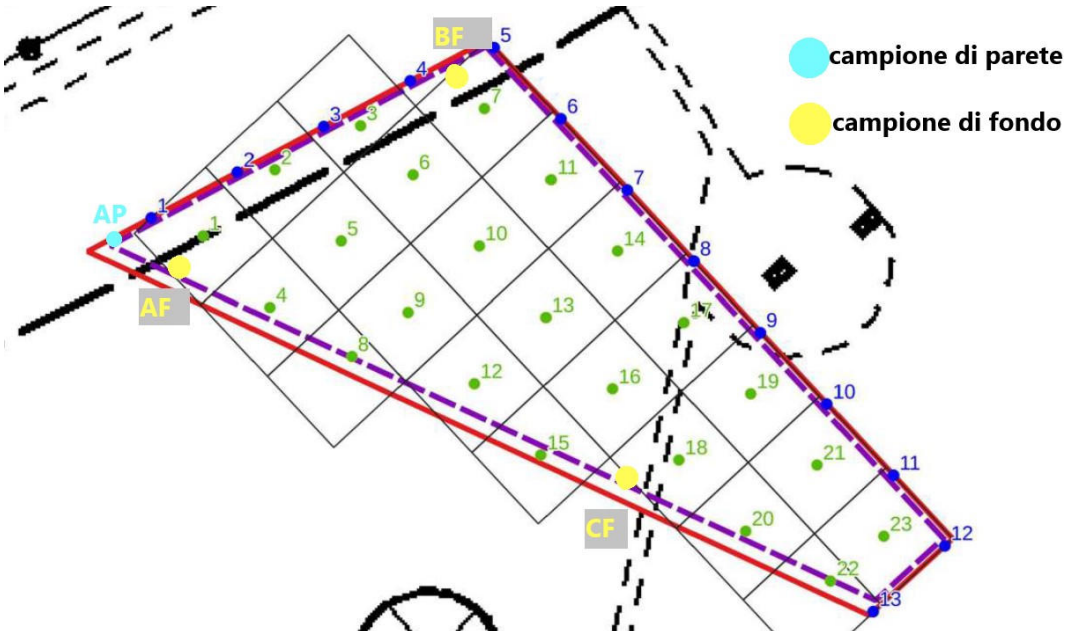
Le analisi chimiche che sono state effettuate sinora sui terreni che saranno oggetto di scavo permettono di ipotizzare che questi risultino conformi alle concentrazioni soglia di contaminazione (CSC) della colonna B della tabella 1 dell'Allegato 5 alla Parte IV del D.Lgs. 152/2006. Se tale ipotesi verrà confermata per tutti i campioni che saranno prelevati dalle baie di stoccaggio, l'intero volume di terreni sarà ricollocato all'interno dello scavo in applicazione di quanto indicato dall'art 185, co.1, le0.c) del D.Lgs 152/2006 e smi. Il terreno che mancherà, a causa dello smaltimento dei rifiuti previsti, sarà reperito nell'ambito del piano di gestione delle terre da scavo delle lavorazioni previste dal Masterplan Aeroportuale al 2035.In caso di eventuale indisponibilità nelle tempistiche necessarie, si provvederà a riempimento con materiale inerte proveniente dal mercato. Qualora i terreni presentassero dei superamenti delle CSC, il relativo cumulo di appartenenza sarà gestito in regime di rifiuto.

3. Valutazione della documentazione

a) La documentazione presentata recepisce le richieste del parere ARPAT (ns. protocollo 2024/0102732)

b) In riferimento all'opera di sbarramento (par. 2.3 della presente) si prescrive la messa in opera del telo in HDPE interposto tra due teli di tessuto non tessuto, così come il proponente ha previsto al basamento delle baie di stoccaggio in progetto. La saldatura dei giunti ai teli dovrà essere eseguita da personale qualificato, secondo gli standard imposti dalla norma UNI 10567.

c) Si ritiene che il piano di campionamento di collaudo debba essere integrato con il prelievo di ulteriori n°3 campioni di fondo scavo e n°1 in parete, le ubicazioni dei campionamenti integrativi (le cui denominazioni sono puramente indicative "AP – AF – BF – CF") sono rappresentate nella Figura sottostante.I campioni integrativi, oltre a garantire una migliore distribuzione areale, saranno funzionali a intensificare i risultati analitici nell'area più "sensibile" dello scavo, cioè quella contermine la restante porzione del sito SISBON FI-497.



AOOGRT / AD Prot. 0033061 Data 22/01/2025 ore 11:51 Classifica P.070.080.080.

tel. 055.32061 - PEC: arpat.protocollo@postacert.toscana.it - p.rifiuti 04686190481 - www.arpat.toscana.it - urp@arpat.toscana.it

d) Sui tutti i campioni che saranno prelevati saranno eseguite analisi chimiche e ricercati i parametri previsti dalla tabella 4.1 dell'Allegato 4 del D.P.R. 120/2017, aggiungendo ai dieci metalli, agli idrocarburi e all'amianto anche gli IPA e i BTEX. I risultati delle analisi chimiche saranno confrontati con i limiti di cui alla colonna B della tabella 1 dell'Allegato 5 alla Parte IV del D.lgs. 152/2006. Qualora il fianco oppure il fondo scavo mostrassero superamenti delle CSC, si procederà con allargamento oppure approfondimento dello scavo propedeutico ad una nuova verifica.

e) Si ritiene che, seppur prevista, sia comunque prescritta la copertura delle baie di deposito del terreno e dei rifiuti a fine giornata e comunque in presenza di eventi meteorici.

4. Conclusioni

Si esprime parere favorevole al nulla osta ex art 242 ter per la porzione del sito Fi 497.
Si ricorda all'autorità competente che agli atti di questo dipartimento risulta che: il rifiuto è presente in sito dagli anni 90; che l'iter procedurale per la bonifica è fermo al Decreto della Regione Toscana n°1705 del 13/05/2019.
Si richiede che venga prescritto quanto previsto ai punti b), c) e e) del pragrafo 3.

Il Dirigente del Supporto Tecnico di Firenze
Dott. Andrea D'Elia[1]

AOOGRT / AD Prot. 0033061 Data 22/01/2025 ore 11:51 Classifica P.070.080.080.

Raccomandazioni

- Dare preventivo avviso ad ARPAT, con un anticipo di almeno 10 giorni lavorativi, del calendario dei lavori ai fini di permettere le necessarie azioni di controllo ed il prelievo di campioni in contraddittorio.

- Inviare le specifiche indicazioni per l'accesso in sicurezza degli operatori ARPAT al cantiere di "bonifica", indicando espressamente: tutte le informazioni ritenute necessarie ai fini della sicurezza, i DPI necessari per l'accesso in cantiere e il nominativo con i recapiti del referente per la sicurezza del cantiere stesso. Dovrà essere trasmesso inoltre il PSC evidenziando la parte relativa alle specifiche attività di "bonifica" corrispondente alle attività comunicate.

- I risultati analitici dei laboratori Arpat, per i campionamenti effettuati in contraddittorio, possono essere comunicati alla parte solo previa richiesta che alleghi i risultati analitici determinati dal laboratorio del proponente, inviata tramite PEC a arpat.protocollo@postacert.toscana.it

1 Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.Lgs 82/2005. L'originale informatico è stato predisposto e conservato presso ARPAT in conformità alle regole tecniche di rifiuti all'art. 71 del D.Lgs 82/2005. Nella copia analogica la sottoscrizione con firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del soggetto responsabile secondo le disposizioni di rifiuti all'art. 3 del D.Lgs 39/1993.

tel. 055.32061 - PEC: arpat.protocollo@postacert.toscana.it - p.rifiuti 04686190481 - www.arpat.toscana.it - urp@arpat.toscana.it

---- Ns. Rif. protocollo ASPI/RM/2025/0007702/EU 03/04/2025 ----

autostrade per l'Italia

AD/DG/BUIR/ECP/CCI

Spett.le
Regione Toscana
Direzione Urbanistica e Sostenibilità
Direzione Tutela dell'Ambiente ed Energia
regionetoscana@postacert.toscana.it

e, p.c.: Spett.li
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per la Programmazione Strategica, i Sistemi Infrastrutturali, di Trasporto a Rete, Informativi e Statistici
Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali
svca@pec.mit.gov.it

Autostrade per l'Italia S.p.A.
Direzione 4° Tronco – Firenze
autostradeperlitaliadt4firenze@pec.autostrade.it

AOOGRT / AD Prot. 0231532 Data 07/04/2025 ore 14:11 Classifica P.140.

OGGETTO: Autostrada A11 Firenze – Pisa Nord
Tratto: penetrazione urbana di Peretola - Firenze nord (prog. km 0÷4+000 ca.)
[ID 2117_2023] Aeroporto di Firenze. Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035. Fase 2 del procedimento statale di VIA/VAS integrato, ai sensi dell'art. 6, comma 3-*ter* del D.Lgs. 152/2006.
Comunicazione deposito integrazioni volontarie e convocazione quarta seduta del Nucleo VIA regionale per l'espressione del parere alla Giunta Regionale.

autostrade per l'Italia

PROPONENTE: ENAC
RICHIEDENTE: REGIONE TOSCANA
Seduta di CdS del 03.04.2025

Si fa riferimento alla lettera della Regione Toscana del 21.03.2025 (prot. ASPI n. 27345/EE medesima data) relativa al Piano di sviluppo per l'Aeroporto di Firenze, in cui è stato comunicato che il Proponente ENAC ha trasmesso al MASE documentazione integrativa volontaria riferita ai temi discussi nella riunione tenutasi con la Commissione Tecnica VIA/VAS in data 23.01.2025 e contestualmente ai lavori istruttori in corso da parte del Nucleo VIA regionale, propedeutici all'espressione del parere regionale di competenza. Con detta lettera è stata altresì convocata la IV seduta del Nucleo VIA per il giorno 03.04.2025.

In merito alla procedura di VIA per l'iniziativa in oggetto, si ricorda che la scrivente ha richiesto elaborati integrativi con lettera prot. 11559 del 13.06.2024. Tale richiesta è stata reiterata con lettera ASPI prot.947 del 17.01.2025, nella quale sono state fornite ulteriori considerazioni e richieste di precisazioni dal punto di vista ambientale.

****

Riguardo gli elaborati integrativi trasmessi da Toscana Aeroporti, a partire dalla Relazione di "Controdeduzioni alle osservazioni pervenute sul deposito delle integrazioni trasmesse al MASE il 25.11.2024 (pubblicate il 12.12.2024) e il 23.12.2024 (pubblicate il 12.01.2025)" – elab. 0623_FLR-MPL-SAI-AMB1-016-GE-RT_Contr Osserv – di riscontro alle osservazioni pervenute, fra cui quelle di ASPI.

Sulla base di tale esame, si riportano le osservazioni/prescrizioni di seguito indicate.

Le prescrizioni riportate nel successivo capitolo A), a giudizio della scrivente, dovrebbero essere ottemperate nella presente fase progettuale e autorizzativa di VIA, in quanto attinenti agli aspetti ambientali e/o delineanti potenziali modifiche non trascurabili dell'assetto viario dell'iniziativa.

AOOGRT / AD Prot. 0231532 Data 07/04/2025 ore 14:11 Classifica P.140.

Qualora la Regione Toscana, che sta curando la presente procedura approvativa, fosse di diverso parere, si fa presente che detti rilievi dovranno in ogni caso essere recepiti insieme a quelli riportati nel capitolo B), relativi alla successiva fase di approvazione urbanistica.

A) Contributi tecnici per la presente fase approvativa

Ambiente

Premesso che la verifica del recepimento delle osservazioni è risultata di non facile svolgimento, considerato che gli elaborati forniti non evidenziano le modifiche rispetto alla versione precedentemente trasmessa, si riporta di seguito il contributo relativo alla componente acustica, con particolare riferimento alle controdeduzioni alla nota ASPI prot. 947/EU del 17.01.2025 riportate nell'elaborato (0623_FLR-MPL-SAI-AMB1-016-GE-RT_Contr Osserv).

1) Elaborato 088 (ex elaborato n. 191) – relazione impatto acustico viabilità

   a) Non sembrano essere state integrate le simulazioni specifiche per i singoli piani dei ricettori come richiesto. Si chiede pertanto di integrare il progetto.

   b) Il presente elaborato non esplicita il coordinamento con le iniziative Aspi riguardanti l'ampliamento 3ª corsia A11 e il Nodo di Peretola, ma dall'esame delle relative planimetrie, seppur in scala non di dettaglio, sembra che il progetto tenga in considerazione almeno l'adeguamento del Nodo di Peretola. Si chiede pertanto di integrare il progetto rendendo esplicito, anche per questo elaborato, il coordinamento con il progetto autostradale.

2) Tema delle mitigazioni degli edifici impattati del rumore indotto dal progetto, con particolare riferimento agli uffici e all'albergo interni alle Aree di Servizio Peretola Nord km 3+000 direzione Pisa e Firenze (autostrada A11), Firenze Nord km 280+000 da e per Firenze - da e per Milano - da e per Napoli (autostrada A1), Bisenzio est-nord km 280+400 direzione Milano (autostrada A1)

   Il proponente riporta, nella relazione con codice elaborato "0623_FLR-MPL-SAI-AMB1-016-GE-RT_Contr Osserv "che gli stessi "[…] ricadono entro l'isofonica LVA 60 dB(A) e pertanto, nell'ambito del presente procedimento VIA-VAS (in assenza di una zonizzazione acustica aeroportuale approvata relativamente alla nuova pista), essi risultano interni all'intorno aeroportuale di cui al D.M. 31.10.1997. Per essi non si prefigura, pertanto, la necessità di

AOOGRT / AD Prot. 0231532 Data 07/04/2025 ore 14:11 Classifica P.140.

previsione di specifici interventi di mitigazione/risanamento acustico" e specifica, inoltre, che "[…] In fase di esercizio si potranno prevedere specifici monitoraggi acustici, con periodico aggiornamento della modellistica acustica, in modo da verificare ed accertare gli effettivi livelli LVA sussistenti nell'area."

Si prende atto di quanto dichiarato dal Proponente ma, considerando che i valori stimati risultano molto prossimi al limite normativo, così come riportato anche nella suddetta relazione di controdeduzione, si chiede di integrare il piano di monitoraggio ambientale, di cui alla planimetria 0130_FLR-MPL-SAI-PMA1-006-GE-PL_Pti Ind Rum, prevedendo almeno un punto di monitoraggio rappresentativo del clima acustico di esercizio degli edifici sopra menzionati. Tale monitoraggio dovrà prevedere campagne di misura sia in fase di ante operam che di post operam.

3) Eventuali opere di mitigazione acustica che dovessero rendersi necessarie su edifici esistenti

In ogni caso, si ribadisce che eventuali opere di mitigazione acustica che dovessero rendersi necessarie su edifici esistenti (incluso quanto riportato al punto precedente) dovranno essere dimensionate secondo quanto previsto dalla normativa vigente e, qualora si rendesse necessario l'installazione di nuove barriere e/o altre tipologie di mitigazioni (ad es. infissi silenti), la progettazione aeroportuale dovrà tenere conto delle fasce di rispetto autostradali e della concorsualità fra le diverse infrastrutture presenti, nonché il contributo del nuovo progetto aeroportuale.

4) Interventi per mitigare gli impatti acustici dovuti all'esercizio del nuovo aeroporto

In generale, si rappresenta che gli interventi per mitigare gli impatti acustici dovuti all'esercizio del nuovo aeroporto (incluso le eventuali criticità evidenziate ai punti precedenti) dovranno intendersi a totale ed esclusivo cura ed onere del Proponente sia per la fase di realizzazione che di esercizio delle opere.

Inoltre, qualora fossero previste opere di mitigazione nelle aree di proprietà ASPI, le stesse dovranno essere condivise anche per quanto riguarda la tipologia degli interventi a fine di rispettare gli standard e i tipologici delle mitigazioni già previste nella tratta autostradale interessata, fatto salvo diversi pareri degli Enti competenti.

5) Impatto sulle preesistenze di Aspi

Nei confronti della nuova pista aeroportuale, i fabbricati commerciali si troveranno all'interno dell'area di influenza "dell'intorno aeroportuale", con inevitabile impatto acustico nei confronti degli utenti autostradali e lavoratori presenti sull'area. Si chiede

AOOGRT / AD Prot. 0231532 Data 07/04/2025 ore 14:11 Classifica P.140.

che il progetto aeroportuale preveda la realizzazione, a propria cura ed onere, delle opportune mitigazioni acustiche (in particolare adozione di infissi e laterizi isolanti) per i fabbricati esistenti. Dovranno pertanto essere esplicitate le misure di mitigazione previste a tutela delle persone che frequentano i suddetti fabbricati ed i provvedimenti che si intendono adottare per superare le criticità rappresentate dall'interferenza degli stessi fabbricate con le superfici di avvicinamento dell'aeroporto.

Inoltre, la Scrivente chiede di essere sin d'ora coinvolta nella fase di definizione del monitoraggio acustico post operam allorquando si provvederà alle operazioni di calibrazione/taratura della modellazione acustica del rumore aeroportuale e conseguente proposta del Piano di contenimento e abbattimento del rumore.

Viabilità e valutazioni trasportistiche

6) Nella "Tabella 2.1 - Interventi previsti nel quadro programmatico" dello SdT aggiornato (0164_FLR-MPL-PSA-GEN1-009-GE-RT_Studio Trasp) sono stati inseriti gli interventi relativi al potenziamento della terza corsia dell'A11 nonché il nuovo nodo di Peretola. Tuttavia, si osserva che nella medesima tabella rispetto alla versione precedente dello StD (0432_FLR-MPL-PSA-GEN1-009-GE-RT_Studio_Trasp) due interventi, ovverossia "Completamento Mezzana Perfetti-Ricasoli" e "Nuova Lucchese" non riportano il contrassegno "x" alla colonna 2035 e nella Figura 2.2 - Interventi nella Provincia di Firenze sono ancora rappresentati. Si richiede un chiarimento su questo aspetto.

7) In riferimento allo studio di traffico del progetto in oggetto, relativamente alla funzionalità della rotatoria Osmannoro - Svincolo A11 Sesto Fiorentino, si evidenziano le seguenti apparenti incongruenze, rappresentando che non è chiara alla scrivente la modalità di denominazione dei rami della rotatoria e come questi vengano associati alle matrici O/D e alle tabelle che esplicitano il Livello di Servizio:

   - nelle suddette tabelle ai diversi rami viene associata una capacità nominale differente nonostante dal layout rappresentato in planimetria questi abbiano la stessa geometria di innesto;
   - i valori del flusso (Flow) non sempre risultano essere la somma dei corrispondenti veicoli leggeri e veicoli pesanti;
   - i flussi indicati nelle suddette tabelle non appaiono correlati al numero di veicoli nelle matrici O/D riportate di seguito nel documento;
   - In alcuni casi viene assegnato un Los pari a Los A in presenza di un flusso maggiore della capacità nominale dell'elemento.

AOOGRT / AD Prot. 0231532 Data 07/04/2025 ore 14:11 Classifica P.140.

8) Premesso quanto indicato al punto 7), non appare condivisibile la conclusione circa l'ammissibilità dei risultati (fino al Los E) richiamando quanto ammesso per contesti urbani, stante il fatto che la rotatoria realizzerà il collegamento dell'autostrada alla viabilità esterna. Una tale condizione di deflusso può infatti penalizzare l'utenza diretta o proveniente dall'autostrada e quindi condizionare il livello di servizio nonché la sicurezza di quest'ultima.

9) Inoltre, non sono riportate né le Origini-Destinazioni né i Los del ramo che collega la nuova rotatoria di Sesto F. all'area aeroportuale e ai relativi nuovi parcheggi; tale considerazione non consente di valutare l'impatto dei traffici provenienti/diretti a tale area sulla funzionalità della rotatoria e quindi sui rami di ingresso/uscita dall'A11.

10) Allo stesso modo non appare condivisibile la conclusione proposta al termine del documento, in cui si afferma che le problematiche della rotatoria non dipenderebbero dalla nuova configurazione dell'intersezione, ma da una problematica preesistente ovvero l'eccessiva domanda nel tratto in questione. Ciò appare incoerente con gli esiti dell'analisi relativa allo scenario programmatico per il quale non risultano livelli di servizio critici.

11) Visto quanto detto, si ribadiscono le perplessità espresse nella nota ASPI/RM/2024/0011559/EU del 13/06/2024 e si richiede che vengano valutate soluzioni progettuali alternative, eventualmente partendo da un potenziamento della proposta in progetto, ad esempio tramite la realizzazione di attestamenti a due corsie per i rami principali e l'inserimento di un ramo diretto (shunt) dedicato all'utenza proveniente da Nord (Sesto Fiorentino) e diretta in autostrada.

12) Nella versione progettuale che dovrà essere aggiornata a seguito delle presenti considerazioni, si richiede – ai fini di una migliore comprensione dei risultati – una planimetria con la rappresentazione dei LOS sui rami di immissione delle rotatorie.

13) Inoltre, nella suddetta versione progettuale aggiornata, in riferimento alle tabelle 9.3-9.4 e 9.13-9.14, si richiede un grafo in cui sia chiara la corrispondenza tra i tratti di strada analizzati e i rispettivi LOS nonché di specificare per ogni tipologia di tratta (immissione, tratto elementare, tronco di scambio ecc.) la metodologia di calcolo del LOS utilizzata e la relativa tabella di riferimento.

B) Approfondimenti da svolgere, eventualmente nella successiva fase progettuale/approvativa

Aspetti Generali e Coerenza con il progetto di ampliamento a tre corsie dell'autostrada A11

1) Per quanto riguarda l'assetto viabilistico di via dei Giunchi (pk A11 km 1+184) e di via del Pantano (pk A11 3+338), il progetto che verrà presentato in sede di CdS dovrà

AOOGRT / AD Prot. 0231532 Data 07/04/2025 ore 14:11 Classifica P.140.

esplicitare chiaramente – tramite la stesura di opportune planimetrie di dettaglio e sezioni di intervento – che per entrambe le viabilità la sezione tipo a 2 corsie, prevista nel presente Piano aeroportuale, garantisca la continuità con analoga sezione, sempre a 2 corsie, adottata sui due cavalcavia, riguardanti le due viabilità già citate, nell'ambito dell'intervento predisposto da Aspi in sede di ampliamento a 3 corsie dell'autostrada A11.

2) In coerenza con la fase autorizzativa in atto e sulla base della documentazione che si fornisce in allegato, finalizzata esclusivamente a garantire il più opportuno raccordo tra le due progettualità in corrispondenza dei rispettivi ambiti di competenza, si rappresenta la necessità di attuare con la scrivente opportuni tavoli di confronto preliminari all'avvio o nel corso delle successive fasi autorizzative e progettuali (CdS, Progetto Esecutivo), al fine di addivenire a un raccordo di miglior dettaglio tra l'iniziativa aeroportuale e quella di ampliamento autostradale, anche alla luce dell'ultima revisione progettuale trasmessa da ASPI a settembre 2024 al Concedente, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

3) Canale aeroporto

In merito al tratto a sezione aperta del Canale dell'Aeroporto non risulta corretto quanto riportato nel documento FLR-MPL-SAI-AMB1-016-GE-RT_Contr Osserv, in cui si scrive che: *[…], analogamente, il progetto autostradale colloca entrambe le corsie di nuova realizzazione sul lato opposto del rilevato autostradale.*

Al contrario, l'ampliamento autostradale risulta simmetrico rispetto all'asse attuale e di conseguenza il progetto di ampliamento alla 3ª corsia prevede il rifacimento del canale con una sezione rettangolare di L= 4.00 m e con un parziale spostamento verso nord del canale (nel tratto compreso tra le pk A11 km 0+950 - km 1+500).

Si allegano gli elaborati aggiornati a settembre 2024, che recepiscono alcune richieste degli enti.

Si aggiunge inoltre che, con Nota 453682 del 14.08.2024, il Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno ha esposto ad Aspi ulteriori osservazioni, chiedendo di:

- allargare la sezione del canale proseguendo con sezione ad U con la larghezza di fondo di 6.5 m anche nel tratto a monte di Via dei Giunchi fino a collegarsi con il tratto intubato di monte;
- realizzare uno slargo di manovra in testa alla sezione ad U di dimensioni 10 mx 10 m;
- realizzare una rampa di servizio per accedere al tratto in sezione ad U nel tratto di raccordo di valle, prima dello svincolo per Sesto F. Sarà ovviamente cura della scrivente mettere a disposizione del Proponente il Progetto Esecutivo aggiornato secondo tali prescrizioni novative.

AOOGRT / AD Prot. 0231532 Data 07/04/2025 ore 14:11 Classifica P.140.

4) Via dei Giunchi

Il progetto ASPI prevede su via dei Giunchi una sezione stradale di larghezza pari a 6.00 m, mentre la larghezza indicata sull'elaborato 0375_FLR-MPL-PSA-VBT3-008-OC-PL_Plan Prog C.pdf risulta pari a 9.50 m.

5) Asse Discarica B1

La larghezza indicata sull'elaborato FLR-MPL-PSA-VBT3-015-OC-PL risulta pari a 9.50 m (a cui sembrano aggiungersi degli allargamenti in curva), non compatibile con lo stato di fatto (rappresentato sull'elaborato 0376a_FLR-MPL-PSA-VBT3-015a-OC-PL_Plan SDF B) e con la larghezza del sottopasso autostradale SP020 L=4.00 m (confermata dal Progetto ASPI che prevede un prolungamento e non un rifacimento completo).

6) Via del Pantano - progressiva A11 km 3+338

In merito alla larghezza di via del Pantano la sezione trasversale risulta coerente nei due progetti e pari a 6.00 m.

Con riferimento alla risoluzione dell'interferenza, rilevata da Toscana Aeroporti, sussistente tra il tracciato viario esistente e il rilevato arginale perimetrale della cassa di laminazione A della nuova inalveazione del Fosso Reale, si prende atto di quanto rappresentato.

Si prende altresì atto che il Masterplan prevede, tra i propri interventi, l'opera idraulica di scavalco del "Nuovo canale di Gronda" in corrispondenza della rampa di discesa a nord dell'autostrada e della viabilità poderale (tratto est).

Idraulica

Preso atto dei chiarimenti forniti nell'elaborato "0623_FLR-MPL-SAI-AMB1-016-GE-RT_Contr", dato che rimangono non pienamente sviluppati alcuni aspetti progettuali, necessari a evidenziare e dimostrare più dettagliatamente l'interazione dell'iniziativa aeroportuale con le pertinenze e le Opere d'Arte Autostradali coinvolte, si richiede di presentare, nella successiva fase progettuale/approvativa, i seguenti approfondimenti progettuali:

7) Elaborati 0371_FLR-MPL-PSA-OIE1-001-IL-RG_Rel_Ill_Gen e 0371a_FLR-MPL-PSA-OIE1-004-IL-RT_Rel_Idr (1)

AOOGRT / AD Prot. 0231532 Data 07/04/2025 ore 14:11 Classifica P.140.

Per una comprensione più immediata dell'influenza dell'intervento sul deflusso delle Portate di Progetto in corrispondenza dell'Opera ASPI, è necessario integrare le tabelle di sintesi (Tab 1.1.4.A-B-C) delle verifiche all'altezza del ponte autostradale esistente (Op. 13, km 1+939.83), riportando i valori della velocità della corrente in condizioni di Piena nello stato attuale (ante operam) e di progetto (post operam).

8) Elaborato 0608_FLR-MPL-PSA-OIE3-001-IL-PF_FR_Prof_Idr_S_P

Nel particolare "FOSSO REALE TRACCIATO ATTUALE SOTTO A11" occorre riportare l'inviluppo Max Tr 200 anni nello stato attuale (ante operam); inoltre, in corrispondenza del Ponte autostradale (Op. 13, km 1+939.83) e della Rampa di uscita Sesto Fiorentino, quotare i franchi di sicurezza rispetto ai due inviluppi Max (Tr 200 anni ante operam/post operam), necessari a mostrare puntualmente l'effetto dell'intervento sul deflusso delle Portate in corrispondenza delle due Opere.

9) Elaborato 0608a_FLR-MPL-PSA-OIE3-002-IL-SE_FR_Sez_Tip

Devono essere rappresentate nel dettaglio le modalità e i limiti d'intervento in adiacenza del Ponte Autostradale (Op. 13, km 1+939.83), riportando nell'elaborato una sezione trasversale e longitudinale (nel verso della corrente) in corrispondenza dell'Opera ASPI.

10) Elaborato 0371c_FLR-MPL-PSA-OIE7-002-IL-PI_Tomb_Deriv_Verif_A11_terza_corsia

A dimostrazione dell'assenza di interferenze tra il nuovo manufatto di attraversamento e i presidi di guardia (esistenti e futuri) del tratto autostradale, nella "SEZIONE A-A AUTOSTRADA A1" è necessario rappresentare i fossi di guardia autostradali in esercizio e di progetto (III corsia).

11) Elaborato 0612_FLR-MPL-PSA-OIE4-001-IL-DG_Gronda_Prof_Sez

A dimostrazione della preservazione dell'Attraversamento Autostradale (Op.20), che verrà utilizzato per il nuovo Canale di Gronda, occorre riportare nell'elaborato una sezione trasversale e una longitudinale (nel verso della corrente) in corrispondenza del manufatto.
Nelle due sezioni richieste, mostrare l'inviluppo Max Tr 200 e il relativo franco di sicurezza nelle configurazioni ante e post operam.

12) Opera di attraversamento (tombino 3,0m x 2,5m altezza e lunghezza 27m)

Come correttamente rappresentato nel documento FLR-MPL-SAI-AMB1-016-GE-RT_Contr Osserv, la sua realizzazione dovrà essere regolamentata dalla stipula di preventivo atto convenzionale, chiarendo sin da ora che, in caso di possibili

AOOGRT / AD Prot. 0231532 Data 07/04/2025 ore 14:11 Classifica P.140.

interferenze temporali, ASPI si riserva il diritto di priorità per l'intervento di Ampliamento alla Terza Corsia rispetto all'iniziativa di attuazione aeroportuale.

Resta inoltre inteso che l'intervento di realizzazione di tale manufatto dovrà essere accompagnato da un opportuno piano di monitoraggio dell'infrastruttura, da concordare preventivamente alla stipula della convenzione.

Temi patrimoniali e fascia di rispetto

Preso atto che la Relazione di Controdeduzioni indica che il progetto aeroportuale terrebbe già in considerazione le previsioni progettuali afferenti all'intervento di adeguamento alla terza corsia dell'A11 nel tratto Firenze-Pistoia e che gli aspetti catastali, demaniali, espropriativi e concessori saranno propri della successiva fase autorizzativa del Piano di Sviluppo Aeroportuale, corre l'obbligo di ribadire che, in sede di Conferenza di Servizi per gli aspetti urbanistici, gli approfondimenti richiesti risultano propedeutici e indispensabili alla formulazione di un parere positivo da parte della scrivente.

A tal fine si ricorda la necessità di

si richiede di fornire:

13) Planimetria con gli interventi in progetto sovrapposti ad un elaborato catastale, aggiornato agli espropri previsti per l'ampliamento a 3 corsie della A11, che rappresentino:

- le opere proprie del sedime aeroportuale, le opere viabilistiche (assi viari, eventuali parcheggi, ecc.), nuovi fabbricati, opere idrauliche (nuovi canali idraulici, vasche di laminazione, ecc.);
- la fascia di rispetto autostradale da valutarsi in base al contesto urbanistico dell'area
- le opere di compensazione, che dovrebbero risultare in fregio a reliquati autostradali esterni alla piattaforma autostradale.

14) Sezioni in cui siano indicate le distanze di tutte le nuove opere di cui al precedente punto 13) rispetto al suddetto limite catastale aggiornato,

Si ricorda inoltre che le opere nella fascia di rispetto autostradale dovranno essere conformi a quanto indicato dagli artt. 16, 17, 18 del D.lgs. n. 285 del 30.04.1992 (Nuovo Codice della Strada), dagli artt. 26, 27, 28 del D.P.R n. 495 del 16.12.1992 (Regolamento di

AOOGRT / AD Prot. 0231532 Data 07/04/2025 ore 14:11 Classifica P.140.

esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada), oltreché dalle Circolari ANAS - IVCA n. 109707-P del 29.07.2010 e n. 86754-P del 16.06.2011.

documento firmato digitalmente da
Luca Fontana
Direttore Ingegneria e Realizzazione

All.: c.s. (elaborati di progetto esecutivo dell'ampliamento a tre corsie dell'A11 aggiornati all'attualità)

AOOGRT / AD Prot. 0231532 Data 07/04/2025 ore 14:11 Classifica P.140.

Regione Toscana

Seduta n. 290/PS/VAS del 09/01/2025
Determinazione n. 1/SCA/2025

NURV
(Nucleo Unificato Regionale di Valutazione e verifica degli investimenti pubblici)

Procedimento statale
di VIA/VAS integrato, ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter del D.Lgs. 152/2006 (Fase 2)

Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto di Firenze al 2035
(ID 9900)

AOOGRT / AD Prot. 0010222 Data 09/01/2025 ore 14:50 Classifica F.050.020.

Autorità procedente/Proponente: Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)

Autorità Competente: Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - MASE – Direzione Generale Valutazioni Ambientali (VA)

Contributo VAS sul Piano e sullo Studio Ambientale Integrato per gli aspetti di livello strategico

Il NURV

come composto ai sensi della deliberazione della Giunta regionale n. 478/2021 e del decreto del Presidente della Giunta regionale n. 137/2021, a seguito del procedimento semplificato previsto dall'art. 10 del Regolamento interno, in qualità di autorità competente per la VAS;

visti

- il D.Lgs. 152/2006 recante "Norme in materia ambientale", ed in particolare la parte Seconda relativa alle "Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione di impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC)";
- la legge regionale 10/2010 recante "Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza";

premesso che

il procedimento riguarda il Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto di Firenze, avente un orizzonte temporale al 2035 in coerenza con le previsioni di pianificazione del Piano Nazionale degli Aeroporti, e prevede la realizzazione della nuova pista di volo 11/29 (lunghezza di 2.200 metri), del nuovo terminal passeggeri e delle relative opere di accessibilità, sosta e urbanizzazione land-side, nonché delle necessarie opere/interventi di inserimento territoriale, mitigazione e compensazione ambientale;

l'Autorità competente per la VAS è il MASE e ai fini di VIA il progetto in oggetto ricade nella tipologia di cui all'Allegato II "Progetti di competenza statale" alla parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 10 "Opere relative a: - […] aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza". La Valutazione di incidenza è di competenza statale ai sensi dell'art.10, comma 3 del D.Lgs.152/2006. Ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter del D.Lgs. 152/2006 al Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto di Firenze si applica il procedimento statale di VIA/VAS integrato;

il procedimento di VIA/VAS integrato sul Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto di Firenze al 2035 (di seguito PSA) ha previsto una prima fase (fase 1) di consultazione (c.d. scoping) che si è svolta ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 152/2006 e ha visto la presentazione da parte del proponente di uno Studio Ambientale Preliminare Integrato, riportante i contenuti del Rapporto Preliminare Ambientale di VAS e dello Studio Preliminare Ambientale di VIA;

a seguito della procedibilità da parte del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE), Regione Toscana ha ritenuto di esprimersi tramite il Nucleo Unificato Regionale di Valutazione (NURV); a tal fine, ai sensi del procedimento semplificato di cui all'art. 10 del regolamento interno del Nucleo e, ai sensi dell'art. 47, comma 3 della L.R. 10/2010, la Presidente del NURV ha provveduto a consultare i componenti del NURV nonché i Settori e gli organismi regionali con competenze ambientali; in esito a tali consultazioni, Regione Toscana si è espressa sulla fase 1 del procedimento tramite Determina n. 3/SCA/2023 del 05/10/2023, riportando le indicazioni raccolte ai fini della redazione dello Studio Ambientale Integrato (SAI), sia per quanto riguarda la fase preliminare di VAS che per quanto riguarda lo scoping di VIA; la predetta determina è stata infine trasmessa al MASE con nota prot. n. 0455749 del 05/10/2023;

la prima fase di consultazione si è quindi conclusa con la trasmissione, da parte del MASE al proponente e alle Amministrazioni interessate, del parere della Commissione Tecnica VIA/VAS n. 56 del 29/12/2023, espresso sullo Studio Ambientale Preliminare Integrato trasmesso per la fase 1 e sulla base dei pareri acquisiti nel corso dell'istruttoria ministeriale;

con nota acquisita al prot. regionale n. 0265031 del 10/05/2024, il proponente ha comunicato di aver provveduto a depositare il SAI presso il MASE in data 08/05/2024, integrando i contenuti del Rapporto Ambientale di VAS e dello Studio di Impatto Ambientale di VIA e richiedendo il contestuale avvio della seconda fase (fase 2) del procedimento, che segue i tempi perentori della VIA previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis, del D.Lgs. 152/2006, come disposto dall'art. 6, comma 1-a, del D.L. 68/2022, convertito con modificazioni dalla L. 108/2022;

il MASE, con nota acquisita al protocollo regionale n. 0290231 del 24/05/2024, ha comunicato la procedibilità dell'istanza per la fase 2 e, in data 24/05/2024, ha provveduto alla pubblicazione della documentazione relativa alla fase 2 del procedimento sul proprio sito web, avviando la fase di consultazione del pubblico della durata di 30 giorni;

AOOGRT / AD Prot. 0010222 Data 09/01/2025 ore 14:50 Classifica F.050.020.

per quanto attiene alla Valutazione di incidenza, ricompresa nel procedimento statale ai sensi dell'art. 10, comma 3 del D.Lgs. 152/2006, il MASE ha chiesto l'espressione di Regione Toscana in qualità di Ente Gestore del sito Rete Natura 2000 ZSC-ZPS-SIR "Stagni della piana fiorentina e pratese", in cui ricade parzialmente il PSA;

a seguito della procedibilità dell'istanza per la fase 2 da parte del MASE con nota prot. n. 0290712 del 24/05/2024, a firma congiunta del Presidente del NURV e della Responsabile del Settore VIA, è stato richiesto un contributo tecnico istruttorio, per le rispettive materie di competenza, ai Settori e Agenzie regionali componenti del Nucleo VIA, nonché ai componenti del NURV con competenze ambientali e ai gestori dei sottoservizi e delle infrastrutture potenzialmente interferenti con il PSA. A tal fine è stato indicato il sito web fornito dal MASE dove la documentazione è stata depositata per la consultazione pubblica;

con la nota sopra richiamata, ai sensi dell'art. 10 del regolamento interno del Nucleo e ai fini dell'espressione del NURV nell'ambito del procedimento in oggetto per le parti che attengono alla VAS dei profili di pianificazione e programmazione, è stato dato avvio al procedimento semplificato ed è stato richiesto ai componenti del nucleo di fornire propri contributi entro il 10/06/2024;

con nota prot. n. 0332569 del 12/06/2024 il Presidente del NURV ha comunicato ai componenti del NURV l'annullamento della seduta semplificata della sezione VAS prevista per il 17.06.2024 a seguito della necessità di formulare richiesta di integrazioni;

con successiva nota prot. n. 0363104 del 27/06/2024, a firma congiunta del Presidente del NURV e della Responsabile del Settore VIA, è quindi stata formulata al MASE una proposta di richiesta di integrazioni e chiarimenti per la fase 2 del procedimento, sia per gli aspetti di VAS che per gli aspetti di VIA;

con nota acquisita al protocollo regionale n. 0386351 del 09/07/2024, il MASE ha formalizzato la propria richiesta di integrazioni al proponente, chiedendo anche di fornire riscontro alle osservazioni, tra gli altri, di Regione Toscana;

con nota prot. n. 107582/ENAC del 19/07/2024, assunta al prot. n. 136339/MASE del 23/07/2024, il proponente ha richiesto al MASE, ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del D.Lgs. 152/2006, una motivata proroga di 120 giorni, ovvero fino al giorno 25/11/2024, per il deposito delle integrazioni, che è stata accolta con nota prot. n. 144939/MASE del 05/08/2024;

con nota acquisita al protocollo regionale n. 0616159 del 26/11/2024 il proponente ha quindi comunicato di aver depositato, in data 25/11/2024 presso il MASE, le integrazioni in risposta alla richiesta di integrazioni di cui sopra; la documentazione integrativa è stata pubblicata sul sito web del MASE in data 12/12/2024 stabilendo il termine di 30 giorni ai fini della consultazione della nuova documentazione presentata;

con nota prot. n. 0649889 del 13/12/2024 il Presidente del NURV ha avviato il procedimento semplificato, ai sensi dell'art.10 del regolamento interno del Nucleo richiedendo ai componenti di esprimersi sulle integrazioni presentate dal proponente per quanto attiene gli aspetti di pianificazione. A tal fine sono stati allegati alla nota i documenti "Elenco elaborati" e "Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali espresse dall'Autorità Competente in esito al procedimento VIA-VAS – Fase 2" ed è stato indicato il sito web fornito dal MASE dove la documentazione è stata integralmente depositata per la consultazione pubblica;

ai componenti del NURV è stata indicata la scadenza del 07/01/2024 per inviare i propri contributi, è stato stabilito il deposito in area riservata il 08/01/2024 per la relativa condivisione ed è stata comunicata la data del 09/01/2024 per l'approvazione della presente determinazione;

ai fini dell'integrazione del procedimento, nell'ambito del Nucleo VIA, di cui all'art. 47-bis, comma 1 della L.R. 10/2010, verranno tenute in considerazione le osservazioni espresse dal NURV con la presente determinazione;

sono pervenuti i seguenti contributi dai componenti del NURV:
1. Settore Transizione Ecologica e Sostenibilità Ambientale – prot. 0003009 del 03/01/2025;

AOOGRT / AD Prot. 0010222 Data 09/01/2025 ore 14:50 Classifica F.050.020.

2. ARPAT – prot. 0004577 del 07/01/2025;
3. Settore Tutela Acque e Costa – mail del 7.01.2025;
4. Settore Economia Circolare e Qualità dell'Aria – mail del 07.01.2025;
5. Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali – prot. 0005970 del 07/01/2025;
6. Settore Bonifiche e Siti Orfani PNRR – prot. 0005653 del 07/01/2025;
7. Settore Tutela Riqualificazione e Valorizzazione del Paesaggio e Settore Sistema Informativo e Pianificazione del Territorio – prot.0008398 del 08/01/2025.

preso atto

dei documenti redatti dal Proponente e scaricabili al seguente link del Portale delle Valutazioni ministeriale *https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/9937/14638#collapse*

esaminati

- gli elaborati di Piano e dello Studio Ambientale Integrato che attengono profili strategici, pianificatori/ programmatici con particolare riferimento alla seguente documentazione integrativa:

STUDIO AMBIENTALE INTEGRATO

- Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali espresse dall'Autorità Competente in esito al procedimento VIA-VAS – Fase 2;
- Integrazioni ai quadri Strategico programmatico e Ambientale per recepimento osservazioni MASE;
- Piano di monitoraggio Ambientale - Relazione Generale;
- Relazione Generale di Masterplan;
- Elaborati VIN1 - STUDIO DI INCIDENZA AMBIENTALEAMB1 – Relazioni Generali;

PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE - MASTERPLAN

- Elaborati CAP6 - AREA DI COMPENSAZIONE "SAN JACOPO"
- Elaborati CAP7 - AREA DI COMPENSAZIONE "VINGONE";

- i contributi pervenuti dai componenti del NURV che risultano agli atti d'ufficio del NURV e che sono stati considerati nello svolgimento dell'attività istruttoria finalizzata alla redazione del presente determina per gli aspetti pertinenti alle considerazioni ambientali e paesaggistiche e riferite al livello della pianificazione, brevemente sintetizzati nella seguente tabella:

N.	Soggetto	Osservazione
1	Settore Transizione Ecologica e Sostenibilità Ambientale	Il Settore (ex Settore Bonifiche e Siti Orfani PNRR) aveva richiesto integrazioni in relazione ai seguenti aspetti riguardanti la componente rumore: 1) Individuazione di idonee misure di compensazione per le interferenze generate alla fruizione dei parchi territoriali dal traffico aereo (vedi Parco di Villa Montalvo); 2) Esplicitazione del contributo acustico dei casi di emergenza (missed approach) e identificazione del territorio interessato dalla traiettoria di volo nei casi di emergenza. 3) Chiarire il motivo per cui le curve di isolivello acustico (negli scenari 03 e 04) non sembrano essere sostanzialmente influenzate dalla presenza della traiettoria di decollo alternativo evidenziato dal proponente; 4) Aggiornamento della tavola 0188_FLR-MPL-SAI-QVA1-028-RM-PL_Conf_P-A_Diurno / (Mappa di confronto Progetto - Attuale Diurno) Tali richieste sono state inserite al punto 17 nella Sezione B "Valutazione di Impatto Ambientale" della nota di richiesta integrazioni formulata da Regione Toscana 0363104 del 27/06/2024 e attengono ad aspetti di livello progettuale. Il Settore nell'ambito della presente fase fornisce ulteriori osservazioni ai chiarimenti forniti dal proponente nei seguenti elaborati: • 0002_FLR-MPL-SAI-AMB1-009-GE-RT_Risc_Racc_AC_F2 "Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali procedimento VIA VAS Fase 2"; • Mappe di rumore tra cui elaborato FLR-MPL-SAI-QVA1-012-RM-PLRumore - Mappe Lva Scenario di progetto 2035, Scenario Operativo 4;. • Elaborato FLR-MPL-PSA-GEN1-007-GE-QE - Quadro Economico Generale.
2	ARPAT	L'Agenzia fornisce osservazioni metodologiche generali in materia di VAS, sulle parti integrate/modificate e connesse con quanto osservato in relazione agli aspetti propri della VAS; l'Agenzia fornirà il contributo istruttorio riferito alla VIA, con elementi di merito e di maggior dettaglio inerenti alle varie componenti ambientali e agli indicatori. Viene comunque indicato che quota parte degli aspetti metodologici di VAS sono o dovrebbero essere superati dagli aspetti di merito e più di dettaglio propri della procedura di VIA. **1)** Riguardo all'osservazione in merito all'opportunità di fornire un'analisi esplicativa delle ragioni alla base della scelta degli indicatori e loro target (rif. nota RT prot. n. 363104 del 27/6/2024, **lettera A) punto 5.a**)) viene constatato che nel PMA – Relazione Generale (capitolo 20 relativo al monitoraggio VAS) è stata aggiunta la tabella 19-26 che riporta nell'ultima colonna un'indicazione sintetica della motivazione di scelta dell'indicatore. Per quanto riguarda il merito tecnico della scelta dei vari indicatori e dei relativi target, si rimanda alle osservazioni di

AOOGRT / AD Prot. 0010222 Data 09/01/2025 ore 14:50 Classifica F.050.020.

maggior dettaglio che saranno fornite nel contributo che seguirà per la VIA

2) Riguardo all'osservazione in merito al corredare ogni indicatore di una scheda di metadati con descrizione dell'indicatore e le modalità di calcolo dello stesso, o il riferimento puntuale all'elaborato in cui tali informazioni siano eventualmente già presenti in modo esaustivo (rif. nota RT prot. n. 363104 del 27/6/2024, **lettera A) punto 5.b**)):
nel PMA – Relazione Generale (capitolo 20 relativo al monitoraggio VAS) è stata inserita la tabella 19-28 con riportati alcuni metadati relativi agli indicatori.
Per quanto riguarda il merito tecnico, si rimanda alle osservazioni di maggior dettaglio che saranno fornite nel contributo che seguirà per la VIA.

3) Riguardo all'osservazione relativa all'Obiettivo di sostenibilità ambientale di Piano n. 17 Contenere i consumi energetici in merito all'opportunità di chiarire la coerenza tra i valori degli indicatori Consumi di energia elettrica ed Energia elettrica da fonte rinnovabile, e le affermazioni: «la project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale ha recepito in toto la sfida della transizione energetica, orientandola verso azioni tecnico-progettuali di efficientamento energetico ed autosostenibilità energetica con sole fonti rinnovabili» (riportata nel SAI - Studio Ambientale Integrato - Contesto Strategico di formazione della Project Review del PSA, elaborato n. 3, file: 0003_FLR-MPL-SAI-AMB1-002-GE-RT_SAI-Cont_Strat)) e di un «pieno soddisfacimento del fabbisogno energetico dello scalo, ma anche il raggiungimento della carbon neutrality prima del 2030» (riportata nel SAI - Quadro Ambientale parte 2, elaborato n. 7, file: 0007_FLR-MPL-SAI-AMB1-006-GE-RT_SAI-Q_Amb_p2)) (rif. nota RT prot. n. 363104 del 27/6/2024, **lettera A) punto 6)**:
nel Documento di Riscontro Integrazioni (par. 2.3) il proponente evidenzia che sono stati ricalcolati, anche in ragione della riduzione della superficie dedicate all'impianto fotovoltaico (conseguenza di recepimento ad altre osservazioni ricevute) i Target di riferimento attesi ai fini del monitoraggio.
Nel PMA – Relazione Generale (capitolo 20 relativo al monitoraggio VAS) la tabella 19-27 e la tabella 19-28 riportano i seguenti valori target all'anno 2035:
• IC6 Consumi energia elettrica (kWh): 35.506.926 (in luogo di 31.775.000 kWh precedentemente dichiarati);
• IC7 Energia elettrica da fonte rinnovabile (kWh): 9.370.000 (in luogo di 14.934.000 kWh precedentemente dichiarati);
da cui emerge che sono rispettivamente aumentati i consumi e diminuita l'energia prodotta da fonte rinnovabile rispetto ai valori target che erano riportati nel PMA – Relazione Generale precedente.
Non sono forniti tuttavia ulteriori commenti a riguardo della coerenza tra tali valori target e le affermazioni: «la project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale ha recepito in toto la sfida della transizione energetica, orientandola verso azioni tecnico-progettuali di efficientamento energetico ed autosostenibilità energetica con sole fonti rinnovabili», riportata nel SAI - Studio Ambientale Integrato - Contesto Strategico di formazione della Project Review del PSA, elaborato n. 3 (file: 0003_FLR-MPL-SAI-AMB1-002-GE-RT_SAI-Cont_Strat), e di un «pieno soddisfacimento del fabbisogno energetico dello scalo, ma anche il raggiungimento della carbon neutrality prima del 2030», riportata nel SAI - Quadro Ambientale parte 2, elaborato n. 7 (file: 0007_FLR-MPL-SAI-AMB1-006-GE-RT_SAI-Q_Amb_p2); tali elaborati erano presenti nella precedente documentazione e non risultano revisionati nella documentazione integrata.
Come già osservato in precedenza e vista anche la riduzione delle superfici dedicate all'impianto fotovoltaico, si riterrebbe opportuno che tali affermazioni, se confermate, fossero chiarite meglio circostanziate con dati e informazioni a supporto.

4) Riguardo all'osservazione relativa al fatto che nella documentazione l'Obiettivo di sostenibilità ambientale di Piano n. 18 veniva messo in relazione con le Azioni di PSA nn. 2 e 5, in cui è previsto il trattamento e il riutilizzo delle acque reflue, per cui sarebbe stato coerente fissare anche indicatori di contesto e di contributo relativi a ciò, oltre a quelli già previsti e relativi ai quantitativi di consumi idrici - ad esempio in termini di quantitativi di acque trattate e riutilizzate, distinti per tipologia di riutilizzo - (rif. nota RT prot. R.T. n. 363104 del 27/6/2024, **lettera A) punto 7)**:
nel Documento di Riscontro Integrazioni viene indicato (par. 2.3):
«Alla luce dell'osservazione ricevuta, all'interno dell'Elab. FLR-MPL-SAI-PMA1-001-GE-RT_PMA_Rel_Gen è stato inserito un nuovo Indicatore (IC e ICO) indicante i quantitativi di acque trattate e riutilizzate, distinti per tipologia ed utilizzo.»
Nel PMA – Relazione Generale (capitolo 20 relativo al monitoraggio VAS) è stato inserito un indicatore relativo ai quantitativi di acque trattate e riutilizzate: l'indicatore IC9 sinteticamente descritto nella scheda metadati a pag. 862 e che segue la descrizione dell'indicatore IC8 Consumi idrici.
Nella scheda metadati dell'indicatore IC9, richiamando il par. 22.3 dell'elaborato n. 0157 Relazione Generale di Masterplan, viene indicato sinteticamente che sarà riutilizzata «acqua piovana immagazzinata in una vasca che garantisce un accumulo complessivo di 2.000 mc», che sarà utilizzata per la rete di distribuzione idrica nei WC, per l'irrigazione delle aree verdi e per il reintegro delle torri evaporative e che «Considerato il volume della vasca di accumulo acque piovane, gli altri usi previsti e la distribuzione delle precipitazioni durante l'anno si può stimare un volume cumulato di acqua prelevata dalla vasca pari a 16.000 mc.»
Dunque, viene indicata una stima di valore di acque trattate e riutilizzate pari a un target di 16.000 mc annui sia al 2028 sia al 2035.
Nell'elaborato n. 471 Relazione tecnica impianti Idricosanitario (codice file completo: FLR-MPL-PSA-TRM1-009-ID-RT_Rel Tec Imp Idrosan) è indicato che tale «vasca, del tipo interrato, sarà prevista a ridosso del parcheggio multipiano» (par. 3.2).
Si suggerisce di impostare la restituzione dell'indicatore sia come quantitativi riutilizzati totali sia come quantitativi riutilizzati distinti per tipologia di utilizzo, come già osservato, prevedendo a tale scopo contatori dedicati.
Nella scheda metadati dell'indicatore IC8 Consumi idrici viene riportato un valore al 2025-2027 di 75.000 mc, affermando di averlo desunto dallo scenario attuale per mezzo delle letture delle forniture idriche e vengono riportati alcuni parametri che sono stati usati per la stima dei relativi valori di consumi idrici al 2028 e al 2035 (rispettivamente 16 mc ogni 1.000 passeggeri e 14 mc ogni 1.000 passeggeri), ma esposti in modo molto sintetico e senza citare bibliografia di supporto.
Per cercare di approfondire l'argomento con dati bibliografici disponibili si è considerato anche quanto riportato, sui consumi idrici degli ultimi anni, nel documento di Toscana Aeroporti "Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario al 31 dicembre 2023 ai sensi del D.Lgs. 254/2016" (pagg. 30-31, reperibile sul sito internet di Toscana Aeroporti al link https://www.toscana-aeroporti.com/images/files/investor-relations/corporate-governance/documenti/20240405_-_DNF_TA_2023.pdf). In tale documento sono riportati i seguenti dati di consumi idrici per gli scali di "Galileo Galilei" di Pisa e "Amerigo Vespucci" di Firenze negli anni 2021-2023:
• Firenze, anno 2023, consumi idrici:
79.895 mc a fronte di 3.064.305 passeggeri e un conseguente valore di consumo idrico pari a 26,07 mc ogni 1.000

AOOGRT / AD Prot. 0010222 Data 09/01/2025 ore 14:50 Classifica F.050.020.

passeggeri;
• Firenze, anno 2022, consumi idrici:
86.137 mc a fronte di 2.214.430 passeggeri e un conseguente valore di consumo idrico pari a 38,90 mc ogni 1.000 passeggeri;
• Pisa, anno 2023, consumi idrici:
88.913 mc a fronte di 5.097.257 passeggeri e un conseguente valore di consumo idrico pari a 17,44 mc ogni 1.000 passeggeri;
• Pisa, anno 2022, consumi idrici:
75.771 mc a fronte di 4.482.300 passeggeri e un conseguente valore di consumo idrico pari a 16,9 mc ogni 1.000 passeggeri.
Pertanto - pur con i dovuti distinguo che possono essere dovuti a differenze tra i due scali e all'esiguità dei dati riportati in tale documento - al di là di suggerire di considerare nella documentazione di VAS un'analisi basata su serie storiche estese e rappresentative, partendo intanto da tali dati, si osserva che parrebbe più presumibile considerare, per la proiezione dei consumi per Firenze all'anno 2035 in cui sono attesi 5.800.000 passeggeri, un valore prossimo ai 17,44 mc ogni 1.000 passeggeri di Pisa rilevato nell'anno 2023, rispetto ai 14 mc ogni 1.000 passeggeri utilizzato per la stima dei 65.200 mc netti (65.200 + 16.000 = 81.200 mc lordi) nella scheda metadati (pagg. 861-862) per l'indicatore IC8 del PMA – Relazione Generale.
Inoltre, l'affermazione «che il consumo medio è leggermente decrescente al crescere dei passeggeri» riportata nella scheda metadati (pag. 862) potrebbe essere accettabile da un confronto tra i dati di Firenze relativi agli anni 2022 e 2023, ma viceversa non parrebbe supportata dal confronto con i dati rilevati a Pisa per gli anni 2022 e 2023 sopra citati, in cui a numero maggiore di passeggeri è risultato un quantitativo maggiore di consumo idrico ogni 1.000 passeggeri.
Quindi, se fosse applicato il valore 17,44 mc ogni 1.000 passeggeri ai 5.800.000 passeggeri attesi al 2035 per Firenze, si perverrebbe a una stima di 101.152 mc lordi di consumi idrici complessivi all'anno 2035. Si otterrebbe in tal caso una stima dei valori di consumi idrici di valore più consistente e maggiore rispetto ai valori attuali.
Pertanto, ai fini della tutela quantitativa e di conseguenza qualitativa della risorsa idrica si suggerisce di considerare l'opportunità di implementare ulteriormente la quota parte di quantitativi di acque riutilizzate, in coerenza con l'Obiettivo di sostenibilità ambientale di Piano n. 18 Attuare forme di risparmio e tutela della risorsa idrica dichiarato nella documentazione.

5) Riguardo all'osservazione in merito all'Obiettivo di sostenibilità ambientale di Piano n. 19 Riduzione delle emissioni climalteranti in cui indicavamo l'opportunità di considerare anche ulteriori indicatori a riguardo (rif. nota RT prot. n. 363104 del 27/6/2024, **lettera A) punto 8)** nel PMA – Relazione Generale (capitolo 20 relativo al monitoraggio VAS) nella tabella 19-27 e nella tabella 19-28 sono stati inseriti gli indicatori IC24, IC25, IC26, IC27 relativi alle emissioni climalteranti; per quanto riguarda il merito tecnico, si rimanda alle osservazioni di maggior dettaglio che saranno fornite nel contributo che seguirà per la VIA.

6) Riguardo all'osservazione in cui si suggeriva l'opportunità di considerare anche indicatori relativi alle emissioni di inquinanti in atmosfera (rif. nota RT prot. n. 363104 del 27/6/2024, **lettera A) punto 9)**:
Nel Documento di Riscontro Integrazioni viene indicato (par. 2.3):
«Per quanto riguarda gli Obiettivi di sostenibilità ambientale del PSA, l'ObSA_PSA 19 risulta implicitamente ottemperante all'aspetto segnalato. A supporto e dimostrazione di ciò, lo stesso risulta correlato, all'interno dell'Elab. FLR-MPL-SAI-PMA1-001-GE-RT_PMA_Rel_Gen all'obiettivo della SNSvS e SRSvS n. 21 Minimizzare le emissioni tenendo conto degli obiettivi di qualità dell'aria.
Si condivide comunque la necessità di inserire Indicatori maggiormente specifici e riferibili direttamente alla qualità dell'aria, di conseguenza si è provveduto ad integrare, nell'elaborato, sia gli Indicatori IC che ICO.»
Nel PMA – Relazione Generale (capitolo 20 relativo al monitoraggio VAS) nella tabella 19-27 e nella tabella 19-28 sono stati inseriti indicatori sulle emissioni (IC28÷IC33); per quanto riguarda il merito tecnico della scelta dei vari indicatori, si rimanda alle osservazioni di maggior dettaglio che saranno fornite nel contributo che seguirà per la VIA.

7) Riguardo all'osservazione in cui si è fatto notare che nella documentazione l'Obiettivo di sostenibilità ambientale di Piano n. 26 veniva messo in relazione con l'Azione 14 relativa allo sviluppo delle piste ciclabili e pertanto sarebbe stato coerente fissare anche indicatori di contesto e di contributo relativi a ciò, come la Percentuale di passeggeri che utilizzano le piste ciclabili realizzate nell'ambito del PSA per l'accesso al Nuovo terminal, in analogia a quelli previsti relativi all'uso della tramvia (rif. nota RT prot. n. 363104 del 27/6/2024, **lettera A) punto 10)**:
nel Documento di Riscontro Integrazioni viene indicato (par. 2.3):
«In ragione dell'osservazione ricevuta all'interno dell'Elab. FLR-MPL-SAI-PMA1-001-GE-RT_PMA_Rel_Gen sono stati aggiunti due ulteriori tipologie di Indicatori (IC e ICO): la % di passeggeri che utilizzano le piste ciclabili realizzate nell'ambito del PSA per l'accesso al Nuovo terminal e la % di addetti che utilizzano le piste ciclabili realizzate nell'ambito del PSA per l'accesso al Nuovo terminal.»
Nel PMA – Relazione Generale (capitolo 20 relativo al monitoraggio VAS) nella tabella 19-27 e nella tabella 19-28 sono stati inseriti tali indicatori. Non si hanno ulteriori osservazioni.

8) Riguardo all'osservazione in cui si è segnalato «che non pare pertinente la messa in relazione, nella Tabella 20-10, dell'obiettivo delle SNSvS e SRSvS "Arrestare la diffusione delle specie esotiche invasive", con l'obiettivo di sostenibilità del PSA n. 26 "Migliorare l'interfaccia infrastruttura-città, garantire la continuità degli attuali collegamenti viari favorendo l'integrazione di forme di mobilità sostenibile ed ottimizzando i flussi veicolari in ingresso/uscita dall'aeroporto" e con l'Azione n. 14 e gli indicatori di contributo e contesto ivi indicati. Pare si tratti di un refuso" (rif. nota RT prot. n. 363104 del 27/6/2024, **lettera A) punto 11**):
nel Documento di Riscontro Integrazioni viene indicato (par. 2.3):
«All'interno dell'elab. FLR-MPL-SAI-PMA1-001-GE-RT_PMA_Rel_Gen è stata effettuata la correzione richiesta nella tabella di correlazione tra Obiettivi della Strategia nazionale e regionale di sviluppo sostenibile, Obiettivi di sostenibilità ambientale della PR-PSA, Azioni della PR-PSA, IC, ICO associando, all'obiettivo delle SNSvS e SRSvS "Arrestare la diffusione delle specie esotiche invasive", l'obiettivo di sostenibilità del PSA n. 24 "Contenere l'estensione degli habitat di interesse comunitario direttamente interferiti e prevedere la loro adeguata compensazione e gestione, adottando accorgimenti tecnici volti a contrastare la diffusione di specie alloctone invasive".»
Nel PMA – Relazione Generale (capitolo 20 relativo al monitoraggio VAS) nella tabella 19-25, che sostituisce i contenuti della tabella 20-10 della precedente documentazione, gli obiettivi sopra detti sono stati associati in modo pertinente. Non si hanno ulteriori osservazioni.

AOOGRT / AD Prot. 0010222 Data 09/01/2025 ore 14:50 Classifica F.050.020.

		9) Riguardo all'osservazione in cui si è segnalato «che non tutti gli indicatori e target presenti nella Tabella 3-9 del SAI – elaborato n. 3 sono riportati nella Tabella 20-11 del documento PMA - Relazione Generale, elaborato n. 396, per cui non è chiaro se tutti quelli della Tabella 3-9 saranno oggetto di monitoraggio o meno. Sarebbe opportuno che fosse specificato» (rif. nota RT prot. n. 363104 del 27/6/2024, **lettera A) punto 12**): nel Documento di Riscontro Integrazioni viene indicato (par. 2.3): «In ragione dell'osservazione ricevuta si precisa che tutti gli obiettivi di sostenibilità ambientale del PSA (ObSA_PSA) saranno oggetto di monitoraggio VAS. In ragione di ciò, all'interno dell'elab. FLR-MPL-SAI-PMA1-001-GE-RT_PMA_Rel_Gen è riportata la tabella completa degli Indicatori oggetto di monitoraggio.» Si prende atto che la tabella 20-11 della precedente documentazione è stata modificata nell'elaborato PMA – Relazione Generale con la tabella 19-27 e che essa riporta la tabella completa degli indicatori oggetto di monitoraggio. Non si hanno ulteriori osservazioni. **10)** Riguardo all'osservazione in cui si è segnalato che «Nel SAI - elaborato n. 3 tra i piani/programmi di riferimento per quanto riguarda i rifiuti e le bonifiche non viene considerato il PRB tutt'ora vigente: viene invece citato il PREC (ancora non vigente), ma nessuno degli obiettivi di piano inerenti alle bonifiche viene considerato nel SAI concorrere alla definizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale del PSA (par. 2.2.5.1)» (rif. nota RT prot. n. 363104 del 27/6/2024, **lettera A) punto 2):** nel Documento di Riscontro Integrazioni viene indicato (par. 2.3): «Il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti e bonifica dei siti inquinati. Piano Regionale dell'Economia Circolare (PREC), approvato con deliberazione di Giunta regionale n. 781 del 1/07/2024 risulta già indagato all'interno dell'Elab. 0003_FLR-MPL-SAI-AMB1-002-GE-RT_SAI - Cont Strat precedentemente consegnato, nella sezione dedicata agli indirizzi nazionali e regionali presi a riferimento in materia di sostenibilità ambientale. In quella sede, poiché al tempo il PREC risultava ancora nella forma "adottata", furono prese a riferimento, nell'estrapolazione degli obiettivi disposti dallo stesso, le informazioni presenti nella documentazione pubblicata e disponibile on line sul sito web della Regione Toscana. Visionando la documentazione attualmente vigente, citata nell'osservazione, non sono state riscontrate variazioni rispetto alle tematiche prese a considerazione ai fini della costruzione degli obiettivi di sostenibilità ambientale del PSA; alla luce di quanto affermato restano valide tutte le valutazioni e considerazioni al tempo espresse.» Si specifica che si era semplicemente osservato che, dal punto di vista metodologico della VAS, nel documento SAI - Studio Ambientale Integrato - Contesto Strategico di formazione della Project Review del PSA, elaborato n. 3 (par. 2.2.5.1) gli obiettivi del PREC inerenti alle bonifiche, anche se citati, non sono stati considerati concorrere alla definizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale del PSA, non essendo stati considerati quali «ObSA_PSA: l'obiettivo del Piano indagato concorrerà alla definizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale del PSA», pur essendo presente un sito da bonificare all'interno del sedime aeroportuale (rif. nota RT prot. n. 363104 del 27/6/2024, lettera D). Si prende atto di quanto indicato nelle integrazioni in merito alla conferma di tale scelta di Piano. In ogni caso per tutto quanto riguarda alle bonifiche e in relazione all'art. 242-ter del D.Lgs. 152/2006 si rimanda agli atti relativi dell'Autorità Competente. **11)** Riguardo all'osservazione in cui è segnalato che per il «Piano di Tutela delle Acque PTA, rispetto a quanto indicato nel SAI - elaborato n. 5 par. 1.1.5, è stata avviata una nuova fase preliminare di VAS nel febbraio del 2024" (rif. nota RT prot. n. 363104 del 27/6/2024, **lettera A) punto 1a)**): nel Documento di Riscontro Integrazioni viene indicato (par. 2.3): «Come riportato nella premessa del documento citato, le analisi svolte hanno la funzione di fornire "informazioni in merito alle specificità del territorio attraversato dalla futura opera, nonché circa la sussistenza di elementi di attenzione, condizionamento e/o vincolo che in parte dettano le condizioni di fattibilità dell'intervento e in parte ne costituiscono il contesto di inserimento". Per questo motivo, preso atto delle disposizioni di cui alla delibera n. 115 del 12/02/2024 e contestuale documento preliminare n. 1 del 12/02/2024, alla luce dei contenuti riportati nei rispettivi allegati, non si rilevano informazioni con un grado di dettaglio tale da incidere in maniera significativa rispetto a quanto a quanto già riportato al paragrafo "1.2.4 Piano di tutela delle Acque della Toscana" del documento "Analisi degli aspetti ambientali" (codice 0427 FLR-MPL-PSAGENI-004-AMRT_Analisi Asp_Amb).» Si prende atto di quanto indicato e si specifica che l'osservazione era finalizzata semplicemente a suggerire l'inserimento di un corretto riferimento agli atti richiamati nella documentazione con riferimento al PTA. **12)** Riguardo all'osservazione in merito al Piano di Gestione delle Acque (rif. nota RT prot. n. 363104 del 27/6/2024, **lettera A) punto 1b)**): nel Documento di Riscontro Integrazioni viene indicato (par. 2.3): «All'interno del documento "Integrazioni ai quadri Strategico programmatico e Ambientale per recepimento osservazioni MASE" viene riportata la disamina del Piano di Gestione delle Acque e l'inquadramento del Piano di Gestione delle Acque rispetto a questo.» Si prende atto di quanto indicato e si rimanda per il merito tecnico al parere dell'Autorità di Distretto competente in materia.
3	Settore Tutela Acque e Costa	**1)** In relazione alla necessità di aggiornare i riferimenti riguardo agli strumenti di pianificazione relativi alla tutela delle acque ed alla gestione delle risorse idriche con particolare riferimento al Piano di Gestione delle Acque dell' Autorità di Distretto dell' Appennino Settentrionale ed al redigendo Piano di Tutela delle Acque della Regione Toscana (rif. nota RT prot. n. 363104 del 27/6/2024, **lettera A) punto 1a) e 1b))** il proponente nei documenti: • Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali espresse dall'Autorità Competente in esito al procedimento VIA VAS Fase 2; • Integrazione ai quadri Strategico programmatico e Ambientale per recepimento osservazioni MASE; le relazioni tra il Master Plan ed i citati strumenti di Pianificazione sono stati valutati e discussi ritenendo che, in relazione all' Obiettivo di sostenibilità n. 18 Attuare forme di risparmio e tutela della risorsa idrica), il Piano di Sviluppo dell' Aeroporto sia coerente con lo stesso. Il Settore non fornisce ulteriori indicazioni. **2)** Il Settore richiedeva risulta un' attenzione alla gestione delle acque meteoriche prevedendone la raccolta, il convogliamento, l'accumulo, ed anche il loro riuso, per soddisfare alcune delle esigenze dell'infrastruttura; riteneva inoltre necessario implementare tali azioni, nelle successive fase di sviluppo della progettazione e realizzazione, nella massima misura tecnicamente possibile, cercando di soddisfare attraverso il riuso tutti gli usi non potabili dell' infrastruttura aereoportuale (rif. nota RT prot. n. 363104 del 27/6/2024, **lettera A) punto 7)).** Nei documenti :

AOOGRT / AD Prot. 0010222 Data 09/01/2025 ore 14:50 Classifica F.050.020.

		- Relazione Generale di Masterplan al paragrafo 22.3 relativo alla Rete di distribuzione idrica ed antincendio, si prevede che *" per raggiungere un liv ello elevato di sostenibilità, riducendo il consumo di acqua potabile per uso domestico, la rete di distribuzione idrica nei WC utilizzerà acqua piovana immagazzinata in una vasca che garantisce un accumulo complessivo di circa 2.000 mc. Dalla stessa vasca dove sarà accumulata l'acqua ad uso duale sarà altresì prelevata l'acqua per l'irrigazione delle aree verdi e l'acqua necessaria al reintegro delle torri evaporative previo opportuno trattamento biocida."* - Piano Integrato di Monitoraggio Ambientale P MA Relazione Generale al paragrafo 20.2 Obiettivi ed Azioni della PR PSA risultano, in relazione all' obiettivo di sostenibilità n. 18 , le seguenti azioni generali nella tabella 19--22-- Azioni del Piano di Sviluppo Aereoportuale: 2 - Sistemazione idrauliche interne al sedime, che prevede alcune azioni specifiche: sistema di drenaggio della pista, delle taxiways e riconfigurazione Apron 100, impianti di trattamento delle acque di prima pioggia, 5 - Nuovo terminal passeggeri: che prevede alcune azioni specifiche: opere impiantistiche (tra cui quelle dedite alla riduzione dei consumi idrici ed approvvigionamento, sistemi di raccolta, trattamento e riutilizzo delle acque meteoriche. Nello stesso documento al paragrafo 20.3.2 relativo agli Indicatori di contesto (IC) e di contributo (ICO) utili al monitoraggio degli effetti delle suddette azioni sono individuati relativamente alla gestione della risorsa idrica i seguenti indicatori specifici ed individuati i relativi target: - IC8 consumi idrici (mc) e ICO8 variazione dei consumi idrici, - IC9 quantitativi di acque trattate e riutilizzate, distinte per tipologia di riutilizzo (mc) - ICO9 variazione dei quantitativi di acque trattate e riutilizzate (mc) dai quali risulta che il consumo idrico stimato di 75.000 mc/anno potrà dal 2028, in seguito al riuso, ridursi 59.200 mc/anno con un riutilizzo di circa 16.000 mc / anno (si veda tabella Tabella 19 27. Sintesi degli Indicatori di contes to (IC) e di contributo (ICO) della PR PSA, con target di riferimento). Il Settore non fornisce ulteriori indicazioni.
4	Settore Economia Circolare e Qualità dell'Aria	Il Settore evidenzia che la richiesta di integrazioni di cui alla **lettera A) punto 2)** della nota prot. n. 363104 del 27/6/2024 e riguardante l'assenza, nella documentazione di progetto, di una valutazione dell'opera in rapporto al piano regionale di gestione rifiuti e bonifica siti inquinati, afferiva alla mancanza di esame della compatibilità degli interventi previsti dal progetto con la realizzazione, prevista dalla pianificazione di settore vigente, di un impianto di termovalorizzazione per rifiuti urbani in Loc. Case Passerini e con il relativo intervento compensativo. Il proponente non ha fornito quindi nessun elemento riconfermando quanto già contenuto nelle analisi di coerenza. Il Settore regionale tuttavia informa che in data 30.10.2024 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra Alia Servizi Ambientali Spa, Ato Toscana Centro, Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze, Comune di Firenze e Comune di Sesto Fiorentino, nel quale le parti, tra l'altro: - condividono il venir meno (allorché sarà approvato definitivamente dalla Regione Toscana il nuovo "Piano per l'economia circolare") dei presupposti fattuali e procedimentali per la realizzazione dell'impianto di termovalorizzazione; - quale alternativa industriale alla realizzazione dell'impianto, si impegnano a mantenere la destinazione delle aree di Case Passerini, sulle quali era prevista la realizzazione dell'impianto, a servizio del ciclo dei rifiuti e dichiarano di collaborare e di compiere quanto è necessario e nelle loro competenze affinché su tali aree possa sorgere la nuova sede logistica della società Alia e affinché possa essere realizzato il progetto nell'area di San Donnino. **Pertanto, in conseguenza di quanto stabilito dal suddetto protocollo, considerata altresì l'imminente approvazione del nuovo Piano di gestione rifiuti – piano per l'economina circolare (PREC), prevista entro il mese di gennaio 2025, non risulta più necessaria l'attuazione del progetto dei boschi della Piana, che costituiva intervento compensativo e condizione per la realizzazione del TMV.** **In conclusione, venuta meno la previsione di realizzare il termovalorizzatore e anche i suddetti boschi, interferenti con le aree interessate dal progetto, non si rilevano elementi ostativi in relazione alla pianificazione regionale in materia di gestione dei rifiuti.** Si segnala infine che nella documentazione per la valutazione del rischio aeroportuale dello "Studio Ambientale Integrato – Quadro Strategico Programmatico", in cui si analizzano sia le previsioni di edificazione che la situazione esistente per valutarne la compatibilità con l'aeroporto, si indica la discarica ubicata in Loc. Case Passerini come "da tempo esaurita". Si precisa che allo stato attuale risultano ancora da completare le volumetrie disponibili, esaurite le quali l'impianto, dopo la chiusura definitiva, rimarrà in gestione operativa per i tempi previsti dalla normativa di settore (almeno 30 anni).
5	Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali	Il Settore conferma e ri-allega il contributo già fornito in fase di scoping (prot.n.326821 del 10.06.2024) nel quale veniva rilevato che il proponente aveva preso correttamente in esame gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante presenti nell'area e si rimandava alla valutazione finale di ARPAT l'esame di quanto presentato dal proponente.
6	Settore Bonifiche e Siti Orfani PNRR	Il Settore trasmette in allegato il parere della ASL relativo all'endoprocedimento di cui all'art. 242-ter del D.lgs 152/06 e indica che le indicazioni fornite da ASL integrano, quali prescrizioni, la posizione del Settore trasmessa con nota prot.0667745 del 24.12.2024.
7	Settore Tutela Riqualificazione e Valorizzazione del Paesaggio Settore Sistema Informativo e Pianificazione del Territorio	I Settori richiamano la richiesta di integrazioni di cui alla **lettera A) punto 3)** della nota prot. n. 363104 del 27/6/2024 nella quale si chiedeva *"di evidenziare la sovrapposizione/interferenza tra il perimetro del Project Review 2035 e il perimetro del Parco della Piana di cui all'Allegato S1 alla DCR 61/2014, con evidenza delle aree del PUE di Castello, destinate a parco/verde pubblico, sottratte. Ciò anche al fine di verificare la rispondenza del Progetto con l'Obiettivo 1 e relative Direttive della Scheda d'Ambito n.6 del PIT-PPR dichiarata nello Studio Ambientale Integrato."*. Viene quindi evidenziato che nell'Elaborato "Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali espresse dall'Autorità Competente in esito al procedimento VIA-VAS – Fase 2", è stata confermata, anche attraverso sovrapposizioni cartografiche, l'assenza di interferenze rispetto al perimetro del Parco Agricolo della Piana di cui all'Allegato S1 della DCR 61/2014, a esclusione delle aree che vengono sottratte all'area Funzionale corrispondente al PUE di Castello per una consistenza di 22,7 ettari. Tale sottrazione è tuttavia parzialmente compensata attraverso la riconversione della porzione settentrionale dell'attuale sedime aeroportuale in Parco Agricolo per complessivi 14,4 ettari. Tale riconversione appare in linea con l'Obiettivo 1 e contribuisce all'attuazione delle relative Direttive della Scheda d'Ambito n.6 del PIT-PPR, tuttavia permane una riduzione dell'area funzionale del PUE di Castello pari a 8,3 ettari. Per quanto sopra viene segnalato che, alla luce del comma 5 dell'art.38 quater delle "Integrazioni alla disciplina generale del PIT" di cui alla DCR 61/2014, che prescrive il mantenimento di una superficie a parco e a verde pubblico non

AOOGRT / AD Prot. 0010222 Data 09/01/2025 ore 14:50 Classifica F.050.020.

		inferiore a quella vigente (80 ettari) al fine di conservare la continuità tra il Parco agricolo della Piana e le aree destinate a verde pubblico all'interno del PUE, l'approvazione del progetto comporterà l'attivazione del procedimento ex art.9bis della L.R.65/2014. Sotto il profilo paesaggistico viene inoltre evidenziato che: - la previsione del collegamento infrastrutturale tra Sesto Fiorentino e Osmannoro contribuisce alla mitigazione di una delle criticità descritte dalla Scheda d'Ambito in relazione alla "terza invariante strutturale" del PIT/PPR (Il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi, urbani e infrastrutturali), connessa con l'effetto barriera del tracciato autostradale; - l'incentivazione alla rifunzionalizzazione delle attività agricole, favorisce forme di agricoltura tradizionale e contribuisce, dunque, al raggiungimento degli obiettivi previsti dalla Scheda d'Ambito n.6 e dalla DCR 61/2014; - non è chiara l'altezza effettiva della duna di schermatura visiva dell'impianto fotovoltaico previsto in corrispondenza di parte del sedime della pista attuale, in quanto la relazione paesaggistica prevede che sarà realizzata: *"[...] con un modellamento del terreno che arrivi a 10 mt di altezza con l'aiuto di piantumazioni di alberature (principalmente Ulivi)"*. Non è dunque nota l'effettiva trasformazione morfologica proposta, al netto delle alberature previste. Tanto premesso, si suggerisce di mitigare l'impatto sul contesto paesaggistico circostante contenendo la modellazione morfologica nell'ordine dei 3-4 m di altezza.

Tabella 1 - Contributi pervenuti dai componenti del NURV

considerato che

in risposta a quanto richiesto dal NURV ed in particolare per gli aspetti che attengono i profili di pianificazione e programmazione di cui ai punti A e C della nota di richiesta integrazioni (nota pec. 0363104 del 27/06/2024) il proponente ha fornito chiarimenti nell'elaborato "Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali espresse dall'Autorità Competente in esito al procedimento VIA-VAS – Fase 2" indicando, dal caso, i documenti modificati o i nuovi elaborati redatti in seguito all'accoglimento delle osservazioni.
In sintesi si riporta quanto segue:

A- Pianificazione	
1.a	Il proponente non rileva, negli ulteriori atti e documenti visionati, informazioni con un grado di dettaglio tale da incidere in maniera significativa rispetto a quanto a quanto già riportato al paragrafo *"1.2.4 Piano di tutela delle Acquedella Toscana"* del documento *"Analisi degli aspetti ambientali"*
1.b	Il Piano di Gestione delle Acque è stato esaminato all'interno del documento *"Integrazioni ai quadri Strategico programmatico e Ambientale per recepimento osservazioni MASE"*.
2 4	Considerato che il quadro di riferimento programmatico e pianificatorio di livello regionale in materia di rifiuti non è variato, il proponente non riscontra variazioni rispetto alle tematiche già prese in considerazione ai fini della costruzione degli obiettivi di sostenibilità ambientale del PSA.
3	E' stata prodotta una cartografia che rappresenta in sovrapposizione il futuro sedime aeroportuale e il perimetro del PUE Castello con le relative aree destinate a verde (complementari al Parco Agricolo della Piana). La parte settentrionale del sedime aeroportuale esistente verrà deperimetrata e riconvertita a parco agricolo. Il proponente svolge quindi una disamina del rapporto tra il PSA 2035 e le direttive dell'obiettivo 1 della scheda d'ambito 6 del PIT-PPR.
5.a	Nella Tabella 19-26 del documento "PIANO INTEGRATO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE – PMA Relazione generale" l'ultima colonna contiene un'analisi esplicativa (motivazione) circa le ragioni alla base della selezione di ciascun Indicatore e target correlato atteso.
5.b	La Tabella 19-28 del documento "PIANO INTEGRATO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE – PMA Relazione generale" contiene i metadati degli indicatori IC e ICO selezionati ai fini del monitoraggio.
6	Nel piano di monitoraggio VAS (documento sopra citato) sono stati ricalcolati i Target di riferimento attesi ai fini del monitoraggio considerando la riduzione della superficie dedicate all'impianto fotovoltaico (conseguenza di recepimento ad altre osservazioni ricevute).
7	Nel piano di monitoraggio VAS (documento sopra citato) è stato inserito un nuovo Indicatore (IC e ICO) relativo ai quantitativi di acque trattate e riutilizzate, distinti per tipologia ed utilizzo.
8.a 8.b 8.c 8.d	Il documento "PIANO INTEGRATO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE – PMA Relazione generale" è stato integrato recependo quanto richiesto per il monitoraggio dell'obiettivo di sostenibilità n.19 *"Ridurre le emissioni climalteranti direttamente ascrivibili allo scalo aeroportuale attuando azioni e mitigazioni volte, in generale, ad un migliore adattamento ai cambiamenti climatici"*.
9	Il proponente indica che l'obiettivo di sostenibilità n.19 sopra richiamato è implicitamente correlato alle performance del PSA in materia di qualità dell'aria. Il documento "PIANO INTEGRATO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE – PMA Relazione generale" è stato comunque integrato prevedendo indicatori (IC e ICO) direttamente correlabili alla qualità dell'aria.
10	Nel piano di monitoraggio VAS (documento sopra citato) sono stati aggiunti due tipologie di indicatori (IC e ICO): - % di passeggeri che utilizzano le piste ciclabili realizzate nell'ambito del PSA per l'accesso al Nuovo terminal; - % di addetti che utilizzano le piste ciclabili realizzate nell'ambito del PSA per l'accesso al Nuovo terminal.

AOOGRT / AD Prot. 0010222 Data 09/01/2025 ore 14:50 Classifica F.050.020.

11	All'obiettivo delle SNSvS e SRSvS *"Arrestare la diffusione delle specie esotiche invasive" è stato correlato* l'obiettivo di sostenibilità del PSA n.24 *"Contenere l'estensione degli habitat di interesse comunitario direttamente interferiti e prevedere la loro adeguata compensazione e gestione, adottando accorgimenti tecnici volti a contrastare la diffusione di specie alloctone invasive".*
12	Il proponente specifica che tutti gli obiettivi di sostenibilità ambientale del PSA (ObSA_PSA) saranno oggetto di monitoraggio VAS e all'interno del Piano di Monitoraggio VAS (documento sopra citato) è riportata la tabella completa degli indicatori oggetto di monitoraggio associati agli obiettivi di sostenibilità.

C – Valutazione di Incidenza
Il proponente ha aggiornato ed integrato lo Studio di Incidenza, confermando il giudizio di sussistenza di incidenze negative residue significative per l'integrità del Sito Natura 2000 di specifico interesse (ZSC Stagni della piana fiorentina e pratese); le valutazioni delle incidenze hanno tenuto in considerazione le altre aree umide esterne al sito, ma con esso potenzialmente connesse (lago del capitano, oasi val di rose, ecc.) e la sottrazione, ovvero l'impoverimento funzionale, delle altre aree rurali circostanti, rientranti comunque nella definizione di habitat di specie. Sono state delocalizzate le opere compensative poste a minor distanza dalla testata della pista di volo, così da evitare che le stesse potessero risultare affette dagli impatti generati dal progetto, sia direttamente, sia indirettamente. Quale possibile causa indiretta avrebbe potuto configurarsi, ad esempio, la modalità di gestione delle due aree di Mollaia e Prataccio rispetto alla finalità di mitigazione del rischio di bird-strike. La misura compensativa di Mollaia è stata delocalizzata più a sud, presso San Jacopo, sempre in Comune di Sesto Fiorentino, mente quella di Prataccio è stata delocalizzata in corrispondenza del Corridoio Ovest, lungo il Vingone, in Comune di Campi Bisenzio. Viene confermata l'opera del Piano di Signa, rispetto alla quale risulta eliminata la funzione idraulica, ad ulteriore vantaggio delle funzioni ecologiche, paesaggistiche ed ambientali. Viene altresì confermata l'opera di Santa Croce, in corrispondenza della quale viene ora prevista la funzione idraulica di cassa di laminazione del colatore sinistro ovvero del fosso dell'Osmannoro. Viene aggiunta un'ulteriore misura compensativa, rappresentata dall'incentivazione alla pratica di forme tradizionali di agricoltura, tipiche della piana fiorentina e di pregio. Le risposte alle osservazioni formulate hanno determinato la revisione degli elaborati • Elaborati VIN1 - STUDIO DI INCIDENZA AMBIENTALEAMB1 – Relazioni Generali; • Elaborati PMA1 - PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE. Sono inoltre stati integrati ulteriori elaborati per l'area di compensazione San Jacopo e per l'area di compensazione Vingone.

il NURV fornisce le seguenti indicazioni ai fini dell'istruttoria del Nucleo VIA regionale di cui all'art. 47-bis, comma 1 della L.R. 10/2010

A. Considerata la natura integrata del procedimento VIA-VAS ministeriale e al fine di evitare duplicazioni nell'ambito delle attività tecnico istruttorie del NURV e del Nucleo VIA, i contributi del Settore Transizione Ecologica e Sostenibilità Ambientale e del Settore Bonifiche e Siti Orfani PNRR di cui, rispettivamente, ai punti 1 e 6 della Tabella 1 in premessa, saranno presi in considerazione nell'ambito delle attività tecnico-istruttorie del Nucleo VIA in quanto relativi a profili di valenza progettuale.

B. L'istruttoria a supporto della definizione del parere regionale quale ente gestore dei Siti Natura 2000 interessati è condotta, al fine di evitare duplicazioni, al livello progettuale di maggior dettaglio e pertanto si rimanda al parere di VINCA che sarà reso nell'ambito del Nucleo VIA, di cui all'art. 47-bis, comma 1 della L.R. 10/2010, da parte del competente Settore VAS VINCA.

C. Preso atto che gli indicatori di monitoraggio VAS sono stati integrati (richiesta di cui alla lettera A) punto 5.a), 5.b), 8 e 9) della nota RT prot. n. 363104 del 27/6/2024) nel PMA – Relazione Generale con specifico riferimento alla tabella 19-26, 19-27 e 19-28, per quanto riguarda il merito tecnico si rimanda alle osservazioni di maggior dettaglio espresse da ARPAT in sede di Nucleo VIA.

e formula le seguenti osservazioni al Piano di Sviluppo Aeroportuale e allo Studio Integrato Ambientale per le parti che attengono i profili di livello strategico e gli aspetti di pianificazione/programmazione

1. Nel PMA – Relazione Generale (capitolo 20 relativo al monitoraggio VAS) la tabella 19-27 e la tabella 19-28 riportano i seguenti valori target all'anno 2035 in relazione agli aspetti energetici:

- IC6 Consumi energia elettrica (kWh): 35.506.926 (in luogo di 31.775.000 kWh precedentemente dichiarati);

AOOGRT / AD Prot. 0010222 Data 09/01/2025 ore 14:50 Classifica F.050.020.

- IC7 Energia elettrica da fonte rinnovabile (kWh): 9.370.000 (in luogo di 14.934.000 kWh precedentemente dichiarati);

da cui emerge che, in ragione del minor sviluppo delle superfici dedicate al fotovoltaico, è diminuita l'energia prodotta da fonte rinnovabile e, senza una motivazione specifica, sono aumentati i consumi di energia elettrica rispetto ai valori target che erano riportati nella prima versione del piano di monitoraggio.
Non sono forniti tuttavia ulteriori commenti a riguardo della coerenza tra tali valori target e le affermazioni:

- *"la project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale ha recepito in toto la sfida della transizione energetica, orientandola verso azioni tecnico-progettuali di efficientamento energetico ed autosostenibilità energetica con sole fonti rinnovabili"*, riportata nel SAI - Studio Ambientale Integrato - Contesto Strategico di formazione della Project Review del PSA, elaborato n. 3;
- *"pieno soddisfacimento del fabbisogno energetico dello scalo, ma anche il raggiungimento della carbon neutrality prima del 2030"*, riportata nel SAI - Quadro Ambientale parte 2, elaborato n. 7;

tali elaborati erano presenti nella precedente documentazione e non risultano revisionati nella documentazione integrata mantenendo quindi la validità delle affermazioni che si configurano come veri e propri obiettivi di sostenibilità energetica.
Come già osservato in precedenza e vista anche la riduzione delle superfici dedicate all'impianto fotovoltaico, si riterrebbe opportuno che tali affermazioni, se confermate, fossero chiarite meglio, circostanziate con dati e informazioni a supporto in modo da evidenziarne la coerenza rispetto ai valori target degli indicatori di sostenibilità energetica.

2. Nel PMA – Relazione Generale (capitolo 20 relativo al monitoraggio VAS) è stato inserito un indicatore relativo ai quantitativi di acque trattate e riutilizzate: l'indicatore IC9 sinteticamente descritto nella scheda metadati a pag. 862 e che segue la descrizione dell'indicatore IC8 Consumi idrici. Da tali indicatori risulta che il consumo idrico stimato di 75.000 mc/anno potrà dal 2028, in seguito al riuso, ridursi 59.200 mc/anno con un riutilizzo di circa 16.000 mc / anno grazie ad una vasca di accumulo complessivo di 2.000 mc.

2.1 Si suggerisce di impostare la restituzione dell'indicatore sia come quantitativi riutilizzati totali sia come quantitativi riutilizzati distinti per tipologia di utilizzo prevedendo a tale scopo contatori dedicati.

2.2 Sulla base di alcuni dati ufficiali dichiarati da Toscana Aeroporti si segnala che i consumi idrici al 2035 potrebbero essere stati sottostimati (si veda quanto evidenziato da ARPAT al punto 4 dell'osservazione riportata nella Tabella 1 in premessa alla presente determinazione) e pertanto, ai fini della tutela quantitativa e di conseguenza qualitativa della risorsa idrica, **si suggerisce di approfondire l'analisi basata su serie storiche estese e rappresentative ed eventualmente di considerare l'opportunità di implementare ulteriormente la quota parte di quantitativi di acque riutilizzate, in coerenza con l'Obiettivo di sostenibilità ambientale di Piano n. 18 "Attuare forme di risparmio e tutela della risorsa idrica" dichiarato nella documentazione.**

3. Come segnalato dal Settore Economia Circolare e Qualità dell'Aria si informa che in data 30.10.2024 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra Alia Servizi Ambientali Spa, Ato Toscana Centro, Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze, Comune di Firenze e Comune di Sesto Fiorentino, nel quale le parti, tra l'altro:
- condividono il venir meno (allorché sarà approvato definitivamente dalla Regione Toscana il nuovo "Piano per l'economia circolare") dei presupposti fattuali e procedimentali per la realizzazione dell'impianto di termovalorizzazione;
- quale alternativa industriale alla realizzazione dell'impianto, si impegnano a mantenere la destinazione delle aree di Case Passerini, sulle quali era prevista la realizzazione dell'impianto, a servizio del ciclo dei rifiuti e dichiarano di collaborare e di compiere quanto è necessario e nelle loro competenze affinché su tali aree possa sorgere la nuova sede logistica della società Alia e affinché possa essere realizzato il progetto nell'area di San Donnino.

Pertanto, in conseguenza di quanto stabilito dal suddetto protocollo, considerata altresì l'imminente approvazione del nuovo Piano di gestione rifiuti – piano per l'economina circolare (PREC), prevista entro il mese di gennaio 2025, non risulta più necessaria l'attuazione del progetto dei boschi della Piana, che costituiva intervento compensativo e condizione per la realizzazione del TMV.
In conclusione, venuta meno la previsione di realizzare il termovalorizzatore e anche i suddetti boschi, interferenti con le aree interessate dal progetto di sviluppo aeroportuale, non si rilevano elementi ostativi in relazione alla pianificazione regionale in materia di gestione dei rifiuti.

AOOGRT / AD Prot. 0010222 Data 09/01/2025 ore 14:50 Classifica F.050.020.

4. Si segnala che nella documentazione per la valutazione del rischio aeroportuale dello *"Studio Ambientale Integrato – Quadro Strategico Programmatico"*, in cui si analizzano sia le previsioni di edificazione che la situazione esistente per valutarne la compatibilità con l'aeroporto, si indica la discarica ubicata in Loc. Case Passerini come "da tempo esaurita".
Si precisa che allo stato attuale risultano ancora da completare le volumetrie disponibili, esaurite le quali l'impianto, dopo la chiusura definitiva, rimarrà in gestione operativa per i tempi previsti dalla normativa di settore (almeno 30 anni).

5. Nell'Elaborato *"Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali espresse dall'Autorità Competente in esito al procedimento VIA-VAS – Fase 2"*, è stata confermata, anche attraverso sovrapposizioni cartografiche, l'assenza di interferenze rispetto al perimetro del Parco Agricolo della Piana di cui all'Allegato S1 della DCR 61/2014, a esclusione delle aree che vengono sottratte all'area Funzionale corrispondente al PUE di Castello per una consistenza di 22,7 ettari. Tale sottrazione è tuttavia parzialmente compensata attraverso la riconversione della porzione settentrionale dell'attuale sedime aeroportuale in Parco Agricolo per complessivi 14,4 ettari.
Tale riconversione appare in linea con l'Obiettivo 1 e contribuisce all'attuazione delle relative Direttive della Scheda d'Ambito n.6 del PIT-PPR, tuttavia permane una riduzione dell'area funzionale del PUE di Castello pari a 8,3 ettari.
Alla luce del comma 5 dell'art.38 quater delle "Integrazioni alla disciplina generale del PIT" di cui alla DCR 61/2014, che prescrive il mantenimento di una superficie a parco e a verde pubblico non inferiore a quella vigente (80 ettari) al fine di conservare la continuità tra il Parco agricolo della Piana e le aree destinate a verde pubblico all'interno del PUE, l'approvazione del progetto comporterà l'attivazione del procedimento ex art.9bis della L.R.65/2014.

6. Sotto il profilo paesaggistico si segnala che:
- la previsione del collegamento infrastrutturale tra Sesto Fiorentino e Osmannoro contribuisce alla mitigazione di una delle criticità descritte dalla Scheda d'Ambito in relazione alla "terza invariante strutturale" del PIT/PPR (Il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi, urbani e infrastrutturali), connessa con l'effetto barriera del tracciato autostradale;
- l'incentivazione alla rifunzionalizzazione delle attività agricole, favorisce forme di agricoltura tradizionale e contribuisce, dunque, al raggiungimento degli obiettivi previsti dalla Scheda d'Ambito n.6 e dalla DCR 61/2014;
- non è chiara l'altezza effettiva della duna di schermatura visiva dell'impianto fotovoltaico previsto in corrispondenza di parte del sedime della pista attuale, in quanto la relazione paesaggistica prevede che sarà realizzata: *"[...] con un modellamento del terreno che arrivi a 10 mt di altezza con l'aiuto di piantumazioni di alberature (principalmente Ulivi)"*. Non è dunque nota l'effettiva trasformazione morfologica proposta, al netto delle alberature previste: **si suggerisce di mitigare l'impatto sul contesto paesaggistico circostante contenendo la modellazione morfologica nell'ordine dei 3-4 m di altezza.**

f.to Luigi Idili
f.to Gilda Ruberti
f.to David Tei
f.to Marco Carletti
f.to Renata Laura Caselli
f.to Giovanna Bianco
f.to Marco Masi
f.to Sauro Mannucci
f.to Gianfranco Boninsegni
f.to Antongiulio Barbaro

Il Presidente
Domenico Bartolo Scrascia

AOOGRT / AD Prot. 0010222 Data 09/01/2025 ore 14:50 Classifica F.050.020.

Firenze, 02/04/2025
Prot. SISPC uscita: in oggetto pec

Alla Regione Toscana
Direzione Ambiente ed Energia
Settore VIA-VAS
Nucleo Unificato Regionale di Valutazione e Verifica

SISPC n. 5533535

1. OGGETTO: Aeroporto di Firenze. Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035. Procedimento statale di VIA/VAS integrato, ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter del D.Lgs. 152/2006 – Quarta Seduta Nucleo di VIA del 03/04/2025 - Contributo istruttorio a seguito di deposito ulteriori integrazioni volontarie.
Proponente: ENAC

2. ESAME DELLA DOCUMENTAZIONE
Vista la richiesta di contributo pervenuta in data 21/03/2025 (prot. SISPC n. 55715-2025) è stata esaminata la documentazione integrativa depositata dal proponente in risposta al verbale della seduta del Nucleo di VIA svoltasi in data 19/02/2025.
È stato altresì esaminato l'ulteriore aggiornamento documentale volontario riferito alla componente salute pubblica pervenuto in data 28/03/2025 (prot. SISPC n. 59759-2025).

Dall'esame della suddetta documentazione integrativa è emerso quanto segue:

2.1 - IMPATTO ACUSTICO
Nell'aggiornamento della valutazione di impatto per il Polo Scientifico (*0190_FLR-MPL-SAI-QVA1-030-RM-RT_Valut Imp Acust Polo Scient*) viene fatto riferimento esclusivamente ai limiti di immissione acustica della classe II, quali parametri di riferimento per gli edifici didattici e laboratori di ricerca del Polo. In tale documento, oltre che nell'elaborato *0613_FLR-MPL-SAI-QVA1-001-RM-RT_Rel Imp Acust* (pag. 126, 127 e 128), vengono date ulteriori giustificazioni circa il mancato raffronto dei livelli sonori attesi con i valori limite di emissione acustica.
I livelli di rumorosità attesi in facciata ai ricettori appartenenti al Polo Scientifico e Tecnologico sono stati valutati sia in assenza che in presenza della duna di progetto, quindi confrontati con i limiti di immissione in periodo diurno (Classe II).
I dati di rumore ambientale nello scenario mitigato dalla presenza della duna (vedi *Tabella 7 in Elaborato 0190_FLR-MPL-SAI-QVA1-030-RM-RT_Valut Imp Acust Polo Scient*) risentono degli attuali valori di rumore residuo che presentano già superamenti dei limiti della Classe II nei periodi sia diurno [valore limite: 55 dB(A] che notturno [valore limite: 45 dB(A)]. Relativamente al periodo notturno si osserva che non sono presenti attività didattiche.
Rispetto alla gestione dei superamenti riscontrati, al fine di individuare la necessità di attuare ulteriori interventi di mitigazione direttamente sui ricettori impattati (es. infissi autoventilanti), viene assunto il valore soglia LAeq Diurno di 45 dB(A) all'interno degli edifici scolastici (a finestre chiuse). Tale verifica viene condotta ipotizzando, in via cautelativa, un valore di abbattimento acustico dell'involucro edilizio dei ricettori pari a 15 dB(A).

Azienda USL Toscana centro
Servizio Sanitario della Toscana

Dr.ssa Chiara Staderini
Direttore Area Funzionale
Igiene e Sanità Pubblica e della Nutrizione
Dipartimento della Prevenzione

Firenze – Via di San Salvi, 12
Telefono: 055 6933640
Fax: 055 6933629

e-mail:
areaigienepubblica.nutrizione@uslcentro.toscana.it

AOOGRT / AD Prot. 0222433 Data 03/04/2025 ore 09:47 Classifica P.140.020.

Come richiesto, nella valutazione di impatto acustico del Polo sono stati presi in considerazione anche i futuri ricettori (vedi *Figura 6: Ricettori futuri del Polo Scientifico*) rappresentati dalle aree di nuova edificazione e/o espansione all'interno dello stesso (Polo ATR1).
L'appendice 20 alla relazione di impatto acustico (*0190_FLR-MPL-SAI-QVA1-030-RM-RT_Valut Imp Acust Polo Scient*) non è stata aggiornata con una scala di maggiore dettaglio per i ricettori codificati, ma l'identificazione cartografica di ciascun singolo ricettore è comunque possibile grazie alla consultazione delle Appendici 1 e 2 .
Ai fini di una valutazione di impatto sono stati rivalutati i livelli di rumore residuo assegnati alle singole aree omogenee, con l'obiettivo di evitare potenziali sovrastime dei ricettori che già allo stato attuale presentino un superamento dei limiti di immissione e, quindi, potenziali sottostime dei ricettori presso i quali si prevede un superamento dei limiti di immissione a seguito del contributo del progetto. Le riassegnazioni (seconda attribuzione) sono riportate in Tabella 118 dell'elaborato *0613_FLR-MPL-SAI-QVA1-001-RM-RT_Rel Imp Acust*.
Tale nuova attribuzione trova riscontro anche nei report tabellari (es. l'*Appendice 32 - Report tabellare - Singoli contributi e contributo totale - Scenario 2035 - Confronto PCCA*).
All'interno dell'elaborato *0613_FLR-MPL-SAI-QVA1-001-RM-RT_Rel Imp Acust* viene descritto il processo di valutazione finalizzato all'individuazione dei ricettori da prendere in considerazione per la definizione e quantificazione di eventuali interventi diretti di "mitigazione". Tale processo viene esteso a tutti i ricettori in corrispondenza dei quali, indipendentemente dal fatto che l'attuale rumore residuo rispetti o meno i valori soglia del PCCA, il contributo dell'impatto direttamente generato dal progetto possa comunque ritenersi "non trascurabile", in quanto responsabile di un peggioramento del clima acustico ante-operam. A tal fine, nel suddetto elaborato è introdotta la seguente "soglia di significatività" dell'impatto acustico generato dal progetto che tiene anche conto del grado di incertezza del modello acustico:

Contributo TOT Aeroporto +1dB(A)> (Rumore residuo attuale – 10 dB(A)).

Anche per i ricettori sensibili e residenziali estranei al Polo Scientifico, e posti al di fuori dell'intorno aeroportuale, viene assunto in via cautelativa un valore di abbattimento acustico prodotto dall'involucro edilizio pari a 15 dB(A). L'applicazione di tale abbattimento ai livelli di rumore ambientale atteso è mirata a verificare il rispetto dei valori soglia, come indicati da ARPAT, e la necessità di porre in atto i correlati interventi diretti di mitigazione.
Il documento prevede misurazioni fonometriche entro i primi 6 mesi dall'entrata in esercizio della pista, finalizzate alla taratura e aggiornamento del modello acustico. Entro i successivi 12 mesi viene invece prevista l'esecuzione degli interventi di mitigazione, secondo gli step indicati, previo accertamento degli effettivi livelli di rumorosità all'interno dei ricettori a finestre chiuse.
La fase di monitoraggio Post Operam descritta è riferita sia allo Scenario 2028, sia allo Scenario 2035. In entrambi i casi, le misurazioni sono previste nei 6 mesi successivi al raggiungimento dello Scenario in una sola occasione.

<u>Valutazioni</u>

Le integrazioni volontarie depositate si ritengono sufficientemente esaustive rispetto ai rilievi formulati nei precedenti nostri contributi.

Azienda USL Toscana centro

Azienda USL Toscana centro
SST
Servizio Sanitario della Toscana

Dr.ssa Chiara Staderini
Direttore Area Funzionale
Igiene e Sanità Pubblica e della Nutrizione
Dipartimento della Prevenzione

Firenze – Via di San Salvi, 12
Telefono: 055 6933640
Fax: 055 6933629

e-mail:
areaigienepubblica.nutrizione@uslcentro.toscana.it

AOOGRT / AD Prot. 0222433 Data 03/04/2025 ore 09:47 Classifica P.140.020.

Si ritiene però necessario che:
- la durata di monitoraggio sia estesa in modo da permettere di monitorare l'evoluzione dell'impatto sino al raggiungimento dello scenario di massimo esercizio.
- i punti di monitoraggio siano estesi anche ai ricettori già oggetto di pregressi campionamenti nella fase ante operam, oltre che a quei casi oggetto di segnalazioni/esposti di disturbo da parte della popolazione;
- gli interventi di mitigazione siano attuati già a partire dalla fase di realizzazione dell'opera;
- il processo di valutazione sia esteso anche ai ricettori non esclusivamente residenziali, presso cui sono previsti tempi di permanenza prolungati.
- siano confermate le attuali limitazioni orarie al traffico aeroportuale nel periodo notturno.

Per le valutazioni specialistiche conclusive sulla componente rumore si rimanda al contributo di ARPAT.

2.3 EMISSIONI IN ATMOSFERA

In elaborato 0125_FLR-MPL-SAI-PMA1-001-GE-RT_PMA Rel Gen la durata del monitoraggio Post Operam viene prevista pari a: 1 anno dall'entrata in esercizio della nuova pista + 1 anno successivo allo Scenario 2035. Tale previsione, per gli stessi motivi espressi per il monitoraggio acustico, non appare sufficiente. Anche per tale componete ambientale si ritiene opportuno ampliare i punti di monitoraggio.

Valutazioni

Si ritiene necessario che:
- la durata di monitoraggio sia estesa in modo da permettere di monitorare l'evoluzione dell'impatto sino al raggiungimento dello scenario di massimo esercizio.

Per le valutazioni specialistiche conclusive sulle emissioni in atmosfera si rimanda al contributo di ARPAT.

2.4 - POPOLAZIONE E SALUTE PUBBLICA

Premesso che:
- Le Linee Guida richiamate dall'Osservatorio di Epidemiologia dell'ARS Toscana raccomandano, per i Comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, l'utilizzo di unità territoriali sub-comunali per l'analisi epidemiologica, qualora la popolazione potenzialmente esposta post-operam rappresenti una porzione limitata rispetto al totale comunale.
- Si rileva l'impossibilità di applicarlo nella fase corrente sia per ragioni legate alla tutela della privacy che per l'incompatibilità con i tempi tecnici previsti dalla presente procedura di VIA.
- Considerato inoltre che nel profilo di salute non sono presenti né gli intervalli di confidenza (IC) relativi ai dati di riferimento regionale, né gli IC sono al 90% come previsto dalle Linee Guida ISS 2022.

Sia dal profilo di salute che dalle relative integrazioni ricevute dal proponente in data 21/03/2025 e 28/03/2025, emergono elementi di fragilità della popolazione target, tra i quali:
- Il Comune di Prato presenta tassi di ospedalizzazione per malattie respiratorie costantemente superiori alla media regionale e di ASL Centro.
- Nell'ultimo triennio considerato i tassi di mortalità per tumore polmonare tra gli uomini nella zona Pratese sono risultati i più elevati della Toscana (91,7 x 100.000 ab.; media regionale: 76,8).

Azienda USL Toscana centro

SST Azienda USL Toscana centro
Servizio Sanitario della Toscana

Dr.ssa Chiara Staderini
Direttore Area Funzionale
Igiene e Sanità Pubblica e della Nutrizione
Dipartimento della Prevenzione

Firenze – Via di San Salvi, 12
Telefono: 055 6933640
Fax: 055 6933629

e-mail:
areaigienepubblica.nutrizione@uslcentro.toscana.it

AOOGRT / AD Prot. 0222433 Data 03/04/2025 ore 09:47 Classifica P.140.020.

- Il Comune di Firenze ha registrato dal 2002 al 2020 tassi di mortalità standardizzati per malattie respiratorie significativamente superiori alla media regionale.
- La prevalenza di alcune patologie croniche risulta significativamente superiore ai valori medi regionali in Comuni come Prato e Lastra a Signa (per insufficienza cardiaca) e Scandicci (per ipertensione arteriosa) e che *"in quasi tutti i Comuni analizzati i tassi di morbilità per BPCO mostrano un incremento progressivo nel periodo 2013–2022".*

Valutazioni

Si ritiene, in accordo con le Linee Guida ISS 2022, che, stante l'evidenza dal profilo di salute ante-operam di elementi di fragilità della popolazione target per gli esiti di salute associabili agli inquinanti emessi dall'opera in esame, sia necessario pianificare nel monitoraggio post operam attività epidemiologiche più complesse basate su modelli di studio analitico, con particolare interesse per il modello di studio di coorte residenziale.

Dott.ssa Chiara Staderini Direttore Area Igiene e Sanità Pubblica e della Nutrizione	
Ing. Massimo Di Giusto Coordinatore CIAAP Centrale Coordinatore CIAAP Intermedio Firenze 2	
Ing. Marco Piero Dupuis Coordinatore CIAAP Intermedio Firenze 1	
Dott. Vincenzo Cordella Direttore ff UFC IPN Firenze 2	
Dott.ssa Rossella Cecconi Direttore UFC IPN Prato	
Dott.ssa Manuela Gemmi Coordinatore CIAAP Intermedio Prato	
Dott.ssa Nadia Olimpi Direttore ff UFC IPN Firenze 1	
Dott. Francesco Gori UFC IPN Firenze 1	
Dott.ssa Miriam Levi Direttore ff UFC Epidemiologia	

Azienda USL Toscana centro

Azienda USL Toscana centro
Servizio Sanitario della Toscana

Dr.ssa Chiara Staderini
Direttore Area Funzionale
Igiene e Sanità Pubblica e della Nutrizione
Dipartimento della Prevenzione

Firenze – Via di San Salvi, 12
Telefono: 055 6933640
Fax: 055 6933629

e-mail:
areaigienepubblica.nutrizione@uslcentro.toscana.it

AOOGRT / AD Prot. 0222433 Data 03/04/2025 ore 09:47 Classifica P.140.020.

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del Testo Unico D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 45 e del D.Lgs 7 marzo 2005 n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa.

AOOGRT / AD Prot. 0115332 Data 18/02/2025 ore 14:24 Classifica P.130.040.II documento è stato firmato da DOMENICO BARTOLO SCRASCIA in data 18/02/2025 ore 14:24.

Al Settore Settore Valutazione Impatto Ambientale

OGGETTO: [ID 2117_2023] Aeroporto di Firenze. Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035. Fase 2 del procedimento statale di VIA/VAS integrato, ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter del D.Lgs. 152/2006. Proponente: ENAC [ID_VIP 9900]. Convocazione della terza seduta del Nucleo regionale VIA per l'espressione del parere alla Giunta Regionale. Contributo tecnico ai fini della Valutazione di Incidenza (Valutazione appropriata – livello II) - ZSC/ZPS IT5140011 *Stagni della Piana fiorentina e pratese*.

Rif: risposta alla nota del Settore VIA prot. n. 097428 del 10/02/2025.

NORMATIVA, PIANI E PROGRAMMI DI RIFERIMENTO

Si richiama, di seguito, la principale normativa del Settore scrivente:

- le Dir.C.E. nn. 43/92 "Habitat" e 147/09 "Uccelli" e la convenzione di Berna;
- il Reg. europeo n. 1143/14, che contiene disposizioni volte a contenere una serie di specie invasive;
- la *Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile*, il cui obiettivo strategico nazionale è anche quello di (I.2) *arrestare la diffusione delle specie esotiche invasive*;
- la Strategia nazionale per la biodiversità, 2030 che individua, tra gli altri, l'*obiettivo strategico b. ripristinare gli ecosistemi terrestri e marini*, con le seguenti azioni:
  - *B.2 Garantire il non deterioramento di **tutti gli ecosistemi*** (**indistintamente**, **non solo quelli ospitanti specie e habitat protetti**, ma quanto più quelli ospitanti tali specie e habitat) *ed assicurare che vengano ripristinate vaste superfici di quelli degradati* (…);
  - B2.1 *Mappare, monitorare e valutare gli ecosistemi ed i servizi da essi offerti **e riportarli,** dove necessario, **ad un buono stato ambientale;***
  - individuando, al contempo:
    - tra gli indicatori di verifica dell'applicazione della stessa Strategia anche la *percentuale di superficie degradata di ecosistemi naturali e seminaturali*;
    - gli obiettivi specifici di:
      - B10. *arrestare la perdita di ecosistemi verdi urbani e periurbani e della biodiversità urbana*;
      - B11 *ripristinare gli ecosistemi di acqua dolce e le funzioni naturali dei corpi idrici*;
      - B.13 *raggiungere la neutralità del degrado del territorio*;
- il DPR 357/97 e ss.mm.ii.;
- il D.M. 24/05/2016 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
- le Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (GURI n. 303/2019);
- il Formulario standard relativo alla ZSC/ZPS IT5140011 "*Stagni della Piana fiorentina e pratese*";
- la L.R. 30/15 e ss.mm.ii., con particolare riguardo:
  - all'art. 5, che include le aree di collegamento ecologico funzionale, come individuate nel PIT, fra le componenti del Sistema regionale della biodiversità, soggette a disciplina speciale in quanto funzionali alla tutela delle specie ed habitat di interesse conservazionistico;
  - all'art. 7, il quale precisa che le aree di collegamento ecologico sono finalizzate a garantire la continuità fisico-territoriale ed ecologico-funzionale fra gli ambienti naturali e la connettività fra popolazioni di specie animali e vegetali, assicurando la coerenza del sistema regionale della biodiversità e del sistema regionale delle aree naturali protette e, in un'ottica di reciproca funzionalità, concorrono a garantire la conservazione del patrimonio naturalistico regionale;
  - all'art. 75, il quale precisa che gli enti competenti all'approvazione di piani o interventi incidenti sulle aree di collegamento ecologico funzionale definiscono le misure necessarie a mitigare gli eventuali effetti negativi sulla

coerenza del sistema regionale della biodiversità e del sistema regionale integrato delle aree naturali protette; tali misure di mitigazione sono realizzate a carico dei soggetti proponenti del Piano o dell'intervento;
    - all'art. 80, che al c. 7 dispone il divieto, ai fini della realizzazione di opere di riforestazione, rinverdimento e consolidamento, di utilizzazione di specie vegetali non autoctone o autoctone ma particolarmente invasive, ed in particolare delle seguenti specie: Ailanto (*Ailanthus altissima*), Fico degli Ottentotti (*Carpobrotus* sp.pl.), Fico d'india (*Opuntia ficus- indica*), Amorfa (*Amorpha fruticosa*), Robinia (*Robinia pseudoacacia*) ed Eucalipto (*Eucalyptus*);
- le Delibere di Giunta Regionale nn. 644/04, 454/08, 505/18 13/22 e 866/22, e relativi allegati;
- la D.G.R. n. 1223/15 e relativi allegati, con particolare riferimento alle seguenti misure di conservazione sito specifiche:
    - IA_I_01: Realizzazione di Interventi di eradicazione e/o contenimento delle specie aliene invasive presenti nel Sito e/o in aree ad esso limitrofe;
    - IA_D_01: Riduzione, nelle nuove opere e nuovi interventi di adeguamento stradale, dell'impatto della viabilità sulla fauna attraverso l'adozione di misure di mitigazione (sottopassi, dissuasori, ecc.) o di altre misure idonee alla riduzione dell'impatto veicolare nei tratti che intersecano corridoi ecologici;
    - IA_H_03: Interventi di adeguamento dell'illuminazione delle strade pubbliche affiancate da formazioni lineari arboree, per limitare il disturbo alla chirotterofauna;
    - IA_J_17 Realizzazione di interventi attivi di ripristino e contrasto dei fenomeni di inaridimento e/o interrimento di ambienti umidi, ritenuti necessari a seguito del monitoraggio di cui alla misura MO_J_04;
    - IA_B_18 Realizzazione di interventi di creazione/restauro/ampliamento di boschi planiziali e/o costieri, per il loro recupero ad uno Stato di Conservazione Soddisfacente;
    - RE_B_01: Divieto di realizzazione di imboschimenti e nuovi impianti selvicolturali su superfici interessate da habitat non forestali di interesse comunitario, ad eccezione di interventi finalizzati al ripristino naturalistico, da effettuarsi tramite specie autoctone e preferibilmente ecotipi locali;
    - RE_J_10: Prescrizione di utilizzo, in caso di realizzazione di interventi a scopo di difesa idraulica e ove possibile, di tecniche di ingegneria naturalistica;
    - RE_U_06 Verifica, da parte degli Enti gestori, della fattibilità di ampliamento del SIC "Stagni della Piana fiorentina e pratese", a comprendere aree umide e agricole di pregio (ad es. Stagno del Capitano o di Pantano, Area erpetologica Val di Rose, ANPIL Querciola di Quarrata);
    - INC_A_06 Promozione di azioni per la conservazione o il ripristino di siepi, filari, fossati, piccoli stagni, formazioni riparie, alberi camporili, muretti a secco e altri elementi lineari e puntuali del paesaggio agricolo;
    - GEN_10: Obbligo di utilizzo di specie autoctone ed ecotipi locali (ove disponibili) per gli interventi di ricostituzione e riqualificazione di ecosistemi naturali e seminaturali e di rinaturalizzazione di aree degradate;
- la Del.C.R. n. 37/2015 di approvazione dell'integrazione del Piano di indirizzo territoriale con valenza di Piano Paesaggistico (PIT/PPR); in particolare la Carta della Rete Ecologica Regionale che riconosce le aree di collegamento ecologico funzionale di cui alla L.R. n. 30/2015;
- la Strategia Regionale per la biodiversità, approvata con Del.C.R. n. 10/15 nell'ambito del P.A.E.R.., che offre indicazioni circa le illuminazioni esterne, e che pone le specie alloctone tra i maggiori fattori di pressione ecologica;
- le seguenti pubblicazioni:
    - manuali ISPRA nn. 140, 141 e 142 del 2016;
    - Linee guida APAT contro gli impatti e rischio di elettrocuzione degli uccelli su linee e impianti elettrici;
    - APAT (2003) *Biodiversità e vivaistica forestale*, pubblicato da APAT nel 2003, in cui (pag. 104) si manifesta *l'esigenza di estendere la tutela del patrimonio genetico a tutte le specie utilizzate. Considerato che oggi, in modo assolutamente opportuno, si utilizza in modo crescente una vasta gamma di specie vegetali legnose indigene (arbusti, alberi di scarso valore produttivo) per fini ambientali, ecologici, paesaggistici, ricreativi, appare anacronistico ed incompleto disporre di una legislazione che riguardi solo ristretti elenchi di specie arboree utilizzate per scopi produttivi. La normativa sulla commercializzazione dei materiali di propagazione dovrebbe dunque considerare tutte le specie indigene manipolate dall'uomo, indipendentemente dalla loro rilevanza per la sola produzione di legname da lavoro di qualità*;
    - *Flora vascolare alloctona e invasive delle regioni d'Italia* (a cura del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare);
    - portale https://dryades.units.it/floritaly/;
    - Atlante degli Uccelli Nidificanti e Svernanti nella Piana di Firenze-Prato-Pistoia (a cura della Regione Toscana);
    - Linee guida ISPRA per i monitoraggi delle opere soggette a VIA, con particolare riferimento agli aspetti naturalistici.

AOOGRT / AD Prot. 0115332 Data 18/02/2025 ore 14:24 Classifica P.130.040.Il documento è stato firmato da DOMENICO BARTOLO SCRASCIA in data 18/02/2025 ore 14:24.

ISTRUTTORIA E VALUTAZIONI SPECIFICHE, RELATIVAMENTE AGLI ASPETTI PROGRAMMATICI E PROGETTUALI NONCHE' ALLE COMPONENTI AMBIENTALI

Il presente contributo riguarda il procedimento statale di VIA/VAS integrato per l'approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035, così come modificato a seguito della richiesta di integrazioni, formalizzata dal MASE al proponente con nota acquisita al protocollo regionale n. 0386351 del 09/07/2024, comprendente la richiesta di riscontro e controdeduzioni alle osservazioni, tra gli altri, di Regione Toscana.
La risposta del proponente alla richiesta di integrazioni ha determinato:

- approfondimenti/modifiche/integrazioni di elaborati afferenti allo Studio Ambientale Integrato;
- modifiche/nuove soluzioni progettuali relative alle opere/interventi di Masterplan.

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale include un insieme di opere e interventi che traguardano uno scenario temporale di medio e lungo periodo, individuato nell'anno 2035 in coerenza alle attuali analisi e previsioni che ENAC ha posto alla base dell'aggiornamento del Piano Nazionale degli Aeroporti. Ciò si traduce nel fatto che le opere del Piano saranno realizzate attraverso un progressivo programma di attuazione, articolato in tre differenti Scenari: quello iniziale, di entrata in esercizio della nuova pista di volo e del nuovo terminal (anno 2028), quello intermedio (anno 2030) e quello finale (anno 2035).
L'anno **2028** viene identificato quale primo anno di pieno esercizio delle nuove opere e, in particolare, della nuova pista di volo e della configurazione ampliata dell'esistente terminal passeggeri e delle antistanti aree landside. Il primo Scenario di trasformazione previsto dal Project Review di Piano di Sviluppo Aeroportuale prevede, dunque, l'attuazione dell'insieme dei seguenti interventi:

- realizzazione della nuova pista di volo;
- realizzazione degli interventi di ampliamento ed adeguamento dell'esistente aerostazione;
- rimodulazione del sistema airside in modo da rendere l'infrastruttura di volo funzionalmente connessa con l'aerostazione;
- realizzazione dei nuovi distaccamenti operativi dei Vigili del Fuoco (C10) e della Guardia di Finanza (C13);
- riposizionamento dell'Aeroclub (C03);
- realizzazione Hangar A (C05), locali tecnici (C12a) e allestimento dei nuovi varchi airside;
- realizzazione degli interventi/opere di riassetto del reticolo idrografico interferito (deviazione del Fosso Reale ed altri interventi minori sul reticolo delle acque basse);
- realizzazione del nuovo tratto interrato di Via dell'Osmannoro, con sottopassaggio della pista, ed altri interventi viari minori, di ricucitura alle esistenti arterie viarie;
- realizzazione delle azioni/opere di mitigazione ambientale (interventi: duna antirumore a protezione acustica del Polo Scientifico).

Nel **periodo 2028-2030**:

- costruzione di n.2 stand de-icing e della taxiway E;
- realizzazione dell'area attrezzata eVTOL in ambito airside (detto intervento potrà essere anticipato o posticipato in aderenza all'effettivo sviluppo e alla formalizzazione dei relativi Regolamenti di esecuzione e certificazione dell'attività, nonché alla domanda di mercato);
- realizzazione del Terminal di Aviazione Generale (C04a) e delle relative aree di servizio;
- realizzazione dell'Hangar C (C07), dell'edificio catering (C09), dell'ampliamento del deposito carburanti SAF (C14);
- realizzazione degli interventi sulla viabilità di collegamento Aeroporto – Stazione di Castello;
- realizzazione del parco fotovoltaico;
- realizzazione del parco agricolo in sostituzione della porzione settentrionale (lato soglia 23) dell'esistente pista di volo.

Nel **periodo 2031-2035**:

- completamento hangar/edificio di supporto all'attività aeronautica (C04B);
- realizzazione dell'Hangar B (C06);
- realizzazione di n. 4 nuovi stand remoti in corrispondenza dell'apron 100 e allungamento del raccordo Eco;
- attuazione della seconda fase di ampliamento del Terminal passeggeri;
- realizzazione del parco agricolo della piana di Sesto Fiorentino.

Le opere infrastrutturali seguiranno una progressione nelle loro fasi di costruzione e il loro stesso esercizio aeronautico sarà soggetto ad un progressivo e graduale incremento nel corso dell'intero periodo di riferimento del Piano.

AOOGRT / AD Prot. 0115332 Data 18/02/2025 ore 14:24 Classifica P.130.040.Il documento è stato firmato da DOMENICO BARTOLO SCRASCIA in data 18/02/2025 ore 14:24.

Di seguito una sintesi della nuova soluzione progettuale relativa al Terminal e alle afferenti aree landside, conseguente all'accoglimento delle osservazioni/richieste di integrazioni riguardanti, in particolare: il contenimento del consumo di nuovo suolo, il contenimento delle azioni di impermeabilizzazione di nuovi suoli, l'introduzione di azioni di de-impermeabilizzazione aree pavimentate esistenti, il contenimento dei rischi di bird-strike, la semplificazione delle modalità gestionali e manutentive delle opere idrauliche (Aeroporto-Scuola Marescialli), il contenimento delle dimensioni e della configurazione delle viabilità di accesso/servizio aree landside.
Il nuovo progetto prevede, inoltre, per gli impianti fotovoltaici e gli altri impianti di produzione di energia:

- un sensibile contenimento delle dimensioni dell'impianto fotovoltaico a terra previsto in corrispondenza della pista esistente: da 17 ettari, potenza di 13.9 Mwp (pannelli non riflettenti standard) a 8 ettari, potenza di 5 Mwp (pannelli non riflettenti colorati di verde;
- un sensibile contenimento delle dimensioni dell'impianto fotovoltaico in copertura: da 1,5 Mwp (pannelli non riflettenti standard) a 2,6 Mwp (pannelli non riflettenti colorati di verde);
- eliminata l'originaria previsione di impianto di cogenerazione alimentato a biocombustibile, con conseguente contenimento delle emissioni (Nox);
- eliminate le previsioni di potenziali impianti di produzione/stoccaggio di idrogeno (contenimento dei rischi).

Per quanto di competenza del Settore scrivente, che ha espresso il proprio contributo tecnico ai fini della Valutazione di Incidenza (Valutazione appropriata – livello II) recante prot. R.T. 0356093 del 25/06/2024, si rileva che:

- risultano oggetto di completa riemissione (sostituzione di quanto già agli atti) gli elaborati da 0112 a 0123 riguardanti la VIncA (VIN1);
- la fase di Valutazione Appropriata (art.6, par.3 direttiva Habitat) è stata estesa a tutti i Siti Natura 2000 inclusi entro il raggio di 15 km dal centroide di progetto e viene confermata la sussistenza di incidenze negative solo a carico della ZSC-ZPS "Stagni della piana fiorentina e pratese";
- sono state recepite le osservazioni/richieste del Settore scrivente (Ente Gestore del Sito Natura 2000) e sono state incluse nella valutazione della perdita permanente di habitat anche le aree di Val di Rose, Lago del Capitano, Stagno dei Cavalieri;
- l'originaria previsione di realizzazione di un'estesa copertura verde per il nuovo terminal e le antistanti aree landside è risultata oggetto di rimodulazione e la PR-PSA così aggiornata non include più detta previsione progettuale. Non sarà realizzato un terminal ex-novo e la superficie di copertura della futura aerostazione, realizzata in ampliamento e adeguamento dell'esistente, non sarà caratterizzata da elementi a verde o da altri elementi potenzialmente in grado di costituire un attrattore di avifauna e/o chirotteri;
- sono state tenute in considerazione anche le incidenze indirette (per funzionalità) riferite agli ambienti agricoli e di media/alta idoneità ambientale;
- relativamente alle aree Natura 2000 Stagni di Focognano e Podere La Querciola, la quantificazione delle incidenze indirette generate dall'impatto acustico associato all'esercizio aeroportuale è stata supportata da:
  - indagini dirette e aggiornate di mappatura degli habitat presenti;
  - misure strumentali di rumore e analisi modellistiche di impatto acustico;
  - interpolazioni vettoriali per determinazione delle aree esposte a variazioni di clima acustico >6dB (aree a potenziale significativo impatto);
- al termine del procedimento di cui all'art.6, par.3 della direttiva Habitat il Proponente ha verificato la sussistenza di significative incidenze residue negative a carico dell'integrità del Sito Natura 2000 dovute a perdita permanente diretta di habitat di interesse comunitario (non prioritari) e a fattori di disturbo funzionale generati dal progetto a carico delle specie indicatrici ivi presenti, proponendo un giudizio negativo di incidenza.

Per il contenimento delle incidenze negative il proponente ha individuato, quali misure di mitigazione, alcune Condizioni d'Obbligo di cui all'Allegato B alla DGR n.13 del 10/01/2022 (per le quali e stimata una probabilità di successo sull'attenuazione delle incidenze pari al 75%) ed alcuni accorgimenti tecnici e progettuali inerenti:

- la viabilità principale interna al cantiere pavimentata;
- il trattamento centralizzato a calce delle terre di scavo destinate ad essere riutilizzate nell'ambito di alcune lavorazioni;
- l'inquinamento atmosferico e acustico in fase di cantiere;
- l'inquinamento idrico e la sottrazione di acqua;
- la traslocazione dell'erpetofauna, delle siepi e dei filari arborei;
- le rampe di uscita dai pozzetti per la salvaguardia dell'erpetofauna.

AOOGRT / AD Prot. 0115332 Data 18/02/2025 ore 14:24 Classifica P.130.040.Il documento è stato firmato da DOMENICO BARTOLO SCRASCIA in data 18/02/2025 ore 14:24.

Come riportato nello Studio di Incidenza (SIncA) "*a seguito dell'attuazione delle misure di mitigazione, le componenti biotiche mantengono un giudizio di incidenza elevata in quanto le misure di mitigazione previste* ***non riescono ad eliminare le azioni di interferenza diretta per obliterazione degli Habitat di interesse Comunitario, né le azioni di sorvolo in prossimità delle aree del sito Natura 2000****. Ne deriva che, in termini di integrità del sito e di efficacia delle misure di conservazione dello stesso, le misure di mitigazione introdotte non possono ritenersi sufficienti a superare le precedenti incidenza negative.* **(Incidenze mitigate: Habitat 3290 All. I Dir. Habitat, avifauna 29% con incidenza bassa, Avifauna 20% con incidenza media e Avifauna 8,3% con incidenza medio-bassa)".**

Nessuna alternativa progettuale relativa allo scenario di realizzazione di una nuova pista di volo contempla la tutela dell'integrità dell'area del lago di Peretola e del relativo habitat 3150 e, conseguentemente, può risultare tale da evitare il ricorso all'art.6, par.4 (neppure l'alternativa «obliqua»).

Il proponente, nel recepire quanto osservato dal Settore scrivente, al fine di evitare la creazione di potenziali nuovi e impropri attrattori di avifauna in corrispondenza di areali ubicati su lati opposti rispetto alle future rotte di decollo e di atterraggio, ha escluso la creazione di nuovi ambienti umidi a nord dell'autostrada A11. Le aree di compensazione denominate Mollaia e Prataccio (poste in posizioni opposte rispetto alla pista di volo), risultano ora entrambe delocalizzate, allontanate dalla testata della pista, incrementate in estensione e ubicate a significativa distanza dall'aeroporto e dalle rotte di decollo/atterraggio. Rispetto alla precedente proposta sono state pertanto:

- sostituite le opere "Mollaia" e "Prataccio" con le nuove opere "San Jacopo" e "Vingone";
- confermate le opere "Santa Croce" e "Il Piano";
- introdotti incentivi (economici) per il mantenimento e/o l'insediamento di pratiche agricole di qualità, coerenti con gli usi tradizionali e storici delle aree rurali;
- individuate possibili azioni sinergiche con altre opere di Masterplan, aventi anch'esse funzione compensativa (aree a vocazione agricola previste nella piana di Sesto Fiorentino e nella porzione di sedime attuale da dismettere).

In generale si ha:

- un'estensione complessiva delle 4 opere di compensazione: 164,1 ettari (+28% rispetto a ipotesi precedenti);
- un'estensione complessiva area ZSC/ZPS direttamente interferita: 39 ettari;
- altre aree interferite: 18 ettari;
- Habitat di interesse comunitario direttamente sottratti: 18,4 ettari;
- Habitat ricostruiti: 81,2 ettari;
- Habitat di interesse comunitario interferiti (direttamente e indirettamente): 35,3 ettari;
- superficie complessiva da Masterplan 2035 oggetto di interventi di rinaturalizzazione + miglioramento per uso agricolo: 220,5 ettari. Ampliamento del sedime aeroportuale: 91 ettari (totale 212 ettari);
- Incentivi per uso agricolo: complessivi euro 4.000.000.

A seguito della realizzazione delle previste opere aeroportuali, le superfici ad oggi facenti parte del Sito della Rete Natura 2000 subiranno, dunque, una perdita netta complessiva, nella porzione più settentrionale, di circa 39 ettari. Inoltre, sempre a seguito della realizzazione delle nuove opere aeroportuali, si ha anche la perdita di altre "*aree di grande interesse ecologico"* poste nelle immediate vicinanze del Sito della Rete Natura 2000 nella zona di Sesto Fiorentino (alcune delle quali di grande pregio naturalistico fra cui l'Oasi WWF Val di Rose, di estensione pari a 18 ha). Stante questa situazione, le Misure di compensazione di progetto prevedono l'acquisizione di nuove superfici per circa 164 ettari, da annettere alla ZSC/ZPS Stagni della piana fiorentina e pratese.

Riguardo al Piano di Monitoraggio Ambientale Integrato sono state integrate le sezioni relative alla vegetazione, flora, habitat e Fauna, e sono stati avviati nuovi monitoraggi faunistici in coerenza ai contenuti delle osservazioni.

Il proponente presenta, ai fini della deroga prevista dal paragrafo 3 dell'articolo 6 della direttiva Habitat, i seguenti documenti di cui al paragrafo 4 del medesimo articolo 6:

- Analisi delle alternative (FLR-MPL-SAI-VIN1-001a-GE-RT_An Alt DH), nel quale vengono esaminate le diverse opzioni localizzative e viene dimostrata la mancanza di soluzioni alternative fattibili e confrontabili con quella di progetto che non abbiano effetti negativi sull'integrità della ZSC/ZPS Stagni della piana fiorentina e pratese. Il Proponente propone, pertanto, all'Autorità Competente di procedere con la Fase 2 di cui al procedimento di deroga ai sensi del paragrafo 4 dell'articolo 6 della direttiva Habitat;
- IROPI (FLR-MPL-SAI-VIN1-001b-GE-RT_IROPI DH), in cui si attesta l'esistenza di motivi imperativi di rilevante interesse pubblico prevalente per la realizzazione del progetto; in particolare il Proponente dichiara che "*la Project*

AOOGRT / AD Prot. 0115332 Data 18/02/2025 ore 14:24 Classifica P.130.040.Il documento è stato firmato da DOMENICO BARTOLO SCRASCIA in data 18/02/2025 ore 14:24.

Review del Piano di Sviluppo al 2035 dell'aeroporto di Firenze:
- *costituisca un progetto caratterizzato da oggettivi motivi imperativi di rilevante interesse pubblico;*
- *nel perseguire finalità legate ad un servizio essenziale dello Stato persegua e raggiunga importanti obiettivi di miglioramento ambientale e sanitario a vantaggio della popolazione e delle comunità residenti nelle aree circostanti e sorvolate;*
- *generi importanti benefici economici per la collettività, sia a scala locale, sia sovra-locale e regionale;*
- *sottenda interessi e benefici sociali.*

Il Proponente propone, pertanto, all'Autorità Competente di procedere con la Fase 3 di cui al procedimento di deroga ai sensi del paragrafo 4 dell'articolo 6 della direttiva Habitat";

- Misure di compensazione (FLR-MPL-SAI-VIN1-001c-GE-RT_Mis Comp DH).

A tal proposito si evidenzia che le misure compensative possono essere applicate solo quando: tutte le condizioni previste dall'articolo 6 comma 3 della Direttiva Habitat sono completamente rispettate, non vi sono soluzioni alternative, è dimostrato che *un piano o progetto debba essere realizzato per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi di natura sociale o economica.*

Le misure di compensazione proposte per risolvere la riconosciuta incidenza negativa del progetto sul Sito Natura 2000 consistono, in sintesi, nella realizzazione delle seguenti opere:

- **Opera di compensazione n.1 "*Il Piano*"**, prevista nel Comune di Signa, in un ambito contermine al sito Natura 2000, all'interno del Corridoio ecologico Est della Piana Fiorentina. Con tale opera si intende: ricreare un'importante nuova superficie palustre adatta alla sosta degli Uccelli acquatici migratori, alla nidificazione e allo svernamento degli Uccelli acquatici, alla conservazione di varie altre specie di fauna e di flora tipiche delle zone umide planiziali; ricostruire una zona caratterizzata dal paesaggio naturale tipico della pianura. Gli interventi di ricostruzione ambientale interessano una superficie complessiva di poco inferiore a 70 ettari, mentre le superfici direttamente interessate dalla ricostruzione di nuovi Habitat di interesse comunitario (3150, 6430, 6420 e 92A0) risultano di poco superiori a 33 ettari. Per garantire un volume sufficiente d'acqua nella zona umida è previsto un sistema di alimentazione idraulica, con prelievo di acque dal torrente Bisenzio. Lungo tutto il perimetro della zona umida è prevista la realizzazione di un canale perimetrale per isolare fisicamente i differenti ambienti umidi rispetto al territorio circostante. Lungo l'area interna a forte vocazione ecologica sarà realizzata una recinzione con accorgimenti atti a garantire il rispetto della permeabilità faunistica dell'area e la tutela della fauna. Sui lati sud, est e nord del perimetro sono previste piantagioni, su più file parallele, di folte siepi di specie sempreverdi con funzione di mascheramento/schermo. Sul lato sud della nuova zona umida è prevista la realizzazione di un Centro visita, di due osservatori e di un rifugio per Chirotteri. Saranno mantenuti gli elementi arboreo-arbustivi esistenti ritenuti di particolare pregio floristico e paesaggistico. L'area sarà dotata di una pista di servizio per la gestione della parte centrale della zona umida. Sui fili dell'alta tensione, passanti sopra ed in prossimità della nuova zona umida, saranno posizionate spirali anti-elettrocuzione ad alta visibilità. Lungo tutto il lato sud dell'area di compensazione, nei pressi del Centro visite) è prevista una barriera antiattraversamento stradale per la piccola fauna. Rispetto alla precedente proposta presso il Piano di Signa è stata eliminata la contestuale funzione idraulica di cassa di laminazione del Fiume Bisenzio, con conseguente eliminazione degli annessi argini perimetrali.
  L'opera è descritta nell'elaborato FLR-MPL-SAI-VIN1-001c-GE-RT_Mis Comp DH e nei documenti di cui al "CAP4 - AREA DI COMPENSAZIONE "IL PIANO DI MANETTI" DI SIGNA della sezione "COMPENSAZIONI AMBIENTALI E PAESAGGISTICHE – CAP" dell'elenco Elaborati;
- **Opera di compensazione n. 2 "*Vingone*"**, costituita da 3 sub-lotti tra di essi contigui e collocata nella porzione centro-occidentale del Comune di Campi Bisenzio, a confine con il comune di Prato, in parte ricompresa all'interno della ZSC/ZPS "Stagni della Piana Fiorentina e Pratese" (lotto sud) ed in parte ad essa contigua (lotto nord-est e lotto nord-ovest); l'area, inoltre, si colloca nella porzione centro orientale del Corridoio Ovest della Piana Fiorentina. Gli obiettivi del progetto di quest'opera sono: la creazione ex novo di un importante insieme di habitat a prato umido per la tutela degli Anfibi (così come di varie altre specie della cosiddetta "fauna minore" e di molte specie di flora acquatica e semiacquatica tipiche di questi ambienti a prato umido e acquitrino); la creazione ex novo dell'habitat 6420 (anche al fine di potenziare la locale stazione di *Anacamptis laxiflora*, permettendone il suo ampliamento); la creazione ex novo di aree prative a prato "stabile" finalizzato alle fioriture spontanee (quindi dedicato agli Insetti pronubi e, più in generale, alle biocenosi specifiche e alle popolazioni di Anfibi); la creazione ex novo di una porzione del paesaggio agrario tipico della Piana Fiorentina e di ampie aree a "bosco umido planiziale" (caratterizzato da individui arborei di specie igrofile con prevalenza di salici e pioppi); la creazione di un insieme di habitat lineari adatti alla sosta degli Uccelli migratori e nidificanti legati alla rete delle siepi campestri; la creazione di un insieme di habitat

AOOGRT / AD Prot. 0115332 Data 18/02/2025 ore 14:24 Classifica P.130.040.Il documento è stato firmato da DOMENICO BARTOLO SCRASCIA in data 18/02/2025 ore 14:24.

adatti alla nidificazione e allo svernamento degli Uccelli tipici degli ambienti tradizionali agresti o di prato umido; la ricostruzione del paesaggio naturale tipico della pianura su una nuova ampia porzione. Gli interventi di ricostruzione ambientale interesseranno una superficie complessiva di 53 ettari, dei quali 17,9 ettari destinati alla creazione di Habitat di interesse Comunitario (6420 e 92A0). Il progetto prevede il mantenimento e il potenziamento degli elementi arboreo-arbustivi esistenti ritenuti di particolare pregio floristico e paesaggistico, la costituzione di nuovi filari e di siepi campestri tramite "traslocazione", la piantagione delle siepi "a filari" e "a macchia", l'impianto di ampie fasce di ambiente boschivo di tipo planiziale a predominanza di salici (*Salix* spp.) e pioppi (*Populus* spp.). Per garantire un volume sufficiente d'acqua in ciascun habitat è stato previsto un sistema idrico di supporto tramite pompaggio dalla falda (2 pozzi, uno in destra e l'altro in sinistra del Vingone), strutturato in modo da irrigare le nuove siepi campestri oggetto di impianto e gli arbusteti "a macchia". Sarà valutata la possibilità di realizzare una recinzione per l'intera area o, quanto meno, per le aree destinate alla ricostruzione degli Habitat di interesse comunitario con caratteristiche analoghe a quelle già previste per le altre opere di compensazione.
L'opera è descritta nell'elaborato FLR-MPL-SAI-VIN1-001c-GE-RT_Mis Comp DH e nei documenti di cui al CAP7 - AREA DI COMPENSAZIONE "VINGONE" della sezione "COMPENSAZIONI AMBIENTALI E PAESAGGISTICHE – CAP" dell'elenco Elaborati;

- **Opera di compensazione n. 3 "Santa Croce"**, prevista in gran parte nel Comune di Sesto Fiorentino ed in piccola porzione nel Comune di Campi Bisenzio, nelle immediate vicinanze del sito Natura 2000 e del Corridoio ecologico Est della Piana Fiorentina. Con tale opera si intende: creare un'importante nuova area adatta alla sosta degli Uccelli migratori, alla nidificazione e allo svernamento degli Uccelli tipici degli ambienti tradizionali agresti o palustri, alla conservazione di varie altre specie di fauna e di flora tipiche delle zone umide planiziali; ricostruire una zona caratterizzata dal paesaggio naturale tipico della pianura su una nuova ampia porzione. Gli interventi di ricostruzione ambientale previsti saranno realizzati su una superficie complessiva di circa 21 ettari, mentre la superficie effettivamente destinata alla creazione di nuovi habitat di interesse comunitario (3150, 6420, 6430 e 92A0) risulta pari a circa 13,7 ettari. Preliminarmente alle altre opere è prevista la deviazione del canale che attualmente divide in due parti l'area oggetto di intervento. Il progetto prevede il mantenimento e il potenziamento degli elementi arboreo-arbustivi esistenti ritenuti di particolare pregio floristico e paesaggistico, la costituzione di nuovi filari e di siepi campestri tramite "traslocazione", la piantagione delle siepi "a filari" e "a macchia", la creazione della nuova zona umida con il sistema di isole e isolotti "ad arcipelago", fisicamente separata dal territorio circostante da un canale realizzato lungo tutto il suo perimetro. Per garantire un volume sufficiente d'acqua nella zona umida, nonostante l'invaso risulti in comunicazione idraulica (tramite apposite soglie di sfioro) col Colatore Sinistro e col Canale dell'Osmannoro, a scopo cautelativo è stato previsto un sistema atto ad allagare artificialmente la zona umida tramite il prelievo di acque dal Fosso Reale che corre lungo il lato nord. L'area sarà dotata di recinzione perimetrale. Rispetto alla precedente proposta è stata introdotta la contestuale funzione idraulica di cassa di laminazione del colatore sinistro e del canale dell'Osmannoro (messa in sicurezza idraulica del canale dell'aeroporto).
  L'opera è descritta nell'elaborato FLR-MPL-SAI-VIN1-001c-GE-RT_Mis Comp DH e nei documenti di cui al CAP3 - AREA DI COMPENSAZIONE "SANTA CROCE" della sezione "COMPENSAZIONI AMBIENTALI E PAESAGGISTICHE – CAP" dell'elenco Elaborati;
- **Opera di compensazione n. 4 "S. Jacopo"**, nel Comune di Sesto Fiorentino, a confine con il Comune di Campi Bisenzio, in un ambito contermine al sito Natura 2000, all'interno del Corridoio ecologico Est della Piana Fiorentina. Gli obiettivi del progetto di quest'opera sono: la creazione di habitat adatti alla conservazione degli Anfibi (così come di varie altre specie della cosiddetta "fauna minore" e di molte specie di flora acquatica e semiacquatica tipiche di questi ambienti a prato umido e acquitrino), alla sosta degli Uccelli migratori, alla nidificazione e allo svernamento degli Uccelli tipici degli ambienti tradizionali agresti o di prato umido; la ricostruzione del paesaggio naturale tipico della pianura su una nuova ampia porzione. Gli interventi di ricostruzione ambientale previsti saranno realizzati su una superficie complessiva di 23,2 ettari, dei quali 16,8 ettari adibiti alla ricostruzione di Habitat di interesse comunitario (3280, 3290, 6420, 92A0). Il progetto prevede la realizzazione dell'ampio prato umido centrale principalmente dedicato alla riproduzione degli Anfibi, il mantenimento e il potenziamento degli elementi arboreo-arbustivi esistenti ritenuti di particolare pregio floristico e paesaggistico, la costituzione di nuovi filari e di siepi campestri tramite intervento di "traslocazione", la piantagione delle siepi "a filari" e "a macchia", la realizzazione di una vasta area a "bosco umido planiziale" a predominanza di (*Salix* spp.) e pioppi (*Populus* spp.), la realizzazione di una zona umida lineare "conformata ad alveo". Al fine di garantire il necessario apporto di acqua alle nuove piantagioni e l'allagamento degli acquitrini e delle pozze per la vita anfibia di nuova realizzazione, è prevista la terebrazione di un pozzo. L'area sarà dotata di recinzione perimetrale.
  L'opera è descritta nell'elaborato FLR-MPL-SAI-VIN1-001c-GE-RT_Mis Comp DH e nei documenti di cui al CAP6 - AREA DI COMPENSAZIONE "SAN JACOPO" della sezione "COMPENSAZIONI AMBIENTALI E

AOOGRT / AD Prot. 0115332 Data 18/02/2025 ore 14:24 Classifica P.130.040.Il documento è stato firmato da DOMENICO BARTOLO SCRASCIA in data 18/02/2025 ore 14:24.

PAESAGGISTICHE – CAP" dell'elenco Elaborati.
Con la progettazione di queste quattro aree si intende fornire nuove occasioni di fruizione sostenibile di ambienti naturali da parte del pubblico e nuove occasioni di studio e di approfondimento scientifico sulle tematiche relative alla conservazione e al ripristino degli habitat palustri.

Nel citato elaborato FLR-MPL-SAI-VIN1-001c-GE-RT_Mis Comp DH dedicato alle misure di compensazione viene precisato che le misure di compensazione "Vingone" e "San Jacopo" prevedono, oltre agli interventi di *habitat restoration* per la creazione di habitat d'interesse comunitario sottratti dal Masterplan 2035 alla ZSC/ZPS "Stagni della piana fiorentina e pratese", interventi funzionali a rifunzionalizzare le attività agricole ivi presenti anche tramite la riorganizzazione dell'appoderamento. Per tali aree gli **incentivi economici** previsti dal Proponente ammontano complessivamente a euro 1.500.000. Il Proponente ritiene di poter estendere la medesima misura a tutte le aree agricole interne al suddetto sito Natura 2000, in misura economica complessivamente pari ad ulteriori euro 2.500.000.
In subordine, laddove dette risorse non dovessero esaurirsi per l'incentivazione dell'uso agricolo di qualità all'interno della ZSC/ZPS di interesse, né all'interno delle aree Vingone e San Jacopo, il Proponente contempla la possibilità di poter utilizzare la residuale parte di detto accantonamento economico ai fini dello sfruttamento di qualità delle due aree a parco agricolo previste all'interno delle opere della PR-PSA:

- **Parco agricolo ex-sedime**: interesserà 14,4 ettari della porzione distale dell'attuale sedime aeroportuale. Tale area non rientra nel Piano di Sviluppo aeroportuale al 2035 e, una volta liberata dalla sua funzione attuale, tornerà a disposizione del territorio e del paesaggio della Piana. **L'intervento sarà realizzato dopo che la nuova pista di volo entrerà in esercizio e l'attuale pista sarà dismessa**. L'orizzonte temporale di attuazione dell'intervento è compreso tra il 2028 e il 2030);
- **Parco agricolo di Sesto Fiorentino**: interesserà 42 ettari delle aree agricole delimitate dal tracciato stradale della Perfetti Ricasoli-Mezzana-Prato, dal Polo Scientifico Universitario di Sesto Fiorentino, dal Fosso Reale e dal sistema di prevenzione del rischio idraulico, e dal nodo autostradale di Firenze Nord. **Tale sub-lotto sarà realizzato dopo il completamento del parco agricolo ex-sedime**, verso la fine del periodo compreso tra il 2030 e il 2035.

Tali interventi sono orientati al miglioramento ambientale e paesaggistico nella zona di interesse dell'aeroporto, così da contribuire a rendere più importante l'insieme delle misure di contrasto alle interferenze generate dal progetto. I due parchi agricoli non sono da intendersi come misure compensative in senso stretto, ossia come definito dalla Direttiva Habitat (par.4, art.6 della direttiva), ma come miglioramenti ambientali e paesaggistici che, complessivamente, contribuiscono a ridurre il carico delle interferenze ambientali. Tuttavia, a pag. 123 del citato documento FLR-MPL-SAI-VIN1-001c-GE-RT_Mis Comp DH, è precisato che "*Laddove l'Autorità Competente, seppur a fronte dei benefici associati all'ulteriore misura compensativa di cui alla sopra riportata lett. a), dovesse non condividere il giudizio di congruità del rapporto 0,8:1 qui in esame, il Proponente potrebbe valutare l'anticipazione della realizzazione dell'intervento relativo al parco agricolo di Sesto Fiorentino, inserendo lo stesso fra le misure di compensazione proposte ai sensi del paragrafo 4, articolo 6 della direttiva Habitat, tenuto conto che lo stesso sottende alla valorizzazione di ampie aree verdi da riconfigurarsi con la finalità di valorizzazione della tessitura agricola tradizionale del territorio e al suo uso per forme di agricoltura di pregio e, pertanto, alla ricostruzione di un ecosistema di medio-alta idoneità ambientale riconducibile ad Habitat di specie. In tal modo, il rapporto di cui sopra potrebbe rimodularsi in 1:1 (considerato che il parco agricolo di Sesto Fiorentino ha superficie pari a circa 42 ettari)*".

In merito alla **tempistica di attuazione** viene precisato che le opere di compensazione previste in progetto saranno avviate quali prime lavorazioni di cui al cronoprogramma di lavori del Piano di Sviluppo Aeroportuale e la loro fase realizzativa sarà condotta in parallelo presso tutte le quattro distinte aree di intervento. Analogamente, verrà immediatamente avviata la misura di compensazione riferita all'incentivazione dell'uso agricolo delle aree di compensazione San Jacopo e Vingone, nonché di altre aree a vocazione agricola interne alla ZSC/ZPS o in sua immediata prossimità, provvedendo in tal senso anche ai necessari coordinamenti con i competenti Uffici della Regione.
Dall'esame del cronoprogramma generale dei lavori (FLR-MPL-PSA-CAN1-002-GE-CR_Crono) e della Relazione di cantierizzazione (FLR-MPL-PSA-CAN1-001-GE-RG) si evince però che gli interventi di svuotamento degli habitat e di bonifica dei fondali e degli ordigni esplosivi nei poderi Querciola Ovest ed Est inizieranno nel mese 11, ovvero al termine della realizzazione delle sole opere di compensazione San Jacopo e Vingone, mentre saranno ancora in corso le fasi di attecchimento e sviluppo nelle opere di compensazione Il Piano di Signa e Santa Croce; queste ultime sulla base del cronoprogramma saranno completate in 16 mesi, solo al termine dei quali è prevista la distruzione del Lago di Peretola.

A tal proposito si evidenzia che le misure compensative devono far sì che il Sito possa continuare a conservare in maniera soddisfacente uno o più habitat naturali "nella regione biogeografia interessata". Nel merito le Linee guida nazionali per

AOOGRT / AD Prot. 0115332 Data 18/02/2025 ore 14:24 Classifica P.130.040.Il documento è stato firmato da DOMENICO BARTOLO SCRASCIA in data 18/02/2025 ore 14:24.

la valutazione di incidenza (GURI n. 303/2019) *affermano che "i tempi stabiliti per l'attuazione delle Misure di Compensazione devono consentire la continuità dei processi ecologici necessari per il mantenimento delle caratteristiche strutturali e funzionali della rete Natura 2000. Le Misure di Compensazione vanno dunque concordate e attuate antecedentemente rispetto all'inizio degli interventi che possono interferire negativamente sul sito. Alcune eccezioni sui tempi di realizzazione sono comunque valutabili qualora sia effettivamente dimostrabile che le azioni legate all'attuazione del P/P/P/I/A, possano interferire negativamente con le Misure di Compensazione adottate. Solo in questo caso è possibile attuare le Misure di Compensazione, successivamente alla realizzazione del P/P/P/I/A*". Ne consegue che, in generale, **un sito non dovrebbe essere colpito in modo irreversibile da un progetto prima che sia stata messa in atto la compensazione**.

CONSIDERAZIONI ISTRUTTORIE

Visto quanto sopra si esprimono le seguenti considerazioni.

Premesso che:

- le ZPS insieme alle ZSC costituiscono la Rete Natura 2000 concepita ai fini della biodiversità europea attraverso la conservazione degli habitat naturali e delle specie animali e vegetali di interesse comunitario;
- le ZPS sono previste e regolamentate dalla Dir. 79/409 "Uccelli"; obiettivo della Direttiva è la "conservazione di tutte le specie di uccelli viventi naturalmente allo stato selvatico" che viene raggiunta **non soltanto attraverso la tutela delle popolazioni ma anche proteggendo i loro habitat naturali, con la designazione delle ZPS**;
- i requisiti di protezione concernenti le ZPS sono indicati all'art. 4, par. 4 della Direttiva Uccelli, che per queste zone prevede: "Gli Stati membri **adottano misure idonee a prevenire idonee a prevenire** (…) **l'inquinamento o il degrado degli habitat, nonché le perturbazioni dannose agli uccelli che abbiano conseguenze significative tenuto conto degli obiettivi del presente articolo**". Nello specifico, in tali zone vigono prescrizioni volte a prevenire sia l'inquinamento e/o deterioramento dell'habitat naturale sia il verificarsi di perturbazioni dannose e pregiudizievoli rispetto alle finalità perseguite dall'UE con l'introduzione di detta classificazione ZPS (v. art. 4, comma 4 Direttiva citata) e, di conseguenza, rispetto all'avifauna tutelata da tale disciplina;
- **l'obiettivo delle ZPS è, dunque, la "conservazione di tutte le specie di uccelli viventi naturalmente allo stato selvatico" che viene raggiunto sia attraverso la tutela dell'avifauna sia con la protezione dei loro habitat naturali. Le ZPS vanno a costituire la Rete Natura 2000, che rappresenta lo strumento a livello europeo attraverso il quale preservare le specie di flora e fauna, minacciate o in pericolo di estinzione, e gli ambienti naturali che li ospitano.**

Il Sito "Stagni della Piana fiorentina e pratese" non è compatto, ma frazionato in tante areole, e le aree di collegamento ecologico interposte, seppure di minor valore, risultano essenziali per garantire la funzionalità ecologica, tanto più che il Piano Paesaggistico regionale, in relazione ai caratteri ecosistemici del paesaggio riconosce:

- nel documento Abachi delle invarianti strutturali, che:
  - *la rete ecologica individua nella permeabilità diffusa del territorio (non limitata quindi a singole direttrici lineari di connettività) un elemento fondamentale per preservare le popolazioni animali e vegetali, i livelli di biodiversità e il valore naturalistico complessivo a scala regionale*;
  - nella Piana fiorentina-pratese le diverse aree umide e laghi costituiscono elementi di alta valenza ecologica;
- nella Scheda d'ambito n. 6 (Firenze, Prato e Pistoia), nel capitolo riguardante l'Invariante II relativa ai *caratteri ecosistemici dei paesaggi,* che il paesaggio agricolo di pianura alluvionale, soprattutto tra Firenze e Prato, costituisce comunque un elemento di valore naturalistico, **anche esternamente agli strumenti di tutela riconosciuti**, soprattutto quando conservi la maglia agraria. La matrice agroecosistemica di pianura urbanizzata, interessante il relittuale paesaggio agricolo della pianura alluvionale di Firenze e Prato e caratterizzata anche dall'elevata presenza di aree umide e specchi d'acqua, ove si localizzano frammentate aree agricole, incolti ed aree ancora pascolate, è riconosciuta di elevato interesse naturalistico e paesaggistico.

L'elaborato 0002_FLR-MPL-SAI-AMB1-009-GE-RT_Risc Racc AC F2 fornisce la linea generale di lettura e consultazione della documentazione integrativa prodotta e il riscontro alle singole osservazioni e richieste.

Dall'esame di tale documentazione integrativa e a seguito degli ulteriori chiarimenti forniti dal proponente, per quanto di competenza del Settore scrivente, emerge quanto segue:

I. in relazione alla stima della superficie dei diversi Habitat mappati/rilevati, direttamente e indirettamente interferiti dal progetto, viene precisato che:

AOOGRT / AD Prot. 0115332 Data 18/02/2025 ore 14:24 Classifica P.130.040.Il documento è stato firmato da DOMENICO BARTOLO SCRASCIA in data 18/02/2025 ore 14:24.

- *il calcolo delle superfici è stato svolto tramite software per cartografia QGIS 3.28.1-Firenze, facendo riferimento alle varie basi bibliografiche e, soprattutto, ai dati di rilevamento su campo, aggiornati e capillari* (par. 8.3.2 pag. 202 SincA);
- *gli habitat identificati sono stati studiati a partire dal 2015 (in coincidenza con il precedente Piano di Sviluppo Aeroportuale), fino ad oggi (2024). Le analisi sul campo sono state condotte mediante indagini fitosociologiche e poi con verifica della relazione delle associazioni vegetali riscontrate con i dati presenti nel Manuale degli Habitat on line*: *http://vnr.unipg.it/habitat/index.jsp*." (par. 8.3.7 SIncA, pag. 215);
- *i principi cardine su cui si è basato questo lavoro è stato quello di inserire le superfici interferite esterne alla Rete Natura 2000 (ZSC/ZPS) come richiesto nelle osservazioni della Regione Toscana. In particolare l'agroecosistema compreso tra le patches del Lago di Peretola e quella del Podere la Querciola tenendo presente la Fonte ISPRA con Habitat 82.3 "Colture di tipo estensivo e sistemi agricoli complessi*. (par. 8.9.1, pag. 286 SincA);
- *tra le varie Fonti di dati disponibili prese in considerazione per il calcolo puntuale delle superfici di habitat di interesse comunitario (1. Carta della Natura ISPRA, 2. Documenti di cui al Piano di Gestione regionali in corso di elaborazione; 3. Progetto HaSCITu della Regione Toscana; 4. Indagini e rilievi pluriennali sito-specifici), si ritiene in questa sede di far univoco riferimento alla Fonte 4, ritenuta a causa delle superfici di interferenza valutate quella più cautelativa. Infatti la Fonte 4 é caratterizzata dai seguenti elementi distintivi: pluriennalità dei dati, livello di dettaglio delle indagini e degli accertamenti, acquisizione dati da rilievi di campo e perimetrazioni georeferenziate.* (Capitolo 10, pag. 335 SincA).

Si prende atto pertanto che è stata modificata la metodologia per la stima delle superfici dei singoli habitat di interesse comunitario, in senso più cautelativo, eliminando tra gli altri il fattore ponderale ed includendo anche le superfici interferite esterne alla Rete Natura 2000 (ZSC/ZPS);

II. riguardo alle misure di compensazione previste:
   - sono state, in particolare, delocalizzate le opere compensative poste a minor distanza dalla testata della pista di volo, così da evitare che le stesse potessero risultare affette dagli impatti generati dal progetto, sia direttamente, sia indirettamente. Quale possibile causa indiretta avrebbe potuto configurarsi, ad esempio, la modalità di gestione delle due aree di Mollaia e Prataccio rispetto alla finalità di mitigazione del rischio di bird-strike. La misura compensativa di Mollaia è stata delocalizzata più a sud, presso San Jacopo, sempre in Comune di Sesto Fiorentino, mente quella di Prataccio è stata delocalizzata in corrispondenza del Corridoio Ovest, lungo il Vingone, in Comune di Campi Bisenzio (pag. 255 del documento "Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali espresse dall'Autorità Competente in esito al procedimento VIA-VAS – Fase 2");
   - si tratta di habitat esterni alla ZSC/ZPS Stagni della Piana fiorentina e pratese, in modo tale da essere coerenti con il punto 2 delle osservazione poste dalla Regione nella fase di procedimento valutativo, ossia che "le Misure di compensazione devono essere complementari alle azioni di conservazione già previste". La superficie complessiva delle proposte aree di compensazione risulta pari a 164 ettari, di cui circa 24 ettari già interni alla ZSC/ZPS (porzione sud dell'intervento Vingone) e 140 ettari attualmente esterni, ma oggetto di futura annessione alla ZSC/ZPS. A fronte di una sottrazione di 136 ha di sito Natura 2000, il progetto prevede l'ampliamento di 140 ha di nuovo sito Natura 2000 (rapporto 1,03:1) ed il miglioramento funzionale di 24 ha di sito Natura 2000 esistente. (pagina 124-125 Paragrafo 5.2 del RT: MISURE DI COMPENSAZIONE).

   L'opera di compensazione "Vingone" (53 ha) risulta essere in prevalenza contigua ed esterna alla ZSC/ZPS IT5140011 "Stagni della Piana Fiorentina e Pratese" ed in parte ricompresa nella porzione della stessa ZSC/ZPS denominata lotto sud, di circa 24 ha, connotata dalla presenza di bacini identificati come "Zone umide interne" che, pur non ospitando al loro interno fitocenosi di particolare pregio (né per estensione né per tipologia), *hanno un'importante funzione paesistica ed ecologica, "spezzando" la continuità del paesaggio agrario e offrendo cibo e ristoro per numerose specie di fauna selvatica (insetti, anfibi, mammiferi ed uccelli)* - Paragrafo 3.1, pagina 30 della rispettiva "Relazione illustrativa di progetto". Per tale porzione interna al Sito il proponente ha individuato ulteriori obbiettivi sostanzialmente addizionali rispetto a quanto già previsto dalle DGR 644/2004 e DGR 1223/2015 - Paragrafo 2.2 della rispettiva "Relazione illustrativa di progetto", Paragrafo 3.4.3 del RT "MISURE DI COMPENSAZIONE" (pagine da 82 a 84).

III. Con riferimento alla stima dell'entità e delle tipologie delle opere di compensazione ecologica, si prende atto di quanto dichiarato nel par. 8.9.6 pag. 303 SIncA, ed in particolare che:

AOOGRT / AD Prot. 0115332 Data 18/02/2025 ore 14:24 Classifica P.130.040.II documento è stato firmato da DOMENICO BARTOLO SCRASCIA in data 18/02/2025 ore 14:24.

- *ai fini della determinazione delle nuove superfici di compensazione ecologica nelle varie tipologie di ecosistemi naturali (idonee ad ospitare tutti i taxa animali protetti, inclusi gli uccelli), si è tenuto conto di tutti gli habitat protetti e gli habitat di specie interferiti, interni ed esterni alla Rete Natura 2000*;
- *nella stima dell'interferenza sono state incluse le aree indicate: l'Oasi Val di Rose e lo Stagno del Capitano; tali aree sono state ricomprese tra quelle ad Alta idoneità ambientale, mentre gli agroecosistemi (Habitat: 82.3 – Colture estensive secondo la Carta della Natura di ISPRA) presenti fra le aree umide del Podere La Querciola e l'attuale aeroporto, in corrispondenza del futuro sedime della nuova pista con funzione trofica per avifauna e Chirotteri, sono state ricomprese tra gli habitat di specie tra quelli a Media idoneità*;
- *nella stima della superficie delle aree interferite e nella stima della superficie degli habitat di specie è stata inclusa, su suggerimento della Regione Toscana, anche la fascia di 150 ma a partire dal margine autostradale della A11 Firenze-mare*;
- per l'Opera di compensazione "Il Piano" (Comune di Signa) è previsto "*l'intervento di creazione di una nuova vasta zona umida avente valore di opera di compensazione ambientale delle Zone umide che verranno direttamente interferite con obliterazione da parte del progetto (lago di Peretola, Val di Rose, lago del capitano, stagno dei cavalieri, parte de La Querciola)*" - pagina 13 del Paragrafo 3.1.2 del RT: MISURE DI COMPENSAZIONE;
- per l'Opera di compensazione "S. Croce" (Comune di Sesto Fiorentino, è precisato che "…..*L'intervento, unitamente a quello di Signa (Il Piano) mira alla creazione di una nuova zona umida avente valore di opera di compensazione ambientale delle Zone umide che verranno direttamente interferite con obliterazione da parte del progetto (lago di Peretola, Val di Rose, lago del capitano, stagno dei cavalieri, parte de La Querciola)*" - pagina 38 del Paragrafo 3.2.2 del RT: MISURE DI COMPENSAZIONE.

IV. In merito alla richiesta di produrre una precisa mappatura di tutte le aree umide di interesse faunistico (sia interne che esterne al Sito) attualmente presenti, funzionali ad una revisione delle stime di valore ecologico e alla relativa quantificazione delle necessarie opere di compensazione, si riscontra che (par. 8.9.6; pag. 304 SincA);
   - la carta a livello di area vasta è stata presentata nell'apposito paragrafo prima di trattare gli ecosistemi presenti;
   - le aree umide interne e esterne alla ZSC/ZPS sono state riprese durante la trattazione delle interferenze di habitat di interesse comunitario e di habitat di specie;
   - riguardo al tema della estensione delle diverse tipologie di ecosistemi interferiti, si rinvia al paragrafo 2.4.15 "Ecosistemi impattati".

   Si prende atto che è stata modificata la metodologia per la stima delle superfici dei singoli habitat di specie in senso più cautelativo, includendo anche le superfici interferite esterne alla Rete Natura 2000 - paragrafi 8.10 ed 8.11 del SIncA. Le superfici di Habitat di specie interessate dal progetto (sia quelle obliterate che quelle interferite) adesso risultano, infatti, pari a 207 ha circa, mentre nella precedente revisione ammontavano a circa 70 ha;

V. In merito a quanto osservato circa le criticità relative alla localizzazione delle opere di compensazione, si evidenzia quanto segue:
   - dall'esame della cartografia con le quote di volo e di quanto riportato nel Paragrafo 3.4.2 dello Studio di Incidenza, **non risulta essere stata verificata l'interferenza dei corridoi di decollo e di atterraggio delle varie tipologie di velivoli**, **inclusi i corridoi di riattaccata, rispetto alle altezze di volo delle diverse specie di uccelli in migrazione o in spostamento tra le varie porzioni del Sito**, nello specifico in corrispondenza delle aree del Podere La Querciola e degli Stagni di Focognano;
   - lo Studio di incidenza, nella parte che riguarda le interferenze nei confronti dell'avifauna, ha valutato l'effetto cumulo soprattutto in fase di esercizio tra le incidenze dovute al rumore indotto dalla Autostrada A11 e dal sorvolo degli aerei in fase di decollo e atterraggio;
   - la fascia di ampiezza limitata a soli 400 metri dalla sagoma esterna dell'aeromobile per la stima dell'areale di potenziale incidenza/disturbo significativa nei confronti dell'avifauna è stata accantonata a seguito dell'adozione della diversa metodologia di valutazione basata su dati strumentali e analisi quantitative oggettive;
   - la pista ciclabile, in origine ipotizzata intorno alla nuova pista, in parte su argine fluviale, è risultata oggetto di aggiornamento/adeguamento in recepimento delle osservazioni ricevute. Il percorso risulta adesso adiacente alla deviazione di Via dell'Osmannoro, con ingresso nel futuro sottopasso stradale. Ciò ha determinato l'eliminazione del potenziale fattore di disturbo presente in testata pista;
   - risultano delocalizzate le proposte misure di compensazione riferite alle aree precedentemente denominate Mollaia e Prataccio, ora sostituite dalle nuove aree di San Jacopo e Vingone, poste a rispettivamente a oltre 2 km e

AOOGRT / AD Prot. 0115332 Data 18/02/2025 ore 14:24 Classifica P.130.040.Il documento è stato firmato da DOMENICO BARTOLO SCRASCIA in data 18/02/2025 ore 14:24.

4,5 km circa di distanza dalla nuova pista e dalle rotte di decollo/atterraggio, così da limitare gli impatti generati dal progetto, sia direttamente che indirettamente;

- in relazione al disturbo sonoro cumulato dal rumore dovuto ai velivoli di maggior mole e dai sistemi di dissuasione acustica utilizzati per allontanare gli uccelli, viene precisato che: i sistemi di dissuasione vengono utilizzati esclusivamente all'interno del sedime aeroportuale, a distanza sempre maggiore di 600 metri rispetto alle aree del Podere La Querciola e di Focognano; che tra la pista di volo e le citate aree naturali protette la PR-PSA prevede la realizzazione di sistemi di rilevati arginali che costituiscono barriera acustica alla propagazione del rumore eventualmente generato dai sistemi di gestione e mitigazione del rischio di birdstrike adottati all'interno del sedime. Nel complesso si assume che il rumore potenzialmente associato ai "cannoni dissuasori" per l'avifauna utilizzati abbia areale di impatto pressoché contenuto nello stesso ambito aeroportuale e, comunque, ben schermato dagli argini del sistema fluviale del fosso Reale (alti 4,5 metri) e di intensità inferiore rispetto al rumore stradale della A11;
- in relazione al disturbo luminoso dovuto, oltre che dai normali impianti di illuminazione e di segnalazione visiva propri degli aeroporti, anche da fari, lampeggianti e altri mezzi luminosi potenzialmente utilizzabili per allontanare gli uccelli, viene precisato che non è interferente con gli habitat di interesse comunitario limitrofi, infatti le luci aeroportuali che servono a facilitare le operazioni di atterraggio dopo il tramonto, sono schermate e quindi non giungono a lambire la zona di Focognano; l'illuminazione più potente è collocata presso il Terminal passeggeri e le annesse aree landside, che si trovano a distanza dalla ZSC/ZPS;
- ai sensi dei vigenti regolamenti di settore, il piano gestione ecologica anti-fauna finalizzato alla gestione e alla mitigazione dei rischi di wildlife strike sarà definito secondo tempi coerenti con l'entrata in esercizio della nuova pista (2028). Le caratteristiche generali di tale piano sono consultabili all'interno del documento FLR-MPL-SAI-QVA8-001-RI-RT già agli atti del procedimento;
- nell'ambito del SIncA è stata individuata, quale differenza (delta) tra rumore atteso nello stato futuro e rumore attualmente presente e misurato nelle aree di interesse, la soglia significativa di incidenza negativa di 6 dB (par. 8.9.6; pag. 304-305 SincA);
- le interferenze acustiche sono state elaborate sulla base dell'impatto della sagoma planimetrica della Nuova Pista e inoltre è stato tenuto conto, come estensione della fascia di interferenza, dei livelli di impatto acustico scaturiti dalla interpolazione usata per calcolare le interferenze sugli habitat di interesse comunitario. Il valore soglia del delta di 6 dB (come per gli habitat di interesse comunitario) è stato utilizzato per individuare la linea di confine tra le tipologie di clima acustico più o meno impattanti per la fauna (Paragrafo 8.8.2 pagina 275 - 280 SIncA); **tuttavia tale analisi è stata riferita esclusivamente alla porzione di Sito corrispondente agli Stagni di Focognano e al Podere La Querciola, senza considerare l'impatto acustico nei confronti della vicina area di compensazione di Santa Croce**;

VI. in merito alla gestione delle opere di compensazione, si prende atto che:

- per l'Opera di compensazione "Il Piano", Comune di Signa: "….*Dato però il forte carattere conservazionistico dell'opera e il fatto che durante gli ultimi anni le piogge nella zona generalmente sono sempre meno abbondanti in mesi di fine estate-inizio autunno, per garantire un volume sufficiente d'acqua nella zona umida e quindi la presenza di un ecosistema di forte interesse per l'avifauna anche durante il passo migratorio autunnale, è stato previsto un sistema atto ad allagare artificialmente la zona umida tramite il prelievo di acque dal torrente Bisenzio che corre lungo il lato sud della nuova zona umida. Questo sistema sarà utilizzato dal futuro ente gestore dell'area secondo un apposito piano di gestione successivamente predisposto*" (Pagina 22 del Paragrafo 3.1.6.6 del RT: MISURE DI COMPENSAZIONE);
- per l'Opera di compensazione "S. Croce", Comune di Sesto Fiorentino: "…. *Dato però il forte carattere conservazionistico dell'opera e il fatto che durante gli ultimi anni le piogge nella zona non sono state abbondanti nei mesi di fine estate-inizio autunno (talvolta anche del tutto assenti), per garantire un volume sufficiente d'acqua nella zona umida, e quindi la presenza di un ecosistema di forte interesse per l'avifauna anche durante il passo migratorio autunnale, nonostante l'invaso risulti in comunicazione idraulica (tramite apposite soglie di sfioro) col Colatore Sinistro e col Canale dell'Osmannoro, a scopo cautelativo è stato previsto un sistema atto ad allagare artificialmente la zona umida tramite il prelievo di acque dal Fosso Reale che corre lungo il lato nord della nuova zona umida…… L'impianto, dotato di sistema di pompaggio, sarà strutturato in modo da poter anche irrigare le nuove siepi campestri oggetto di impianto e gli arbusteti "a macchia". Il sistema di irrigazione sarà completato costituendo una apposita rete di tubazioni che permetterà di recare l'acqua nei differenti settori dell'area di impianto delle nuove siepi*"(Pagina 49 del Paragrafo 3.2.6.7 del RT: MISURE DI COMPENSAZIONE);

AOOGRT / AD Prot. 0115332 Data 18/02/2025 ore 14:24 Classifica P.130.040.Il documento è stato firmato da DOMENICO BARTOLO SCRASCIA in data 18/02/2025 ore 14:24.

- per l'Opera di compensazione "S. Jacopo", Comune di Sesto Fiorentino: "…. *Dato però il forte carattere conservazionistico delle opere e il fatto che durante gli ultimi anni le piogge nella zona non sono state abbondanti nei mesi di fine estate-inizio autunno (talvolta anche del tutto assenti), per garantire un volume sufficiente d'acqua in ciascun habitat, e quindi la presenza di ecosistemi di forte interesse per l'avifauna anche durante il passo migratorio autunnale (così come anche per le altre specie durante questo stesso periodo dell'anno), è stato previsto un sistema idrico di supporto tramite il prelievo di acque dal Fosso Reale che corre lungo il lato ovest dell'area. ….. Lo stesso sistema di pompaggio sarà strutturato in modo da irrigare le nuove siepi campestri oggetto di impianto e gli arbusteti "a macchia". Il sistema di irrigazione sarà completato costituendo una apposita rete di tubazioni che permetterà di recare l'acqua nei differenti settori dell'area di impianto delle nuove siepi. In ausilio, ovvero in sostituzione, del citato sistema di irrigazione, il progetto prevede la realizzazione, presso l'area, di un pozzo di emungimento ad uso irriguo*" (Pagina 69-70 del Paragrafo 3.3.6.8 del RT: MISURE DI COMPENSAZIONE);
- per l'Opera di compensazione "Vingone", Comune di Campi Bisenzio: "…. *Dato però il forte carattere conservazionistico delle opere e il fatto che durante gli ultimi anni le piogge nella zona non sono state abbondanti nei mesi di fine estate-inizio autunno (talvolta anche del tutto assenti), per garantire un volume sufficiente d'acqua in ciascun habitat, e quindi la presenza di ecosistemi di forte interesse per l'avifauna anche durante il passo migratorio autunnale (così come anche per le altre specie durante questo stesso periodo dell'anno), è stato previsto un sistema idrico di supporto tramite pompaggio dalla falda (n. 2 pozzi, l'uno in destra e l'altro in sinistra del Vingone). Lo stesso sistema di pompaggio sarà strutturato in modo da irrigare le nuove siepi campestri oggetto di impianto e gli arbusteti "a macchia". Il sistema di irrigazione sarà completato costituendo una apposita rete di tubazioni che permetterà di recare l'acqua nei differenti settori dell'area di impianto delle nuove siepi*" (Pagina 89 del Paragrafo 3.4.6.7 del RT: MISURE DI COMPENSAZIONE);
- **il proponente non fornisce indicazioni riguardo alle modalità con le quali sarà garantita la funzionalità ecologica delle aree dopo i primi 5 anni**;
- riguardo all'area di compensazione "*Santa Croce"* prossima alla S.P. Lucchese, in merito alle possibili soluzioni finalizzate a garantire un adeguato passaggio faunistico si prende atto di quanto indicato a pagina 52 – 53 nel paragrafo 3.2.8.1 del RT: MISURE DI COMPENSAZIONE, nonché a pagina 37 nel paragrafo 4.2.3 del RT: "Area di compensazione "Santa Croce" Relazione illustrativa di progetto" e si ritiene sufficiente quanto previsto per evitare che gli Anfibi e le altre specie afferenti alla cosiddetta "fauna minore" raggiungano la carreggiata e siano investiti dalle auto in transito. Si concorda inoltre con l'opportunità di confinare le specie a nord della barriera antiattraversamento, mentre, **riguardo alla tutela degli uccelli che attraversano la S.P. Lucchese al fine di assicurare loro il sorvolo ad una quota sicura, si evidenzia che la questione non è affrontata nella documentazione integrativa e pertanto non viene proposta alcuna mitigazione**;
- riguardo alla richiesta di prevedere **rifugi artificiali per Strigiformi, Falconiformi e Cicogne**, i cui rifugi attuali verranno interferiti direttamente o indirettamente, si rileva che la questione non è affrontata nella documentazione proposta, in quanto viene evidenziato il sostanziale allontanamento delle due opere di compensazione (Mollaia delocalizzata presso San Jacopo e Prataccio delocalizzata lungo il Vingone) dalla futura infrastruttura aeroportuale, oltre che l'esito dello studio sull'interferenza acustica relativamente alla Componente Avifauna riportato nel Paragrafo 8.8.2 dello Studio di Incidenza;

VII. si prende atto della proposta di localizzazione delle quattro opere compensative denominate "San Jacopo" e "Vingone" (in sostituzione di Mollaia e Prataccio), "Il Piano" e "Santa Croce", con le relative proposte progettuali. Le quattro opere di compensazione risultano collegate funzionalmente ed ecologicamente con il sito originario, posizionandosi all'interno o in prossimità di alcune porzioni dello stesso e non interferendo con il raggiungimento degli obiettivi di conservazione del Sito. Riguardo alla tempistica di realizzazione si osserva che le opere saranno avviate quali prime lavorazioni di cui al cronoprogramma di lavori del Piano e la loro fase realizzativa sarà condotta in parallelo presso tutte le quattro distinte aree di intervento. A tal proposito si osserva che **il Sito non dovrebbe essere impattato in modo irreversibile da un progetto prima che sia stata messa in atto la compensazione**. Viste le finalità a lungo termine che caratterizzano le Misure di Compensazione, come riportato nelle Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza, **è necessario prevedere un programma di monitoraggio sull'attuazione delle stesse, sia *ante* che *post operam*, al fine di verificare il raggiungimento dell'obiettivo prefissato al momento della loro individuazione e proposizione. La realizzazione delle Misure di Compensazione deve essere finanziata e garantita dal proponente del P/P/P/I/A, che si assume sia la responsabilità di attuazione delle stesse, nonché gli oneri connessi al monitoraggio della loro efficacia**;

AOOGRT / AD Prot. 0115332 Data 18/02/2025 ore 14:24 Classifica P.130.040.Il documento è stato firmato da DOMENICO BARTOLO SCRASCIA in data 18/02/2025 ore 14:24.

VIII. il **Piano di Monitoraggio ambientale** recepisce solo in parte le richieste/osservazioni espresse dalla Regione, infatti si rileva che non tutte le superfici di medio-alto valore naturalistico attivamente gestite sono state campionate e che i punti di campionamento riportati nelle tavole di monitoraggio (FLR-MPL-SAI-PMA1-009-GE-PL_Pti_Veg_Flo_Hab e FLR-MPL-SAI-PMA1-010-GE-PL_Pti_Fau) spesso non ricadono all'interno ma, in alcuni casi, solo al loro intorno. Si rende pertanto necessario un aggiornamento del Piano di Monitoraggio Ambientale, anche al fine di adeguarlo alle richieste già espresse dal Settore scrivente;

IX. in merito alle modalità richieste al fine di contenere la possibile diffusione delle **specie alloctone invasive**, il proponente adotta:
- la "CO_GEN_06 di cui di cui all'Allegato B alla DGR n.13 del 10/01/2022: "è *prevista una ricognizione per la verifica della presenza di specie vegetali alloctone invasive nell'area di intervento (es. Robinia, Ailanto, Gaggia) e, nel caso di rinvenimento di dette specie, si provvederà a mettere in atto idonee azioni di contenimento finalizzate ad evitare la dispersione all'intorno di loro propaguli tra le quali ad esempio, con riferimento alle specie legnose arbustive o arboree:*
  - *in caso di presenza di individui isolati non sarà effettuato il taglio al colletto per evitare di favorirne il ricaccio;*
  - *in caso di presenza di vegetazione diffusa o di nuclei (ad eccezione dei cedui puri di robinia, per i quali ci si atterrà a quanto previsto dall'art 22 del regolamento forestale): capitozzatura o ceduazione con rilascio del pollone più debole e aduggiato, esecuzione in tempi diversi degli interventi a carico delle specie alloctone rispetto a quelli sulle specie autoctone, rilascio di tutte le piante legnose di origine autoctona, poste all'intorno, per un raggio di 15 m misurati sul terreno dagli individui della specie invasiva per favorire l'aduggiamento della specie alloctona e deprimerne lo sviluppo*" - paragrafo 12.1 pagina 377 SincA;
- per quanto riguarda l'ailanto precisa che "*è necessario concentrarsi prioritariamente sugli esemplari posti nelle immediate vicinanze dalle aree che subiranno interventi di scavo e/ o risagomature, tali da creare ampie superfici di suolo scoperto. Gli interventi a carico degli esemplari di ailanto dovranno necessariamente essere eseguiti prima di effettuare le suddette operazioni, al fine di portare a disseccamento tutti gli individui della specie invasiva prima che possa propagarsi procedendo quindi alla loro eradicazione locale. La maggior parte degli esemplari infatti presenti all'interno delle 4 aree di compensazione indagate non corre il rischio di essere interessato dagli interventi veri e propri, quanto per lo più adiacenti o nelle vicinanze degli edifici rurali. Tale disposizione dovrà essere garantita anche nei confronti della Gleditsia Triacanthos. Un approccio diverso deve essere seguito per Arundo donax, in quanto questa specie non si propaga per via gamica. Il rischio, tuttavia, estremamente concreto, è che la canna possa propagarsi enormemente a seguito del rimaneggiamento dei suoli che contengono i rizomi. Le attività previste dallo studio specialistico per il contenimento della specie in questione sono: separare accuratamente i terreni che contengono i rizomi durante i lavori di escavazione, vagliare il terreno vero e proprio e conferire in discarica i rizomi che emergono. Le attività sopra elencate, previste dagli studi specialistici, prevedono l'utilizzo di erbicidi nel rispetto della normativa vigente. È prevista, inoltre, una ricognizione per la verifica della presenza di specie vegetali alloctone invasive nell'area di intervento, e nel caso di rinvenimento, si provvederà a mettere in atto le idonee azioni di contenimento finalizzate ad evitare la dispersione all'intorno*" - paragrafo 13.13.1.2.1 pagina 946 del Progetto Ambientale della Cantierizzazione.

Nel merito si prende atto di quanto contenuto nelle Linee guida per la gestione e la manutenzione della vegetazione redatte per le singole aree di compensazione e nel Rapporto Tecnico "Analisi del rischio di diffusione di specie vegetali aliene invasive" - Misure di eradicazione/ contenimento;

X. si prende atto di quanto dichiarato dal proponente in merito alla richiesta di valutazione dell'eventuale impoverimento ecologico imputabile agli **sfalci** della vegetazione erbacea all'intorno della futura pista connessi all'esercizio aeroportuale, oltre all'eventuale inquinamento chimico imputabile all'impiego di prodotti insetticidi per ridurre la densità di insetti che attirano uccelli insettivori: "(...) *si ritiene che esso, dato che avviene circa 1-2 volte l'anno, è abbastanza ininfluente a livello di impoverimento ecologico della microfauna. Bisogna altresì considerare che con situazioni di erba bassa gli Uccelli avvistano in modo più efficace gli Insetti e pertanto, in caso di sfalci maggiormente consistenti, permarrebbero ai fini trofici nei pressi della pista; situazione non compatibile con la sicurezza delle manovre dei mezzi aerei. Riteniamo di valutare l'impoverimento ecologico assai minimale in una situazione di contesto già caratterizzata dalla presenza di molti elementi di perturbazione per il contingente faunistico. Per quel che riguarda l'eventuale inquinamento chimico imputabile all'impiego di prodotti insetticidi per ridurre la densità di insetti che attirano uccelli insettivori, i prodotti usati sono diserbanti naturali ecologicamente*

AOOGRT / AD Prot. 0115332 Data 18/02/2025 ore 14:24 Classifica P.130.040.II documento è stato firmato da DOMENICO BARTOLO SCRASCIA in data 18/02/2025 ore 14:24.

compatibili con l'ambiente, come da verifiche che il gestore aeroportuale effettua regolarmente sulle schede di sicurezza dei prodotti impiegati";

XI. in merito alla proposta realizzazione di un **impianto fotovoltaico e ai relativi possibili effetti nei confronti dell'avifauna, il proponente precisa che** *l'originaria previsione di realizzazione dell'impianto fotovoltaico a terra è risultata oggetto di significativa rimodulazione in decremento, in accoglimento delle osservazioni espresse dal MIC. A fronte della precedente previsione progettuale di realizzazione di un impianto con potenza pari a 14 MW, l'attuale previsione ridimensiona detta potenza in 5 MW, con sensibile minore occupazione di suolo rispetto alla versione precedente. Le celle fotovoltaiche utilizzate avranno cromatismo e tessitura non riflettente, con patch di colore verde-marrone, in grado di consentire un più efficace inserimento paesaggistico e percettivo, inibendo in tal modo anche il cosiddetto effetto lago, improbabile sia per la più contenuta estensione dell'intervento, sia per la tecnologia adottata. Tutta la porzione terminale dell'esistente pista di volo, lato soglia 23, sarà inoltre convertita ad altri usi (non aeroportuali) e, previa demolizione delle attuali superfici pavimentate, sarà trasformata in area verde a vocazione agricola e sarà deperimetrata dal sedime aeroportuale. Tale area, unitamente all'altro parco agricolo di 42 ettari introdotto in progetto e ubicato nella piana di Sesto Fiorentino, garantirà il mantenimento della connettività ecosistemica con le colture presenti e con il paesaggio di pianura nelle aree circostanti il sito*";

XII. l'originaria previsione di realizzazione di un'estesa copertura verde per il nuovo terminal e le antistanti aree landside è risultata oggetto di rimodulazione e la PR-PSA così aggiornata non include più detta previsione progettuale. Non sarà realizzato un terminal ex-novo e la superficie di copertura della futura aerostazione, realizzata in ampliamento e adeguamento dell'esistente, non sarà caratterizzata da elementi a verde o da altri elementi potenzialmente in grado di costituire un attrattore di avifauna e/o chirotteri;

XIII. le valutazioni riportate nello Studio di Incidenza fanno riferimento, oltre allo *status* protezionistico dell'avifauna a livello europeo, anche a quello di livello nazionale reperito dal Formulario standard del Sito considerato.

In ultimo, si esprimono perplessità circa **l'ipotesi del parco agricolo** (42 ettari) individuato dal proponente nella **piana di Sesto Fiorentino,** finalizzato a garantire il mantenimento della connettività ecosistemica con le colture presenti e con il paesaggio di pianura nelle aree circostanti il Sito, in quanto la funzione trofica che assumerebbe tale area tramite la *ricostruzione di un ecosistema di medio-alta idoneità ambientale riconducibile ad Habitat di specie* costituirebbe una trappola ecologica per l'avifauna, dato che le traiettorie di volo degli uccelli tra le porzioni della ZSC/ZPS (comprese le previste Aree di Compensazione) e verso il suddetto Parco agricolo, interesserebbero le traiettorie di decollo e atterraggio degli aeromobili. Nel merito, si ritiene inoltre che l'avifauna nel suddetto parco agricolo sarebbe potenzialmente esposta a differenziali acustici maggiori di 6dB tra rumore atteso nello stato futuro e rumore misurato, come risulta dallo studio di Interferenza acustica effettuato (Paragrafo 8.8.2 pagina 275 - 280 SIncA).

CONCLUSIONI

Considerato quanto sopra e in base alle informazioni fornite, si concorda con i risultati dello Studio di Incidenza rispetto ai quali viene dichiarata una possibile incidenza significativa a lungo termine sul Sito Natura 2000 ZSC/ZPS IT5140011 *Stagni della Piana fiorentina e pratese*, con particolare riferimento all'integrità dello stesso e ai suoi obiettivi di conservazione. Le misure di mitigazione previste in progetto sono ritenute, infatti, efficaci ed efficienti per adeguati contenimenti e riduzioni degli effetti generati dal progetto, ma non eliminano l'azione di interferenza funzionale e di sottrazione diretta permanente (per obliterazione dovuta a interferenza con la localizzazione, la dimensione e l'ingombro fisico di talune opere di progetto) di habitat Comunitari e di sottrazione, in parte permanente, di habitat di specie, e conseguentemente il Proponente ritiene che le incidenze negative residue incidano significativamente sull'integrità del Sito e sulla modalità/tempistica/efficacia di raggiungimento degli obiettivi di conservazione del Sito stesso.
Nelle conclusioni il Proponente sottopone all'Autorità Competente l'istanza di attivazione della procedura di deroga al paragrafo 3 dell'articolo 6 della direttiva, da espletarsi secondo quanto indicato dal paragrafo 4 del medesimo articolo 6.

A tal proposito il Masterplan è comprensivo della documentazione progettuale delle opere di compensazione.

Con riferimento alle suddette opere compensative e alle misure di mitigazione proposte, necessarie a garantire la coerenza globale della rete Natura 2000, nel caso in cui l'autorità competente decidesse di applicare la deroga ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 4 della direttiva Habitat, si ritiene che queste possano essere ritenute adeguate nel rispetto delle seguenti condizioni:

AOOGRT / AD Prot. 0115332 Data 18/02/2025 ore 14:24 Classifica P.130.040.Il documento è stato firmato da DOMENICO BARTOLO SCRASCIA in data 18/02/2025 ore 14:24.

1. I lavori su tutte le aree di compensazione, compresi quelli relativi alla cantierizzazione degli interventi di ripristino naturalistico, dovranno essere eseguiti sotto la supervisione di tecnico esperto in materie naturalistiche/forestali/ambientali; in particolare lo stesso tecnico dovrà supportare la progettazione e la D.L. dei lavori di realizzazione delle misure di compensazione e di mitigazione, incluse le cure colturali e certificare l'esecuzione delle stesse in conformità alle specifiche progettuali;
2. Gli interventi di svuotamento degli habitat e di bonifica dei fondali, nonché le eventuali azioni di bonifica degli ordigni esplosivi presso l'invaso del Parco della Piana e dello Stagno dei cavalieri (entrambi posti all'interno dell'ANPIL Podere La Querciola) dovranno essere avviati solo al termine delle fasi di attecchimento e sviluppo nelle opere di compensazione Il Piano di Signa e Santa Croce;
3. Nelle aree di compensazione, con particolare riferimento all'area più vicina al sedime aeroportuale (Santa Croce), dovranno essere valutate, e se necessario attuate, tutte le opportune misure di mitigazione per contenere l'impatto acustico futuro non prodotto dall'esercizio aeronautico (ad es. mediante la realizzazione di barriere fonoassorbenti lungo le infrastrutture viarie), in modo tale da garantire che il delta tra il rumore atteso nello stato di progetto e il rumore da misurarsi in fase ante operam non superi i 6 dB;
4. La funzionalità ecologica delle opere di compensazione dovrà essere garantita anche dopo i primi 5 anni; viste le finalità a lungo termine che caratterizzano le misure di compensazione, il Proponente dovrà garantire, a propri oneri, la gestione delle aree di compensazione per l'intero periodo di attuazione del Masterplan fino al 2035;
5. II Piano di monitoraggio predisposto dal Proponente dovrà essere così integrato, nel rispetto delle Linee guida ISPRA per i monitoraggi delle opere soggette a VIA, con particolare riferimento agli aspetti naturalistici e alle specie protette, rare o minacciate di importanza anche solo regionale;
   - rilievi *ante operam* dell'avifauna, di durata non inferiore a 12 mesi rispetto a quanto monitorato dal proponente fino al 2023 (rif. documentazione agli atti del procedimento), supportati anche dalla caratterizzazione vegetazionale ed ecologica delle postazioni di monitoraggio, da eseguirsi in corrispondenza delle seguenti aree e secondo le seguenti metodologie:
     1. siano intensificate le osservazioni ed i rilievi entro le aree interne dell'area Val di Rose, dell'ANPIL Stagni di Focognano, della cassa di espansione Vingone-Lupo, dell'ex Aerodromo dei dirigibili (Sant'Angelo a Lecore), oltre alla superficie di maggior tutela e pregio naturalistico del lago Casanuova presso i Renai di Signa e alla cassa di espansione Olmetti (prossima all'area di compensazione Vingone), quali aree umide interessate dai corridoi di migrazione;
     2. i rilievi sull'avifauna migratrice dovranno consentire, per quanto tecnicamente possibile, di verificare le direzioni di volo degli uccelli e, se del caso, anche le relative altezze di volo, e dovranno essere svolti sia nella porzione orientale della futura pista che in corrispondenza delle direttrici di connettività della piana fiorentina e pratese rappresentate nella Carta della rete ecologica regionale;
   - rilievi in corso e *post operam* da realizzarsi come previsto dal Piano di Monitoraggio Ambientale, integrato nei termini qui indicati;
   - i rilievi *ante operam*, in corso e *post operam* di tipo botanico dovranno includere flora (anche Briofite e Pteridofite) e vegetazione;
   - i rilievi previsti dal Piano di Monitoraggio Ambientale in corrispondenza delle aree di medio-alto valore naturalistico definite dal Proponente nella documentazione agli atti dovranno proseguire fino all'inizio dei lavori (movimenti di terra), mentre in corso d'opera sarà sufficiente solo una periodica sorveglianza finalizzata a salvaguardare e a traslocare opportunamente ovature, larve e individui di erpetofauna, secondo quanto previsto dal piano di traslocazione dell'erpetofauna predisposto dal Proponente;
   - in relazione alle specie vegetali invasive (anche erbacee particolarmente problematiche come il *Sorghum halepense* e la Canna comune), data la loro alta facoltà di propagarsi a seguito di movimenti di terra e su superfici denudate, il monitoraggio in *ante operam*, in corso d'opera dovrà essere eseguito attraverso modalità di tipo estensivo sulle superfici di progetto, mentre quello *post operam* dovrà interessare, con modalità estensiva, le aree di compensazione previste in progetto. Il Piano di Monitoraggio Ambientale dovrà essere integrato attraverso la definizione di fattibili interventi di contenimento/eradicazione, che il Proponente dovrà prontamente attuare sotto la direzione di tecnico abilitato all'impiego di diserbanti. Il Proponente dovrà, infine, porre particolare attenzione alle modalità di gestione delle terre di scavo, dei terreni di scotico e nella sistemazione naturalistica dei canali costituenti corridoi ecologici fluviali;
6. Siano previsti dispositivi a tutela degli Uccelli che attraversano la S.P. Lucchese, prossima all'area di compensazione "Santa Croce", al fine di assicurare loro il sorvolo ad una quota sicura;

AOOGRT / AD Prot. 0115332 Data 18/02/2025 ore 14:24 Classifica P.130.040.Il documento è stato firmato da DOMENICO BARTOLO SCRASCIA in data 18/02/2025 ore 14:24.

7. Gli elettrodotti aerei presenti all'interno delle aree di compensazione o in prossimità di esse dovranno essere messi in sicurezza rispetto al rischio di elettrocuzione e di collisione con i volatili, utilizzando i metodi indicati dalle "Linee guida per la mitigazione dell'impatto delle linee elettriche sull'avifauna" pubblicate da ISPRA nel 2008;
8. Sia valutata la possibilità di prevedere rifugi artificiali per Strigiformi, Falconiformi e Cicogne, in luogo degli attuali che verranno interferiti direttamente o indirettamente dalla futura infrastruttura aeroportuale; siano inoltre previsti ulteriori rifugi per Chirotteri eventualmente anche interrati;
9. Riguardo al parco agricolo (42 ettari) individuato dal proponente nella piana di Sesto Fiorentino, si ritiene opportuno segnalare l'esigenza di gestire adeguatamente l'assetto colturale in modo tale da limitare la possibile frequentazione da parte dell'avifauna, dato che le traiettorie di volo degli uccelli tra le porzioni della ZSC/ZPS (comprese le previste Aree di Compensazione) e verso il suddetto Parco agricolo, interesserebbero le traiettorie di decollo e atterraggio degli aeromobili; peraltro la rumorosità prevista nell'area risulterebbe tale da determinare frequentazioni sporadiche. A tal fine, in caso di attuazione del suddetto parco agricolo di Sesto Fiorentino (42 ettari), siano introdotte colture agricole non attrattive per l'avifauna;
10. Per le attività di allontanamento dei volatili dalle aree aeroportuali nell'apposito piano che il gestore dovrà condividere con ENAC non dovrà essere previsto l'utilizzo di falconiformi e accipitriformi;
11. Nelle aree di compensazione siano previsti divieti, a carattere stagionale (marzo-agosto), di accesso al pubblico ed agli animali da compagnia, al fine di limitare il disturbo alla fauna selvatica durante i periodi riproduttivi; a tal fine potranno essere estese le recinzioni già previste negli elaborati progettuali;
12. L'eventuale terreno in esubero rispetto a quanto già previsto nel progetto, non dovrà essere impiegato all'interno delle aree umide o semiumide della ZSC/ZPS;
13. Per gli interventi di compensazione sia utilizzato materiale vegetale di propagazione, appartenente esclusivamente a specie autoctone di pregio naturalistico, reperito in aree ecologicamente analoghe della Regione Toscana e/o regioni limitrofe e senza depauperare significativamente gli ecosistemi di origine;
14. Prima dell'avvio dei lavori di realizzazione delle opere di compensazione dovrà essere individuata la possibilità di accedere a dette aree per documentati motivi di studio e di ricerca; prima della conclusione del lavori dovrà essere individuato il soggetto deputato alla gestione delle opere stesse (sulla base dei suddetti requisiti) e dovrà essere stipulata la convenzione per la gestione e manutenzione.

Si ricorda che, per la salvaguardia della fauna in generale, qualora se ne preveda la cattura, il prelievo o la traslocazione, anche in relazione a uova, larve e girini, sarà necessario:

- richiedere idonea autorizzazione al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, in base al DPR 357/97 Art. 11, per le specie di interesse conservazionistico a livello comunitario;
- qualora invece le specie siano ricomprese negli allegati alla L.R. 56/2000, quindi tutelate a livello regionale, l'autorizzazione in deroga va richiesta al Settore Tutela della Natura e del Mare della Regione Toscana.

Cordiali saluti.

Il Dirigente
Arch. Domenico Bartolo Scrascia

ASg/ASo/AM/BE

AOOGRT / AD Prot. 0115332 Data 18/02/2025 ore 14:24 Classifica P.130.040.Il documento è stato firmato da DOMENICO BARTOLO SCRASCIA in data 18/02/2025 ore 14:24.