

OGGETTO: Art.25 DLgs 152/2006, art.63 LR 10/2010 – Espressione del parere regionale nell’ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale relativo al progetto “Aeroporto di Firenze – Master Plan aeroportuale 2014-2029”, nei Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Signa. Proponente: ENAC - Parere Tecnico sulle integrazioni progettuali.

PARERE TECNICO SULLE INTEGRAZIONI

Il presente documento è stato elaborato nell’incontro svoltosi in data 12.10.2015 presso la sede del Direttore Generale, alla presenza dei Direttori e Dirigenti indicati in calce, allo scopo di esaminare congiuntamente e coordinare i singoli pareri espressi dagli uffici della A.C., al fine di pervenire ad un parere di sintesi. Pertanto il presente documento integra e aggiorna i singoli pareri di volta in volta richiamati, che sono depositati agli atti presso il Servizio Sostenibilità, Valutazione Ambientale, Geologia e Bonifiche ed ivi consultabili.

L’analisi ha tenuto conto delle integrazioni trasmesse da ENAC per l’intervento in oggetto, come richieste dal MATTM e sono stati verificati in particolare i relativi contenuti rispetto ai punti rilevati nel precedente Parere Tecnico allegato alla delibera della Giunta Comunale n.189 del 19.05.2015.

La documentazione integrativa trasmessa risponde parzialmente a quanto richiesto nel Parere Tecnico suddetto e non consente, in diverse situazioni, una valutazione ed una verifica di dettaglio, considerato anche il basso livello di approfondimento progettuale tipico dei Master Plan. In particolare le incompletezze si riscontrano in ordine al sistema della mobilità interferito, esistente o di progetto, compresa la linea 2 della tramvia in corso di realizzazione. Visto quanto sopra sarebbe necessario che, per le parti non affrontate o ancora non definite ultimativamente, sia prodotta nelle successive fasi progettuali documentazione integrativa, che consenta il superamento delle questioni sollevate. Pertanto, nel caso in cui il Ministero decidesse per una pronuncia positiva di compatibilità ambientale, si richiede che la stessa contenga le prescrizioni evidenziate nel presente Parere Tecnico, quali condizioni per i successivi sviluppi progettuali dell’aeroporto finalizzate a garantirne una migliore compatibilità ambientale e un corretto inserimento nel sistema infrastrutturale dell’area di riferimento.

Il presente Parere Tecnico dovrà essere trasmesso alla *Regione Toscana - Giunta Regionale - Direzione Ambiente ed Energia - Settore Valutazione Impatto Ambientale, Valutazione Ambientale Strategica, Opere Pubbliche di interesse strategico regionale*, che con nota acquisita al nostro protocollo col n. 241428 del 07.09.2015 ne ha fatto espressamente richiesta, sulla base di quanto disposto dall’art.63 della LR 10/2010 e smi, ai fini dell’espressione del proprio parere nell’ambito della procedura di V.I.A. di competenza statale, avviata per il nuovo aeroporto.

I pareri pervenuti ai quali ha fatto riferimento l’incontro odierno sono:

- Direzione Ambiente/ Servizio Sostenibilità, Valutazione Ambientale e Bonifiche (parere prot. 276543 del 09.10.2015);

- Direzione Urbanistica/ P.O. Attuazione e Gestione Strumenti della Pianificazione (parere prot. 276067 del 08.10.2015);
- Direzione Nuove Infrastrutture e Mobilità (parere del 12.10.2015 prot. xxxxxx cui sono allegati i pareri dei diversi uffici della direzione)

Di seguito si sintetizzano le problematiche scaturite dall'incontro tecnico con le conseguenti richieste di prescrizioni.

➤ **SERVIZIO SOSTENIBILITÀ, VALUTAZIONE AMBIENTALE E BONIFICHE
(PARERE PROT. 276543 DEL 09.10.2015)**

● **COMPONENTE: Ambiente idrico**

- **Pericolosità idraulica.**

▪ **Aree in I4/Pi4 (pericolosità idraulica molto elevata del PS e del PAI) legate al Canale dell'Aeroporto**

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 1, era richiesto il dimensionamento del nuovo Canale dell'Aeroporto in funzione delle portate e delle caratteristiche geometriche dello stesso.

Osservazione

La documentazione integrativa prodotta risponde a quanto richiesto.

▪ **Aree in I3 (pericolosità idraulica elevata del PS)**

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 2, era richiesta la messa in sicurezza idraulica, rispetto all'evento con Tr.200 anni, delle strutture previste e vulnerabili in caso di esondazione (escluse le infrastrutture a rete: viabilità e sottoservizi in genere), con un franco di sicurezza di almeno 30 cm. Erano richiesti inoltre chiarimenti in relazione alla messa in sicurezza dei parcheggi previsti, anche in base alla diversa utilizzazione degli stessi: sosta di rotazione, lunga sosta, rent-car.

Osservazione

Nella documentazione integrativa presentata si esplicita che le opere previste nel Master Plan ed in particolare la viabilità, i fabbricati ed in generale tutte le infrastrutture, saranno da progettare in sicurezza idraulica rispetto ai battenti idraulici duecentennali riportati dalle Autorità competenti. Mancano tuttavia elaborati di dettaglio da cui si possa verificare che la suddetta condizione sia rispettata.

Prescrizione

1. **Dovranno essere individuate tutte le strutture e le infrastrutture vulnerabili in caso di esondazione, per le quali dovrà essere garantita la messa in sicurezza rispetto all'evento con Tr.200 anni, con un franco di almeno 30 cm.**

Relativamente ai parcheggi si dovrà chiarire se rientrano nella definizione di "parcheggi pertinenziali privati non eccedenti le dotazioni minime obbligatorie di

legge", prevista dal par. 3.2.2.2, lett.b, del D R 53/R/2011 e dal RU approvato il 02.04.2015, con DCC 2015/C/00025: in tal caso possono non essere previsti interventi di messa in sicurezza idraulica. In ogni caso, considerata la tipologia di fruizione, si ritiene che almeno per i parcheggi definiti a "lunga sosta" e quelli "rent-car" siano da adottare idonee opere di protezione dal rischio idraulico con riferimento ad eventi con Tr.200 anni.

▪ **Compensazione idraulica**

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 3, era richiesto di dettagliare il computo dei volumi sottratti alla libera espansione delle acque calcolandoli con riferimento all'evento con Tr.200 anni, tenendo conto sia delle strutture previste che delle modifiche morfologiche in progetto. Tali volumi erano da recuperare opportunamente nel medesimo comparto idraulico.

Osservazione

Risultano calcolati i volumi sottratti alla libera espansione delle acque rispetto all'evento esondativo con Tr.200 anni, ed è previsto il relativo recupero in apposite aree individuate dal Master Plan (aree A, B, C). I volumi di compenso tuttavia, mancando un progetto definitivo, risultano calcolati in maniera approssimata: è stata considerata una superficie definita "cautelativa" di 6,52 ha, potenzialmente interessata da interventi, ed un battente continuo di 30 cm che in realtà, in particolare nella zona ad ovest verso il confine con Sesto Fiorentino, supera i 50 cm in base al modello idraulico del PAI. Il livello di dettaglio progettuale non chiarisce se, in caso di evento esondativo del sistema Arno-Bisenzio, le acque riescano effettivamente ad accumularsi nelle casse previste, in quanto arginate.

Prescrizione

2. **Dovranno essere computati dettagliatamente i volumi sottratti dall'intervento alla libera espansione delle acque, con riferimento all'evento con Tr.200 anni: tali volumi dovranno essere opportunamente recuperati nelle aree di compenso già individuate dal Master Plan, o, eventualmente, in ulteriori aree del medesimo comparto idraulico (es. aree verdi all'interno del sedime aeroportuale). Rispetto alle aree di compenso se ne dovrà dimostrare l'efficacia e quindi dovrà essere verificata la possibilità che, nel caso di esondazione, le stesse siano "invasabili" dalle acque, tenendo in particolare conto delle dinamiche esondative dell'evento con Tr.200 anni legate al sistema Arno-Bisenzio.**

- **Incremento dell'impermeabilizzazione dei suoli e sistema acque basse.**

▪ **Vasca di laminazione**

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 4, era richiesto che nei calcoli relativi al dimensionamento del volume di laminazione del reticolo delle Acque Basse venisse considerato l'apporto derivante dallo scolmatore del Nuovo Canale dell'Aeroporto.

Osservazione

La documentazione integrativa prodotta risponde a quanto richiesto.

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 5, si richiedevano elaborati progettuali di

dettaglio relativi alla vasca di laminazione del sistema delle Acque Basse.

Osservazione

La documentazione integrativa prodotta risponde a quanto richiesto.

▪ **PUE di Castello**

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 6, si richiedevano chiarimenti in ordine alla soluzione proposta che ipotizzava il recupero delle acque della vasca interferita del PUE di Castello, in una nuova vasca prevista dal Master Plan. Tale soluzione è stata sostanzialmente modificata dalle integrazioni prodotte e quindi, quanto in precedenza richiesto, non ha più attinenza rispetto alla nuova ipotesi progettuale per la quale si esprimono le successive considerazioni.

Osservazione

Le integrazioni del Master Plan pervenute ipotizzano uno spostamento (identificandone anche la nuova ubicazione) della cassa di laminazione prevista dal PUE di Castello (progetto B.1893/2008) nell'area del PUE stesso, senza una valutazione della funzionalità idraulica nella nuova ubicazione e senza considerare le conseguenze urbanistiche di tale operazione. Nella precedente documentazione la cassa del PUE interferita veniva soppressa e la relativa capacità era recuperata all'interno della "Vasca D" (ubicata nel Comune di Sesto Fiorentino subito ad ovest del confine con Firenze).

Prescrizioni

3. **Si premette che si ritiene più opportuna, rispetto a quanto definito nelle integrazioni, la precedente soluzione del Master Plan che prevedeva il recupero in toto della capacità della vasca di compenso del PUE di Castello nella "vasca D", da realizzare a sud della nuova pista. Limitatamente alle sole ricadute di tipo idraulico della nuova collocazione, nel caso si dovesse procedere con la proposta localizzativa, si richiede almeno che sia verificata la funzionalità idraulica della nuova soluzione tenendo conto sia del progetto (B.1893/2008) presentato al Comune di Firenze per il PUE di Castello (che ricomprende la vasca sud del piano urbanistico), che di quanto in generale approvato per il PUE stesso. Nella verifica suddetta dovranno essere considerate anche le criticità idrogeologiche dell'area, legate alla falda molto prossima al piano campagna nel periodo di morbida, con potenziale interferenza quindi nel caso di scavi anche poco profondi. Si evidenzia che l'inefficienza idraulica della nuova vasca potrebbe determinare la non adeguata regimazione del PUE di Castello, compresa l'area della Nuova Scuola dei Marescialli dei Carabinieri, e quindi conseguenze di ristagno sul comparto.**
4. **Si richiede infine di valutare la possibilità di recuperare almeno in parte i volumi idraulici del PUE di Castello nella "Vasca D" o in ulteriori aree, al fine di ridimensionare la vasca di compenso del piano urbanistico, vista anche la prevista espropriazione di parte dell'area del PUE stesso. In tale ipotesi il recupero si ritiene che debba essere compatibilizzato temporalmente con gli interventi previsti dal PUE di Castello.**

▪ **Canale dell'Aeroporto**

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 7, si richiedeva per il Canale dell'Aeroporto di evitarne il tombamento e quindi di progettarlo a cielo aperto. Era inoltre richiesto il recapito diretto del Canale dell'Aeroporto nella vasca di laminazione prevista dal Master Plan (Vasca D), per una migliore regimazione e laminazione del comparto interessato dal nuovo aeroporto.

Osservazione

La documentazione integrativa prodotta risponde a quanto richiesto.

▪ **Regimazione idraulica**

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 8, si richiedeva di rivedere tutto il sistema di regimazione idraulica in progetto, sulla base delle nuove curve di possibilità pluviometrica. Rispetto alla vasca di laminazione si richiedeva inoltre un ricalcolo della capacità, considerando il coefficiente udometrico stabilito nella zona dal Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno.

Osservazione

La documentazione integrativa prodotta risponde a quanto richiesto. Per la "vasca D" del sistema acque basse risulta tuttavia necessario un approfondimento idrogeologico, considerata la sua possibile interferenza con la falda. E' previsto difatti uno scavo fino a quota 33,50 m slmm, contro un livello piezometrico nella zona di circa 33-34 m slmm, come si desume dalle carte idrogeologiche di supporto agli strumenti urbanistici del Comune di Firenze. La capacità d'invaso della vasca potrebbe pertanto parzializzarsi a causa della risalita della falda acquifera all'interno del bacino, dovuta al diminuire delle pressioni di confinamento in funzione della realizzazione degli scavi.

Prescrizione

5. **Nelle successive fasi progettuali dovrà essere verificato, mediante un'ideonea campagna di indagini e di monitoraggio, il livello piezometrico nell'area dove è prevista la "vasca D", determinandone in particolare il livello di morbida. I risultati dovranno consentire di definire la quota massima di scavo della "vasca D" affinché non sia intercettata la falda, con conseguenze di parzializzazione della relativa capacità e di inefficienza idraulica.**

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 9, si richiedeva di individuare un unico soggetto cui spettasse l'onere della manutenzione e gestione del sistema di regimazione delle acque basse progettato per il nuovo aeroporto.

Osservazione

Nella documentazione integrativa presentata non è stato definito chi sarà l'ente che si occuperà della gestione e manutenzione delle opere di regimazione.

Prescrizione

6. **Nelle successive fasi di messa a punto dell'intervento si dovrà chiarire chi sarà il**

soggetto, o eventualmente i soggetti, cui attribuire l'onere della manutenzione e della gestione del sistema di regimazione idraulica da realizzare, con assegnazione eventuale anche di singoli rami della rete. L'attribuzione univoca della gestione consentirà, nelle successive fasi di esercizio, di non generare conflitti di competenze che portino ad un abbandono, anche parziale, della nuova rete di drenaggio.

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 10, si richiedeva di garantire per la fase di corso d'opera la continuità e quindi l'efficienza del sistema idraulico interferito, almeno ad un livello pari allo stato attuale.

Osservazione

Nella documentazione integrativa presentata non sono definite le soluzioni che nella fase di cantiere consentano di dare continuità alla rete di drenaggio esistente.

Prescrizione

7. Nella messa a punto del Piano Ambientale della Cantierizzazione, da elaborare nelle successive fasi, si dovranno definire le soluzioni progettuali che consentano di dare continuità al sistema idraulico esistente, interferito nella fase di corso d'opera.

- Risorse idriche sotterranee.

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 11, si richiedeva, nel caso di significativa interferenza con la falda, di produrre studi di carattere idrogeologico supportati da idonei modelli, atti a verificare gli effetti prodotti sul regime delle acque sotterranee durante le fasi di cantiere e ad opere realizzate.

Osservazione

Nella documentazione integrativa è presente un nuovo elaborato: "Relazione Idrologico Idraulica" (INT-AMB-02-REL-001) che assolve solo in parte a quanto richiesto rispetto alla ricostruzione del modello idrogeologico del sottosuolo.

La documentazione integrativa contiene una valutazione di massima riguardante l'interferenza opere/acque sotterranee che, come dichiarato dagli stessi progettisti all'interno del citato elaborato, non è ancora esaustiva per la valutazione relativa alle interferenze generate dalle singole opere.

Prescrizioni

8. Nelle successive fasi progettuali dovranno essere prodotti elaborati descrittivi e grafici, che consentano di effettuare approfondimenti relativi agli effetti prodotti al regime idraulico delle acque sotterranee durante le fasi di cantiere e di esercizio delle singole opere, mediante la realizzazione di campagne piezometriche ex-novo, la cui ampiezza d'intorno deve essere funzione del valore e delle caratteristiche della risorsa idrica e del sistema degli utilizzi della stessa. La durata delle misure dovrà essere estesa alle fasi di magra e di morbida.

9. Dovrà essere effettuata la valutazione degli impatti quantitativi sulla risorsa idrica, prodotti dalle attività di escavazione: tale valutazione dovrà comprendere la

definizione del bilancio idrico sotterraneo, allo stato attuale, in corso d'opera e post-operam, con particolare riferimento ai possibili impatti sulle fonti di approvvigionamento idrico nella zona. Dovrà inoltre essere descritta la gestione delle acque di aggettamento e delle eventuali azioni di mitigazione dell'impatto.

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 12, si richiedeva che sulla base dei risultati degli studi idrogeologici di dettaglio, venisse previsto nel piano di monitoraggio, ove necessario, il rilievo periodico dell'andamento del livello piezometrico della falda, nelle fasi di cantiere e post opera, al fine del controllo di eventuali variazioni significative del regime delle acque sotterranee. Tali punti potevano ulteriormente essere impiegati anche per il monitoraggio della qualità delle acque sotterranee.

Osservazione

Considerato che la sostanziale messa a punto del Piano di monitoraggio ambientale è stata differita per tutte le componenti ambientali alle successive fasi progettuali, si richiede che:

Prescrizione

10. Dovrà essere definito, nel successivo Piano di monitoraggio ambientale, il rilievo periodico dell'andamento del livello piezometrico delle acque sotterranee (fasi ante, corso e post opera), finalizzato alla verifica di eventuali variazioni significative del regime idrogeologico e quindi al controllo della tutela quantitativa e qualitativa della risorsa.

- **Recapito reflui.**

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 13, si richiedeva di accertare presso l'ente gestore del sistema fognario la corretta ubicazione della rete di smaltimento e di verificarne la capacità rispetto ai quantitativi apportati dalla nuova infrastruttura aeroportuale. Sulla base delle verifiche dovevano eventualmente essere messe a punto opportune opere di smaltimento dei reflui o, nel caso, di trattamento degli stessi.

Osservazione

Nella documentazione integrativa presentata non risulta accertata la compatibilità della rete di smaltimento esistente rispetto ai nuovi apporti determinati dalla nuova infrastruttura aeroportuale.

Prescrizione

11. Nelle successive fasi progettuali si dovrà verificare, con i competenti enti gestori, la compatibilità del sistema fognario esistente rispetto ai maggiori apporti determinati dalla nuova infrastruttura. Sulla base degli esiti delle suddette verifiche dovrà essere previsto eventualmente il potenziamento della rete di smaltimento esistente o, nel caso, il trattamento degli stessi in situ.

- **COMPONENTE: Suolo e sottosuolo**

- **Aree da bonificare**

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 14, si richiedeva, per le successive fasi progettuali, di tenere conto delle risultanze delle procedure di bonifica che riguardavano parte del piazzale EST-stand 107 e il nuovo piazzale OVEST-parcheggio aeromobili. Per l'area da inserire nel censimento (piazzale EST-stand 107), in particolare, si doveva prevedere l'attivazione della procedura di bonifica, prima della realizzazione degli interventi.

Osservazione

Rispetto a quanto sopra risultano i seguenti aggiornamenti: per il nuovo piazzale Ovest è in corso il procedimento di messa in sicurezza dell'area; il piazzale EST-stand 107 ha ottenuto dalla Città Metropolitana, con provvedimento dirigenziale n.1724 del 8 maggio 2015, la certificazione liberatoria per l'area stessa.

Si evidenzia inoltre che a seguito della caratterizzazione svolta per il piazzale Ovest, è emerso che l'estensione dei rifiuti di pulper di cartiera ivi riscontrati prosegue anche all'esterno dell'area del piazzale stesso. Risulta quindi necessaria, per il progetto del nuovo aeroporto, una preliminare indagine ambientale per determinare l'estensione dell'area contaminata dal pulper di cartiera. Si fa presente inoltre che per tale criticità la Città Metropolitana sta valutando l'inserimento della zona nel censimento provinciale delle aree potenzialmente inquinate.

Prescrizione

12. In relazione al piazzale Ovest-parcheggio aeromobili, gli interventi in progetto dovranno tenere conto dei risultati finali del procedimento di messa in sicurezza e dell'eventuali interferenze con quanto sarà realizzato. Considerato che sono presenti rifiuti di pulper di cartiera su di un'area la cui estensione non è ancora identificata, per il progetto del nuovo aeroporto dovrà essere svolta almeno una preliminare indagine ambientale, da sottoporre all'approvazione degli organi competenti, per determinare il relativo areale di contaminazione. Comunque si dovrà tenere conto dell'espletamento, da parte della Città Metropolitana, della procedura di censimento dell'area aeroportuale nel Piano regionale di gestione dei rifiuti e bonifica dei siti inquinati.

- **Gestione terre rocce e materiali da scavo**

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 15, si evidenziava la mancanza del "Piano di Utilizzo" di cui all'art. 5 del D.M. 161/2012.

Osservazione

Nella relazione generale delle integrazioni (INT-GEN-00-REL-001) si asserisce che il "Piano di Utilizzo", ai sensi del DM 161/2012, potrà essere presentato a valle delle operazioni di caratterizzazione dei terreni che richiedono necessariamente la possibilità di accesso alle aree "ad oggi non disponibili".

Prescrizione

13. Si ribadisce la necessità che il proponente elabori il “Piano di Utilizzo”, ai sensi del DM 161/2012, da presentare possibilmente prima del pronunciamento di compatibilità ambientale del Master Plan.

- **Area di recupero ambientale: nuovo Parco ecologico-ricreativo**

Osservazione

E' prevista la dismissione della porzione nord della attuale pista aeroportuale per la creazione di un Parco ecologico-ricreativo, quale intervento di compensazione ambientale.

Prescrizioni

14. In merito all'area soggetta a recupero ambientale, sulla quale verrà realizzato il nuovo Parco ecologico-ricreativo, si prescrive la realizzazione di un'indagine ambientale preliminare, da sottoporre comunque all'approvazione degli organi competenti, o in alternativa un piano di caratterizzazione atto a comprovare le condizioni di integrità ambientale del sito al fine di garantirne una corretta fruibilità. Si ricorda infatti che considerata la destinazione a verde-parco, i valori delle CSC dovranno essere ricompresi nei limiti della colonna A, all. IV, titolo V, del DLgs 152/06.

15. In relazione al Parco ecologico-ricreativo dovrà esserne garantita la permeabilità e la connettività ecologica con il futuro parco del PUE di Castello.

- **COMPONENTE: Atmosfera**

Nel precedente parere tecnico, al punto 16, si richiedeva venisse adeguato lo studio della qualità dell'aria integrando le analisi svolte con gli incrementi dei volumi di traffico generati e indotti dai seguenti poli attrattori: “Nuova Scuola dei Marescialli dei Carabinieri”, “Nuovo Stadio Comunale” e “Piano Urbanistico Esecutivo di Castello”.

Osservazione

Per la componente atmosfera non risultano prodotte le modellazioni richieste, che dovevano integrare le analisi svolte nella precedente documentazione con gli incrementi dei volumi di traffico generati e indotti dai futuri poli attrattori previsti nel comparto urbano di intervento: “Nuova Scuola dei Marescialli dei Carabinieri”, “Nuovo Stadio Comunale” (con i relativi servizi connessi: commerciale, direzionale, turistico-ricettivo), “Piano Urbanistico Esecutivo di Castello”.

In aggiunta, non si concorda con quanto affermato dal proponente nel quadro sinottico contenuto nell'elaborato “Relazione generale” (INT-GEN-00-REL-001), in cui si fanno le seguenti considerazioni:

- le punte di traffico associate al Nuovo Stadio Comunale non si sovrappongono nei giorni feriali ai flussi legati all'aeroporto di Firenze;
- gran parte delle attività della “Nuova Scuola dei Marescialli dei Carabinieri” si svolgeranno all'interno dell'area stessa.

Gli interventi previsti dal PUE di Castello invece non sono stati affatto considerati nelle valutazioni.

Relativamente a quanto sopra si ritiene di fare le seguenti “controdeduzioni” in risposta alle considerazioni svolte dal proponente:

- le partite di calcio attualmente si svolgono anche nei giorni feriali;
- il Nuovo Stadio prevede tutta una serie di funzioni connesse (direzionale, commerciale, turistico-ricettivo) che saranno attive durante tutta la settimana, al di là delle partite di calcio;
- per la Nuova Scuola dei Marescialli si può ipotizzare un certo contributo sulla mobilità del quadrante urbano interessato, legato al fatto che la scuola non è dotata di tutte le funzioni e servizi che possano garantire “autosufficienza” al personale e agli allievi;
- il PUE di Castello, quando sarà completato, genererà un significativo contributo sui volumi di traffico del comparto.

Con tali basi quindi è evidente che i flussi di traffico legati al Nuovo Stadio, comprese le funzioni connesse, alla Nuova Scuola dei Marescialli dei Carabinieri e al PUE di Castello, si sovrapporranno a quelli dell'aeroporto e che pertanto tale criticità non può essere trascurata dalla valutazione ambientale.

Prescrizione

16. Nelle successive fasi progettuali per la valutazione dell'impatto atmosferico dovrà essere considerato lo scenario determinato dall'assetto finale del comparto urbano interferito, ricomprendendo quindi le emissioni legate ai volumi di traffico (aerei e veicoli) di tutte le previsioni individuate nella zona: Nuovo Stadio Comunale, Nuova Scuola dei Marescialli dei Carabinieri, PUE di Castello, nuovo assetto della mobilità, oltre che del Nuovo Aeroporto e le emissioni del Termovalorizzatore. Tali valutazioni dovranno essere di base per definire le eventuali misure ed interventi di mitigazione o compensazione (es. potenziamento ed adeguamento della viabilità, incremento del volume del verde). Sulla base delle suddette valutazioni dovranno inoltre essere previsti nel Piano di Monitoraggio Ambientale uno o più punti di controllo della qualità dell'aria, che diano evidenza di eventuali criticità per la componente atmosfera.

- **COMPONENTE: Rumore**

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 17, si richiedeva che il documento “Agenti fisici (rumore e campi elettromagnetici)” fosse redatto secondo la normativa regionale D R 857/2013.

Osservazione

La valutazione di impatto acustico non è stata integrata rispetto a quanto previsto dal D R 857/2013, in quanto il proponente la ritiene coerente e congruente con quanto analizzato nell'ambito di altri procedimenti VIA di competenza del MATTM.

Prescrizione

17. Nelle successive fasi progettuali il proponente dovrà approfondire il documento di valutazione previsionale di impatto acustico conformandolo alle disposizioni della

normativa regionale D R 857/2013.

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 18, era richiesto di valutare l'impatto acustico diurno ed anche notturno in corrispondenza della "Nuova Scuola dei Marescialli dei Carabinieri" quale recettore sensibile ed inoltre anche presso le aree di verde pubblico/parchi (aree di quiete) potenzialmente interessate da disturbo acustico. Sulla base delle risultanze, doveva eventualmente essere prevista la messa a punto di opportune misure di mitigazione acustica.

Osservazione

Nella documentazione integrativa è stato presentato l'elaborato INT-AMB-04-REL-001 - "Rumore, Relazione Integrativa", in cui viene accolta la richiesta della Regione Toscana e del Comune di Firenze di considerare la "Nuova Scuola dei Marescialli dei Carabinieri" come recettore sensibile.

Negli approfondimenti realizzati si rileva che tale recettore non subisce un peggioramento del clima acustico, sia durante la fase di realizzazione che durante la fase di messa in opera a regime del Master Plan.

Dalle elaborazioni modellistiche condotte risulta infatti che i livelli acustici di immissione calcolati sono sempre inferiori, o comunque al limite, rispetto a quelli della classe di appartenenza dell'area, secondo quanto definito nel PCCA del Comune di Firenze.

Rispetto alle aree di quiete esistenti (verde pubblico/parchi) o di previsione (Parco di Castello) manca la loro individuazione e valutazione all'interno della documentazione prodotta sull'impatto acustico.

Prescrizione

18. Nelle successive fasi di approfondimento progettuale dovrà essere prodotta una valutazione acustica delle aree di quiete (esistenti e di previsione) potenzialmente interessate dall'impatto acustico, previa loro identificazione e censimento.

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 19, si richiedeva di inserire nel Piano di Monitoraggio, per la componente rumore, il recettore relativo alla "Nuova Scuola dei Marescialli dei Carabinieri" con rilevazioni anche in fase di corso d'opera e post-operam, connotando quindi tale recettore come "RUM-A" (secondo la classificazione riportata negli studi del SIA).

Prescrizione

19. A effettiva verifica di quanto risultante dalle modellazioni acustiche integrative prodotte, si richiede che il recettore "Nuova Scuola dei Marescialli dei Carabinieri" venga inserito nel piano di monitoraggio ambientale per le fasi ante-operam, in-operam e post-operam, connotandolo come "RUM-A" (secondo la classificazione riportata negli studi del SIA).

- DIREZIONE URBANISTICA/P.O. ATTUAZIONE E GESTIONE STRUMENTI URBANISTICI (parere prot. . 276067 del 08.10.2015)

- **ASPETTI PROGRAMMATICI**

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 20, si evidenziava la non sostanziale conformità agli strumenti urbanistici del progetto proposto con il Master Plan Aeroportuale 2014-2029.

Osservazione

E' stata verificata la conformità del Master Plan 2014-2029, rispetto agli strumenti urbanistici approvati, alla luce delle integrazioni presentate.

La verifica di conformità è redatta in riferimento al Regolamento Urbanistico approvato con deliberazione del Consiglio Comunale 2015/C/00025 del 02.04.2015 e alla contestuale variante al Piano Strutturale. Ciò premesso, considerata la porzione del futuro sedime aeroportuale ricadente all'interno del confine del Comune di Firenze, si rileva quanto segue:

- **Piano Strutturale**

Nella parte dell'area posta a ovest sul confine comunale di Sesto Fiorentino, sono localizzati dei Siti di Importanza Comunitaria (SIC); Siti di Interesse Regionale (SIR); Zone di Protezione Speciale (ZPS), normati dall'art. 10.20 delle NTA del Piano Strutturale: nello specifico si tratta di porzioni di aree, che fanno parte del sistema regionale delle aree protette, "Stagni della piana fiorentina e pratese", Codice SIR 45, Tipologia SIC ZPS, Classificazione internazionale IT5140011 (cfr. Ampliamento ex Stagni della Piana Fiorentina con cambio di denominazione, D.C.R. n.80/2009).

Tali aree sono individuate come aree da tutelare sulla Tavola 1 "Vincoli" del Piano Strutturale e normate all'art.10.20.3 Modalità di tutela, come segue: *" I SIC e i SIR sono siti di interesse comunitario (SIC) o regionale (SIR) che costituiscono zone di protezione nelle quali è prioritaria la conservazione della diversità biologica presente, con particolare riferimento alla tutela di determinate specie animali e vegetali rare e minacciate a livello comunitario e degli habitat di vita di tali specie. Le ZPS sono territori idonei, per estensione e/o per localizzazione geografica, alla conservazione di specie di uccelli selvatici. L'insieme dei siti facenti parte della Rete Natura 2000 (SIC e ZPS) e dei siti di interesse regionale (SIR) costituisce la rete ecologica regionale. Qualsiasi piano, progetto o intervento che possa avere incidenze significative su un sito di Rete Natura 2000 deve essere sottoposto alla procedura di valutazione di incidenza. La procedura si applica sia agli interventi che ricadono all'interno delle aree Rete Natura 2000 sia a quelli che, pur sviluppandosi all'esterno, possono comportare ripercussioni sullo stato di conservazione degli habitat protetti. In particolare per il SIC Stagni della Piana Fiorentina, il Regolamento Urbanistico dovrà definire forme di tutela e gestione conformi a quanto stabilito dagli accordi, fra Comuni interessati e Regione Toscana, inerenti la formazione del Parco della Piana, in cui il SIC ricade."*

Il SIR degli Stagni della Piana costituisce nodo della rete ecologica principale e ai sensi dell'art. 27 del PS è altresì individuato nella Tavola 8 "Dotazioni ecologico ambientali".

Sempre la tavola 1 "Vincoli" del PS individua parti di area sottoposte a vincolo aeroportuale e ad area di tutela transitoria (Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti) di cui all'art. 10.02 NTA PS.

Inoltre una porzione ricade nel vincolo dei Beni Paesaggistici (L.1497/1939, D.Lgs.42 del 22.01.2004 "Codice dei Beni culturali del paesaggio") - D.M. 20.05.1967 Fascia Panoramica

lungo la rotabile Firenze-mare che offre visuale di ville e borghi celebri e di boschi (Firenze-Sesto Fiorentino-Campi Bisenzio-Prato).

Nella Tavola 2 “Invarianti” del PS, l’area ricade per intero nell’invariante dei fiumi e delle valli, di cui all’art. 11.3 delle NTA del PS che individua specifici obiettivi di tutela e detta prescrizioni per il controllo delle trasformazioni fatte salve alcune attrezzature fra le quali l’aeroporto.

Nella Tavola 3 “Tutele” del PS l’area ricade per intero in zona potenzialmente a rischio archeologico di cui all’art. 12.2. Testimonianze archeologiche delle NTA del PS.

- **Regolamento Urbanistico approvato con DCC 2015/C/00025 del 02.04.2015**

Il RU individua nell'area le seguenti destinazioni urbanistiche:

- aeroporto (art.52 NTA RU)
- autostrade e Strade di Grande Comunicazione (art.55 NTA RU)
- sub-sistema della pianura coltivata (art.68 NTA RU)
- ambito dell'insediamento recente (zona B) (art.76 NTA RU) come di seguito articolato:
 - rete tramviaria di progetto Linea 2 (art.54 NTA RU)
 - ATs 09/10.21 Svincolo Peretola (art.85 NTA RU)
 - area per parcheggio pubblico (art.37 NTA RU)
 - piano attuativo vigente - PUE Castello

Relativamente alla porzione del futuro sedime aeroportuale ricompresa all'interno del perimetro del **Piano Urbanistico Esecutivo di Castello** si specifica nuovamente che i documenti della variante approvata con deliberazione 2005/C/00955 del 17.01.2005, attualmente vigente, cui ha fatto seguito la sottoscrizione della Convenzione in data 18.04.2005, prevede:

- una Unità di Intervento con SUL pari a 63.000 mq a destinazione direzionale e attività private di servizio, commerciale e ricettiva, oltre a 5.000 mq di superficie da destinare a verde, impianti sportivi e spazi di uso pubblico a standard e 32.000 mq di superficie da destinare a parcheggio di uso pubblico a standard;
- area destinata a Parco Urbano (circa 21,42 ha);
- area destinata ad attrezzature di interesse generale (circa 1,2 ha);
- area per vasche di auto-contenimento (ricompresa all'interno dell'area del Parco Urbano).

Il Parco Urbano, oggetto di cessione nella Convenzione sottoscritta sopra richiamata, viene ridotto sensibilmente.

Relativamente all'area per vasche di auto-contenimento, già oggetto della richiesta di Permesso di Costruire "*Piano Urbanistico Esecutivo di Castello - Opere di Urbanizzazione e regimazione idraulica*" (progetto Busta n.1893/2008), l'integrazione prodotta da ENAC (elaborati INT- T-03-REL-001 e INT- T-03-TAV-004) propone una soluzione localizzativa alternativa "*(...) che risolve nel transitorio lo smaltimento delle acque meteoriche della Scuola Marescialli dei Carabinieri e a livello definitivo l'interferenza con il Masterplan aeroportuale. La soluzione risolve l'interferenza con un modesto spostamento della vasca sull'area libera interclusa tra il PUE ed i parcheggi di previsione dell'aeroporto*", che comunque contrasta con le previsioni del piano attuativo.

Prescrizione

20. Da tutto quanto sopra richiamato si rileva che il progetto proposto con il Master Plan Aeroportuale 2014-2029, anche alla luce delle integrazioni presentate, risulta non conforme agli strumenti urbanistici comunali.

➤ DIREZIONE NUOVE INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ (parere del 12.10.2015 prot. 278892)

• **COMPONENTE: Beni materiali (infrastrutture, attività produttive, attività agricole, ecc.)**

▪ **Direzione Nuove Infrastrutture e Mobilità**

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 21, si richiedeva uno studio del traffico adeguato che considerasse anche le interferenze determinate dalla domanda indotta dagli insediamenti previsti nella zona: Nuovo Stadio, Nuova Caserma dei Marescialli dei Carabinieri, PUE di Castello, nell'arco delle varie ore della giornata e non nella sola ora di punta (7.30 - 8.30) del mattino. Lo studio trasportistico doveva contenere le verifiche del sistema infrastrutturale mediante modello di microsimulazione dinamica della circolazione stradale, finalizzate alla individuazione di eventuali misure correttive. Lo studio in questione doveva prendere in esame anche lo scenario relativo alla fase di cantierizzazione del Masterplan aeroportuale. Tutti gli scenari esaminati dovevano tenere conto delle perturbazioni alla circolazione stradale prodotte dai lavori relativi ai diversi interventi urbanistici ed infrastrutturali che sono in corso o che interesseranno l'area, secondo i rispettivi cronoprogrammi.

Osservazione

Si prende atto che lo studio trasportistico è stato integrato, producendo l'elaborato INT_T_01_REL_001, nel quale, sulla scorta di una macrosimulazione del sistema di trasporto effettuata con una modellazione a quattro stadi, viene affermata una sostanziale sostenibilità dell'intervento proposto sotto il profilo trasportistico nei diversi scenari esaminati (scenario attuale, scenario 2018 A e B, Scenario 2029). Tale asserita sostenibilità è conseguenza del modesto valore dei flussi veicolari destinati e originati dall'insediamento aeroportuale nelle ore di punta, così quantificati nello studio per i diversi scenari esaminati:

- Attuale: 45 veicoli leggeri in ingresso e 55 in uscita (ora di punta della mattina)
- 2018: 55 veicoli leggeri in ingresso e 70 in uscita (ora di punta della mattina)
- 2029: 90 veicoli leggeri in ingresso e 120 in uscita (ora di punta della mattina).

Secondo quanto riportato nello studio l'entità di tali flussi veicolari è tale da far sì che la percentuale dei flussi complessivi sugli archi stradali determinata dalla presenza della infrastruttura aeroportuale sia scarsamente significativa rispetto ai flussi complessivi ed assuma, nella porzione di rete stradale confinante con l'insediamento, valori generalmente compresi fra il 5 ed il 10% e solo in qualche isolato caso, superiore al 10%.

Pur prendendo atto delle risultanze dello studio trasportistico in ordine alla sostenibilità dell'intervento aeroportuale sotto il profilo degli impatti sul sistema della mobilità urbana, occorre evidenziare alcune lacune delle analisi svolte dal proponente nonché alcune richieste di approfondimento avanzate dalla Direzione Nuove Infrastrutture e Mobilità nel Parere Tecnico del 18/05/2015 che non sono state prese in considerazione nelle integrazioni

presentate.

- la determinazione dei flussi veicolari in entrata/uscita dall'insediamento aeroportuale nei diversi scenari si fonda sulla previsione del numero di passeggeri e su alcune ipotesi operative (v. pag. 57 doc. INT_T_01_REL_001) ma non è supportato da una campagna di rilievi di traffico che, messa a confronto con i risultati delle simulazioni relative allo scenario attuale, avrebbe potuto confermare la validità delle assunzioni fatte;
- lo studio trasportistico non prende in considerazione in maniera analitica la domanda indotta dagli insediamenti previsti nell'area (Scuola Marescialli, Stadio, PUE di Castello), in quanto, come riportato a pag. 4 del doc. INT_T_01_REL_001 si assume che: (i) i flussi determinati dallo Stadio vengono considerati temporalmente non sovrapponibili all'ora di punta dell'attività aeroportuale, (ii) la Scuola Marescialli viene considerata fonte di una mobilità prevalentemente interna all'area della Scuola stessa demandando comunque alla capacità residua del viale XI Agosto la funzione di assorbire eventuali flussi esterni generati da tale insediamento; gli effetti sulla domanda determinati dal PUE di Castello non vengono invece citati, presumibilmente perché la realizzazione del masterplan aeroportuale comporterebbe una significativa revisione delle previsioni del Piano e di conseguenza una sostanziale indeterminatezza, allo stato attuale, del carico insediativo da prendere in considerazione nelle simulazioni;
- lo studio trasportistico non è stato integrato con le verifiche del sistema infrastrutturale mediante modello di microsimulazione dinamica della circolazione stradale al fine di una valutazione di dettaglio delle criticità della viabilità e della individuazione di eventuali misure correttive, quali l'adeguamento di sezioni stradali e/o di intersezioni, in quanto il proponente ha ritenuto che tale livello di elaborazione non fosse coerente con il grado di approfondimento proprio del Master Plan, rimandando ai livelli progettuali successivi (v. pag. 3 INT_T_01_REL_001);
- lo studio trasportistico non ha preso in esame, come richiesto, lo scenario relativo alla fase di cantierizzazione del masterplan aeroportuale, sia sotto il profilo della delle interferenze fisiche dei cantieri con la viabilità esistente che dell'aggravamento dei flussi di traffico dovuto ai trasporti di cantiere, in quanto si è ritenuto (v. pag. 5 INT_T_01_REL_001) che tali valutazioni fossero possibili solo a seguito dell'approfondimento di dettaglio sulla fase di cantierizzazione da sviluppare nelle successive fasi di progettazione ed in particolare nel cosiddetto Piano Ambientale della Cantierizzazione;
- presumibilmente per analoghe ragioni, riferibili al livello di approfondimento progettuale e dei cronoprogrammi, gli scenari esaminati non hanno tenuto conto delle perturbazioni alla circolazione stradale prodotte dai lavori relativi ai diversi interenti urbanistici ed infrastrutturali che sono in corso o che interesseranno l'area secondo i rispettivi cronoprogrammi.

Prescrizione

21. Considerato quanto sopra occorre sottolineare come le risultanze degli approfondimenti richiesti e non ancora effettuati dovranno determinare adeguamenti progettuali (riferibili principalmente alla componente viabilità) tali da migliorare, anche significativamente, la funzionalità dell'intervento sotto il

profilo della mobilità. Pertanto si richiede che tali approfondimenti siano effettuati in sede di progettazione definitiva, procedendo a:

- **effettuare una campagna di rilievi di traffico a supporto delle valutazioni dei flussi veicolari dello stato attuale e ad aggiornare le relative elaborazioni di detti flussi;**
- **aggiornare le matrici di domanda a seguito di una più puntuale ricognizione delle ipotesi relative ai carichi insediativi riferibili all'area di studio in relazione agli approfondimenti progettuali che nel frattempo saranno intervenuti sui vari interventi in corso di svolgimento (Scuola Marescialli, Stadio, PUE di Castello);**
- **effettuare, sulla scorta degli aggiornamenti di cui ai due punti precedenti e per quanto reso possibile dagli elementi conoscitivi scaturenti dal maggiore approfondimento progettuale, le valutazioni richieste nella prescrizione 21 di cui al parere tecnico allegato alla Delibera DGC 00189/2015**
- **inserire gli adeguamenti progettuali sulla componente viabilità scaturenti dalle suddette valutazioni e finalizzati al miglioramento della funzionalità dell'intervento sotto il profilo della mobilità urbana.**

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 22, si richiedeva che la messa in esercizio dell'intervento aeroportuale fosse subordinata alle seguenti opere:

- realizzazione e messa in esercizio dello svincolo di Peretola;
- realizzazione e messa in esercizio della linea 2 della Tramvia;
- completamento e messa in esercizio della viabilità intercomunale Mezzana - Perfetti Ricasoli.

Nel caso invece di completamento dell'intervento aeroportuale prima della messa in esercizio delle infrastrutture sopra richiamate si richiedeva che la sua messa in esercizio avvenisse solo previa dimostrazione della sostenibilità, sotto il profilo trasportistico, dei livelli di traffico indotti dall'utenza aeroportuale, nello scenario infrastrutturale e di domanda effettivamente presenti prima del realizzarsi delle condizioni di cui sopra.

Osservazione

Lo studio trasportistico di cui al documento INT_ T_01_REL_001 analizza scenari che tengono conto della realizzazione e messa in esercizio dello svincolo terminale di Peretola, della Linea 2 della tramvia e della viabilità intercomunale Mezzana Perfetti Ricasoli. Considerato quanto si conferma integralmente la Prescrizione 22 di cui al precedente parere tecnico, relativa alle condizioni per la messa in esercizio dell'intervento aeroportuale.

Prescrizione

22. La messa in esercizio dell'intervento aeroportuale dovrà essere subordinata alle seguenti opere:

- **realizzazione e messa in esercizio dello svincolo di Peretola;**
- **realizzazione e messa in esercizio della linea 2 della Tramvia (aeroporto – Stazione ferroviaria di Santa Maria Novella);**
- **completamento e messa in esercizio della viabilità intercomunale Mezzana – Perfetti Ricasoli.**

Qualora il completamento dell'intervento aeroportuale avvenga prima della messa in esercizio delle infrastrutture sopra richiamate, la messa in esercizio

dell'intervento aeroportuale potrà avvenire solo previa dimostrazione della sostenibilità sotto il profilo trasportistico dei livelli di traffico indotti dall'utenza aeroportuale, nello scenario infrastrutturale e di domanda effettivamente presenti prima del realizzarsi delle condizioni di cui sopra.

- **Piste ciclabili**

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 23, si richiedeva di studiare nuove ipotesi di collegamento dei percorsi ciclabili di progetto con la pista esistente di via Ponte a Giogoli e con la pista di previsione lungo via delle Due Case. Si doveva verificare inoltre la fattibilità di tipologie di piste ciclabili "in sede propria" o "su corsia riservata", nel rispetto del DM 557/99, differenti da quelli presentati negli elaborati progettuali.

Osservazione

Si prende atto che nelle integrazioni fornite non sono state prese in considerazione le richieste di approfondimento progettuale relative alle piste ciclabili, di cui alla Prescrizione 23. Si rileva tuttavia come tali approfondimenti, in quanto possono tradursi in un miglioramento della funzionalità dell'intervento sotto il profilo della mobilità ciclabile, possano essere effettuati nello sviluppo dei livelli progettuali successivi senza inficiare il complessivo quadro valutativo dell'impatto ambientale; pertanto si richiede che quanto elencato nella Prescrizione 23, del precedente Parere Tecnico, sia sviluppato in sede di progettazione definitiva dell'intervento.

Prescrizione

23. Si richiede di studiare nuove ipotesi di collegamento dei percorsi ciclabili di progetto, da un lato con la pista esistente di via Ponte a Giogoli, dall'altro con la pista di previsione di Piano Strutturale lungo via delle Due Case.

Inoltre in merito alla tipologia dei percorsi ciclabili di progetto si richiede di studiare la fattibilità di piste ciclabili "in sede propria" o "su corsia riservata", rispettando le prescrizioni contenute nel D.M 30 novembre 1999 n. 557, anziché percorsi ciclopeditoni come rappresentato nell'elaborato progettuale "SIA- T 05-TAV 006.

- **Strutture viarie**

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 24, si richiedeva di fornire indicazioni sulle modalità realizzative e la geometria delle nuove corsie di ingresso/uscita dallo scalo aeroportuale e dai parcheggi.

Osservazione

Si prende atto che nelle integrazioni non sono stati forniti elementi di maggior dettaglio relative agli elementi stradali previsti nell'intervento; tali elementi dovranno essere quindi sviluppati in sede di progettazione definitiva dell'intervento.

Prescrizione

24. Gli elementi stradali previsti nell'intervento dovranno essere sviluppati in sede di progettazione definitiva in relazione alla geometria delle nuove corsie di ingresso/uscita dallo scalo aeroportuale e dai parcheggi.

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 25, rispetto al progetto del nuovo Svincolo di Peretola si richiedeva, per il progetto del Master Plan, la sovrapposizione della diversa configurazione dei tracciati di ingresso/uscita dall'aeroporto e della distribuzione interna ai parcheggi e se ne valutasse l'interferenza.

Osservazione

Si prende atto che nelle integrazioni fornite non è stata presa in considerazione la richiesta di evidenziare, mediante sovrapposizione, la diversa configurazione dei tracciati di ingresso/uscita dall'aeroporto e della distribuzione interna ai parcheggi e di valutarne l'interferenza. Si ribadisce l'esigenza di analizzare e risolvere tale interferenza di tracciato in sede di progettazione definitiva.

Prescrizione

25. Si ribadisce l'esigenza di analizzare e risolvere, in sede di progettazione definitiva, l'interferenza di tracciato tra il progetto del Master Plan e le viabilità del progetto dello Svincolo Terminale di Peretola.

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 26, si richiedeva di comunicare a questa A.C. il cronoprogramma di dettaglio di realizzazione degli interventi del Master Plan interferenti con il progetto dello Svincolo Terminale di Peretola, al fine di verificare l'eventuale sovrapposizione delle cantierizzazioni.

Osservazione

Si prende atto che nelle integrazioni fornite è stata sviluppata in maggiore dettaglio la fase di cantierizzazione (v. documenti INT- T-04-TAV-001, INT- T-04-TAV-002).

Prescrizione

26. Si ribadisce comunque la richiesta di comunicazione alla A.C. del cronoprogramma di dettaglio per la realizzazione degli interventi del Master Plan interferenti con il progetto dello Svincolo Terminale di Peretola.

- Tramvia linea 2

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 27, si evidenziava la non compatibilità del progetto presentato rispetto al progetto tramviario in corso di esecuzione.

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 28, si richiedeva, considerata la non compatibilità evidenziata nel precedente punto 27, di aggiornare gli elaborati prodotti, individuando compiutamente le interferenze con il progetto tramviario e quindi le soluzioni atte a superare tale incompatibilità. Le soluzioni erano da sottoporre alle valutazioni da parte degli uffici del Comune. Veniva specificato inoltre che tali soluzioni non dovevano comportare oneri aggiuntivi per l'Amministrazione Comunale e che dovevano risultare in linea con le previsioni della Convenzione di Concessione del Sistema Tramviario. Ogni eventuale maggiore onere rispetto al Piano Economico Finanziario della Concessione del Sistema Tramviario, per effetto di qualunque variazione determinata dall'attuazione del progetto aeroportuale, doveva essere a carico del proponente del Master Plan. Si richiedeva

infine di formalizzare, in apposito accordo, l'assunzione dell'impegno da parte del proponente del Master Plan del rispetto di quanto sopra prescritto, prima dell'approvazione definitiva del progetto aeroportuale.

Osservazione

Si prende atto che nelle integrazioni fornite non sono state prese in considerazione le richieste di approfondimento relative alle soluzioni progettuali da adottare per superare l'incompatibilità con il progetto tranviario in corso di esecuzione. Il progetto presentato risulta quindi al momento non compatibile con il progetto tranviario in corso di esecuzione, anche se, per gli approfondimenti fatti da questo ufficio, si ritiene che possano esistere soluzioni progettuali in grado di ridurre significativamente l'interferenza con il progetto tranviario.

Prescrizione

28. Considerata la non compatibilità del progetto del Master Plan con il tracciato della tramvia in corso di esecuzione, si ribadisce integralmente il contenuto della Prescrizione 28 di cui al parere tecnico allegato alla delibera GC 00189/2015, il cui adempimento costituisce per questa Amministrazione condizione necessaria nello sviluppo della progettazione definitiva dell'intervento. Si sottolinea che l'adempimento a quanto richiesto con la Prescrizione 28 costituisce condizione necessaria per la formulazione di un parere positivo dell'A.C. sul progetto definitivo. Di seguito si riporta integralmente la prescrizione 28 del precedente parere.

In conseguenza di quanto sopra riportato, occorre che il proponente dell'intervento aggiorni gli elaborati prodotti, individuando compiutamente le interferenze con il progetto tranviario, ed individui le soluzioni che intende adottare per superare la succitata incompatibilità con il progetto tranviario in corso di esecuzione, risottoponendo tali soluzioni alla valutazione da parte degli uffici del Comune. Pur riservandoci ogni ulteriore valutazione al momento in cui verranno fornite le soluzioni di cui sopra, si specifica sin d'ora che tali soluzioni non dovranno comportare oneri aggiuntivi per l'Amministrazione Comunale e dovranno risultare in linea con le previsioni della Convenzione di Concessione del Sistema Tranviario Fiorentino relativamente ad eventuali variazioni al cronoprogramma di realizzazione e di messa in esercizio delle linee tranviarie. Ogni eventuale maggiore onere che dovesse emergere nel Piano Economico Finanziario della Concessione del Sistema Tranviario per effetto di eventuali modifiche al progetto tranviario e/o al cronoprogramma realizzativo e di messa in esercizio ed in generale a qualunque variazione determinata dall'attuazione del progetto aeroportuale dovrà essere a carico del proponente del Master Plan. L'assunzione dell'impegno, da parte del proponente del Master Plan, al rispetto di quanto sopra prescritto deve essere formalizzata in apposito accordo da sottoscrivere con l'Amministrazione Comunale prima dell'approvazione definitiva del Master Plan stesso.

▪ Servizio viabilità

Nel parere tecnico allegato alla delibera, al punto 29, si richiedeva di produrre il piano dei trasporti di cantiere in modo da evidenziare i carichi previsti sulla viabilità ed individuare i

tratti che dovranno essere soggetti ad interventi preventivi di rafforzamento della pavimentazione stradale e/o a successivi interventi di ripristino a seguito del deterioramento prodotto.

Osservazione

Si prende atto che nelle integrazioni fornite non sono state prese in considerazione le richieste di approfondimento relative al piano dei trasporti di cantiere ed alla individuazione delle viabilità interessate e degli interventi di rafforzamento preventivo o di ripristino delle pavimentazioni stradali. Trattandosi di elementi che possono essere valutati nelle successive fasi autorizzative di competenza dell'A.C., si richiede l'adempimento a quanto previsto Prescrizione 29 in sede di progettazione definitiva dell'intervento.

Prescrizione

29. Deve essere prodotto il piano dei trasporti di cantiere finalizzato alla costruzione delle opere previste nel Master Plan, in modo da evidenziare i carichi previsti sulla viabilità ed individuare i tratti di strada che dovranno essere soggetti ad interventi preventivi di rafforzamento della pavimentazione stradale e/o a successivi interventi di ripristino a seguito del deterioramento prodotto dai carichi di cantiere.

Il presente parere viene sottoscritto dagli intervenuti, ognuno per gli aspetti di propria competenza.

Firenze, 12 ottobre '15

Direzione Generale

Il Direttore
Ing. Giacomo Parenti

Direzione Urbanistica

Il Direttore
Dott. Domenico Palladino

Direzione Nuove Infrastrutture e mobilità

Il Direttore
Ing. Vincenzo Tartaglia

Servizio Programmazione Mobilità e Piste Ciclabili

Il Dirigente
Ing. Giuseppe Carone

Direzione Ambiente

Servizio Sostenibilità, Valutazione Ambientale, Geologia e Bonifiche

Il Dirigente
Arch. Marcello Cocchi