



**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)**

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**

**II 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”;

## premessato 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;

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;

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 Riqualficazione 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	<p>Il Settore (ex Settore Bonifiche e Siti Orfani PNRR) aveva richiesto integrazioni in relazione ai seguenti aspetti riguardanti la componente rumore:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Individuazione di idonee misure di compensazione per le interferenze generate alla fruizione dei parchi territoriali dal traffico aereo (vedi Parco di Villa Montalvo);</li> <li>2) Esplicitazione del contributo acustico dei casi di emergenza (missed approach) e identificazione del territorio interessato dalla traiettoria di volo nei casi di emergenza.</li> <li>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;</li> <li>4) Aggiornamento della tavola 0188_FLR-MPL-SAI-QVA1-028-RM-PL_Conf_P-A_Diurno / (Mappa di confronto Progetto - Attuale Diurno)</li> </ol> <p>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.</p> <p>Il Settore nell’ambito della presente fase fornisce ulteriori osservazioni ai chiarimenti forniti dal proponente nei seguenti elaborati:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 0002_FLR-MPL-SAI-AMB1-009-GE-RT_Risc_Racc_AC_F2 “Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali procedimento VIA VAS Fase 2”;</li> <li>• Mappe di rumore tra cui elaborato FLR-MPL-SAI-QVA1-012-RM-PLRumore - Mappe Lva Scenario di progetto 2035, Scenario Operativo 4;</li> <li>• Elaborato FLR-MPL-PSA-GEN1-007-GE-QE - Quadro Economico Generale.</li> </ul>
2	ARPAT	<p>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 istruttoria riferito alla VIA, con elementi di merito e di maggior dettaglio inerenti alle varie componenti ambientali e agli indicatori.</p> <p>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.</p> <p><b>1)</b> Riguardo all’osservazione in merito all’opportunità di fornire un’analisi esplicitiva delle ragioni alla base della scelta degli indicatori e loro target (rif. nota RT prot. n. 363104 del 27/6/2024, <b>lettera A) punto 5.a)</b>) 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.</p> <p><u>Per quanto riguarda il merito tecnico della scelta dei vari indicatori e dei relativi target, si rimanda alle osservazioni di</u></p>

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](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

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.

		<p><b>9)</b> 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, <b>lettera A) punto 12)</b>: 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. <u>Non si hanno ulteriori osservazioni.</u></p> <p><b>10)</b> 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, <b>lettera A) punto 2)</b>: 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.</p> <p><b>11)</b> 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, <b>lettera A) punto 1a)</b>): 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.</p> <p><b>12)</b> Riguardo all'osservazione in merito al Piano di Gestione delle Acque (rif. nota RT prot. n. 363104 del 27/6/2024, <b>lettera A) punto 1b)</b>): 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.</p>
3	Settore Tutela Acque e Costa	<p><b>1)</b> 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, <b>lettera A) punto 1a) e 1b)</b>) il proponente nei documenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Riscontro alle raccomandazioni e condizioni ambientali espresse dall'Autorità Competente in esito al procedimento VIA VAS Fase 2;</li> <li>• Integrazione ai quadri Strategico programmatico e Ambientale per recepimento osservazioni MASE;</li> </ul> <p>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. <u>Il Settore non fornisce ulteriori indicazioni.</u></p> <p><b>2)</b> Il Settore richiedeva risulta un'attenzione alla gestione delle acque meteoriche prevedendone la raccolta, il convogliamento, l'accumulo, ed anche il loro riutilizzo, per soddisfare alcune delle esigenze dell'infrastruttura; riteneva inoltre necessario implementare tali azioni, nelle successive fasi di sviluppo della progettazione e realizzazione, nella massima misura tecnicamente possibile, cercando di soddisfare attraverso il riutilizzo tutti gli usi non potabili dell'infrastruttura aeroportuale (rif. nota RT prot. n. 363104 del 27/6/2024, <b>lettera A) punto 7)</b>). Nei documenti :</p>

		<p>- Relazione Generale di Masterplan al paragrafo 22.3 relativo alla Rete di distribuzione idrica ed antincendio, si prevede che “ per raggiungere un livello 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.”</p> <p>- 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 Aeroportuale:</p> <p>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,</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <p>- IC8 consumi idrici (mc) e ICO8 variazione dei consumi idrici,</p> <p>- IC9 quantitativi di acque trattate e riutilizzate, distinte per tipologia di riutilizzo (mc)</p> <p>- ICO9 variazione dei quantitativi di acque trattate e riutilizzate (mc)</p> <p>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 contesto (IC) e di contributo (ICO) della PR PSA, con target di riferimento ). Il Settore non fornisce ulteriori indicazioni.</p>
4	Settore Economia Circolare e Qualità dell'Aria	<p>Il Settore evidenzia che la richiesta di integrazioni di cui alla <b>lettera A) punto 2)</b> 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.</p> <p>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:</p> <p>- condividono il venir meno (allorché sarà approvato definitivamente dalla Regione Toscana il nuovo “Piano per l' economia circolare”) dei presupposti fattuali e procedurali per la realizzazione dell' impianto di termovalorizzazione;</p> <p>- 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.</p> <p><b>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.</b></p> <p><b>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.</b></p> <p>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).</p>
5	Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali	<p>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.</p>
6	Settore Bonifiche e Siti Orfani PNRR	<p>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.</p>
7	Settore Tutela Riquilificazione e Valorizzazione del Paesaggio e Sistema Informativo e Pianificazione del Territorio	<p>I Settori richiamano la richiesta di integrazioni di cui alla <b>lettera A) punto 3)</b> 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.”.</p> <p>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.</p> <p>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</p>

	<p>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.</p> <p>Sotto il profilo paesaggistico viene inoltre evidenziato che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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;</li> <li>- 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;</li> <li>- 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:  <i>"[...] con un modellamento del terreno che arrivi a 10 mt di altezza con l'aiuto di piantumazioni di alberature (principalmente Ulivi)".</i> 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.</li> </ul>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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:

<b>A- Pianificazione</b>	
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 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 climateranti 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.

11	All'obiettivo delle SNSvS e SRSvS <i>“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”.</i>
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, mentre 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);

- 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 procedurali 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.**

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 rifunionalizzazione 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 Scarscia*