

PARTE 5

vincoli e tempi

Master Plan 2014-19

Procedimento di
Valutazione di Impatto
Ambientale

Presentazione dei
principali contenuti
del SIA

Sesto Fiorentino,
21 aprile 2015



Interventi di Master Plan

Altri interventi:

- **Terminal Aviazione Generale:** nuova aerostazione dedicata, con piazzale e hangar. Edificio su 2 livelli, superficie di 1.800 mq, ulteriori servizi accessori per 1.200 mq. Una porzione ospiterà l'Aeroclub. 11 stand di parcheggio aeromobili.
- Aerostazione Merci: nuovo terminal da 7.200 mq, edificio spedizionieri da 2.700 mq, piazzale per movimentazioni da 18.450 mq
- Impianti assistenza al volo: mantenimento torre di controllo e radioassistenza VOR/DME
- **Nuove aree officina-rimessaggio mezzi:**
 - presso piazzale Est: 4.000 mq (3.200 mq rimessaggio, 800 mq uffici), altezza 5,50 m
 - presso piazzale Ovest: 2.400 mq (1.800 mq rimessaggio, 600 mq uffici), altezza 5,50 m
 - Presso caserma Polizia: 1.800 mq, altezza 5,50 m, piazzale di pertinenza da 3.400 mq
- **Ricollocazione caserma Vigili del Fuoco** in posizione baricentrica: due corpi di fabbrica, superficie di 1.200 mq, ricovero mezzi 600 mq, piazzale antistante 2.500 mq, piazzale retrostante 4.000 mq
- **Ricollocazione Aeroclub:** nuovo hangar da 1.800 mq e altezza 10 m, con 450 mq destinati a officina, magazzino, uffici, servizi.
- **Hangar:** mantenimento dell'attuale hangar Aviazione Generale (altezza 13 m)
- **Nuova area catering:** edificio da 600 mq e piazzale di pertinenza da 1.200 mq
- **Deposito carburanti:** mantenimento dell'attuale, con espansione superficiale di 2.000 mq (attualmente è di 10.000 mq). Realizzazione due edifici per uffici e magazzini da 100 mq

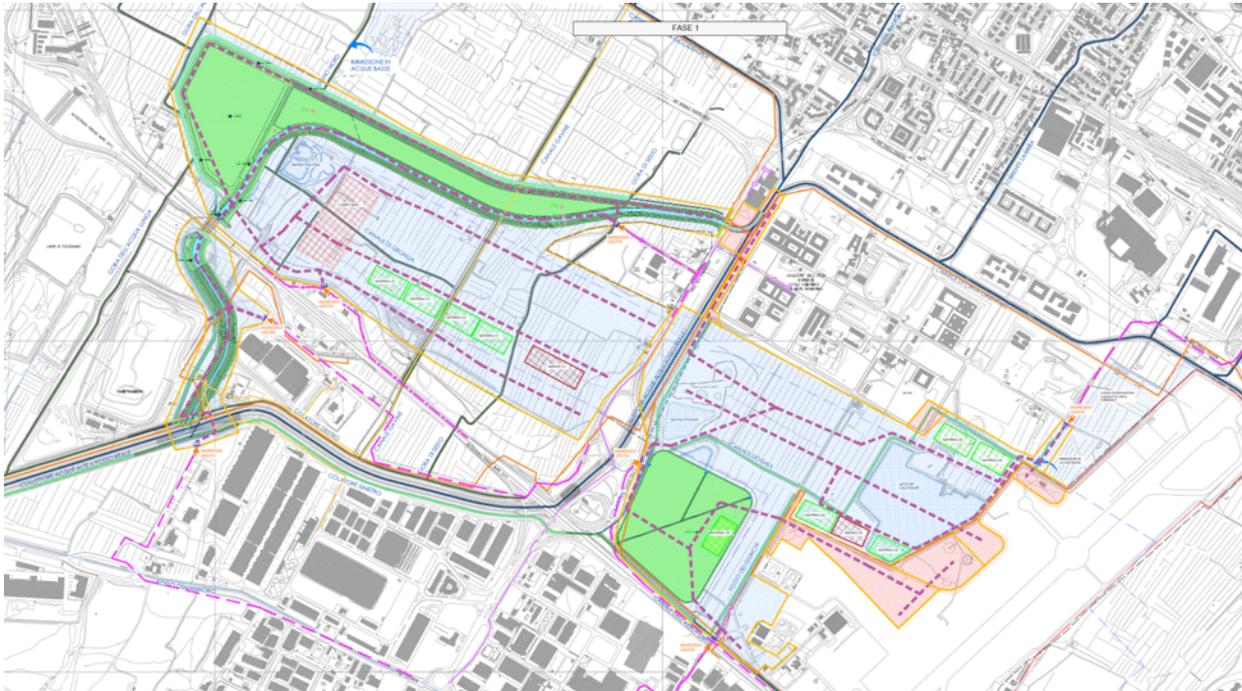
Le fasi di realizzazione

Criteri di progettazione integrata ambientale:

- Le **opere idrauliche** sono le **prime** ad essere realizzate ed ultimate
- Massima **continuità di servizio** per **Via dell'Osmannoro** (collegamento a Sesto F.no)
- Massima **distribuzione dei flussi di traffico** con **minima percorrenza** delle viabilità urbane
- Analisi di dettaglio delle possibili **interferenze** con l'esercizio dell'attuale scalo aeroportuale e massima **indipendenza funzionale** delle aree di lavorazione (accessi, viabilità interne, aree di lavorazione)
- **Localizzazione** delle **aree fisse di cantiere e di lavorazione** (con impianti fissi) più lontana possibile dai ricettori e con viabilità di servizio dedicata
- Ampia disponibilità di **aree di stoccaggio** dei materiali di scavo al fine di garantire la corretta **gestione** (caratterizzazione) **delle terre**
- Programmazione delle lavorazioni secondo articolazioni spazio-temporale tali da **limitare la «sovrapposizione degli impatti»**

Le fasi di realizzazione

CANTIERE NUOVA PISTA



AREA PISTA	2015												2016											
	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
Fase 0																								
Fase 1																								
Fase 2																								
Fase 3																								
Fase 4																								

Note:

Fase 0: Bonifica da ordigni bellici (BOB), opere idrauliche e spostamento sottoservizi interferenti.

Fase 1: Bonifica da ordigni bellici (BOB) e spostamento sottoservizi interferenti. Realizzazione dell'opera idraulica, realizzazione della viabilità alternativa per Sesto. Ampliamento edifici di servizio area ovest. Predisposizione dell'area per la costruzione della nuova pista.

AREA PISTA	2017											
	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
Fase 0												
Fase 1												
Fase 2												
Fase 3												
Fase 4												

Note:

Fase 2: Realizzazione della nuova pista. Realizzazione viabilità di servizio interna al nuovo sedime aeroportuale. Ampliamento edifici di servizio e piazzale area ovest.

Fase 3: Interventi di Medio Termine. Dismissione della pista esistente. Costruzione edifici e hangar di servizio. Completamento piazzali e realizzazione raccordi. Completamento viabilità interna.

AREA PISTA	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
	Fase 0											
Fase 1												
Fase 2												
Fase 3												
Fase 4												

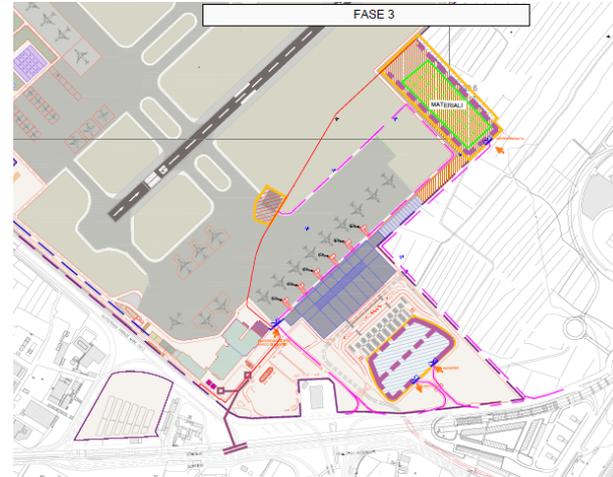
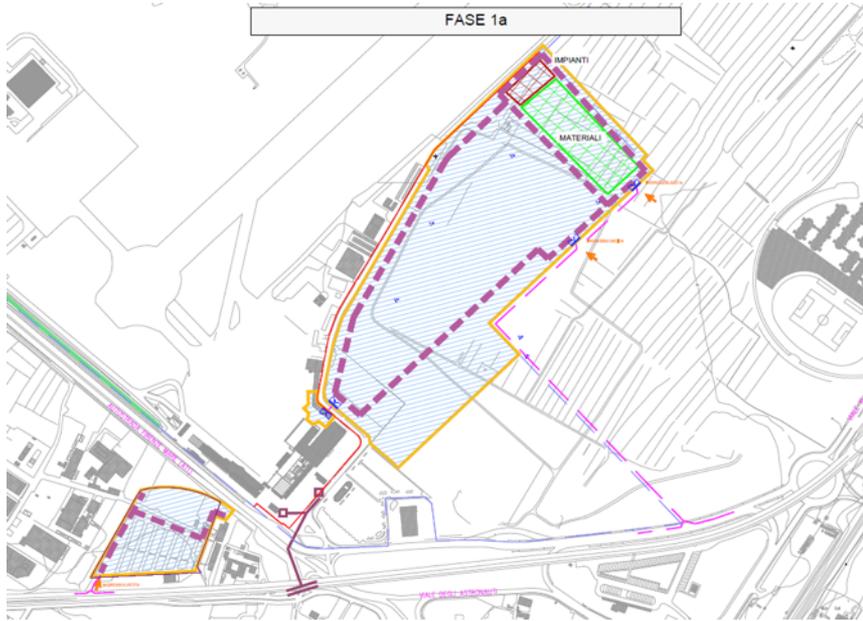
Note:

Fase 3: Interventi di Medio Termine. Dismissione della pista esistente. Costruzione edifici e hangar di servizio. Completamento piazzali e realizzazione raccordi. Completamento viabilità interna.

Fase 4: Interventi di Lungo Termine. Completamento dismissione della pista esistente. Costruzione edifici e hangar di servizio. Completamento piazzali e realizzazione raccordi. Completamento viabilità interna.

Le fasi di realizzazione

CANTIERE NUOVO TERMINAL



AREA TERMINAL	2015					2016						
	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
Fase 0												
Fase 1a												
Fase 1b												
Fase 2												
Fase 3												
Fase 4												

Note:
 Fase 0: Cantierizzazione preliminare (predisposizione aree di lavoro, di stoccaggio e impianti), Bonifica da ordigni bellici (BOB) e spostamento sottoservizi interferenti. Ampliamento parcheggi (Palagio degli Spini) per gli operatori AdF e realizzazione passerella. Riprotezione edificio servizi (Centrale Termica, Centrale Antincendio).
 Fase 1a: Inizio realizzazione fondazioni terminal e BOB.
 Fase 1b: Costruzione aerostazione e realizzazioni piazzali.

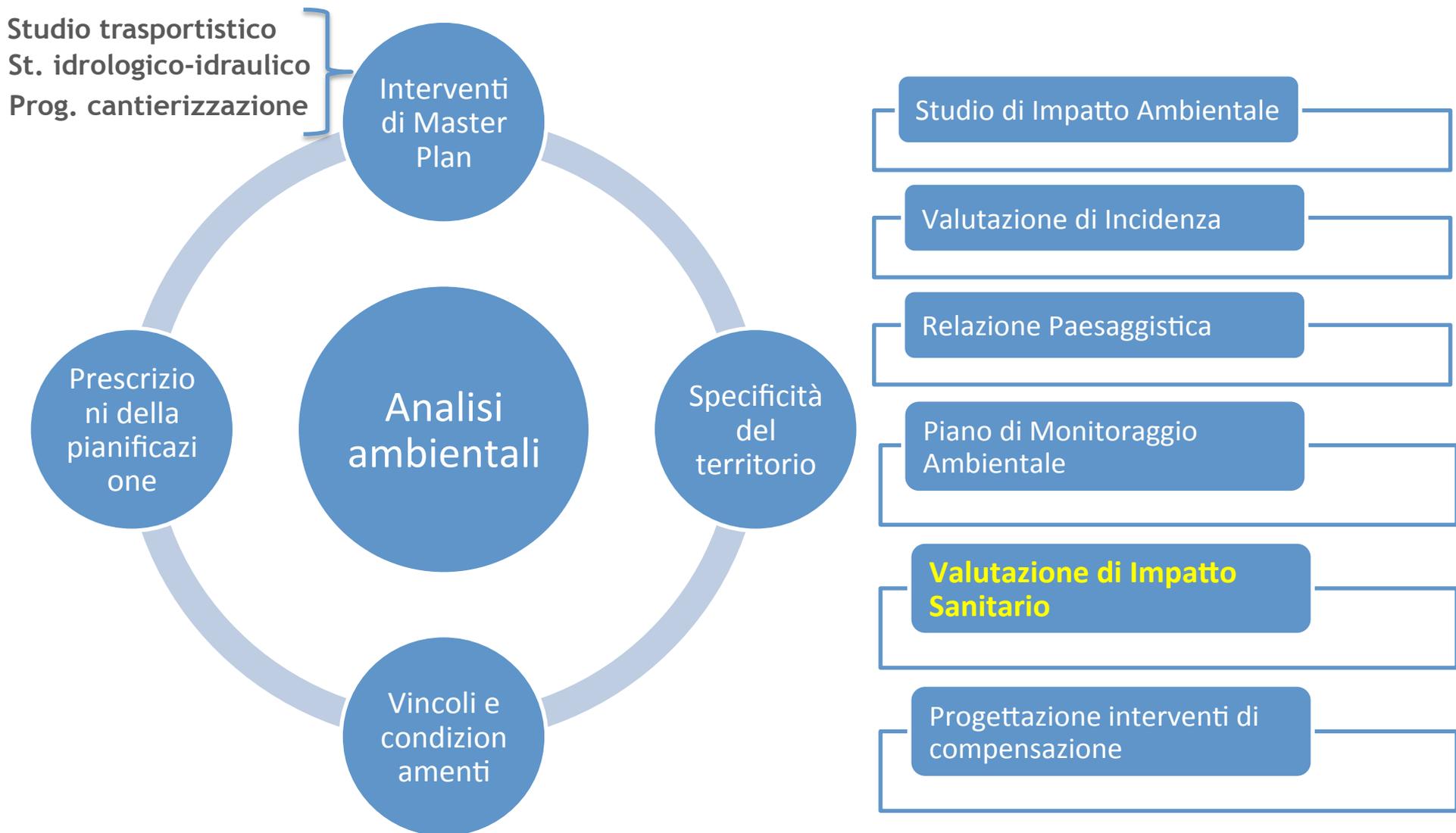
AREA TERMINAL	2017											
	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
Fase 0												
Fase 1a												
Fase 1b												
Fase 2												
Fase 3												
Fase 4												

Note:
 Fase 1b: Costruzione aerostazione e realizzazioni piazzali.
 Fase 2: Completamento aerostazione e piazzali. Demolizione uffici AdF, BOB e realizzazioni piazzali. BOB e realizzazione nuova viabilità di accesso al nuovo terminal e parcheggi.
 Fase 3: Interventi di Medio Termine. Ampliamento parcheggi del nuovo terminal. Demolizione officina automezzi e hangar aeroclub e successiva realizzazione piazzali (operazione da effettuare quando saranno realizzate le nuove strutture analoghe in area ovest).

AREA TERMINAL	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Fase 0												
Fase 1a												
Fase 1b												
Fase 2												
Fase 3												
Fase 4												

Note:
 Fase 3: Interventi di Medio Termine. Ampliamento parcheggi del nuovo terminal. Demolizione officina automezzi e hangar aeroclub e successiva realizzazione piazzali (operazione da effettuare quando saranno realizzate le nuove strutture analoghe in area ovest).
 Fase 4: Interventi di Lungo Termine. Ammodernamento vecchio terminal con realizzazioni parcheggi e nuova viabilità interna. Dismissione strutture lato autostrada con successiva realizzazione di piazzali. Ulteriore ampliamento parcheggi nell'area del nuovo terminal e realizzazione hotel con il relativo parcheggio.

Integrazione delle valutazioni tecniche e ambientali



Studio di Impatto Ambientale

Aspetti generali e introduttivi

- Assetto territoriale
- Assetto infrastrutturale
- Assetto insediativo
- Assetto naturale
- Assetto agricolo
- Assetto idraulico
- Assetto geologico
- Assetto socio-economico
- Stato attuale aeroporto
- Sviluppi futuri
- Aspetti generali M. Plan
- Il contesto normativo
- Il procedimento di VIA
- Linee guida per la consultazione del SIA

Quadro di Riferimento Programmatico

- Scopi e finalità del M.P.
- Verifica di coerenza con:
 - Piani settore trasporti
 - Piani settore ambientali
 - Piani territoriali
 - Piani urbanistici
- Relazioni con altri progetti
- Assetto vincolistico
- Condizionamenti
- Interferenze

Quadro di Riferimento Progettuale

- Inquadram. Territoriale
- Sistema aeroportuale toscano
- Caratteristiche attuali dell'aeroporto
- Dati di traffico aereo passati e futuri
- Criticità dell'attuale scalo aeroportuale
- Obiettivi di Master Plan
- Analisi delle alternative
- Descrizione degli interventi
- Approfondimenti sulle sistemazioni idrauliche
- Analisi trasportistiche
- Fase di cantierizzazione
- Interventi di compensazione ambientale

Quadro di Riferimento Ambientale

- Aspetti generali
- Atmosfera
- Suolo, sottosuolo, ambiente idrico
- Componenti biotiche ed ecosistemi
- Rumore
- Campi elettromagnetici
- Vibrazioni
- Paesaggio

Sintesi Non Tecnica

- Sintesi dei principali contenuti del SIA

Analisi del SIA - Quadro di Riferimento Programmatico

Verifica della coerenza e della conformità alle indicazioni, previsioni e agli indirizzi dei vari strumenti della pianificazione del settore dei trasporti, delle infrastrutture e dell'economica, nonché della pianificazione territoriale, ambientale e urbanistica

Pianificazione trasporti e infrastrutture

- Programma TEN-T
- Quadro Strategico Nazionale
- Piano Generale dei Trasporti e della Logistica
- Piano Nazionale della Logistica 2012-2020
- Decreto Legge «Sblocca Italia»
- Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e Mobilità
- Programma Regionale di Sviluppo 2011-2015
- Programma Regionale di Sviluppo Economico 2012-2015
- Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) – Il Sistema Aeroportuale Toscano (2014)
- Piano Nazionale degli Aeroporti (2015)
- Policy ENAC

Pianificazione ambientale

- Piano Ambientale e Energetico Regionale
- Piano Regionale della Qualità dell'Aria
- Piano Regionale di Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'Aria
- Piano di Assetto Idrogeologico del Fiume Arno
- Piano di gestione SIC/ZPS/SIR – Area Pratese
- Piano Faunistico Venatorio – Provincia Firenze
- Regolamenti di gestione delle ANPIL
- Piani di Azione Comunali di Firenze, Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio
- Piani Comunali di Classificazione Acustica di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Prato

Pianificazione territoriale e urbanistica

- Piano di Indirizzo Territoriale (PIT)
- Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Firenze
- Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Prato
- Piano Strutturale di Firenze
- Regolamento Urbanistico di Firenze
- Piano Strutturale di Sesto Fiorentino
- Regolamento Urbanistico di Sesto Fiorentino
- Piano Strutturale di Campi Bisenzio
- Regolamento Urbanistico di Campi Bisenzio

Pianificazione di settore

PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI - 2015

Il Piano delinea le strategie per la pianificazione infrastrutturale al fine di incrementare la **competitività del Paese**, definendo gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, **quali nodi essenziali** delle competenze esclusive dello Stato.

Classificazione degli aeroporti interesse nazionale



Core Network Ten-t

Milano Malpensa
Roma Fiumicino
Venezia
Milano Linate
Bergamo Orio al Serio

Torino
Genova
Bologna
Napoli
Palermo

Comprehensive Network

Traffico superiore a 1.000.000
Alghero
Bari
Brindisi
Cagliari
Catania
Firenze
Lamezia Terme
Olbia
Pisa
Roma Ciampino
Trapani

Treviso
Verona

Traffico superiore a 500.000 con specifiche caratteristiche territoriali
Ancona
Pescara
Reggio Calabria
Trieste

Continuità territoriale
Lampedusa
Pantelleria

Altri aeroporti

Rimini - trend di traffico in forte crescita
Salerno - usato per delocalizzare traffico Napoli

VISIONE DI SISTEMA
SUPERAMENTO DELLA
CONFLITTUALITA' INTERNA
PROMOZIONE ACCESSIBILITA'
DEL TERRITORIO
RAZIONALIZZAZIONE DELLA
SPESA



L'aeroporto di Pisa/Firenze
è strategico a livello
nazionale
(Bacino Centro-Nord)

Pianificazione di settore

RETI TEN-T

Il progetto TEN-T (Trans European Network - Transports) risponde all'esigenza di un **sistema** di trasporti e di una **rete** di infrastrutture **plurimodali** efficiente.

L'Unione Europea mira a favorire l'**interconnessione** delle reti nazionali e alla creazione di nuove reti di **collegamento**.

In base al Regolamento UE n.1315/2013, la rete dei trasporti si articola in:

- **Rete centrale** («Core Network») da realizzare entro il 2030. Costituisce la spina dorsale della rete di trasporto ed è formata da nodi intermodali
- **Rete globale** («Comprehensive Network») da realizzare entro il 2050. Costituisce la rete di supporto e di collegamento alla rete centrale.

La rete TEN-T aeroportuale comprende 33 aeroporti italiani: 10 «core airport» e 23 «comprehensive airport».

L'aeroporto di Firenze è inserito nella «comprehensive network».



Pianificazione di settore

PIANO REGIONALE INTEGRATO DELLE INFRASTRUTTURE E MOBILITA'

4. IL PIANO REGIONALE INTEGRATO INFRASTRUTTURE E MOBILITA'

PRIIM

(Approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 74 del 24 Luglio 2013)

Strumento di programmazione unitaria attraverso il quale la Regione definisce in maniera integrata le politiche in materia di mobilità infrastrutture e trasporti (ferrovie, autostrade, porti, aeroporti, interporti, trasporto pubblico locale, viabilità regionale, mobilità ciclabile)

Istituito con la L.R. 55/2011, con la **finalità di:**

- **realizzare una rete integrata e qualificata di infrastrutture e servizi** per la mobilità sostenibile di persone e merci,
- **ottimizzare il sistema di accessibilità** alle città toscane, al territorio e alle aree disagiate e **sviluppare la piattaforma logistica toscana** quale condizione di competitività del sistema regionale,
- **ridurre i costi esterni del trasporto** anche attraverso il riequilibrio e l'integrazione dei modi di trasporto, l'incentivazione dell'uso del mezzo pubblico, migliori condizioni di sicurezza stradale e la diffusione delle tecnologie per l'informazione e la comunicazione.

Il PRIIM dà attuazione alla programmazione strategica definita dal PRS ponendosi in coerenza con il PIT, e garantendo una visione d'insieme delle politiche regionali con cui la Toscana si confronta a livello nazionale ed europeo (anche in vista del **nuovo ciclo di programmazione comunitaria 2014-2020**).

Il Piano gestisce in maniera integrata il complesso delle risorse finanziarie (regionali, nazionali e comunitarie) destinate a trasporti ed infrastrutture, che per nel triennio 2014-2016 ammontano ad **oltre 2 miliardi di euro** di cui 375 milioni per infrastrutture 1709 milioni per i trasporti (dati bilancio regionale 2014-2016)



LA PROGRAMMAZIONE REGIONALE SUL SISTEMA DELLA MOBILITA': IL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO

Ing. Enrico Becattini

Direttore Generale

D.G. Politiche Mobilità Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale, Regione Toscana

Prato, 2 luglio 2014 – "Il sistema aeroportuale toscano: quale sviluppo"

4. IL PIANO REGIONALE INTEGRATO INFRASTRUTTURE E MOBILITA'

Le politiche del PRIIM sono basate su un'analisi approfondita dei quadri conoscitivi esistenti, in particolare la descrizione della situazione relativa agli aeroporti è descritta nell'Allegato A.b.7 - IL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO

Il Piano contiene la **classificazione delle reti delle infrastrutture**, necessaria al fine definire le infrastrutture verso cui è rivolta la programmazione di livello regionale

Il Piano classifica il sistema aeroportuale di interesse Nazionale e regionale con rilevanza economica fino all'intercontinentale (Pisa), fino all'internazionale (Firenze), di interesse nazionale e regionale (Elba, Grosseto, Ampugnano).



4. IL PIANO REGIONALE INTEGRATO INFRASTRUTTURE E MOBILITA'

Obiettivi e azioni del PRIIM per lo sviluppo del sistema aeroportuale regionale

Obiettivo generale

4 - Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana

Obiettivo specifico

4.5 Rafforzamento della dotazione aeroportuale, specializzazione delle funzioni degli aeroporti di Pisa e Firenze in un'ottica di pianificazione integrata di attività e servizi e del relativo sviluppo

Azioni

4.5.1 - Azioni finalizzate all'integrazione degli aeroporti di Pisa e Firenze

4.5.2 - Miglioramento offerta infrastrutturale attraverso nuova pista di Firenze e pianificazione nuovi interventi a sostegno volumi attesi

4.5.3 - Azioni per miglioramento accessibilità e sostegno collegamenti aerei per Pisa e Firenze

Pianificazione territoriale

INTEGRAZIONE AL PIT – luglio 2014

- Il **26.07.2010** la Regione, con DGR n.705, ha **avviato il procedimento** di Integrazione del PIT
- Nel periodo agosto-ottobre 2010 è stato richiesto ai soggetti interessati di fornire apporti tecnici e conoscitivi per incrementare il quadro conoscitivo e si è svolta la fase preliminare del procedimento di VAS (Conferenza di Servizi del 14.10.2010)
- Il percorso di elaborazione dell'Integrazione al PIT si è svolto parallelamente al processo di **Valutazione Ambientale Strategica (VAS)**
- Nel dicembre 2010 l'Autorità Competente (Giunta Regionale) ha espresso il proprio parere sul Documento preliminare di VAS
- La Regione Toscana ha garantito il processo di «**partecipazione**», anche attraverso l'operato del Garante dell'Informazione
- Hanno **partecipato e avanzato osservazioni**: Autorità bacino F. Arno, Cnsorzio Bonifica Ombrone, Consorzio Bonifica Area fiorentina, Comune Sesto Fiorentino, Comune Campi Bisenzio, Comune Poggio a Caiano, Comune di Prato, Comune di Carmignano, Provincia di Firenze, Provincia di Prato, USL 4 Prato, Soprintendenza Firenze, Associazione Parco Agricolo di Prato, ARPAT, DG politiche mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico della Regione
- L'Integrazione al PIT è stata **adottata** nel luglio 2013
- **L'Integrazione al PIT è stata approvata nel luglio 2014 (DCR 16.07.2014, n.61)**

Pianificazione territoriale

INTEGRAZIONE AL PIT – luglio 2014



Le analisi ambientali (contributo istruttorio [ARPAT](#)) e gli approfondimenti tematici effettuati in sede di VAS hanno evidenziato che l'[areale di fattibilità B](#), che prende a riferimento la pista con orientamento [12/30](#), con utilizzo [monodirezionale](#), [priva di pista di rullaggio](#), risulta avere [impatti ambientali complessivamente meno significativi](#) sia rispetto alla soluzione attuale, sia alle altre ipotesi di fattibilità.

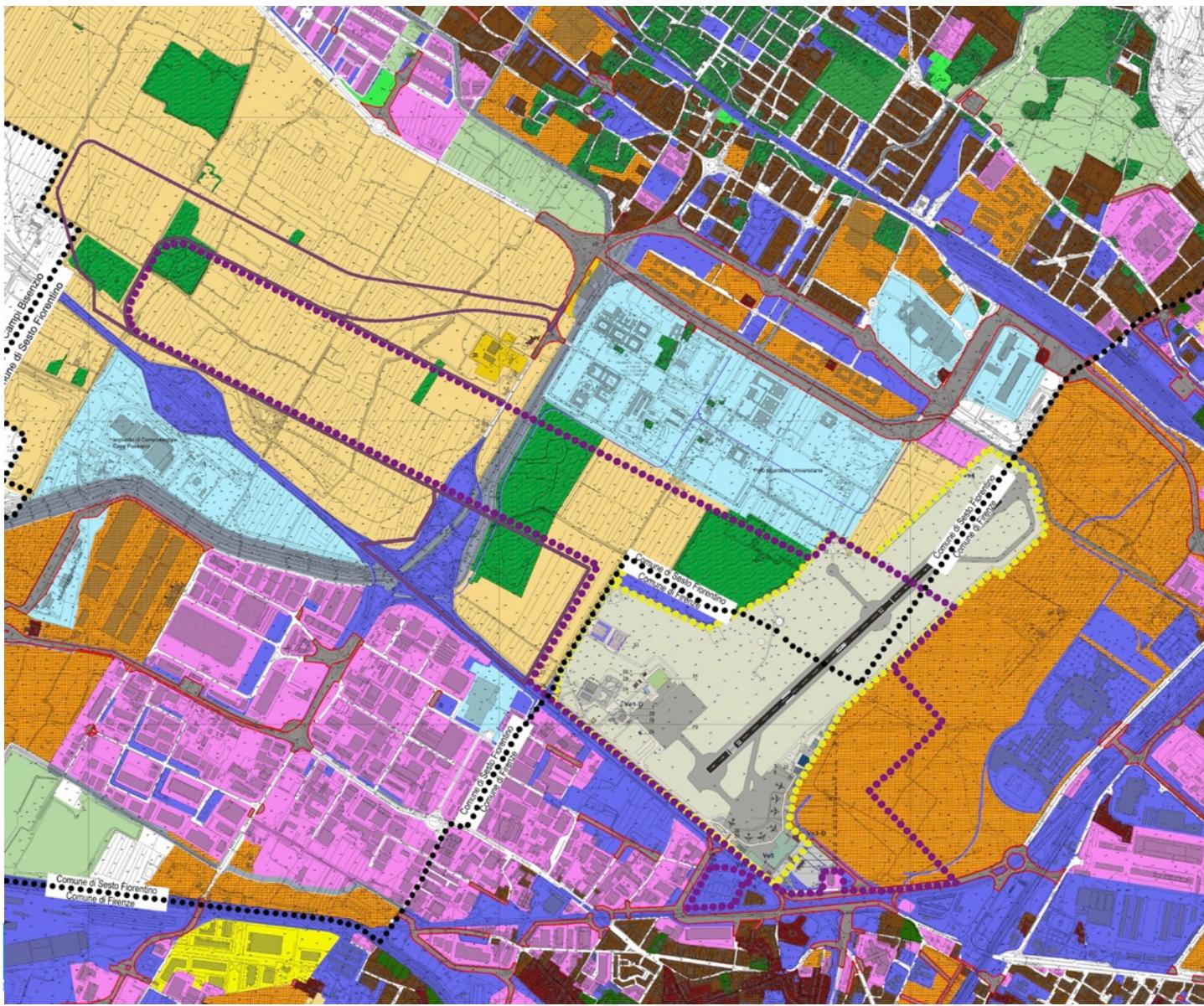
Nella [Disciplina](#) di piano del [Masterplan «Il sistema aeroportuale toscano»](#) la Regione individua, sulla base di quanto disposto nel Parere Motivato del NURV, [prescrizioni](#), [interventi e azioni](#) volti alla [compensazione](#) e alla [mitigazione](#) degli eventuali impatti derivanti dalla realizzazione dell'opera, alla salvaguardia della biodiversità e alla qualificazione ambientale dell'ambito aeroportuale



- Orientamento della [pista 12/30](#)
- Funzionamento [monodirezionale](#) (salvo emergenze): decollo verso Prato, atterraggio verso Firenze
- Approfondite e definite le [procedure di volo](#), le tematiche [dell'impatto acustico e atmosferico](#) ed è stata definita la [procedura «antirumore»](#)
- Definita in termini progettuali e dimensionali la risoluzione dell'[interferenza col reticolo idrografico](#) delle «acque alte» (deviazione del [Fosso Reale](#))
- Definito e dimensionato in maniera organica il sistema di [regimazione delle acque di drenaggio](#), attraverso una soluzione unitaria che ha preso in esame le necessità aeroportuali e gli interventi già programmati (casse di laminazione del Polo Universitario e dell'area PUE Castello)
- Definito e progettato il sistema delle [compensazioni di tipo ecologico](#), volte alla costituzione di [nuove aree naturali](#) caratterizzate da habitat nell'ambito della [Rete Natura 2000](#)
- Definito e progettato il [sistema viabilistico locale](#)
- Definito e progettato il sistema delle [compensazioni di tipo paesaggistico e sociale](#) e di [mitigazione dell'impatto atmosferico](#)
- Approfonditi gli aspetti di [integrazione](#) del sistema aeroportuale [col contesto territoriale](#), in particolare col sistema delle aree naturali protette e col sistema degli spazi rurali aperti
- Valorizzato e sviluppato il sistema di [interscambio aria-ferro-gomma](#)

L'uso programmatico del suolo

Le aree oggetto di espansione hanno **destinazione agricola** o a **naturalità di valore**

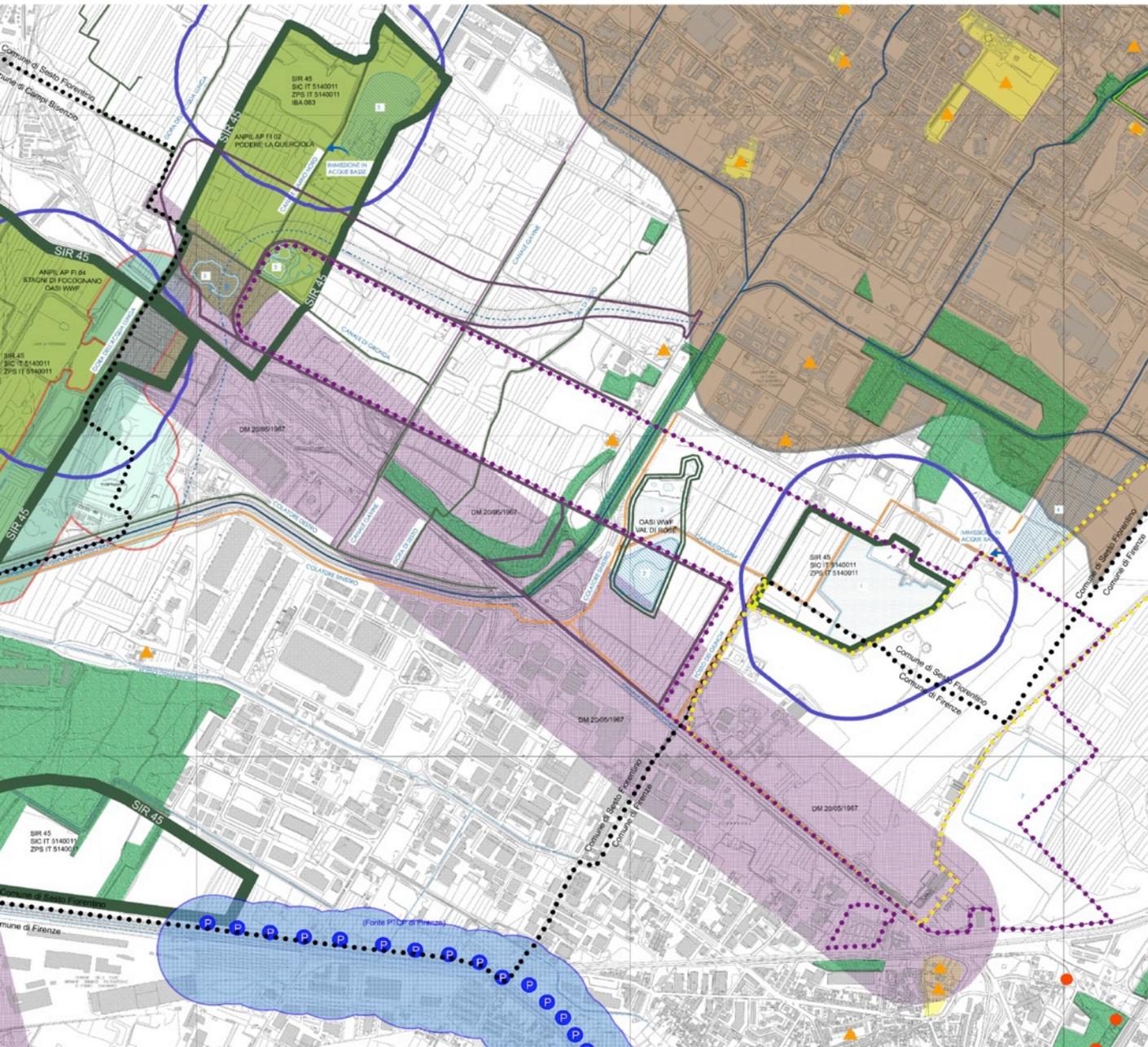


LEGENDA

- Attuale sedime aeroportuale
- Nuovo sedime aeroportuale di Masterplan
- Limiti amministrativi comunali
- — — — — Limiti opere connesse di Masterplan
- Edificato Storico
- Giardini e parchi storici
- Edificato recente consolidato
- Aree di trasformazione/espansione
- Aree a prevalente destinazione produttiva
- Aree a prevalente destinazione agricola
- Aree soggette a lottizzazione
- Viabilità di progetto
- Attrezzature ed impianti di interesse collettivo
- Poli funzionali
- Orti
- Aree libere interurbane
- Aree naturali di valore - aree di tutela
- Corsi d'acqua
- Ambiti particolari della piana

Vincoli e condizionamenti

Interferenza con **vincolo paesaggistico** (tutela visuale Monte Morello, aree boscate) e **aree naturali protette**



VINCOLI DI TIPO AMBIENTALE E PAESAGGISTICO

- Immobili ed aree di notevole interesse pubblico ex D.Lgs. n.42 del 22.01.2004, art. 136, lettera j)
- Area vincolata ex D.Lgs. n. 42 del 22.01.2004, art. 142, lettera b)
- Area vincolata ex D.Lgs. n. 42 del 22.01.2004, art. 142, lettera c)
- Area vincolata ex D.Lgs. n. 42 del 22.01.2004, art. 142, lettera m)
- Immobili ed aree di notevole interesse pubblico ex D.Lgs. n.42 del 22.01.2004 art. 130
- Terreni coperti da foreste e boschi, ex D.Lgs. n. 42 del 22.01.2004, lettera g)
- Immobili di notevole valore storico, architettonico e archeologico ex art. 2, comma 2, D.Lgs. n.42 del 22.01.2004
- Immobili soggetti a vincolo architettonico
- Area oggetto di declaratoria di importanza e interesse archeologico da parte del Ministero dei Beni Culturali e Ambientali - Soprintendenza archeologica del 27.05.88

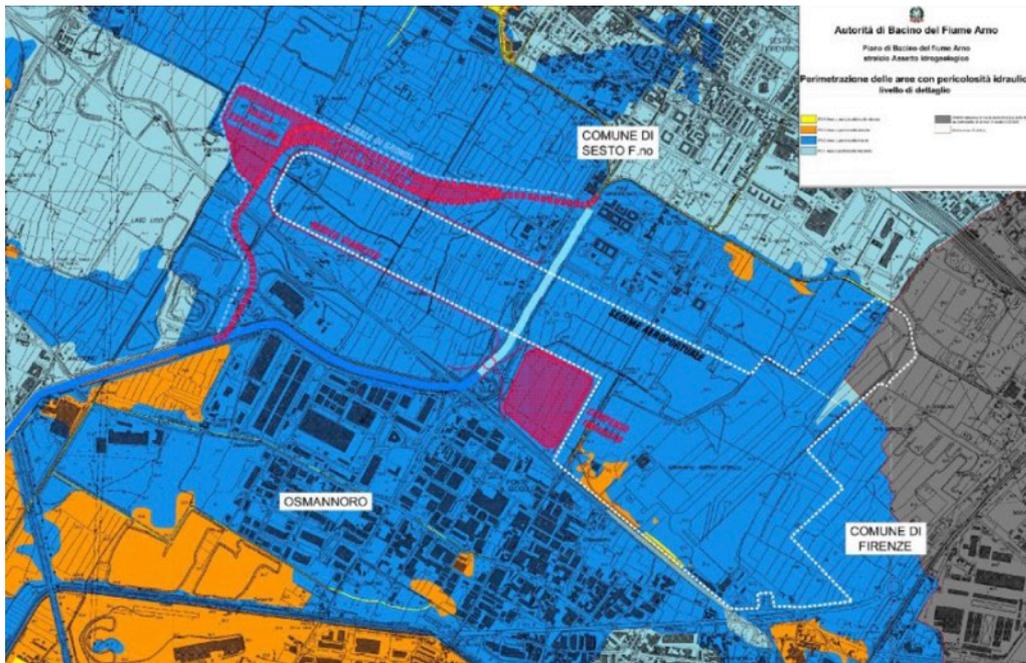
VINCOLI DI TIPO NATURALISTICO

- Aree Naturali protette di interesse locale (ANPIL)
- Zone di protezione speciale (ZPS), Siti di Interesse comunitario (SIC), Siti di Importanza Regionale (SIR)
- Oasi WWF Val di Rose
- DEVIAZIONE FOSSO REALE ACQUE ALTE
- NUOVO COLATORE DESTRO ACQUE BASSE
- ACQUE ALTE
- ACQUE BASSE AFFERENTI AL COLATORE DESTRO
- ACQUE BASSE AFFERENTI AL COLATORE SINISTRO
- FOGNATURA OF.ERA.6
- LAGHI E VASCHE LAMINAZIONE

- 1 LAGO DEI CACCIATORI
- 2 BACINO DI LAMINAZIONE ACQUE METEORICHE DELL'INSIEDAMENTO UNIVERSITARIO
- 3 BACINO D'ACQUA
- 4 CASSA ESPANSIONE CANALE DI CINTA ORIENTALE (da realizzare)
- 5 CASSA ESPANSIONE CANALE DI CINTA OCCIDENTALE
- 6 VASCA DI LAMINAZIONE PUE (non ancora realizzata, e da prevedere in altra posizione)
- 7 VASCA DI LAMINAZIONE PUE (da realizzare)
- 8 VASCA DI LAMINAZIONE PUE (da realizzare)

- Localizzazione di pozzi e sorgenti uso potabile acquedottistico (fonte PTCP)
- P pozzi
- S sorgenti
- Zona di rispetto di pozzi e sorgenti ai sensi dell'art.94 del D.lgs 152/2006

Vincoli e condizionamenti

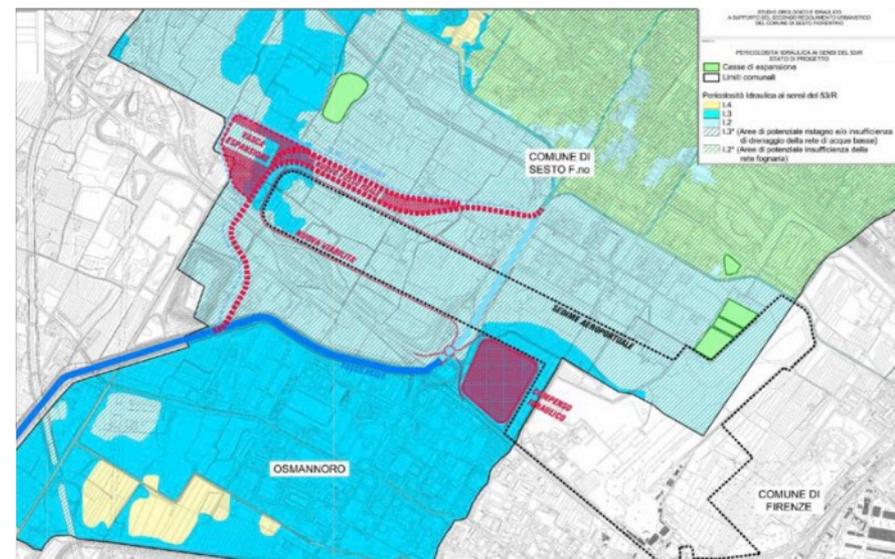
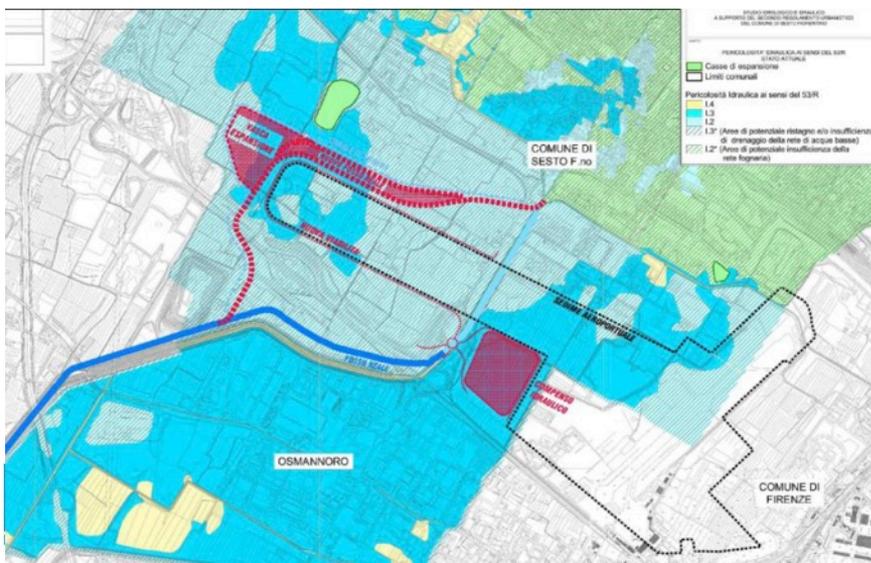


Piano di Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno:

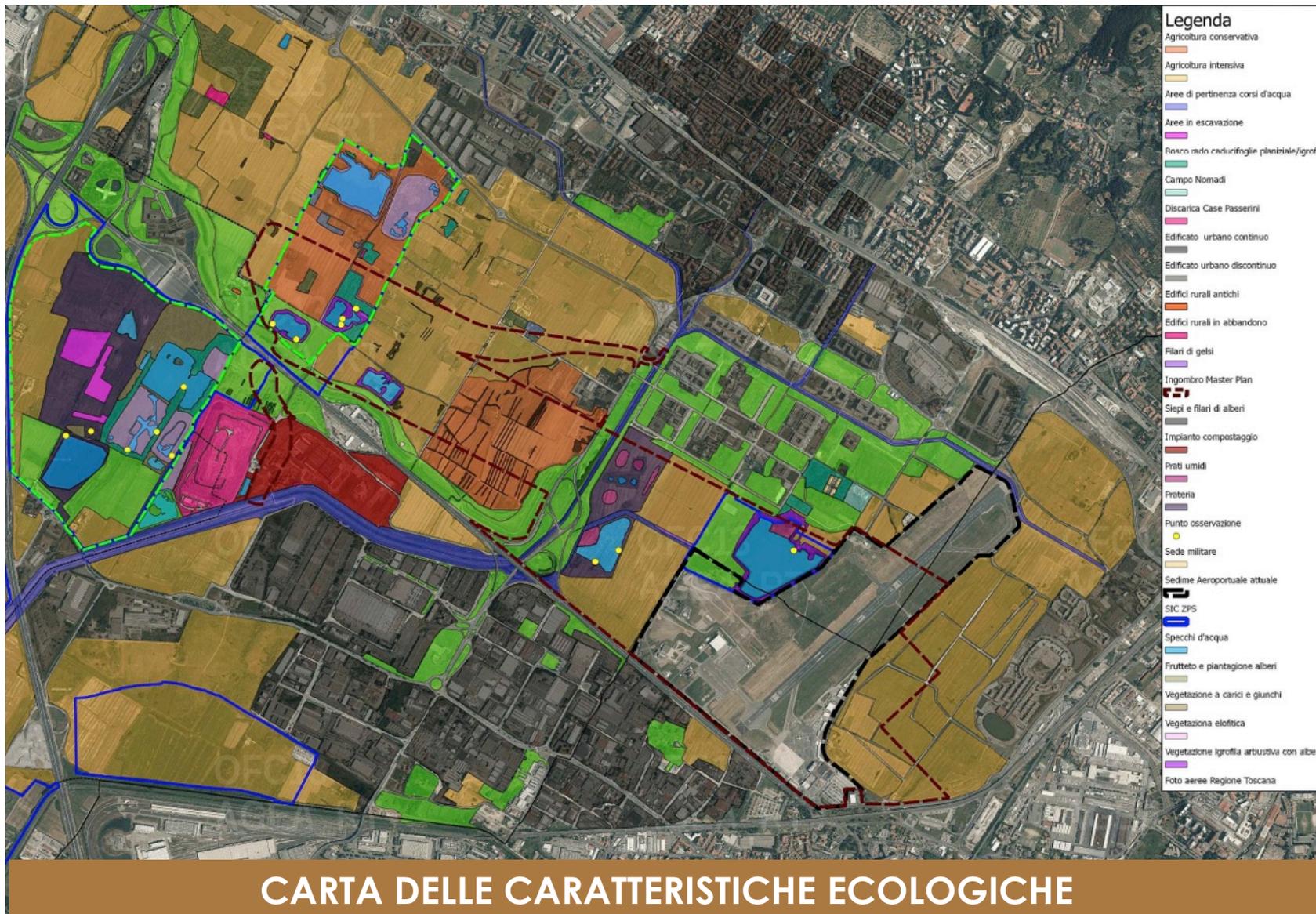
- Pericolosità idraulica moderata
- P.I.2 - pericolosità idraulica media

Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico Comune di Sesto Fiorentino:

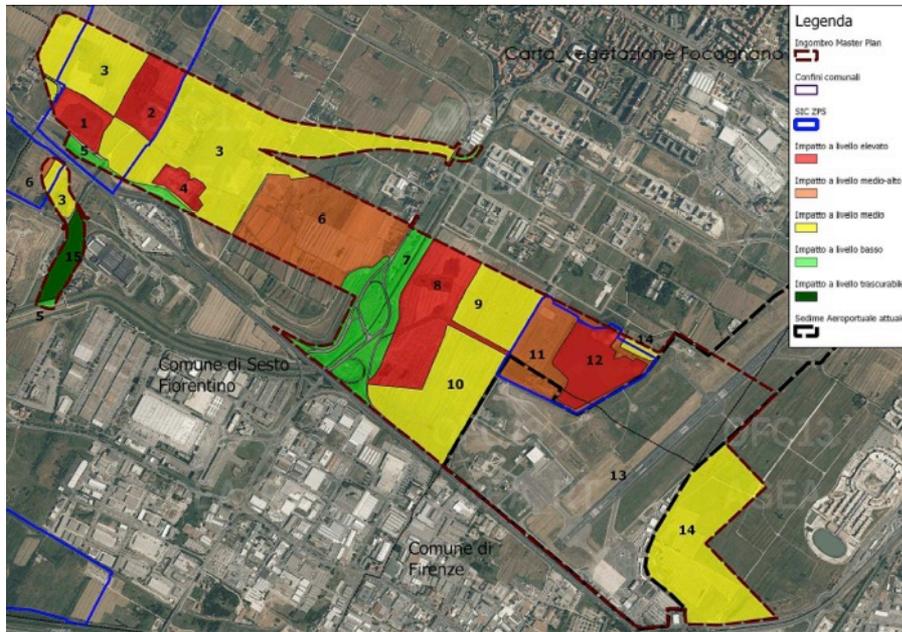
- Pericolosità I3 - elevata (allagamento per Tr fra 30 e 200 anni)
- Pericolosità I3* - ristagno o insufficienza rete acque basse



Impatti e incidenze sul sistema delle aree naturali



Impatti e incidenze sul sistema delle aree naturali



Valutazione di impatto sulle componenti biotiche:

- Valore ecologico degli habitat e delle specie
- Entità dell'incidenza ambientale
- Stima dell'impatto



Approfondimento sull'incidenza SIC-ZPS-SIR

Metodologia Direttiva Habitat + Indicatori VAS:

- Indicatore 1: perdita di aree verdi
- Indicatore 2: perdita degli ecosistemi delle aree umide
- Indicatore 3: perdita delle siepi campestri
- Indicatore 4: effetti su specie
(anatidi, svasso maggiore, cannareccione, cannaiola, tarabisino, limicoli, ardeidi coloniali, averla piccola e capriosa, anfibi)

Analisi del SIA - Interventi di compensazione ambientale

PRESUPPOSTI

- Occupazione di suolo:
 - Sedime aeroportuale esistente = 121 ha
 - Area da dismettere = 22 ha
 - Futuro sedime aeroportuale = 245 ha
 - Ingombro totale (comprensivo di opere idrauliche, viabilità, ecc.) = 336 ha
 - Incremento di superficie aeroportuale = 145 ha
 - Totale interferenze con aree naturali protette SIC-ZPS-SIR: 53 ha

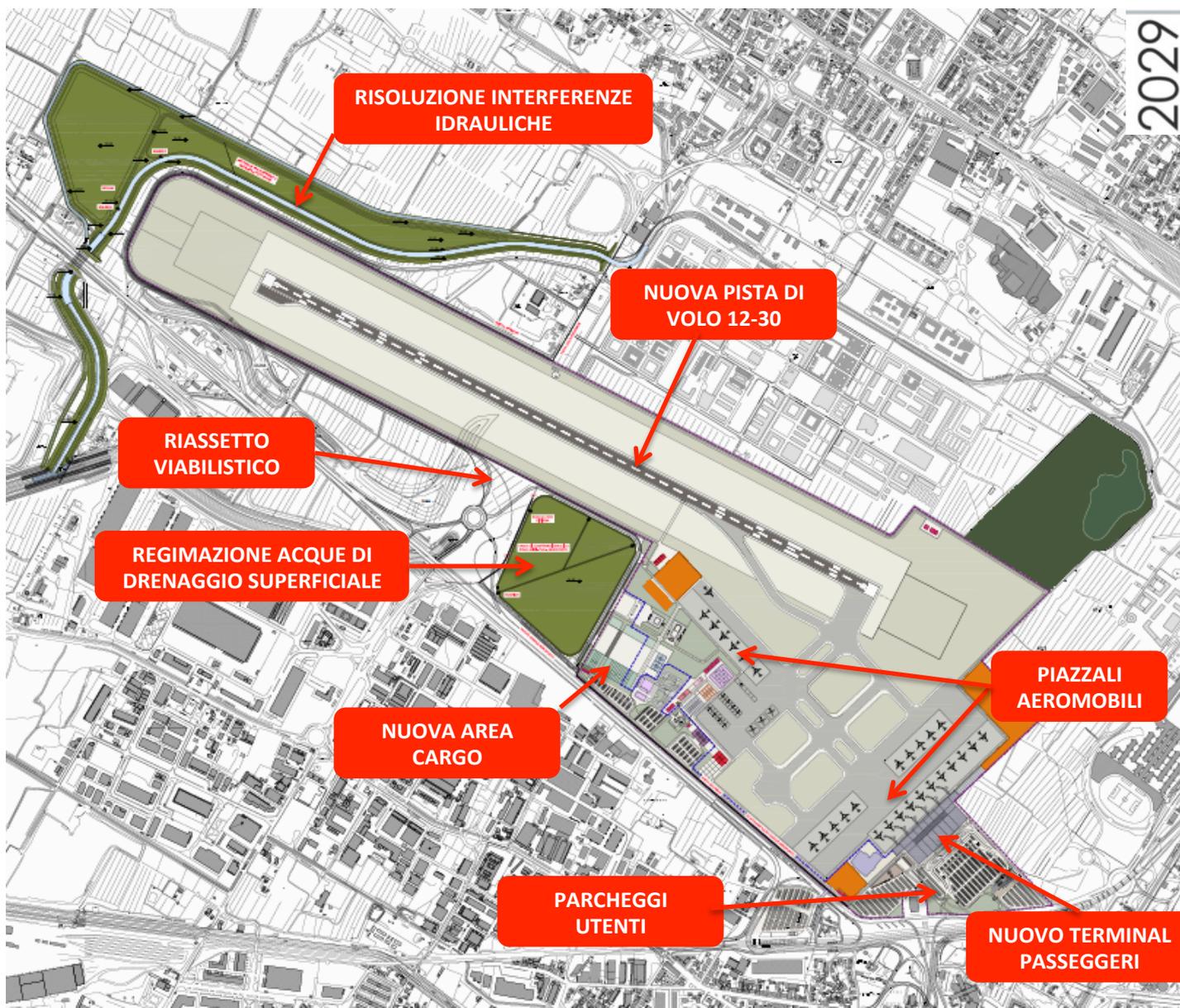
OBIETTIVI

- Compensare gli impatti e le incidenze «inevitabili» per le quali non si sono ritenute sufficienti le sole mitigazioni previste
- Creazione di nuovi habitat in aree non impattate, con medesime (o migliori) potenzialità ecologiche, da sottoporre a regimi di tutela (Rete Natura 2000)
- Valorizzazione e riqualificazione di tipo paesaggistico (ambiti agricoli, aree boscate, fruibilità e accesso al territorio, disegno organico degli spazi aperti, nuove connessioni funzionali fra diversi ambiti territoriali)
- Ricomposizione e riqualificazione del territorio, del rapporto città-spazi aperti, fruibilità degli spazi



Interventi di compensazione ambientale su 146,5 ha
Interventi su aree protette: 56,5 ha + 19 ha = 75,5 ha

Piano degli Interventi Master Plan 2014-2029



DATI SIGNIFICATIVI

Fasi di attuazione:

- Fase 1 2014-2018 (2,6 Mln pax)
- Fase 2 2019-2023 (3,7 Mln pax)
- Fase 3 2024-2029 (4,5 Mln pax)

Nuovo Terminal	48'226 mq
----------------	-----------

Parcheggi	1120 (sosta breve)
	877 (sosta lunga)

Rwy 12-30	2.400 mt
-----------	----------

Stand AAMM	26 (classe D) + 1 De-Icing
------------	-------------------------------

Mov Totali	48.400
------------	--------

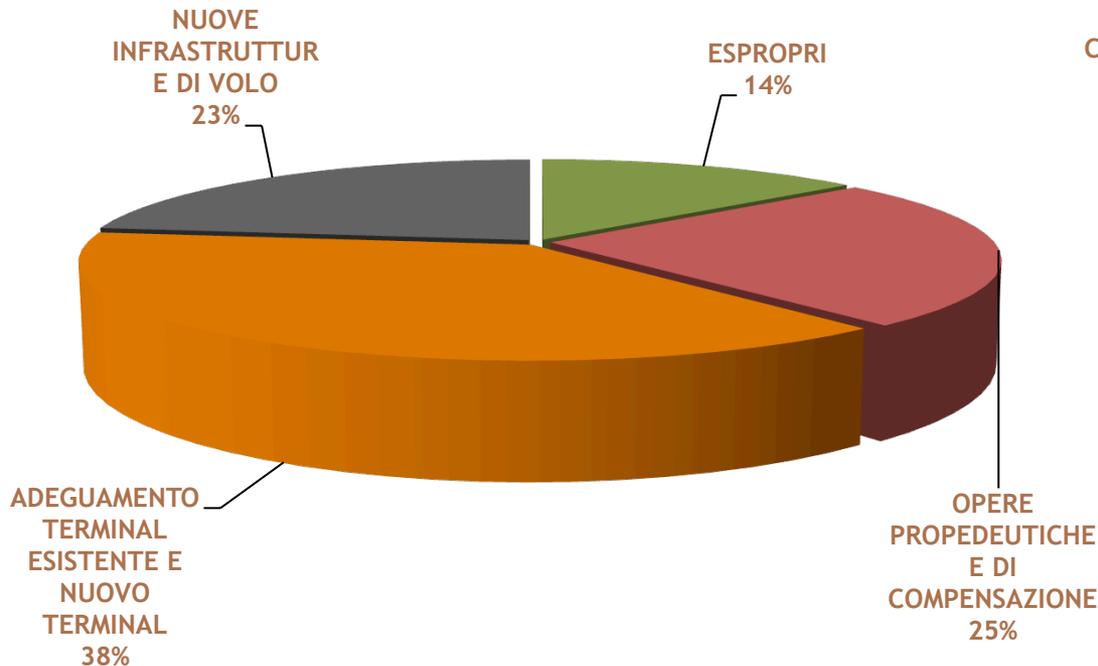
Investimento Totale	300 MLN €
---------------------	-----------

Piano degli Investimenti Master Plan

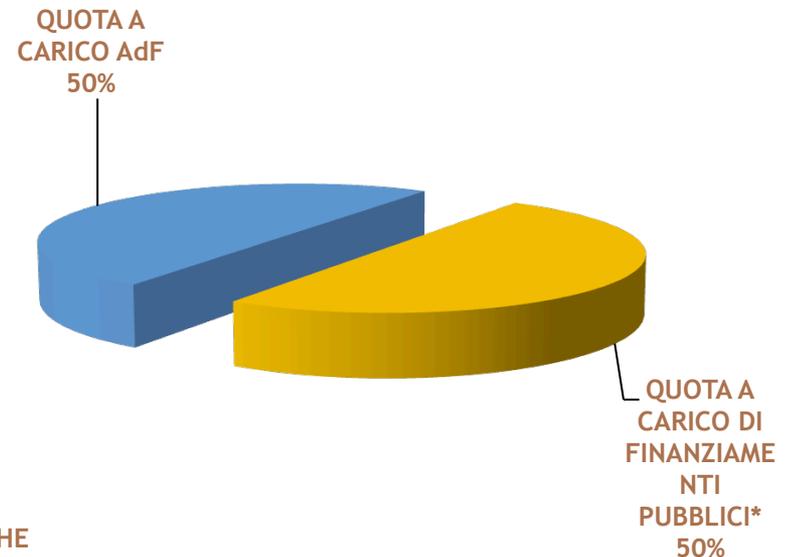
TOTALE INVESTIMENTI
MASTER PLAN: ca. € 300 MLN

- 1° FASE (2014-2018): € 240 MLN
- 2° FASE (2019-2023): € 50 MLN
- 3° FASE (2024-2029): € 15 MLN

RIPARTIZIONE DEGLI INVESTIMENTI TOTALI: 2014-2029



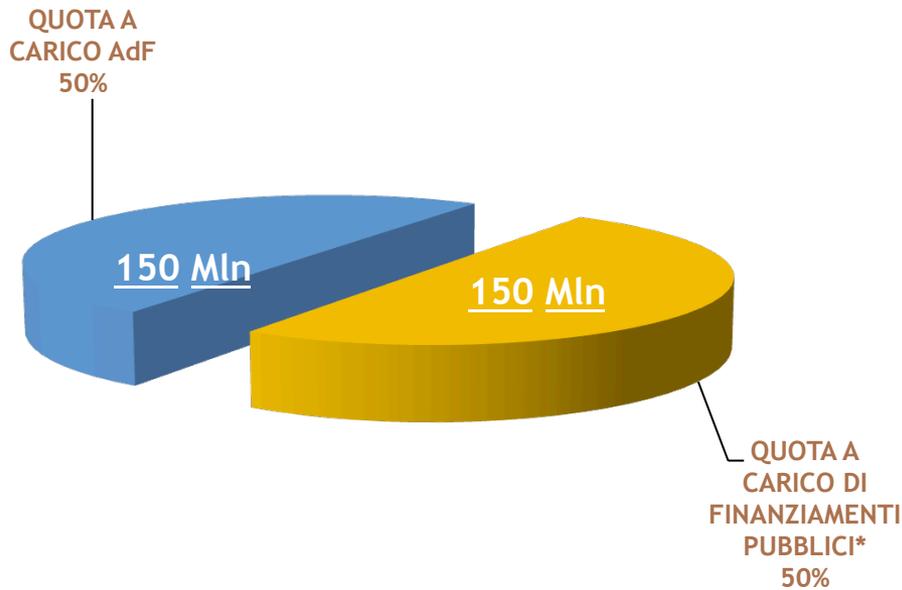
RIPARTIZIONE DEI FINANZIAMENTI



Finanziamenti Aeroporto di Firenze

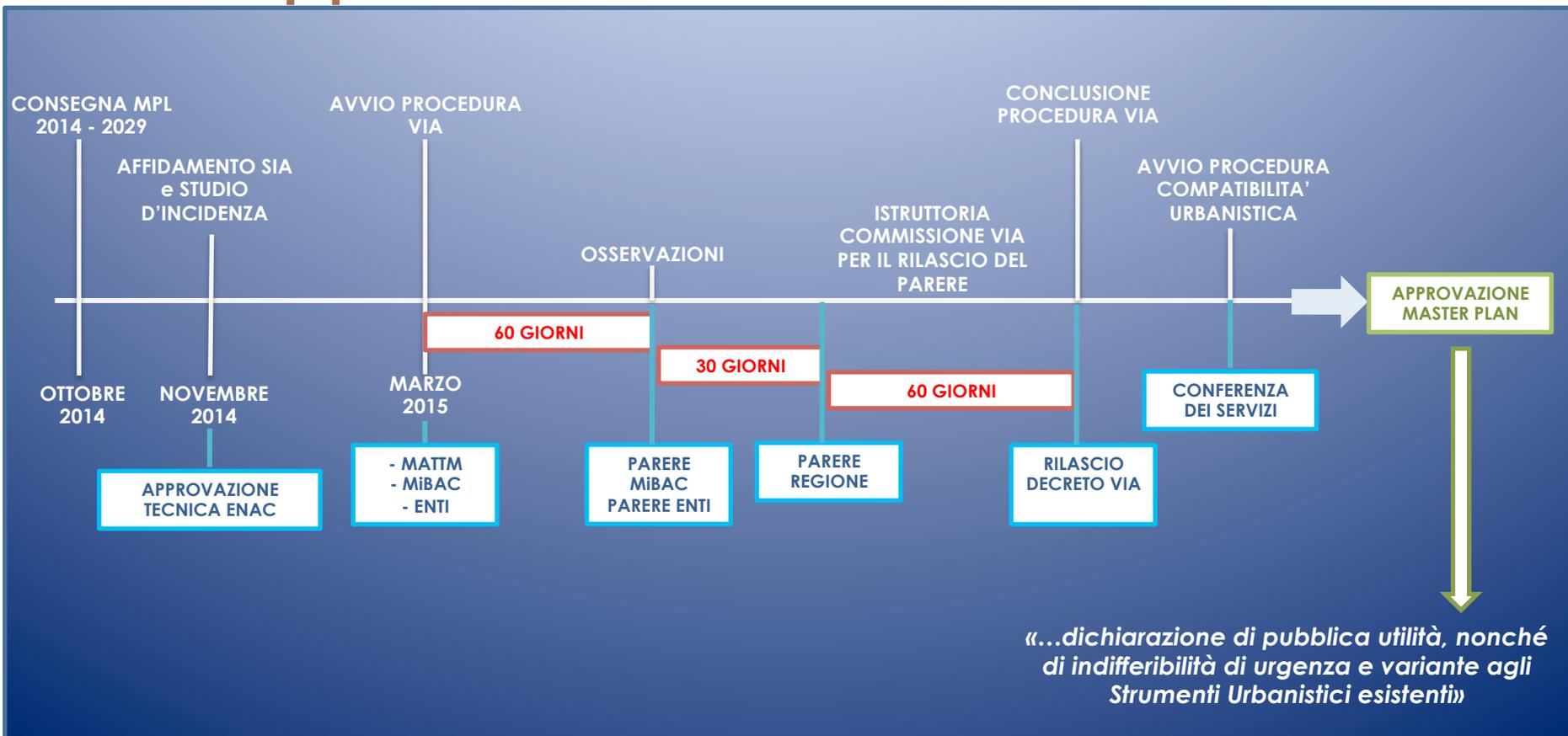
Con Lettera del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti , si «Assicura di porre in essere ogni azione utile per il sostenere (...) l'Attuazione dei programmati interventi infrastrutturali fino ad un massimo di 150 milioni di euro». Inoltre «è stato firmato e trasmesso al MEF il Decreto di cui all'art. 3 comma 2 del D.L.133/2014 (Sblocca Italia), convertito in legge 11 Novembre 2014 n. 164, per l'adeguamento delle infrastrutture aeroportuali di Firenze per 50 milioni di euro.

RIPARTIZIONE DEI FINANZIAMENTI



Gli stanziamenti per Firenze e Salerno ("Ulteriori disposizioni urgenti per lo sblocco di opere indifferibili, urgenti e cantierabili per il rilancio dell'economia", Capo I, Art.3, comma 2, lettera c) sono inseriti nel gruppo di opere per le quali sono previsti finanziamenti in base a disposizioni che saranno definite con nuovi specifici decreti attuativi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che dovranno essere emanati entro 60 giorni dall'entrata in vigore della conversione in legge del decreto n.133 varato la scorsa settimana (al momento gli importi ipotizzati sono 50 milioni di euro per il "Vespucci" di Firenze e 40 per lo scalo di Salerno Pontecagnano). Tali finanziamenti sono condizionati all'appaltabilità delle opere entro il 30/4/2015 e la cantierabilità entro il 31/8/2015 e saranno revocati (e destinati ad altre opere già individuate) in caso di mancato rispetto di tali tempistiche.

Fasi approvazione Master Plan



- Proponente: ENAC
- Avvio del procedimento: **24/03/2015**
- Autorità Competente: Ministero dell'Ambiente
- La Commissione Tecnica VIA riceve dalla Direzione competente la **documentazione** di SIA, **consultabile** anche sul **sito** web <http://www.va.minambiente.it/it-IT>, e avvia il proprio esame istruttorio
- **Entro 60 gg** dall'avvio possono pervenire **osservazioni** e vengono acquisiti i pareri del MiBAC e degli Enti e Amministrazioni. **Entro 90 gg** il parere della **Regione**.
- La Direzione, ricevuto il parere della Commissione e degli altri aventi diretto, predispone le bozza di provvedimento da sottoporre **alla firma da parte dei Ministri dell'Ambiente e dei Beni e Attività Culturali**.
- Acquisito il **Decreto VIA**, ENAC convocherà la **Conferenza dei Servizi** sulla compatibilità ambientale alla prima data utile.