



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

INDIRIZZI IN ALLEGATO

Osservatorio Ambientale

Aeroporto di Firenze – Master Plan 2014\_2029

**OGGETTO: Osservatorio Ambientale Aeroporto di Firenze – Master Plan 2014-2029 istituito con D.D. prot. n. DVA.REGISTRO DECRETI.R. 0000020 del 17 gennaio 2018 ex art. 2 D.M. prot. n. DECRETI MINISTRO – REGISTRAZIONE 0000377 del 28 dicembre 2017. Trasmissione parere n. 14 – Verifica di ottemperanza per la prescrizione Sez. B) n. 2.**

In data 21 novembre 2018 il Proponente ha presentato la richiesta di verifica di ottemperanza per la prescrizione Sez. B) n. 2 del Decreto VIA n. 377 del 28.12.2017, acquisita agli atti dell'OAAF con prot. DVA-OAAF-26346 del 22.11.2018.

Con atto di approvazione relativo alla prescrizione Sez. B) n. 1 del Decreto VIA n. 377 del 28.12.2017, lo scrivente Osservatorio Ambientale ha espresso il proprio parere ritenendo ottemperata la sopracitata prescrizione.

Tutto ciò premesso, si trasmette il sopradescritto parere n. 14 per i successivi adempimenti di competenza.

**Il Presidente**

Ing. Antonio Venditti

(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)

ID Utente: 6862  
ID Documento: OAAF-6862\_2018-0037  
Data stesura: 06/12/2018

*Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO<sub>2</sub>*

### **Elenco indirizzi**

Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali  
Dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

ENAC – Direzione Centrale-Infrastrutture Aeroporti e Spazio Aereo  
protocollo@pec.enac.gov.it

Toscana Aeroporti S.p.A.  
segreteria@pec.toscana-aeroporti.com

e p.c. Sig. Angelo Presta  
Ministero dell' Ambiente e della tutela del territorio e del mare  
presta.angelo@minambiente.it

Prof. Fabrizio Rossi Prodi  
rossiprodi@rossiprodi.it

Arch. Antonia Pasqua Recchia  
Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del turismo  
recchia@beniculturali.it

Ing. Paolo Sappino  
Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti  
paolo.sappino@mit.gov.it  
dg.ta@pec.mit.gov.it

Dott. Edo Bernini  
Regione Toscana  
edo.bernini@regione.toscana.it

Ing. Giovanni Massini  
Regione Toscana  
giovanni.massini@regione.toscana.it

Ing. Marcello Mossa Verre  
ARPA Toscana  
dirgen@arpat.toscana.it

Ing. Giacomo Parenti  
Città di Firenze  
giacomo.parenti@comune.fi.it

Dott. Vincenzo Del Regno  
Città Metropolitana di Firenze  
vincenzo.delregno@cittametropolitana.fi.it  
seggen@comune.fi.it

Dott. Roberto Vergari  
ENAC  
r.vergari@enac.gov.it

***Osservatorio Ambientale***  
***Aeroporto di Firenze – Master Plan 2014-2029***

D.D. prot. n. 20 del 17 gennaio 2018 ex art. 2  
D.M. prot. n. 377 del 28 dicembre 2017

---

**PARERE N. 14**  
**SU**  
**AEROPORTO DI FIRENZE – MASTERPLAN 2014-2029**  
**PRESCRIZIONE SEZ. B) N. 2**

**Osservatorio Ambientale**  
**Aeroporto di Firenze – Master Plan 2014-2029**

D.D. prot. n. 20 del 17 gennaio 2018 ex art. 2  
D.M. prot. n. 377 del 28 dicembre 2017

**VISTO e CONSIDERATO** il decreto VIA di compatibilità ambientale del 28 dicembre 2017 prot. n. DECRETI MINISTRO – REGISTRAZIONE 0000377 del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MiBAC), con il quale è stata determinata la compatibilità ambientale del “Masterplan 2014-2029” – Aeroporto di Firenze, presentato da ENAC, subordinatamente al rispetto di alcune condizioni ambientali;

**VISTO** in particolare l’articolo 2 “Verifiche di ottemperanza” del sopracitato decreto interministeriale D.M. prot. n. DECRETI MINISTRO – REGISTRAZIONE 0000377 del 28 dicembre 2017, che in ottemperanza ai pareri della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS n. 2235 del 2 dicembre 2016 (prescrizione 1), n. 2336 del 17 marzo 2017 e n. 2570 del 5 dicembre 2017, prevede l’istituzione in seno alla Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali dell’Osservatorio Ambientale “Aeroporto di Firenze – Master Plan 2014-2019”;

**CONSIDERATO** che ai sensi dell’articolo 2 “Verifiche di ottemperanza” del sopracitato decreto interministeriale che in ottemperanza ai pareri della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale –VIA e VAS n. 2235 del 2 dicembre 2016 (prescrizione 1), n. 2336 del 17 marzo 2017 e n. 2570 del 5 dicembre 2017, è stato istituito in seno alla Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali l’Osservatorio Ambientale denominato “Aeroporto di Firenze – Master Plan 2014-2029”;

**VISTI** il Decreto Direttoriale DVA.REGISTRO DECRETI.R.0000020 del 17 gennaio 2018 di istituzione dell’Osservatorio Ambientale Aeroporto di Firenze – Master Plan 2014-2029 e nomina dei componenti dell’Osservatorio medesimo e il Decreto Direttoriale DVA.REGISTRO DECRETI.R.0000037 del 25 gennaio 2018 di integrazione delle nomine dei componenti stessi;

**CONSIDERATO** che l’articolo 2 medesimo stabilisce che l’Osservatorio Ambientale “Aeroporto di Firenze – Master Plan2014-2029” provvederà alla verifica dell’ottemperanza alle condizioni ambientali di cui all’articolo 1 del D.M. 377 del 28 dicembre 2017;

**CONSIDERATO** che il “Masterplan 2014-2029 – Aeroporto di Firenze” prevede più interventi, i quali sono caratterizzati da diverse tempistiche di attuazione e conseguentemente da un diverso dettaglio raggiunto dalla progettazione esecutiva;

**PRESO ATTO** che tale pianificazione delle attività è stata circostanziata in una Relazione Generale Programmatica illustrata dal Proponente nel corso della riunione del 15.02.2018 dell’Osservatorio Ambientale e che su tale pianificazione questo Osservatorio Ambientale ha espresso la propria condivisione nel corso della riunione del 22.03.2018;

**VISTA** la richiesta presentata dal Proponente di verifica di ottemperanza per la prescrizione Sez. B) n. 2 del Decreto VIA n. 377 del 28.12.2017 acquisita agli atti dell’OAAF con prot DVA-OAAF-26346 del 22.11.2018;

**VISTA e CONSIDERATA** la documentazione trasmessa dal Proponente con nota prot. 4667-I del 21.11.2018, acquisita agli atti dell’OAAF con prot. n. DVA-OAAF-26346 del 22.11.2018, relativa alla verifica della prescrizione oggetto di esame;

**CONSIDERATO** che la prescrizione Sez. B) n. 2 richiede: *“Per quanto attiene la soluzione progettuale prevista in località “Il Piano” -*

*Rilocalizzazione Lago di Peretola:*

- a) *dovrà essere effettuato un approfondimento progettuale che preveda un’ottimizzazione delle soluzioni proposte, ad esempio modificazione degli argini perimetrali, progettazione delle sponde e della fascia di protezione, seguendo i criteri e le Linee guida prestazionali per il progetto di ricollocazione del Lago di Peretola che verranno precisati d’intesa con la Regione Toscana;*
- b) *la nuova opera dovrà comunque:*

**Osservatorio Ambientale**  
**Aeroporto di Firenze – Master Plan 2014-2029**

D.D. prot. n. 20 del 17 gennaio 2018 ex art. 2  
D.M. prot. n. 377 del 28 dicembre 2017

---

- *garantire almeno le stesse caratteristiche di capienza (uguali o superiori) e lo stesso regime di tutela del lago di Peretola;*
- *essere già realizzata prima dell'intervento di oblitterazione del Lago di Peretola;*
- *essere attuata con accorgimenti migliorativi del precedente assetto. Avendo cura, nell'avvicendamento, degli aspetti stagionale e gradualità della rilocalizzazione del bene di interesse paesaggistico. Nel caso specifico i materiali risultanti dalle attività di scavo del nuovo bacino, che dovranno essere comunque preceduta dalle indagini prescritte dalle norme sull'archeologia preventiva, dovranno essere successivamente reimpiegati a Peretola per la colmatatura dell'invaso da occludere.*

*Occorrerà inoltre prevedere:*

- *un periodo di monitoraggio durante il quale effettuare attività di controllo al fine di verificare lo stato di adeguata configurazione e di funzionalità dell'opera e adottare, se necessario, eventuali misure correttive;*
  - *individuare le modalità per garantire la continuità del mantenimento del bene paesaggistico nella nuova ubicazione;*
- c) *qualora si dovesse procedere alla realizzazione delle previsioni infrastrutturali di rete viaria, al momento schematicamente rappresentata all'interno dell'area di progetto di rilocalizzazione lacustre, e quindi alla valutazione delle stesse, dovrà essere attentamente considerato il rapporto tra queste e il lago e dovranno essere studiate, anche con il ricorso alle più aggiornate tecnologie di realizzazione, soluzioni di limitato impatto in relazione alla tutela delle sponde del lago medesimo, collocando l'eventuale strada di grande scorrimento veicolare ad una maggior distanza rispetto alla linea di battigia ed evitando, inoltre, la quasi totale interclusione dello specchio d'acqua;*
- d) *in merito alla rilocalizzazione del Lago di Peretola, resta fermo l'impegno del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo a valutare eventuali altre soluzioni alternative che venissero ulteriormente elaborate e che dovranno essere predisposte secondo le Linee guida prestazionali ed i criteri già richiamati”;*

**PRESO ATTO** che, per quanto richiesto alla lettera a) “...seguendo i criteri e le Linee guida prestazionali per il progetto di ricollocazione del Lago di Peretola che verranno precisati d'intesa con la Regione Toscana” le citate Linee guida costituiscono parte integrante della prescrizione medesima;

**CONSIDERATO** che, a seguito delle emanazione delle linee guida il progetto è stato rivisto ed adeguato al fine di ottimizzare la soluzione proposta, migliorando la qualità e la funzionalità della fascia perilacuale e l’inserimento paesaggistico delle opere;

**TENUTO CONTO** che la verifica di ottemperanza della prescrizione in oggetto rientra tra quelle a carattere vincolante in relazione ai lavori della Conferenza dei Servizi, coordinata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, finalizzata all’approvazione del Masterplan;

**PRESO ATTO** che nella prima seduta della Conferenza dei servizi è emersa la necessità di chiarimento da parte della regione Toscana circa la sussistenza e la natura della previsione, nell’area di compensazione “il Piano”, di una infrastruttura viaria e la sua localizzazione ;

**TENUTO CONTO** che l’indeterminatezza circa la localizzazione dell’infrastruttura viaria avrebbe condizionato il procedimento di verifica di ottemperanza delle prescrizioni B2 e B7, oltreché quello della Conferenza dei Servizi;

**Osservatorio Ambientale**  
**Aeroporto di Firenze – Master Plan 2014-2029**

D.D. prot. n. 20 del 17 gennaio 2018 ex art. 2  
D.M. prot. n. 377 del 28 dicembre 2017

**PRESO ATTO** che la Regione Toscana con proprie deliberazioni n. 1113 del 11.10.2018 "Masterplan 2014-2029 Aeroporto A. Vespucci di Firenze - Partecipazione della Regione Toscana alla Conferenza di Servizi ex art. 3, DPR 383/1994 - Espressione parere regionale " e n. 1252 del 13.11.2018 "Masterplan 2014-2029 Aeroporto A. Vespucci di Firenze - Partecipazione della Regione Toscana alla Conferenza di Servizi ex art. 3, DPR 383/1994 - Comunicazione al Consiglio Regionale ai fini delle determinazioni di cui all'art. 9-bis della l.r. 65/2014." - ha chiarito la natura della previsione e ha dettato direttive e prescrizioni per il posizionamento della medesima fornendo anche la definizione cartografica del corridoio infrastrutturale di possibile localizzazione della nuova viabilità;

**RICHIAMATI** in particolare:

- il punto 3) del dispositivo della deliberazione GRT n 113 del 11/10/2018 "3) di esprimere quindi parere favorevole al progetto del Master Plan 2014-2029 dell'Aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze con le seguenti prescrizioni:-*per il potenziamento dei collegamenti stradali nella Piana Fiorentina tra cui la costruzione del nuovo Ponte sull'Arno a Signa previsto ai sensi della DGR 1168/2015 risulta necessaria la definizione di un corridoio infrastrutturale per la realizzazione della strada dando atto che la stessa risulterà comunque subordinata ai vincoli e condizioni poste dal nuovo quadro di riferimento complessivo del lago del Piano Manetti;*
- i punti 1 e 2 del dispositivo della deliberazione GRT n 1252 del 13.11.2018:

*"1. Di confermare il parere positivo al progetto del Master Plan 2014-2029 dell'Aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze, espresso con la propria Deliberazione n. 1113 del 11/10/2018, subordinatamente al rispetto del quadro prescrittivo emerso in esito alla Conferenza di servizi per la definizione della posizione unica regionale, come da decreto dirigenziale n. 17866 del 13/11/2018;*

*2. Di impartire una specifica direttiva agli uffici affinché siano previste soluzioni progettuali dell'infrastruttura stradale di cui in narrativa, che posizionino la medesima oltre i 300 metri della battigia del laghetto, per non interferire con le disposizioni di tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 lett. b) del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, Codice dei beni culturali e del paesaggio ed ad adeguata distanza dagli argini della cassa di espansione, non inferiore a 100 metri, anche in riferimento ai punti B7 e B2c del DEC/VIA 377/2017, come da cartografia in allegato A che riporta il corridoio infrastrutturale indicativo, a seguito di confronto con la Direzione Generale del MIBAC, ciò al fine di superare l'attuale situazione di indeterminatezza che condiziona il procedimento di approvazione relativo all'aeroporto di Firenze per mancanza di elementi da parte del Ministero dei Beni e Attività Culturali e dell'Osservatorio Ambientale richiamati in premessa";*

**CONSIDERATO** che, per quanto alle citate deliberazioni della Giunta regionale toscana, non sono presenti allo stato attuale previsioni di viabilità e comunque eventuali interventi infrastrutturali potranno essere previsti e collocati nel corridoio indicato nell'allegato cartografico della deliberazione GR toscana n 1252 del 13.11.2018 nel rispetto dell'area interessata dall'opera di compensazione Piano Manetti e delle relative aree di tutela;

**CONSIDERATO** che l'intervento oggetto della presente prescrizione è riferito alla creazione della zona umida e relativi habitat e risponde, in prima istanza, alla necessità di compensazione delle incidenze negative che il Masterplan 2014-2029 dell'Aeroporto di Firenze produrrà rispetto agli ecosistemi e alle specie attualmente presenti all'interno della citata ZSC, con particolare riferimento alla prevista obliterazione del lago di Peretola che, come noto, rappresenta anche bene paesaggistico ai sensi del Codice del Paesaggio;

**CONSIDERATO** che l'area oggetto di intervento si inserisce in un più ampio complesso di zone umide che prende il nome di 'Corridoio Est' e si configura come un intervento idoneo per il mantenimento e l'incremento del grado di funzionalità ecologica di questo ambito territoriale, per la conservazione e la stretta tutela degli habitat e delle specie ivi presenti, nonché per una più ampia ed estesa qualificazione ambientale e paesaggistica della zona, contemperando anche esigenze di tipo idraulico coerenti con la programmazione di settore;

# **Osservatorio Ambientale**

## **Aeroporto di Firenze – Master Plan 2014-2029**

D.D. prot. n. 20 del 17 gennaio 2018 ex art. 2  
D.M. prot. n. 377 del 28 dicembre 2017

**PRESO ATTO/ VERIFICATO** che con riferimento alla lettera a) della prescrizione “*dovrà essere effettuato un approfondimento progettuale che preveda un’ottimizzazione delle soluzioni proposte, ad esempio modificazione degli argini perimetrali, progettazione delle sponde e della fascia di protezione, seguendo i criteri e le Linee guida prestazionali per il progetto di ricollocazione del Lago di Peretola che verranno precisati d’intesa con la Regione Toscana*”:

- sono stati sviluppati specifiche analisi e approfondimenti paesaggistici (redatti con riferimento a quanto previsto dal DPCM 12 dicembre 2005, ai sensi dell’art. 146 del Codice dei beni culturali del paesaggio di cui al D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, con i contenuti del PIT e con riferimento alle Linee guida prestazionali) che hanno riletto e *ottimizzato i dettagli* degli elementi di carattere ecologico, già oggetto di positiva verifica di ottemperanza dell’Osservatorio Ambientale delle prescrizioni A.47 e A.4), gli aspetti di carattere idraulico, sui quali si sono espresse positivamente le competenti Autorità, Genio Civile Valdarno superiore e Genio Civile Valdarno centrale, con i pareri allegati alla D.G.R. Toscana n. 1252 del 13.11.2018, hanno definito e progettato le opere di mitigazione ed hanno fornito la comparazione dei valori ambientali tra il Lago di Peretola e l’opera di compensazione;

**VERIFICATO** che il Proponente in fase di progetto esecutivo ha effettuato un “*approfondimento progettuale che preveda un’ottimizzazione delle soluzioni proposte*”. Infatti dalla documentazione presentata e a partire dalla soluzione prevista in sede di VIA, si evince che, ha provveduto agli approfondimenti multidisciplinari richiesti. Infatti, sono stati verificati e definiti i dettagli di carattere ecologico, già oggetto di positiva verifica di ottemperanza dell’Osservatorio Ambientale delle prescrizioni A.47 e A.49), gli aspetti di carattere idraulico, sui quali si sono espresse positivamente le competenti Autorità, Genio Civile Valdarno superiore e Genio Civile Valdarno centrale, con i pareri allegati alla D.G.R. Toscana n. 1252 del 13.11.2018. Sono stati sviluppati specifiche analisi e approfondimenti paesaggistici con riferimento a quanto previsto dal DPCM-12 dicembre 2005, ai sensi dell’art. 146 del Codice dei beni culturali del paesaggio di cui al D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, con i contenuti del PIT e con riferimento alle Linee guida prestazionali.

**VALUTATO** che “*rispetto alle possibili linee di ottimizzazione progettuale*” indicate dalla prescrizione, ovvero modificazione degli argini perimetrali, progettazione delle sponde e della fascia di protezione la documentazione presentata risulta dettagliata ed esaustiva;

**VERIFICATO** in particolare che:

- per quanto attiene la modificazione degli argini perimetrali:, rispetto alla soluzione proposta in sede di VIA il progetto attuale prevede un innalzamento della sommità arginale da 3,5 metri da p.c. a ca. 5,5 metri e ciò a seguito di specifica richiesta dalla Direzione Difesa del suolo e Protezione civile – Settore Genio Civile Valdarno Superiore e Settore Genio Civile Valdarno Centrale e Tutela dell’Acqua (rif. nota prot. AOOGR/327621/P.080.060 del 21.06.2018, sezione “Aspetti idraulici”, punto 38: “[...] si richiede che sia sviluppata la progettazione della cassa con quota arginale a 40,50 m s.l.m. con conseguente eliminazione dello sfioratore”). A fronte di tale condizione particolare attenzione è stata posta alla trattazione paesaggistica degli argini, la cui pendenza è passata da 1:2 (pendenza di ca. 28°) su entrambi i fronti, interno ed esterno, a 1:2 (pendenza di ca. 28°) del fronte interno e a 1:3 (pendenza di 18°) del fronte esterno dei versanti nord ed est della cassa (rif. elaborato 12 CAP 006 IDR TAV 015 E agli atti della Conferenza di Servizi), in modo tale da degradare dolcemente e mitigare la visione prospettica dell’ingombro plano-altimetrico. Gli argini di progetto saranno completamente rinverditi in erba;
- per quanto attiene la Progettazione delle sponde: il progetto prevede la realizzazione di interventi naturalistici paesaggistici in corrispondenza delle sponde del lago e delle aree retrostanti, con la creazione di estesi ambienti umidi (bordure planiziali e prati umidi tipici delle aree peri-lacuali), parzialmente schermati da filtri verdi nelle aree di particolare valore ecologico, fruibili e percorribili in

## **Osservatorio Ambientale** **Aeroporto di Firenze – Master Plan 2014-2029**

D.D. prot. n. 20 del 17 gennaio 2018 ex art. 2  
D.M. prot. n. 377 del 28 dicembre 2017

modalità regolamentata e/o guidata. Sui lati settentrionale ed orientale del lago gli ambiti spondali passano da 5,1 ha di bordure planiziali a 12,2 ha di cordone terrestre, prati umidi e bordure, coniugando le esigenze delle specie ornitiche acquatiche e fornendo per esse ampi spazi di sosta, recovery e nidificazione, migliorando la degradazione semi-naturale del paesaggio lacustre e minimizzando l'effetto-barriera dovuto alla presenza dei rilevati arginali, comunque accessibili e sormontabili grazie all'inserimento di diffusi percorsi e rampe. Sul lato meridionale dell'intervento le sponde del lago prevedono oltre a fasce terrestri tampone, anche il centro visite e gli osservatori per il birdwatching. Le sponde del lago sono state trattate come vero e proprio ambito di progettazione per la creazione di mosaici ambientali, diversità di paesaggi e di funzioni efficacemente integrate nel contesto territoriale.

- per quanto attiene la progettazione della fascia di protezione: al di là delle sponde e degli ambiti perilacuali di prossimità al lago, il progetto agisce anche sulle aree retrostanti ai rilevati arginali, facendo di dette zone rurali un elemento di continuità di paesaggio, di funzione connettiva e di mitigazione delle strutture arginali. L'intervento agisce su oltre 20 ha di territorio rurale circostante al lago e all'invaso di cassa di espansione, prevedendo spazi, funzioni e ambiti propri di un vero Parco Agricolo e ricreativo, fruibile attraverso percorsi e sentieri che talvolta lambiscono, altre volte si addentrano, nei nuovi habitat e spazi verdi.

**VERIFICATO** che, in relazione a quanto richiesto alla lettera b) prima linea:

*“la nuova opera dovrà comunque:*

- *garantire almeno le stesse caratteristiche di capienza (uguali o superiori) e lo stesso regime di tutela del lago di Peretola”;*

A fronte dell'attuale lago di Peretola, caratterizzato da uno specchio acqueo (interamente assunto ad habitat 3150 Laghi eutrofici naturali) di estensione massima pari a 9,7 ha, da profondità del bacino idrico diversificate, e dalla scarsa significatività e limitata intensità di portata del canale artificiale di alimentazione che determinano variazioni stagionali dei livelli idrici, tanto da asciugarsi quasi completamente in periodo estivo siccitoso, il nuovo lago avrà estensione complessiva pari a 17,05 ha, pressochè doppia rispetto all'attuale lago di Peretola. Analogamente a quello esistente e oggetto di obliterazione, le profondità di progetto del nuovo lago risultano molto diversificate, in modo da creare una molteplicità di ambienti acquatici idonei sia per uccelli limicoli, sia trampolieri, sia anatidi. L'alimentazione idrica del lago avverrà attraverso due canali ed opere di presa dal Fiume Bisenzio caratterizzato da un regime idraulico e da una significatività di reticolo sensibilmente superiore al fosso dei Giunchi che alimenta il lago di Peretola;

**VERIFICATO** che, rispetto alla richiesta di *“garantire lo stesso regime di tutela”*, come già verificato dall'Osservatorio nell'ambito di verifica di ottemperanza inerente la prescrizione A 47 :

- il lago di Peretola costituisce parte integrante della ZSC IT5140011 “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese” e i suoi territori contermini risultano soggetti a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142, c. 1, lett. b) del Codice per un'estensione di 300 metri dalla linea di battigia;
- il nuovo lago “Il Piano” sarà inserito all'interno del medesimo Sito della Rete Natura 2000 e, a seguito ottenimento delle autorizzazioni di legge e alla successiva comunicazioni alla Commissione Europea, andrà ad annettersi al SIC/ZPS IT5140011 “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese”;
- poiché il progetto del nuovo lago “Il Piano” risponde ai criteri fisici e dimensionali di cui al punto 3.2 dell'elaborato 7B del PIT/PPR “Ricognizione, delimitazione e rappresentazione delle aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del Codice”, i relativi territori contermini compresi entro la fascia della profondità di

**Osservatorio Ambientale**  
**Aeroporto di Firenze – Master Plan 2014-2029**

D.D. prot. n. 20 del 17 gennaio 2018 ex art. 2  
D.M. prot. n. 377 del 28 dicembre 2017

300 metri dalla linea di battigia saranno automaticamente assoggettati al regime di tutela di cui all'art. 142, c.1, lett. b) del Codice;

**VERIFICATO** che rispetto a quanto richiesto dalla linea 2, *“la nuova opera dovrà comunque....essere già realizzata prima dell'intervento di oblitterazione del Lago di Peretola”*, La realizzazione dell'invaso “Il Piano” è prevista nella Fase I di attuazione del Masterplan 2014- 2019 e, sarà completata fra le fasi A e B2 della Fase 1 delle lavorazioni mentre l'oblitterazione del lago di Peretola avverrà nella successiva fase B3 della Fase 1 di cantiere come evidenziato dal cronoprogramma dei lavori di cui alla Fase I di attuazione del Masterplan (rif. elaborato 06 CAN 000 GEN SCD 001 D);

**PRESO ATTO** che la condizione di cui al precedente punto, già presente in fase di VIA, è richiesta anche dall'art. 6, par. 4, della Direttiva “Habitat” (92/43/CEE) ed è già stata verificata dall'Osservatorio nella valutazione di ottemperanza delle prescrizioni A49 lett.e) e A51;

**VALUTATO E VERIFICATO** che rispetto a quanto disposto dalla linea 3 *“essere attuata con accorgimenti migliorativi del precedente assetto. Avendo cura, nell'avvicendamento, degli aspetti stagionale e gradualità della rilocalizzazione del bene di interesse paesaggistico. Nel caso specifico i materiali risultanti dalle attività di scavo del nuovo bacino, che dovranno essere comunque preceduta dalle indagini prescritte dalle norme sull'archeologia preventiva, dovranno essere successivamente reimpiegati a Peretola per la colmatura dell'invaso da occludere”* l'analisi comparativa effettuata fra la configurazione e le peculiarità dell'attuale lago di Peretola e quelle del nuovo lago “Il Piano”, di cui agli elaborati paesaggistici presentati, evidenzia un sostanziale miglioramento sia sotto il profilo naturalistico che paesaggistico, come evidenziato nella tabella 61 della relazione paesaggistica trasmessa dal Proponente;

**VALUTATO E VERIFICATO** che in relazione agli interventi di ricostruzione di nuovi habitat, di creazione delle aree verdi per il recupero e di nuova piantumazione, parte integrante e complementare del bacino idrico, gli stessi sono già stati verificati dall'Osservatorio Ambientale nell'ambito del procedimento di Verifica di Ottemperanza alla prescrizione A.49;

**VALUTATO E VERIFICATO** che l'area interessata dall'intervento “Il Piano” è stata oggetto, in ottemperanza della prescrizione B1, già positivamente verificata dall'Osservatorio, di indagini di archeologia preventiva secondo quanto indicato e approvato dalla competente Soprintendenza .

**VERIFICATO** che per quanto attiene all'utilizzo delle terre di scavo il tema è specifico oggetto della prescrizione A.8c che riguarda la gestione delle terre in regime di sottoprodotto ai sensi dell'art. 184bis del D. Lgs 152/2006 e smi (e dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017). L'Osservatorio Ambientale verificherà, quindi, in quella sede le previste modalità di gestione delle terre di scavo provenienti dalle opere di Masterplan;

**PRESO ATTO** che il Proponente, a tal proposito, specifica comunque che:

- l'area “Il Piano” è stata oggetto, già in fase di VIA, di specifica caratterizzazione chimica dei terreni secondo quanto indicato dal D.P.R. 120/2017, così come tutte le altre aree di scavo ubicate in corrispondenza della Piana di Sesto Fiorentino;
- sulla base degli esiti della caratterizzazione che ha restituito valori di contaminazione coerenti con la Colonna A della tabella 1 dell'allegato 5 alla parte IV del D. Lgs 152/2006 e smi, prevede che le terre prodotte dallo scavo del nuovo lago “Il Piano” siano riutilizzate prioritariamente in situ per la realizzazione degli argini perimetrali della cassa di laminazione, evitando tra l'altro di movimentare significative volumetrie di terre ai fini della colmatura dell'invaso di Peretola, posto a circa 12 km (calcolati lungo la viabilità di collegamento) dal sito di produzione. La colmatura dell'invaso di Peretola sarà effettuata riutilizzando parte delle terre di scavo prodotte da opere di Masterplan più prossime al sito di destinazione, aventi caratteristiche chimiche coerenti con la Colonna A della tabella 1 dell'allegato 5 alla parte IV del D. Lgs 152/2006 e smi come espressamente previsto dalla stessa prescrizione A.8c.

**VERIFICATO** che, rispetto alla richiesta:

# Osservatorio Ambientale

## Aeroporto di Firenze – Master Plan 2014-2029

D.D. prot. n. 20 del 17 gennaio 2018 ex art. 2  
D.M. prot. n. 377 del 28 dicembre 2017

“Occorrerà inoltre prevedere:

- un periodo di monitoraggio durante il quale effettuare attività di controllo al fine di verificare lo stato di adeguata configurazione e di funzionalità dell'opera e adottare, se necessario, eventuali misure correttive;
- individuare le modalità per garantire la continuità del mantenimento del bene paesaggistico nella nuova ubicazione”:

Entrambi gli aspetti sono già stati trattati nell'ambito delle verifiche di ottemperanza delle prescrizioni A.47, A.49 (cfr. lett. b), f), h), i) e j)) e A.51, già positivamente trattate dall'Osservatorio e, dagli elaborati già agli atti dell'Osservatorio (CAP 000 GEN REL 011, REL 12, REL 013, CAP 006 GEN REL 007 - CAP 006 BIO REL 004, REL 006, TAV 011, CAP 006 IDR REL 012, 013, 014, 015), sono previsti un adeguato periodo di controllo volto alla verifica dello stato di adeguata configurazione e funzionalità dell'opera e sono state individuate le modalità manutentive dell'area a Signa e gli oneri economici derivanti dalla gestione del sito;

**PRESO ATTO** che, con riferimento alla lettera c) “qualora si dovesse procedere alla realizzazione delle previsioni infrastrutturali di rete viaria, al momento schematicamente rappresentata all'interno dell'area di progetto di rilocalizzazione lacustre, e quindi alla valutazione delle stesse, dovrà essere attentamente considerato il rapporto tra queste e il lago e dovranno essere studiate, anche con il ricorso alle più aggiornate tecnologie di realizzazione, soluzioni di limitato impatto in relazione alla tutela delle sponde del lago medesimo, collocando l'eventuale strada di grande scorrimento veicolare ad una maggior distanza rispetto alla linea di battigia ed evitando, inoltre, la quasi totale interclusione dello specchio d'acqua;”, dalle citate deliberazioni GRT n. 1113/2018 e n. 1252/2018 la previsione infrastrutturale non verrà posizionata all'interno dell'area di progetto del nuovo lago di ricollocazione di quello di Peretola, né entro le aree poste all'interno del perimetro della cassa di laminazione, né entro i territori contermini estesi per 300 metri dalla linea di battigia e sottoposti al regime di tutela paesaggistica di cui al Codice e al PIT/PPR né, infine, a distanza inferiore a 100 metri (lato San Mauro a Signa) dagli argini della cassa.

**PRESO ATTO** che per il punto d) “in merito alla rilocalizzazione del Lago di Peretola, resta fermo l'impegno del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo a valutare eventuali altre soluzioni alternative che venissero ulteriormente elaborate e che dovranno essere predisposte secondo le Linee guida prestazionali ed i criteri già richiamati.”, la prescrizione attiene ad una eventualità non verificatasi;

**RITENUTO** necessario procedere alla verifica di coerenze degli elaborati trasmessi con i contenuti delle “Linee Guida prestazionali” per il progetto di rilocalizzazione del Lago di Peretola definite dal Ministero per i beni Culturali d'intesa con la Regione Toscana;

**VALUTATO** nel merito che, rispetto al punto 0. “Condizionalità temporali”:

La nuova opera sarà realizzata prima dell'intervento di obliterazione del Lago di Peretola. La rilocalizzazione e il trasferimento degli esemplari vegetazionali, che conservano valore di bene di interesse paesaggistico, oltreché nei nuovi impianti, sarà condizionata e regolata dagli aspetti stagionali e condotta secondo modalità graduali specifiche per ogni tipologia di intervento;

**VERIFICATO** che, rispetto al punto 1. “Caratteristiche dell'area di rilocalizzazione” gli elaborati risultano coerenti con quanto richiesto e in particolare:

- 1.1 - L'area identificata per la realizzazione dell'opera di compensazione registra un impoverimento e deterioramento delle risorse paesaggistiche, naturali e dei caratteri identitari, con una prevalenza di terreni a seminativo semplice ed irriguo, prato stabile e aree in abbandono. Inoltre l'area, pur non ricadendo direttamente entro le direttrici di connettività da ricostituire del PIT, si colloca entro un corridoio ecologico fluviale da riqualificare e, comunque, in una posizione privilegiata di connessione fra i due corridoi ecologici (est e ovest), proponendo una nuova connessione più diretta fra la zona di Querciola-Focognano con Puntaldo e con la zona dei Renai. E' inoltre adiacente all'attuale SIC-ZPS 45

## **Osservatorio Ambientale**

### **Aeroporto di Firenze – Master Plan 2014-2029**

D.D. prot. n. 20 del 17 gennaio 2018 ex art. 2  
D.M. prot. n. 377 del 28 dicembre 2017

“Stagni della Piana Fiorentina e Pratese” andando in previsione a rafforzarne i caratteri eco-sistemici del paesaggio, in una zona di equilibrio instabile per la tendenza al consolidamento dei tessuti urbani, a fronte di una perdita di valori agrari del paesaggio. Una volta ultimato, il nuovo lago sarà inserito all’interno del medesimo Sito della Rete Natura 2000 “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese”;

- 2.2 -L’area libera residua non intercetta “le risorse agricole” individuate come “capisaldi del sistema agricolo di pianura” del Parco Agricolo della Piana. L’area, infatti, risulta classificata, in massima parte, come “Area a caratterizzazione agricola prevalente da riqualificare (aree su cui operare con mitigazione ambientale, produzione di biomasse)” e, in parte residuale, come “Area di frangia urbana da riqualificare;

**VALUTATO** che dall’analisi dei documenti presentati il progetto garantisce, come richiesto al punto 2.3 il collegamento ecosistemico e fruitivo con l’insieme delle reti di progetto del Parco agricolo, nonché con le reti ecologiche riconosciute quali “direttrici di connettività” dal PIT con valenza di piano paesaggistico:

2.3 - L’estensione dell’area permette la ricostituzione di uno specchio d’acqua permanente con caratteristiche dimensionali e, dal punto di vista ambientale, SUPERIORI a quelle del bene tutelato da obliterare e che consentono di ricreare una fascia perimetrale, destinata per gran parte a prati umidi, bordure e sistemazioni di carattere rurale naturalistico. Gli elementi esistenti che possono compromettere la continuità ecologica e paesaggistica, quali principalmente i tessuti urbani compatti e la viabilità di grande comunicazione, non sono significativi per la posizione relativa e per le possibili interferenze, anzi proprio la realizzazione del Piano Manetti diventa elemento di garanzia ai fini della salvaguardia di valori ambientali ed elemento volano per un consolidamento del paesaggio agrario e completamento della rete di connessione e mobilità lenta del parco della Piana. Nell’area buffer (territori contermini estesi per 300 metri dalla linea di battaglia) di previsione ricade un numero limitatissimo di manufatti dei tessuti urbanizzati, in posizione defilata oltre il fosso, ampiamente mitigati dalle aree non urbanizzate. L’estensione dell’area buffer, conseguenza di quella dello specchio acqueo, è determinata dall’assolvimento della garanzia dei livelli di sicurezza, cui risponde il dimensionamento del progetto attuale della cassa di laminazione rispetto la piena duecentennale;

**VALUTATO** che risultano soddisfatte le condizioni di cui al punto 3. “*Caratteristiche morfologiche e di inserimento paesaggistico*” e nello specifico:

- 3.1 *Tipologia: lago artificiale permanente.* Alla stregua della maggior parte delle aree umide afferenti alla ZSC “Stagni della Piana fiorentina e pratese”, anche il nuovo lago “Il Piano” avrà origine artificiale;
- 3.2 *Forma: coerente con i segni presenti nel territorio agricolo della piana,* il progetto, sulla base di un dettagliato studio di indagine e ricostruzione, riprende e valorizza gli elementi richiesti, trama agraria, viabilità campestri, connessioni;
- 3.3 *Aspetto: utilizzo di tecniche proprie dell’ingegneria naturalistica,* la realizzazione degli argini prevede l’inerbimento completo della superficie, in modo tale da assolvere anche ad una funzione di mitigazione nel paesaggio. Le recinzioni in testa di argine, necessarie per evitare intrusioni incontrollate ed eventi di tipo predatorio per la fauna presente, oltrechè costituire dispositivo di sicurezza per la fruizione ricreativa, in assenza di vigilanza, saranno realizzate in continuità con schermature di mitigazione di cannuccia palustre, o arbusti autoctoni. Le attrezzature di tipo artificiale, concentrate nel tratto urbanizzato lungo la via Argine Strada, necessarie per la realizzazione dell’opera e con significativo valore fruitivo (opere idrauliche -chiuse e prese-, centro visite e osservatori, infrastrutture con superfici altamente permeabili funzionali al buon funzionamento della rete di mobilità lenta) sono stati trattati come elementi costitutivi e generatori di quei valori di valenza naturalistica e paesaggistica oggi non presenti. Tali manufatti, Le arginature, così come rappresentate nel progetto, sono indispensabili per ragioni di sicurezza idraulica e garantiscono un’elevata prestazione;
- 3.4 *Superficie,* in modo tale da assolvere anche ad una funzione di mitigazione nel paesaggio. Le recinzioni in testa di argine, si rendono necessarie per evitare intrusioni incontrollate ed eventi di tipo

**Osservatorio Ambientale**  
**Aeroporto di Firenze – Master Plan 2014-2029**

D.D. prot. n. 20 del 17 gennaio 2018 ex art. 2  
D.M. prot. n. 377 del 28 dicembre 2017

predatorio per la fauna presente, oltreché costituire dispositivo di sicurezza per la fruizione ricreativa, in assenza di vigilanza. Pertanto saranno realizzate in continuità con schermature di mitigazione di cannuccia palustre, o arbusti autoctoni. Le attrezzature di tipo artificiale, necessarie per la realizzazione dell'opera e dell'alto valore fruitivo che può avere, consistono in opere idrauliche (chiuse e prese), centro visite e osservatori, manufatti rurali a supporto dell'attività agraria, infrastrutture con superfici altamente permeabili funzionali al buon funzionamento della rete di mobilità lenta. Tali manufatti, concentrati nel tratto urbanizzato, lungo la via Argine Strada, sono da intendere costitutivi e generatori di quei valori di valenza naturalistica e paesaggistici oggi non presenti. Le arginature, così come rappresentate nel progetto, sono indispensabili per ragioni di sicurezza idraulica e garantiscono un'elevata prestazione;

**VALUTATO** che, in relazione al punto 3. *Caratteristiche dimensionali*", come sopra riferito rispetto alla ottemperanza del punto B2 b), la documentazione risponda a quanto richiesto prevedendo in particolare l'ampiezza e la capienza dello specchio d'acqua del Piano di Manetti ampiamente superiori a quelle del lago di Peretola (17 ettari, a fronte dei 9,7 ha del lago di Peretola);

**VALUTATO** che le soluzioni proposte garantiscono un significativo incremento di valore paesaggistico del sito di destinazione, nelle relazioni con gli elementi valoriali del contesto, come risulta infatti dagli schemi dedicati gli habitat realizzati e gli apparati vegetazionali, quelli ripariali interni agli argini, come quelli esterni che fungono da schermo vegetazionale, sono maggiori e costituiscono tema delle nuove funzionalità delle aree a cornice, ricostruendo e valorizzando la tessitura del paesaggio agrario;

**VALUTATO** che in merito al punto 4. *Caratteristiche ecologiche :fascia perilacuale*, il progetto sia coerente con quanto richiesto prevedendo la presenza di prati umidi allagabili in caso di piena, opere a verde con messa a dimora di specie arboree igrofilee di siepi discontinue e macchie arbustive, la fascia perimetrale di mitigazione nonché, nell'area esterna agli argini, che ospita diverse funzionalità didattico ricreative, oltre quella dedicata al Vivaio Sperimentale per la realizzazione delle traslocazioni e l'approvvigionamento degli esemplari necessari a completare gli impianti, prati e coltivi allagabili, con opere a verde, messa a dimora di specie arboree igrofile e di siepi discontinue e macchie arbustive;

**VERIFICATO** che, rispetto al punto 5 *“Caratteristiche idrauliche”*, il progetto prevede che l'approvvigionamento idrico del Piano di Manetti avverrà naturalmente mediante collegamento alla rete idrografica garantendo il mantenimento di adeguati livelli idrici anche nei periodi critici;

**PRESO ATTO** che, il progetto risponde alle indicazioni di cui al punto 6. *“Caratteristiche di gestione e modalità realizzative”* e, nello specifico:

- 6.1 E' previsto un adeguato periodo di monitoraggio con attività di controllo periodico al fine di verificare lo stato di adeguata configurazione e funzionalità dell'opera e di adottare, se necessario, eventuali misure correttive.
- 6.2 Sono individuate le modalità per il mantenimento del nuovo bene paesaggistico e i soggetti saranno individuati di concerto con gli Enti e le associazioni competenti. In particolare è già stato previsto uno specifico Piano di Gestione, integrato e coerente rispetto al più ampio Piano di Gestione dell'intera ZSC che la Regione provvederà a predisporre secondo le proprie dirette competenze in materia. Il Piano di Gestione redatto dal Proponente risulta già agli atti dell'Osservatorio Ambientale e valutato nell'ambito del procedimento di verifica di ottemperanza alla prescrizione A.51.

**RITENUTO** per quanto fin qui esposto che la documentazione presentata dal proponente risulti completa ed esaustiva rispetto ai contenuti della prescrizione B2 e coerente e dettagliata rispetto ai contenuti delle “Linee guida prestazionali” definite da MIBACT e Regione Toscana e parte integrante della prescrizione;

**Osservatorio Ambientale**  
**Aeroporto di Firenze – Master Plan 2014-2029**

D.D. prot. n. 20 del 17 gennaio 2018 ex art. 2  
D.M. prot. n. 377 del 28 dicembre 2017

---

**Nei termini e nel rispetto di quanto sopra premesso, esaminato e considerato**

**RITIENE**

**la prescrizione B.2** del decreto di Compatibilità Ambientale DEC/VIA-2017-377 del 28.12.2017, comprensiva delle Linee guida prestazionali per la riallocazione del lago di Peretola, definite d'intesa dal MIBACT e dalla Regione Toscana, **ottemperata**.

**per l'Osservatorio il Presidente**

**Ing. Antonio VENDITTI**

(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)