

# PIANO OPERATIVO COMUNALE COLLESALVETTI

PIANO OPERATIVO

COLLESALVETTI

## Gruppo di lavoro

*Sindaco*

**Adelio Antolini**

*Assessore all'urbanistica*

**Mila Giommetti**

*Progettista*

*Dirigente e Responsabile del Procedimento*

**Leonardo Zinna**

*Ufficio di piano*

**Federica Tani, Francesca Guerrazzi**

*Servizio edilizia privata e SUAP*

**Claudio Belcari (fino al 6/10/2023)**

**Sandro Lischi (dal 7/10/2023)**

*Garante dell'informazione e della partecipazione*

**Annamaria Sinno (fino al 17/04/2023)**

**Francesca Guerrazzi (dal 18/04/2023)**

*Co - progettista*

**Chiara Nostrato**

*Collaborazione al progetto urbanistico*

**Benedetta Biaggini**

*Collaboratori aspetti grafici e rilievi p.e.e.*

**Giulia D'Ercole, Giovanna Montoro, Marco Lischi**

*Aspetti geologici e sismici*

**Federica Tani**

*Aspetti idraulici*

**PR.I.MA. INGEGNERIA STP - Nicola Buchignani**

*Valutazione ambientale strategica e*

*Valutazione di incidenza ambientale*

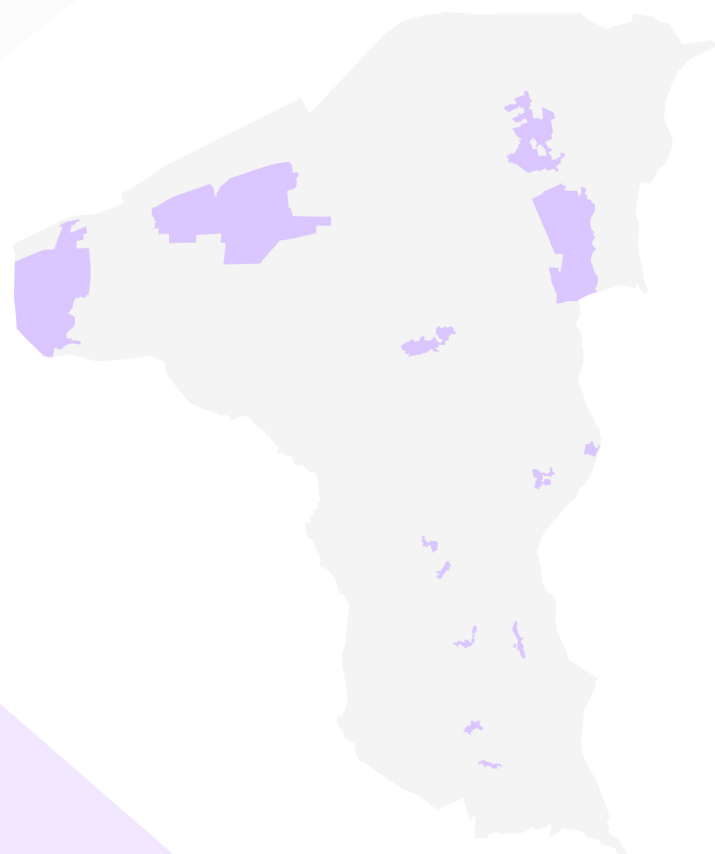
**Andrea Girdali**

*Aspetti cartografici e Database Geografico*

**LDP Progetti GIS srl**

*Aspetti partecipativi*

**SIMURG RICERCHE - Claudia Casini**



**DIS03.28 - Area di trasformazione - CO\_AT\_01  
Aviosuperficie**

**dicembre 2023**



NUMERO SCHEDA  
CO\_AT\_01

LOCALIZZAZIONE  
Aviosuperficie

DESTINAZIONE D'USO  
R TR I **D** C S



Individuazione su Ortofotocarta (Volo AGEA - RT 2019) in scala 1:10.000

## Foto dell'area



## Descrizione dell'ambito

Si tratta di un'area di vaste dimensioni, situata a nord del Canale Scolmatore dell'Arno, lungo la Via dello Zannone o di Grecciano tra l'omonima località e la località denominata Colmata di Scotto. Il lotto in oggetto ospita attualmente un'aviosuperficie dotata di una pista inerbata di decollo e atterraggio.

## Obiettivi specifici

La previsione urbanistica persegue il potenziamento e la valorizzazione dell'aviosuperficie, attraverso l'ampliamento della pista di decollo-atterraggio, la realizzazione di piazzali di manovra e strutture di ricovero e rimessaggio dei velivoli.

## Prescrizioni e indicazioni derivanti dall'ultima seduta di conferenza di copianificazione

Gli indirizzi progettuali sono espressi nello schema di configurazione spaziale riportato di seguito, che rappresenta le scelte strategiche legate all'interrelazione del comparto con il contesto urbano di riferimento. La previsione di trasformazione urbanistica è consentita a condizione che ne venga garantito l'idoneo inserimento paesaggistico e ambientale rispetto al contesto circostante, in riferimento alla distribuzione planimetrica, alla giacitura, alle finiture adottate, al trattamento delle aree a verde pertinenziale.

La previsione dell'aviosuperficie deve essere improntata al contenimento delle superfici impermeabilizzate, consistenti nei modesti volumi di servizio, nella pista e nei piazzali e aree di manovra. Il trattamento delle aree pertinenziali a verde deve prevedere il mantenimento della tessitura agraria presente nell'intorno. La viabilità di distribuzione interna e le aree adibite a parcheggio pertinenziale saranno caratterizzate dalla presenza di schermature verdi e alberature autoctone tali da configurare un miglioramento del livello di infrastrutturazione paesaggistica ed ecologica della maglia dei coltivi. Le aree adibite a parcheggio pertinenziale non dovranno essere realizzate con materiali impermeabili.

Al fine di attuare l'effetto di barriera ecologica, la recinzione dell'area dovrà prevedere almeno ogni 50 metri sottopassi per la fauna di piccola taglia.

Come da verbale della Conferenza di Copianificazione, con seduta tenutasi il giorno 04/05/2023:

- Le strutture da realizzare siano il più possibile contenute e salvaguardino la funzionalità e le sistemazioni idraulico-agrarie eventualmente presenti;
- I volumi previsti siano inseriti in modo coerente, per quanto riguarda giacitura, materiali e colori, rispetto al contesto rurale circostante.

## Modalità di attuazione

Piano attuativo

Tipologie edilizie

Edifici specialistici

Destinazione d'uso ammessa

Attrezzatura a supporto dell'attività di trasporto e turistico – sportiva con particolare riferimento all'aviosuperficie già insediata.

#### Dimensionamento dell'intervento

Superficie territoriale (ST)	circa 283.000 mq
Superficie fondiaria (SF)	11.300 mq ( <i>considerando sia quella per il volume direzionale che quella per le strutture per il ricovero velivoli</i> )
Indice di utilizzazione territoriale	0,20 ( <i>considerando sia l'area per il volume direzionale che quella per le strutture per il ricovero velivoli</i> )
Superficie edificabile (SE)	4.000 mq (800 mq max destinata a servizi oltre a mq. 3200 adibiti a strutture rimovibili destinate al ricovero dei velivoli).
Edilizia residenziale sociale (ERS)	Non dovuta
Altezza massima alla gronda/numero piani	<ul style="list-style-type: none"><li>● il nuovo volume direzionale è previsto ad un solo piano fuori terra;</li><li>● le strutture per il ricovero dei velivoli dovranno essere il più possibile contenute e funzionali ai velivoli da ospitare ma dovranno essere rimosse alla cessazione dell'attività.</li></ul>
Abitanti equivalenti insediabili	nessuno
Superficie territoriale a cessione per opere e/o attrezzature pubbliche e/o di interesse pubblico	Dovrà essere monetizzata la quota di standard dovuta, mentre sono da rispettare le dotazioni di parcheggi pertinenziali L.122/89.



Schema di indirizzo progettuale su C.T.R. (scala 1:10.000)

Vincolistica					
Di seguito viene riscontrata la presenza o meno di vincoli che gravano sull'area di intervento. Per ulteriori approfondimenti si rimanda alle tavole dei vincoli del Piano Strutturale.					
Prescrizioni in relazione alla disciplina dei beni paesaggistici e ulteriori vincoli					
Fascia di rispetto di fiumi, torrenti e corsi d'acqua pubblici (ai sensi e per gli effetti dell'art. 142, comma 1, lett. c) del D.Lgs. 42/2004)					PRESENTE
Riserva Naturale Regionale "Oasi della Contessa" (Codice Ministeriale – EAUPO841)					NON PRESENTE
Aree contigue Riserva Naturale Regionale "Oasi della Contessa"					NON PRESENTE
Riserva Naturale Regionale "Monti Livornesi" (cod. RRLI03)					NON PRESENTE
Aree contigue Riserva Naturale Regionale "Monti Livornesi"					NON PRESENTE
ZSC-ZPS IT5160001 D.M. 24/05/2016					NON PRESENTE
pSIC "Monti Livornesi" (IT516002)					NON PRESENTE
Zone di interesse archeologico tutelate (ai sensi del D.Lgs. 42/2004, art. 142, lett. m) di cui all'art. 11.3 lett. a) e b) dell'Elaborato 7B del PIT/PPR)					NON PRESENTE
Zone a vincolo archeologico					NON PRESENTE
Presenza di area a potenzialità archeologica di grado:					0
					1
					2
					3
Area Poggio Belvedere id 196-2006 (art. 136 D.Lgs. 42/2004, D.M. 3 agosto 2006)					NON PRESENTE
Beni architettonici tutelati ai sensi della Parte II del D.Lgs 42/2004					NON PRESENTE
Reticolo idraulico (ai sensi della L.R. 79/2012)					NON PRESENTE
Vincolo idrogeologico (ai sensi dell'art.3 della L.R.T. n. 39 del 21/03/2000 ed i terreni ricompresi nelle zone determinate ai sensi del R.D. n. 3267 del 30/12/1923)					NON PRESENTE
Aree boscate (ai sensi dell'art. 3 della L.R. 39/2000)/ lett. g) del D.Lgs. 42/2004)					NON PRESENTE
Giacimenti del Piano Regionale Cave (approvato con Delibera del C.R.n. 47 del 21/07/2020)					NON PRESENTE
SIN – Sito di Interesse Nazionale					NON PRESENTE
Fasce di rispetto delle strade pubbliche e delle autostrade (ampiezza delle fasce di rispetto delle strade, come classificate dall'art. 2 del D.Lgs. 285/1995)					PRESENTE
Fascia di rispetto degli elettrodotti					PRESENTE
Fascia di rispetto dei metanodotti					PRESENTE
Fascia di rispetto degli oleodotti					NON PRESENTE
Fascia di rispetto delle ferrovie (art. D.P.R. n. 753 del 11/07/1980)					NON PRESENTE
Fascia di rispetto delle acque destinate al consumo umano					NON PRESENTE
Fascia di rispetto dei depuratori (Deliberazione del Consiglio dei ministri del 04/02/1997)					NON PRESENTE
Fascia di rispetto dei cimiteri					NON PRESENTE
Fascia di rispetto dell'Acquedotto Leopoldino (area vincolata di interesse locale)					NON PRESENTE

## Prescrizioni per il nuovo intervento

L'area è interessata, in minima parte, dalla presenza della fascia di rispetto di 150 metri del fiume Isola: l'area a vincolo ricopre una porzione territoriale molto ridotta e marginale rispetto alla superficie oggetto della scheda. Le previsioni per quest'area non si pongono in contrasto con gli obiettivi e le prescrizioni del vincolo lasciando tale area libera da qualsiasi tipo di nuova progettualità.

Nell'area oggetto di intervento sono presenti la fascia di rispetto stradale su via dello Zannone e la fascia di rispetto del metanodotto nella parte sud del lotto. E' presente inoltre la fascia di rispetto dell'elettrodotto, gestito da TERNA Spa, che raggiunge una potenza di 132 kw: le previsioni per quest'area non si pongono in contrasto con le prescrizioni del vincolo lasciando la porzione di area interessata libera da qualsiasi tipo di nuova progettualità.

- Il nuovo accesso all'area è previsto direttamente da via dello Zannone, in una posizione defilata rispetto a quello dell'edificio residenziale che si trova sul lato opposto;
- la viabilità di distribuzione interna sarà schermata da alberature in modo tale da creare zone ombreggiate che riqualifichino anche il tratto di viabilità pubblica.
- le aree adibite a parcheggio pertinenziale non dovranno essere realizzate con materiali impermeabili;
- il nuovo volume direzionale previsto, pensato ad un solo piano, dovrà essere collocato in modo coerente, per quanto riguarda giacitura, materiali e colori, rispetto al contesto rurale circostante;
- le strutture per il ricovero dei velivoli dovranno essere il più possibile contenute in modo da salvaguardare le sistemazioni idraulico-agrarie e dovranno essere rimosse alla cessazione dell'attività;
- per preservare la maglia idraulico-agraria esistente, i piazzali di manovra dovranno avere un limite di permeabilità non inferiore al 60% della superficie complessiva dell'area d'intervento;
- L'area pertinenziale dovrà essere preservata in manto erboso, mantenendo la maglia agraria – laddove presente - e replicandone preferibilmente l'orditura nella restante parte come indicato nella seguente suggestione progettuale e comunque eventuali elementi migliorativi ed adeguamenti volti a perseguire una maggiore coerenza con gli obiettivi di PIT saranno dettagliati in fase di convenzione e di progettazione esecutiva.
- Dovrà inoltre essere mantenuta la vegetazione presente ed eventualmente integrata con piantumazioni di essenze autoctone.

## Simulazione di un potenziale intervento ai fini di una verifica paesaggistica







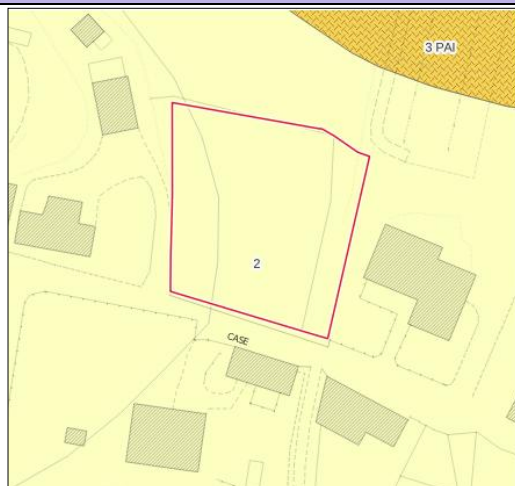
## CLASSIFICAZIONE DI PERICOLOSITA' GEOLOGICA E SISMICA

### PERICOLOSITÀ GEOLOGICA

**G.2**

La pericolosità riportata è quella derivante dall'adeguamento di PAI recepita dall'Autorità Distrettuale con D.S.G. n. 60 del 05.07.2021. Al momento della realizzazione dei progetti sarà necessario verificare che non siano intervenute ulteriori modifiche visionando la mappa presente sul sito istituzionale del Distretto, in particolare relativamente alle aree PF3 e PF4 per le quali la disciplina di PAI prevede prescrizioni limitanti e/o condizionanti.

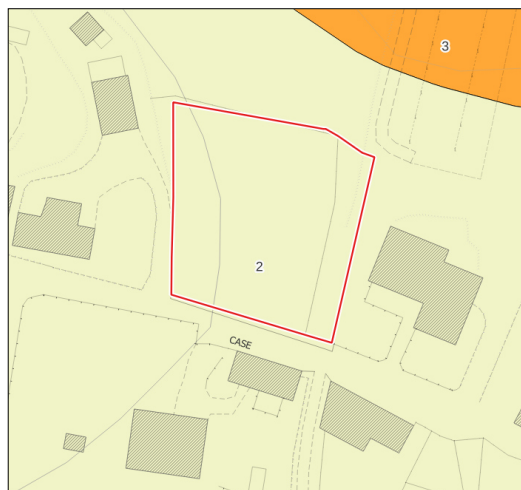
[https://www.appenninosettentrionale.it/itc/?page\\_id=3112](https://www.appenninosettentrionale.it/itc/?page_id=3112)



Il lotto è caratterizzato da elementi geomorfologici, litologici e giaciturali dalla cui valutazione risulta una bassa propensione al dissesto.

### PERICOLOSITÀ SISMICA

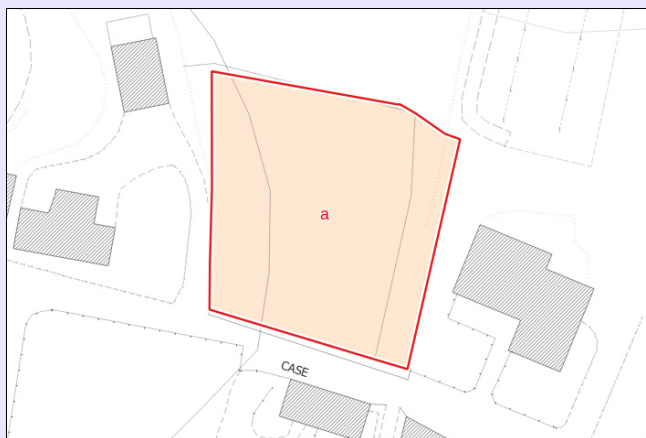
**S.2**



L'area ricade in zone stabili suscettibili di amplificazioni locali.

## CONDIZIONI DI FATTIBILITÀ GEOLOGICA E SISMICA

### SCHEMA DISTRIBUTIVO



	<b>Poligono</b>	<b>Destinazione urbanistica</b>	<b>Per. Geol.</b>	<b>Per. Sism.</b>
	<b>a</b>	Area di reperimento del sedime edificato	<b>2</b>	<b>2</b>

<b>ASPETTI GEOLOGICI</b>	<b>Poligono a:</b> lo strumento attuativo dovrà essere supportato da dati geognostici e geofisici acquisiti in situ la cui profondità di indagine sarà rapportata all'entità dell'intervento (ingombro in pianta ed elevazione fuori terra), al fine di non modificare negativamente le condizioni ed i processi geomorfologici presenti nell'area.
<b>ASPETTI SISMICI</b>	<b>Poligono a:</b> non è necessario indicare condizioni di attuazione per la fase attuativa o progettuale degli interventi. Le indagini geologiche e geotecniche eseguite a livello di piano attuativo e a supporto della progettazione edilizia dovranno rispettare quanto previsto dalle NTC 2018 e ss.mm.ii e dal D.P.G.R. n.1/R del 2022.
<b>PROBLEMATICHE IDROGEOLOGICHE</b>	Nessuna

## SINTESI DELLE CONDIZIONI IDRAULICHE DA QUADRO CONOSCITIVO

### AREE ESONDATIVE

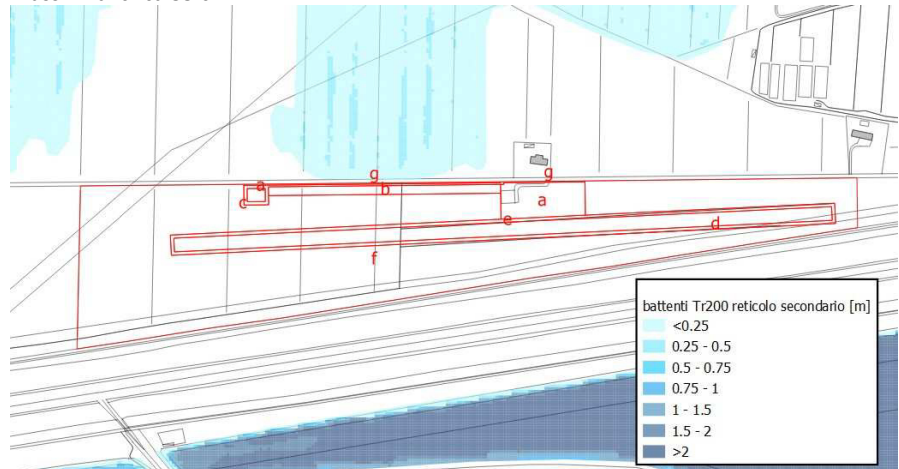
L'area non risulta direttamente sommersa dalle acque derivanti da esondazioni, anche se quest'ultime, in seguito a fenomeni esondativi con tempi di ritorno pari a Tr200 e Tr500 anni del reticolo idrografico secondario individuato dalla Regione Toscana, arrivano a lambire il tratto a nord della zona di interesse.



Nel passato, secondo la cartografia delle aree allagate storiche, la zona in questione è stata oggetto di allagamenti di cui non sono noti i battenti e la cui causa potrebbe anche essere dovuta al reticolo locale presenti, effetti di ristagno e altri fenomeni non direttamente riconducibili al Canale Scolmatore o al reticolo secondario (anni 2006, 2008 e 2009)

### BATTENTI E LIVELLI LIQUIDI

I battenti idraulici delle acque che lambiscono la zona, sempre in riferimento ai fenomeni derivanti dal reticolo secondario con Tr200 anni, variano da pochi centimetri a valori massimi di circa 35 cm.



Le quote liquide massime raggiunte dalle acque che lambiscono a nord l'area, derivanti da esondazioni per Tr200 anni, sono pari a +2.10 metri sul livello medio mare (abbreviabile in LMM).

### PERICOLOSITA' IDRAULICA DA ALLUVIONI P.S.

**NOTA:** La pericolosità da alluvione riportata è quella derivante dallo studio idraulico redatto dal Comune e recepita dall'Autorità Distrettuale nel PGRA con relativo Decreto del Segretario Generale; si raccomanda al momento della realizzazione dei progetti di verificare che non siano intervenute ulteriori modifiche visionando la mappa presente sul sito istituzionale del Distretto al seguente link:

[https://www.appenninosettentrionale.it/itc/?page\\_id=2910](https://www.appenninosettentrionale.it/itc/?page_id=2910)

L'area si trova in pericolosità idraulica P1 corrispondente ad una zona soggetta ad alluvioni rare.



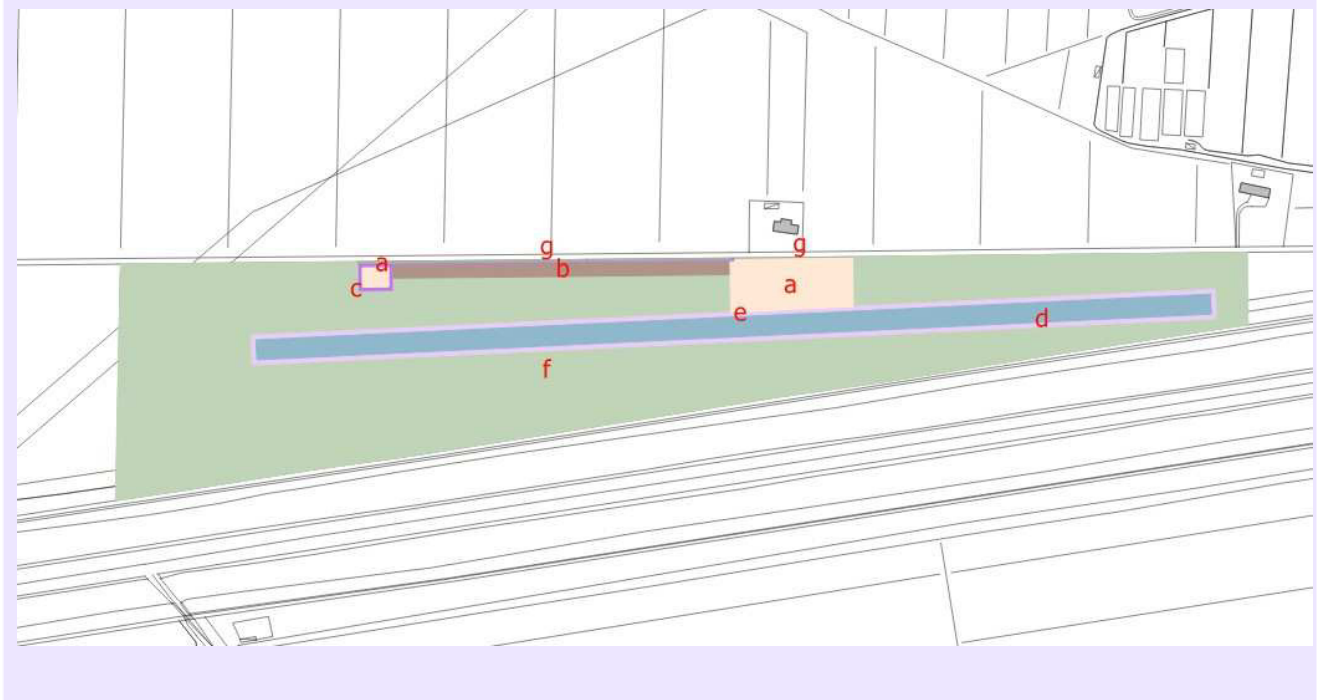
Nell'area di interesse non è presente la magnitudo idraulica in quanto non raggiunta da esondazioni con tempi di ritorno pari a Tr200 anni.

**MAGNITUDO IDRAULICA**



**CONDIZIONI DI FATTIBILITA' IDRAULICA**

**SCHEMA DISTRIBUTIVO**



	Poligono	Destinazione urbanistica
	a	Area di reperimento del sedime edificato
	b	parcheggio pubblico
	c	viabilità interna
	d	percorso pedonale
	e	pista di progetto
	f	area a verde privato
	g	area a verde pubblico

#### ASPETTI IDRAULICI

Poligono a ingombro sedime edificato: le aree facenti parte del poligono *a*, secondo cartografia, sono poste al di fuori della pericolosità P2, ma sono comunque in prossimità di aree con tale pericolosità. Si ritiene opportuno e cautelativo trattare il poligono *a* di ingombro del sedime edificato comunque come se fosse in pericolosità P2.

Sotto queste condizioni, gli interventi di nuova costruzione (v. definizione di cui alla lettera *r* dell'art. 2 della LR41/2018 e s.m.i.) sono eseguibili ai sensi del comma 2 dell'articolo 11 della LR41/2018 e s.m.i. In particolare nel caso in esame è prevista per la gestione del rischio di alluvione l'opera di cui all'articolo 8, comma 1, lettera c): "opere di sopraelevazione, senza aggravio delle condizioni di rischio in altre aree".

Dato il contesto dell'area in esame e considerando anche la allagabilità storica, si esclude la possibilità di realizzare eventuali locali seminterrati/interrati anche se tecnici.

Si distinguono nel seguito le casistiche che si possono incontrare:

- nel caso dell'area del poligono *a* posta ad ovest, essendo il nuovo edificio previsto anche per soddisfare eventuali necessità di Protezione Civile, data comunque la allagabilità storica del territorio e considerando che la quota del terreno presente secondo il dato lidar è di circa +2.40/+2.50 mt sul LMM, si prescrive cautelativamente che il piano di calpestio del piano terra dell'edificio sia posto come minimo a +3.20 mt sul LMM. Tale quota è anche leggermente superiore della quota stradale antistante di Via dello Zannone in modo che, se la strada è percorribile, anche l'edificio sia praticabile.

Le opere di sopraelevazione potranno avvenire con schemi tipo "pilotis" in modo che la struttura sia significativamente trasparente alle acque di esondazione e comunque non aggravi il rischio idraulico in altre aree;

- nel caso della area del poligono *a* posta ad est, la quota del terreno presente secondo il dato lidar è di circa +2.60/+2.80: come nel caso precedente del poligono *a* lato ovest e per le stesse motivazioni, si prescrive cautelativamente che il piano di calpestio del piano terra dell'edificio sia posto come minimo a +3.20 mt sul LMM. Tale quota è anche leggermente superiore della quota stradale antistante di Via dello Zannone in modo che, se la strada è percorribile, anche l'edificio sia praticabile.

Le opere di sopraelevazione potranno avvenire con schemi tipo "pilotis" in modo che la struttura sia significativamente trasparente alle acque di esondazione e comunque non aggravi il rischio idraulico in altre aree;

- ad eccezione di quanto espresso nei precedenti due punti, per la realizzazione di depositi/hangar (comunque edifici che ospitano gli aereo veicoli), nel caso la sopraelevazione dell'opera risulti giustificatamente non eseguibile a causa delle quote del terreno presenti e della necessità di movimentazione degli aereo veicoli che possono non superare determinate pendenze di raccordo, è ammesso che il piano di calpestio del deposito/hangar sia realizzato alla quota del piano campagna esistente con le seguenti ulteriori prescrizioni:

- l'impianto elettrico ed ogni sua parte ed ogni impianto potenzialmente danneggiabile da acque di esondazione, deve essere posto comunque ad una quota minima di +3.20 mt sul LMM;
- eventuali wc, stanza uffici e qualunque locale presente che non sia direttamente collegato alla movimentazione degli aereo veicoli deve comunque essere posto con il piano di calpestio ad una quota minima di +3.20 mt sul LMM;
- le parti laterali perimetrali dell'edificio realizzato alla quota del piano campagna devono essere comunque lasciate trasparenti al passaggio delle acque di esondazione;

- nel sedime edificato potranno essere presenti piazzali di manovra: tale opera si ritiene possa essere assimilabile ed essere soggetta alla lettera b) del comma 4 dell'art. 13 della LR41/2018 e s.m.i. Pertanto per la sua fattibilità è condizionata al fatto che sia assicurato il non aggravio delle condizioni di rischio in altre aree, che non sia superato il rischio medio R2 e che siano previste le misure preventive atte a regolarne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali. Per le misure preventive atte a regolarne sull'utilizzo, si rimanda al Piano di Emergenza di cui alle prescrizioni generali per la fattibilità. Si osserva inoltre come l'utilizzo della area da parte degli utenti abituali, non sia prevedibile in giorni di mal tempo con il rischio di esondazione. Per quanto espresso, e considerando inoltre il Piano di Emergenza, il rischio idraulico può essere considerato R2. Il non aggravio del rischio in altre aree è assicurato se realizzata a pari quota del piano campagna senza rilievi.

Poligono b parcheggio pubblico: tale opera si ritiene possa essere assimilabile ed essere soggetta alla lettera b) del comma 4 dell'art. 13 della LR41/2018 e s.m.i. Pertanto per la sua fattibilità è condizionata al fatto che sia assicurato il non aggravio delle condizioni di rischio in altre aree, che non sia superato il rischio medio R2 e che siano previste le misure preventive atte a regolarne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali. Si rimanda alle medesime osservazioni e prescrizioni previste per i piazzale di manovra di cui al poligono a sedime edificato

Poligono c viabilità interna: tale opera si ritiene possa essere assimilabile ed essere soggetta al comma 2 dell'art. 13 della LR41/2018 e s.m.i. Pertanto per la sua fattibilità è condizionata al fatto che sia assicurato il non aggravio delle condizioni di rischio in altre aree, che non sia superato il rischio medio R2 e che siano previste le misure preventive atte a regolarne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali. Si rimanda alle medesime osservazioni e prescrizioni previste per i piazzale di manovra di cui al poligono a sedime edificato, con l'eccezione che nel caso si renda necessario sopraelevare la viabilità, con quota massima pari alla vicina viabilità pubblica anche per provare a garantirne una certa funzionalità in caso di esondazioni, dovrà essere progettato un sistema idraulico che garantisca il non aggravio di rischio idraulico in altre aree (ad esempio tubazioni al di sotto della sede stradale che colleghino le aree divise dalla strada).

Poligono d percorso pedonale: tale opera si ritiene possa essere assimilabile ed essere soggetta alla lettera a) del comma 4 dell'art. 13 della LR41/2018 e s.m.i. Pertanto per la sua fattibilità è condizionata al fatto che sia assicurato il non aggravio delle condizioni di rischio in altre aree e che siano previste le misure preventive atte a regolarne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali. Si rimanda alle medesime osservazioni e prescrizioni previste per i piazzale di manovra di cui al poligono a sedime edificato.

Poligono e pista: tale opera non è espressamente citata nella LR41/2018, nel presente caso si ritiene possa essere assimilabile ed essere soggetta al comma 2 dell'art. 13 della LR41/2018 e s.m.i. Pertanto per la sua fattibilità è condizionata al fatto che sia assicurato il non aggravio delle condizioni di rischio in altre aree, che non sia superato il rischio medio R2 e che siano previste le misure preventive atte a regolarne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali. Si rimanda alle medesime osservazioni e prescrizioni previste per i piazzale di manovra di cui al poligono a sedime edificato, con l'eccezione che nel caso si renda necessario sopraelevare la pista sino ad un massimo di 30 cm rispetto al piano campagna attuale, anche per provare a garantirne una certa funzionalità in caso di esondazioni, dovrà essere progettato un sistema idraulico che garantisca il non aggravio di rischio idraulico in altre aree (ad esempio tubazioni al di sotto della pista che colleghino le aree divise dalla pista stessa).

Poligono f e g aree a verde privato e pubblico: sono le aree a verde per cui sono previste come prescrizioni il mantenimento della quota del piano campagna attuale e il mantenimento e/o miglioramento della capacità di deflusso dei fossi presenti.

Prescrizioni generali per la fattibilità:

- rispettare le fasce di rispetto dei 10 e 4 mt dal piede esterno dell'argine o del ciglio di sponda dei corsi di acqua ed opere idrauliche (art. 3 della LR 41/2018 e s.m.i. e RD n°523 del 1904);

- l'area ricade tra quelle presidiate da sistemi arginali e pertanto deve essere soddisfatto l'art. 14 della LR41/2018 e s.m.i. e deve altresì essere soddisfatto il P.C.P.C. approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 6 del 27/01/2023 e s.m.i.

- date le condizioni di fattibilità sopra espresse e data anche la volontà di rendere l'area funzionale per il sistema della Protezione Civile, si rende necessario che sia redatto un Piano di Emergenza sul rischio idraulico che preveda anche le misure preventive atte a regolarne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali. Tale Piano deve trattare organicamente tutta l'area di volo e non solo le opere espressamente previste nei punti precedenti;

- in generale è necessario mantenere e/o migliorare il sistema di fossi presenti al fine di migliorare la capacità di smaltimento delle portate;

- eventuali nuovi accessi all'area, devono tenere conto della presenza del fosso lungo strada e pertanto si deve progettare e realizzare un adeguato manufatto di attraversamento ai sensi delle vigenti disposizioni di Legge;

- è necessario mantenere le quote del piano di campagna esistente; in caso di necessità di realizzazione di modeste rampe per accessi a edifici e alle altre opere, prevedere tubazioni o altro analogo sistema di drenaggio che permetta alle acque di esondazione di attraversare tali ostacoli senza dare luogo a ristagni, aumenti di rischio in altre aree etc.



#### Condizioni specifiche di fattibilità ambientale

La verifica dei vincoli di PS "Fasce di rispetto e aree vincolate di interesse locale" dà già indicazioni in merito alla presenza di metanodotto ed elettrodotti. In aggiunta, in fase attuativa dovranno essere verificate:

- eventuali interferenze con l'estensione areale dei siti da bonificare limitrofi, adottando se necessario le eventuali misure preventive.
- eventuali interferenze con le "Aree di Prima Approssimazione (APA)" definite con il supporto dell'Ente gestore degli elettrodotti, per casi complessi di infrastrutturazione (parallelismi tra elettrodotti, cambi di direzione, ecc.). In caso di presenza di previsioni potenzialmente interferenti con le Distanze di prima approssimazione (DPA) e con le APA, dovrà essere richiesta a Terna la fascia di rispetto dagli elettrodotti effettiva e verificato il rispetto della normativa vigente.
- in fase attuativa dovrà essere adeguatamente dimostrata l'assenza di interferenze tra i percorsi di volo e le infrastrutture presenti e di progetto (strade, elettrodotti, ecc.)
- in fase esecutiva dovranno essere adottate le misure preventive contenute nelle "Linee guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale" pubblicate da ARPAT.

Nei pressi dell'area sono presenti laghetti lungo il Fosso del Fontino individuati nel PS come habitat di interesse comunitario 6420: Praterie umide mediterranee con piante erbacee alte del Molinio-Holoschoenion. Considerato il raggio d'azione delle attività di volo correlate all'aviosuperficie, si ritiene necessario che in fase attuativa sia effettuato uno screening di incidenza sugli habitat di interesse comunitario presenti nel territorio comunale, in particolare nei Siti Natura 2000.

L'area non è particolarmente rilevante dal punto di vista floristico e faunistico ma è limitrofa al corridoio dello Scolmatore d'Arno e a diversi punti di avvistamento.

- per attutire l'effetto di barriera ecologica, la recinzione dell'area dovrà prevedere almeno ogni 50 metri sottopassi per la fauna di piccola taglia.
  - dovrà essere redatto un progetto paesaggistico per realizzare un filtro perimetrale con alberature e cespugli autoctoni ad alta capacità di assorbimento di inquinanti atmosferici e a bassa allergenicità
- PS TAV A3.5.2 Distribuzione reti e impianti dei servizi essenziali

L'area non risulta servita da reti e impianti dei servizi essenziali pubblici, quali fognatura, acquedotto e gas. La normativa vigente detta le disposizioni per l'approvvigionamento potabile e lo scarico fuori fognatura.

Dovrà essere valutata la necessità di dotare di desoleatore l'impianto di raccolta acqua meteoriche della pista e delle aree di parcheggio e manutenzione dei velivoli.

#### Reti di servizi per le risorse acqua e energia

Rete acquedotto assente

Rete fognatura assente

Rete gas metano assente

Interferenze con reti assenti

#### Stima dei fabbisogni per le risorse acqua e energia

DESCRIZIONE	AE	Stima Fabbisogno per AE	u.m.	INCREMENTO MASSIMO DEL CARICO
Fabbisogno di energia elettrica	nd	nd	Kwh/anno	nd
Consumo medio annuo di gas metano	nd	nd	mc/anno	nd

Produzione annua di rifiuti urbani	nd	nd	kg/anno	nd
Consumi idropotabili	nd	nd	l/gg	nd
Carico FUORI fognatura (uso domestico e assimilabile)	nd	nd	l/gg	nd