

“OSSERVAZIONI ALL’INTEGRAZIONE AL PIT PER LA DEFINIZIONE DEL PARCO AGRICOLO DELLA PIANA E PER LA QUALIFICAZIONE DELL’AEROPORTO DI FIRENZE”

Sintesi delle osservazioni ai sensi dell'art.17 della L.R. 1/2005 e controdeduzioni

Proponente Oss. n. del	Sintesi Osservazione	Controdeduzione	Esito
<p><b>Andrea Sonogo</b></p> <p><b>n. 1</b></p> <p><b>16/09/2013</b></p>	<p><b>Premessa</b>                      Descrizione della funzione del SIC e della sua caratterizzazione, indicando gli elementi di criticità interni ed esterni al Sito e le principali misure di conservazione da adottare.                      Nell’Integrazione al PIT, sia gli elaborati grafici di progetto che il quadro conoscitivo non tengono in adeguato conto la presenza dei SIC e le necessità ad esso connesse.</p> <p>Si forniscono indicazioni progettuali e per la pianificazione per superare le criticità indotte dalla previsione della qualificazione aeroportuale.</p> <p><b>Considerazioni di opportunità</b>                      A. valorizzare il termovalorizzatore con sistemi di teleriscaldamento.</p> <p>B. chiusura dello svincolo autostradale di Sesto/Osmannoro in caso di ampliamento della pista aeroportuale.</p> <p>C. nuove linee di trasporto pubblico a guida vincolata e nuova linea ferroviaria ad anello Signa-Campi-Prato-Sesto-Rifredi-Cascine .</p> <p>D. incentivi e acquisti di Bat-boxes.</p>	<p>Lo <i>screening dell’incidenza</i> contenuto nel Rapporto ambientale, allegato C all’Integrazione al PIT, da conto della presenza del SIC e degli elementi che lo caratterizzano, indicando i principali elementi di criticità.                      Gli studi condotti a livello di screening indicano che la qualificazione dell’aeroporto, all’interno dell’areale posto in salvaguardia dal PIT, determina impatti significativi sui Siti Natura 2000 e che gli effetti certi sul SIR 45 e sull’intero sistema delle aree protette della Piana fiorentina e pratese dovranno essere valutati nell’ambito di uno studio di incidenza appropriato, da effettuarsi nelle successive fasi di definizione progettuale.</p> <p>Gli interventi per la compensazione a seguito di interferenze con i SIR, individuati nella valutazione d’incidenza, sono previsti a cura e spese del proponente, nella Disciplina del Masterplan “Il sistema aeroportuale toscano”, art. 5ter comma 1 lettera g.3).</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta in premessa riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell’integrazione al PIT.</p> <p>A. il recupero di energia per teleriscaldamento è una delle azioni/interventi previsti dall’allegato programmatico 5 “Azioni di risanamento e miglioramento della qualità dell’aria”, allegato al documento di Piano del PIT.  <b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell’integrazione al PIT.</p> <p>B. gli effetti indiretti derivanti dalle ipotesi di qualificazione dell’aeroporto sono stati valutati e hanno determinato la formulazione di alcune prescrizioni a carico del soggetto proponente, in particolare la lettera g5) dell’art. 5ter comma 1 della disciplina del Masterplan prescrive che sia garantita la previsione e realizzazione di “<i>interventi di adeguamento e ricucitura della viabilità interferita, senza riduzione degli elementi prestazionali, prevedendo il mantenimento, per la pista parallela convergente, del collegamento diretto per Sesto Fiorentino attraverso il sottoattraversamento degli spazi aeroportuali, i conseguenti adeguamenti dello svincolo autostradale di Sesto Fiorentino e gli adeguamenti dell’Autostrada A 11 e della viabilità locale in corrispondenza del nuovo tracciato del Fosso Reale;</i>”  <b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell’integrazione al PIT.</p> <p>C. l’allegato programmatico 7 “interventi di miglioramento della mobilità collettiva ...”, prevede la riorganizzazione della mobilità per la riduzione dell’uso del mezzo privato anche nell’ottica del potenziamento della rete ferro-tranviaria della Piana.  <b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell’integrazione al PIT.</p> <p>D ed E. <b>Non accoglibili</b> in quanto la richiesta non è pertinente rispetto al livello di pianificazione in cui si</p>	<p><b>Non accoglibile</b></p>

	E. indicazioni progettuali riferite alla Terza corsia ed allo svincolo di Firenze nord per il rifugio dei chiroterri.	colloca l'Integrazione al PIT.	
<b>Proponente Oss. n. del</b>	<b>Sintesi Osservazione</b>	<b>Controdeduzione</b>	<b>Esito</b>
<b>Enac  n. 2  21/10/2013</b>	<p><b>Premessa</b> Le scelte strategiche dell'Integrazione al PIT risultano in piena sintonia con il Piano Nazionale degli aeroporti in corso di definizione finale presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. La tipologia di traffico aereo dello scalo di Firenze è caratterizzata da aeromobili di classe C, airbus 320/321. Si richiama la limitazione della lunghezza della nuova pista di volo fissata in 2.000 metri e di alcune infrastrutture di volo associate. Si rileva che gli aeromobili di classe C, per poter operare su piste di volo con caratteristiche operative come quella di Firenze, richiedono una lunghezza fisica di almeno 2.400 m, mentre le altre infrastrutture sono in fase di valutazione nell'ambito del Masterplan che Adf predisporrà in tempi ristretti. Il Masterplan sarà soggetto a VIA e gli Enti potranno esprimersi in quella sede.</p> <p><b>Richiesta</b> Si richiede lo stralcio delle previsioni numeriche relative alla lunghezza della pista e delle limitazioni alle infrastrutture di supporto alla stessa pista. Enac e Adf saranno pronti con il Masterplan entro l'anno.</p>	<p>L'integrazione al PIT contiene le prescrizioni per il progetto di qualificazione dell'aeroporto tenendo conto che il Parco agricolo della Piana è concepito <i>“quale elemento ordinatore delle politiche e degli interventi infrastrutturali che investono il territorio di sua pertinenza...”</i>, ai sensi dell'art. 38 ter comma 5 della disciplina generale del PIT. In particolare si evidenzia che l'articolo 5 ter, comma 1, lettera b) della disciplina del Masterplan <i>“Il sistema aeroportuale toscano”</i> dell'integrazione prescrive: <i>“b) lo sviluppo dell'unica pista di atterraggio sia realizzato nel rispetto della sostenibilità territoriale e ambientale e della compatibilità con il progetto di territorio del parco agricolo della piana e comunque, non abbia una lunghezza massima superiore a 2000 metri lineari. Il suo utilizzo dovrà essere regolamentato in modo da garantire la massima tutela degli insediamenti dagli inquinamenti acustico e atmosferico con un utilizzo esclusivamente monodirezionale nell'opzione di cui alla pista parallela convergente, senza sorvolo di Firenze, fatte salve situazioni di emergenza.”</i>.</p> <p>Lo stesso articolo 5 ter alla lettera c) della disciplina del Masterplan esclude la pista di rullaggio per l'ipotesi di pista parallela convergente.</p> <p>La pista convergente parallela della lunghezza di 2.000 metri è stata peraltro oggetto di un apposito studio presentato dallo stesso ENAC intitolato Aeroporto <i>“Amerigo Vespucci”</i> <i>“Valutazione delle due ipotesi con orientamento 09/27 e 12/30”</i>, tale studio fa parte degli elaborati che costituiscono l'integrazione al PIT. Al punto 3.2.1) <i>“Descrizione dell'infrastruttura”</i> dello studio, si legge chiaramente che: <i>“L'ipotesi di pista con orientamento 12/30 è caratterizzato da una lunghezza di 2000 mt [...]”</i>. Al punto 4.2 <i>“Giudizio finale”</i> si legge: <i>“Pertanto si può concludere che delle due ipotesi esaminate l'unica adottabile, come soluzione, risulta essere quella con orientamento 12/30, non sussistendo condizioni di comparabilità tra le due giaciture 12/30 e 09/27 sotto nessuno dei tre profili di valutazione compiuta ovvero, aeronautico, territoriale ed economico.”</i>.</p> <p>Nella VAS relativa all'Integrazione del PIT, ai sensi della legge regionale 10/2010, è stata presa in esame anche l'ipotesi 2, data da le previsioni di Parco agricolo della Piana e di qualificazione dell'aeroporto. Con riferimento a detta ipotesi, è stato esaminato anche l'areale di fattibilità relativo alla pista con orientamento 12/30 e con la lunghezza di 2.000 metri.</p> <p>È evidente che l'eventuale accoglimento dell'osservazione risulta contrario all'impianto dell'integrazione al PIT in quanto verrebbe meno l'equilibrio perseguito tra il Parco agricolo della Piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze.</p> <p>L'articolo 5 bis della disciplina del Masterplan, individua, tra gli obiettivi strategici per la qualificazione Aeroporto di Firenze-Peretola, la garanzia della compatibilità della qualificazione aeroportuale con la qualità degli insediamenti, dell'ambiente, del paesaggio e della mobilità. Tale garanzia verrebbe meno se le previsioni del dato numerico relativo alla lunghezza della pista e delle limitazioni previste per le infrastrutture di supporto venissero stralciate, in quanto ciò comporterebbe maggiori impatti negativi almeno sulle seguenti componenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Popolazione esposta al rischio;</li> <li>- Ecosistemi;</li> <li>- Qualità dell'aria;</li> <li>- Inquinamento acustico;</li> <li>- Regimazione idraulica;</li> </ul>	<b>Non accoglibile</b>

		- Consumo di suolo. <b>Non accoglibile</b> in quanto le richieste sono in contrasto con l'impianto dell'Integrazione al PIT.	
<b>Proponente Oss. n. del</b>	<b>Sintesi Osservazione</b>	<b>Controdeduzione</b>	<b>Esito</b>
<b>Gruppo Consiliare PD di Prato</b>  <b>n. 3</b>  <b>22/10/2013</b>	<b>Premessa</b> Contrarietà all'ipotesi di qualsiasi pista per motivi di ordine ambientale, economico, di compatibilità con la qualità di vita degli abitanti della Piana e per gli effetti sulla città di Prato e su vaste porzioni della Provincia.  <b>Richieste</b> 1. Richiesta di garanzie relative alla compatibilità dell'intervento di qualificazione dell'aeroporto e del Parco agricolo con la qualità della vita degli abitanti della Piana.  2. Chiede che vengano potenziate le direttrici di transito stradale e ferroviario dirette verso l'aeroporto di Pisa, più consona ad un effettiva valorizzazione del traffico aereo toscano.	L'integrazione al PIT contiene le prescrizioni per il progetto di qualificazione dell'attuale aeroporto di Firenze, tenendo conto che il Parco agricolo della Piana è concepito <i>“quale elemento ordinatore delle politiche e degli interventi infrastrutturali che investono il territorio di sua pertinenza...”</i> , ai sensi dell'art. 38 ter comma 5 della disciplina generale del PIT. <b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta in premessa è in contrasto con l'impianto dell'integrazione al PIT e peraltro relativa ad aspetti già considerati negli elaborati di PIT.  1. La disciplina del master plan <i>“Il Sistema Aeroportuale Toscano”</i> , art. 5ter comma 2, prevede quanto segue: <i>“... la Regione verifica che il progetto di qualificazione della infrastruttura aeroportuale persegua le seguenti finalità:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>compatibilità con il progetto di territorio “Parco agricolo della Piana” e più in generale con il sistema ambientale ed insediativo della piana;</i></li> <li>• <i>raccordo con il sistema insediativo e della mobilità, garantendo che la contestuale operatività dello scalo aeroportuale realizzi e rispetti adeguati livelli di sostenibilità.”</i></li> </ul> <b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta è relativa ad aspetti già considerati negli elaborati dell'Integrazione al PIT.  2. Il Documento di Piano del master plan <i>“Il Sistema Aeroportuale Toscano</i> prevede che <i>“In coerenza con il Programma Regionale di Sviluppo viene prevista la specializzazione delle funzioni di aeroporto di rilevanza internazionale per Pisa e di city airport per Firenze in un'ottica di gestione dei due aeroporti come componenti di un unico sistema aeroportuale.”</i>  L'allegato programmatico n. 7 del Documento di Piano del PIT, prevede specifiche azioni tese a ottimizzare i trasporti e a ridurre l'inquinamento atmosferico, fra i quali, in particolare, il potenziamento dei collegamenti tra gli aeroporti di Firenze e Pisa attraverso la realizzazione della linea tramviaria 2, il potenziamento dei servizi ferroviari tra Firenze e Pisa e la realizzazione del people-mover tra la stazione ferroviaria di Pisa e l'aeroporto di Pisa.  La qualificazione dell'aeroporto di Firenze oggetto dell'Integrazione al PIT è strettamente connessa al processo di integrazione aeroportuale. La qualificazione prevede l'ammodernamento dello scalo fiorentino, migliorando l'operabilità di funzionamento in qualità di city airport, ben integrato nell'offerta aeroportuale toscana, in sinergia con lo scalo Pisano che si qualifica come aeroporto in grado di ospitare un volume di traffico e una tipologia di aeromobili superiori. Alla luce dell'evidenza che un'ipotetica e indeterminata concorrenza tra i due scali, nel contesto dell'offerta aeroportuale internazionale, sarebbe dannosa per entrambi, si ritiene infatti che l'aeroporto fiorentino debba poter sviluppare con l'aeroporto pisano adeguate cooperazioni organizzative e operative, e forti correlazioni di marketing. L'offerta toscana del trasporto e delle connessioni aeree deve essere una con due scali primari che svolgono <i>“mestieri”</i> diversi, hanno target, servizi e destinazioni differenziati con diverse caratterizzazioni già in essere, ma che si presuppongono vicendevolmente sul piano strategico. (All. A1- Documento di Piano del PIT par. 7 ter 4). <b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT.	<b>Non accoglibile</b>
<b>Proponente Oss. n. del</b>	<b>Sintesi Osservazione</b>	<b>Controdeduzione</b>	<b>Esito</b>
<b>Associazione V. Giannotti</b>	<b>Premessa</b> L'unica soluzione efficace al potenziamento è la 12/30, che garantisce	In relazione alla pista di rullaggio si precisa che la sua esclusione è prescritta dall'art. 5ter della disciplina del	<b>Non accoglibile</b>

<p><b>n. 4</b> <b>23/10/2013</b></p>	<p>anche un quadro ambientale migliore come risulta dal rapporto di Arpat, tenuto conto che saranno impiegati aerei più ecologici nei prossimi anni (aspetto non valutato).</p> <p>La presenza della pista di rullaggio, inibita dal PIT, è componente essenziale di un aeroporto e non incide come fattore inquinante, mentre è fondamentale per ridurre le operazioni di manovra far i piazzali di parcheggio dei velivoli e la pista di decollo-atterraggio.</p> <p>La VIS ha senso come capitolo specifico della VIA cui sarà assoggettato il master plan, non come ulteriore valutazione a parte, che risulterebbe ridondante e un appesantimento procedurale.</p> <p>La coesistenza Parco/Aeroporto è possibile e già avviene a Pisa con il San Rossore-Massaciuccoli, oltre che in molti scali europei e non. L'aeroporto deve essere considerata come un'infrastruttura fondamentale per un'area metropolitana quale quella di Firenze, al pari delle tranvie, ferrovie, autostrade e piste ciclabili. Può essere elemento attrattore della cittadinanza e di avvicinamento alla cultura del volo attraverso la riorganizzazione dell'attuale aeroclub.</p> <p>Occorre collaborazione tra Ente gestore, Enti territoriali e Associazioni ambientaliste.</p> <p>È necessario potenziare l'accessibilità e le connessioni su ferro con Firenze e con gli altri Comuni della Piana, valutando quanto già previsto in termini di polo intermodale, tenendo conto che le direttrici dovrebbero attestarsi direttamente in aerostazione e non in posti vicini con la necessità di prevedere navette per il collegamento e quindi rotture di carico.</p> <p>Le opere accessorie e compensative prescritte dal PIT ed inserite nell'allegato A5, documento riferito a tutti gli aeroporti toscani, dovevano essere inserite in fase di approvazione dello specifico masterplan aeroportuale ed essere riferite solo alla realizzazione dell'aeroporto, evitando di sovraccaricare i costi dell'opera.</p> <p>Il dibattito, la partecipazione ed il comitato di garanzia devono essere finalizzati ad un dibattito costruttivo, non a rimettere in discussione decisioni già prese o a sostituirsi impropriamente ad organismi già presenti e regolati con norme internazionali.</p> <p>Tali strumenti dovrebbero essere comunque estesi a tutti gli scali aeroportuali della Toscana, in testa a quello di Pisa che è attualmente in fase di ampliamento e potenziamento (10 milioni di passeggeri) nonostante la vicina città e il Parco.</p> <p>Concorda con la necessità di attuare ogni forma possibile di collaborazione fra SAT e ADF, che però deve essere realmente perseguita, emettendo regole valide per l'intero sistema aeroportuale regionale e non solo per lo scalo fiorentino.</p> <p>Assoggettare lo sviluppo di Firenze alla messa in atto di una holding (operazione complessa) penalizza fortemente lo scalo fiorentino mentre non condiziona in alcun modo quello di Pisa.</p> <p>I ruoli dei due scali sono già definiti e non è necessaria una holding per far sì che ognuno di essi sviluppi a pieno le proprie potenzialità.</p>	<p>masterplan in funzione sia della monodirezionalità della pista sia del controllo delle emissioni inquinanti, garantito anche dalla riduzione dei percorsi degli aeromobili da e verso i piazzali di sosta, come peraltro ribadito anche nel rapporto ambientale.</p> <p>La VIS del progetto di qualificazione aeroportuale è prevista a cura e spese del proponente in sede di VIA come prescritto dall'art. 5ter comma 1 lettera g.9) della disciplina del masterplan.</p> <p>Con l'allegato programmatico n. 7, sono previste specifiche azioni tese a ottimizzare i trasporti e a ridurre l'inquinamento atmosferico, fra le quali, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la definizione a seguito di approfondimento con i Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio, Calenzano e Prato dell'integrazione della rete tranviaria della Piana Fiorentina;</li> <li>• il potenziamento dei collegamenti ferroviari tra Prato e Firenze in funzione delle nuove potenzialità della rete a seguito degli interventi infrastrutturali in corso.</li> </ul> <p>Le opere accessorie e compensative sono state prescritte con l'integrazione al PIT ed inserite nell'allegato A5, disciplina del Masterplan, che dovranno essere di riferimento per il successivo procedimento amministrativo di approvazione del nuovo Piano di Sviluppo aeroportuale.</p> <p>L'Integrazione al PIT prevede l'attivazione da parte della Regione del Dibattito pubblico sui progetti concernenti la qualificazione dell'aeroporto di Firenze-Peretola e formula il parere di propria competenza nell'ambito del procedimento di Valutazione di impatto ambientale ad essi relativa con riferimento anche agli esiti del Dibattito pubblico medesimo.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto le richieste in premessa riguardano aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT.</p>
--	--	---

	<p><b>Richiesta</b> Si chiede che sia approvata l'integrazione senza inutili lungaggini burocratiche, in quanto la documentazione è sufficiente per un atto quale il PIT.</p>	<p>Con riferimento alla integrazione aeroportuale tra Pisa e Firenze, la disciplina di cui all'integrazione al PIT detta precise regole al fine di garantire la non concorrenzialità dei due maggiori aeroporti toscani. Il processo di integrazione aeroportuale rappresenta obiettivo strategico ai fini dell'implementazione del Programma Regionale di Sviluppo che prevede la specializzazione delle funzioni di aeroporto di rilevanza internazionale per Pisa e di city airport per Firenze, in un'ottica di gestione dei due aeroporti come componenti di un unico sistema aeroportuale regionale. <b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta non è pertinente.</p>	
<b>Proponente Oss. n. del</b>	<b>Sintesi Osservazione</b>	<b>Controdeduzione</b>	<b>Esito</b>
<b>Ing. Franco Ciulli  n. 5  24/10/2013</b>	<p><b>Premessa</b> Il progetto di territorio Parco della Piana è del tutto accademico in quanto non tiene conto dell'evoluzione storica della Piana né delle reali condizioni del territorio, sia come risorsa terra, da vocare nuovamente all'agricoltura, che come posizione entro il 4° polo industriale italiano, con le esigenze imprenditoriali che questo comporta e potrebbe comportare una volta superata la crisi.</p> <p>Il potenziamento dell'aeroporto è giustificato dai dati economici. L'ipotesi 12/30 risale al 1987 ed è poi rimasta nei cassetti come studio di fattibilità. In ogni modo è antitetica al Parco della Piana che risulta improprio alla luce della chiara vocazione economico-produttiva del territorio. Inoltre non si può potenziare l'aeroporto a scapito di alcuni Comuni che in più si trovano il territorio in salvaguardia e le loro potenzialità inibite. Il parco agricolo non è una priorità in quanto anche le aree edificabili sono bloccate per effetto della crisi e se veramente ci fosse tutta questa vocazione agricola, la terra a disposizione delle aziende non manca, aldilà dell'approvazione del PIT.</p> <p><b>Richiesta</b> Occorre un confronto vero con tutte le categorie economiche interessate sull'Integrazione al PIT.</p>	<p>Il territorio cui si riferisce il Progetto del Parco agricolo della Piana è costituito dall'insieme di aree agricole, verdi ed altre destinate ad interventi di compensazione e risanamento ambientale. Tale area è collocata al centro dell'area più densamente popolata della Toscana oltre che più direttamente interessata da attività manifatturiere e terziarie, e da importanti aggregati infrastrutturali. Si tratta pertanto di uno spazio intensamente urbanizzato che conserva tuttavia e ad oggi al proprio interno una dotazione significativa di aree rurali, la cui salvaguardia e qualificazione appare essenziale per promuovere il riequilibrio anche ecologico dell'area a fronte delle molteplici criticità ambientali che vi si manifestano e che potranno derivare da una serie di ulteriori opere infrastrutturali già programmate. Il Parco agricolo della Piana è andato nel tempo strutturandosi assumendo il ruolo di <i>“elemento ordinatore delle politiche e degli interventi infrastrutturali che investono il territorio di sua pertinenza. La tutela e la valorizzazione della sua qualificazione agricola, ecologica, culturale e funzionale determinano i criteri di progettazione e valutazione degli interventi che, in conformità alle previsioni degli strumenti della pianificazione e degli atti di governo del territorio delle Amministrazioni competenti, riguardano il territorio del Parco agricolo della Piana a qualunque titolo e in relazione a qualunque finalità.”</i> (art. 38 ter comma 5 della disciplina generale del PIT). In relazione alla qualificazione dell'aeroporto di Firenze, la disciplina del Master plan individua gli obiettivi strategici e contiene le prescrizioni per la qualificazione dello scalo aeroportuale fiorentino, al fine di garantire la sua funzionalità in un'ottica di migliore inserimento ambientale, individuando i caratteri generali aeroportuali.</p> <p>L'Integrazione al PIT contiene indirizzi, direttive e prescrizioni cui dovrà attenersi il successivo procedimento amministrativo di approvazione del nuovo Piano di Sviluppo aeroportuale dell'aeroporto di Firenze, prevedendo a tale scopo uno specifico ambito di salvaguardia.</p> <p>Nel corso di elaborazione dell'integrazione al PIT sono state svolte tutte le forme di concertazione anche generale previste per legge, oltre all'incontro pubblico che si è tenuto in data 7 ed 8 dicembre 2012, aperto anche alle associazioni di categoria.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati nel corso dell'elaborazione dell'integrazione al PIT.</p>	<b>Non accoglibile</b>
<b>Proponente Oss. n. del</b>	<b>Sintesi Osservazione</b>	<b>Controdeduzione</b>	<b>Esito</b>
<b>Giovanni Valentini per Atene SpA e Seninvest srl  n. 6</b>	<p><b>Premessa</b> Area sita in Comune di Campi Bisenzio, località Tomerello, e classificata a destinazione produttiva dal PS vigente, è stata ricompresa in ambito di Salvaguardia A dall'integrazione al PIT. Il piano attuativo presentato (PMU 2/A) è in corso di istruttoria e l'area non è stata ancora inserita nel RUC, tuttavia a monte è stato siglato un Accordo di pianificazione con Provincia e Regione che non può essere</p>	<p>In primo luogo si ricorda che il Piano strutturale non può contenere previsioni conformative dei suoli, ai sensi della l.r.1/2005 e del Regolamento di attuazione del Titolo V n. 3/r.</p> <p>Per quanto attiene <i>“l'attuazione delle previsioni non conformative della proprietà, la loro localizzazione e quantificazione sarà valutata rispetto al progetto di Parco agricolo in sede di accordo di pianificazione per</i></p>	<b>Non accoglibile</b>

<p><b>25/10/2013</b></p>	<p>vanificato considerati gli apporti in termini economici e di posti di lavoro che l'attività da inserire produce.</p> <p><b>Richiesta</b> Se ne chiede l'esclusione dall'ambito di salvaguardia A.</p>	<p><i>il Parco agricolo della Piana</i>", come previsto dall'art. 38 quater comma 2 della disciplina generale del PIT e, in ogni modo, a seguito di proposta da parte dell'A.C. di Campi Bisenzio.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT.</p>	
<p><b>Proponente Oss. n. del</b></p>	<p><b>Sintesi Osservazione</b></p>	<p><b>Controdeduzione</b></p>	<p><b>Esito</b></p>
<p><b>Rifondazione comunista provinciale</b></p> <p><b>n. 7</b></p> <p><b>25/10/2013</b></p>	<p><b>Premessa</b> Per motivi ambientali, economici e sociali, i firmatari dell'Osservazione esprimono un giudizio negativo sulla delibera di adozione dell'Integrazione al PIT, per quanto riguarda i contenuti sia in merito alle ipotesi di realizzazione della nuova pista aeroportuale fiorentina sia per il fatto che la nuova pista e lo sviluppo del parco agricolo della Piana sono di fatto incompatibili l'uno con l'altro.</p> <p><b>Richieste</b> 1. Mancanza di un piano industriale e di un progetto compiuto rendono aleatorie le valutazioni effettuate e gli impatti ipotizzati, facendo ritenere che sia necessario uno studio più approfondito e valutato dal punto di vista ambientale, sanitario e strategico prima della chiusura dell'Atto regionale.</p> <p>2. Piano strategico della mobilità aerea della Toscana in modo da far emergere quali siano le reali necessità trasportistiche di sviluppo aeroportuale di Firenze e quali le opere da mettere in atto per rispondere nel migliore dei modi ed in modo prioritario, tenuto conto anche della soluzione di migliorare il collegamento con l'aeroporto di Pisa.</p> <p>3. È necessaria la certezza dei costi complessivi, diretti ed indiretti, di tale operazione e che tali costi non ricadano in alcun modo sui soggetti pubblici, chiunque essi siano.</p>	<p>Quanto enunciato in premessa è sviluppato nelle successive richieste, pertanto si controdeduce puntualmente ad ognuna di esse.</p> <p>1. Gli studi effettuati nell'ambito della VAS della presente integrazione al PIT risultano adeguatamente approfonditi solo per il livello di pianificazione cui si colloca la variante in oggetto. Le criticità ambientali dovranno essere valutate in modo più approfondito a seguito della presentazione del masterplan di sviluppo aeroportuale, sul quale saranno attivate le procedure di VIA e VIS.</p> <p>A seguito della risoluzione n° 205 approvata nella seduta del Consiglio regionale del 24 luglio 2013, collegata alla deliberazione 24 luglio 2013, n. 74, con riferimento ai documenti a cura del soggetto proponente l'opera, in data 27 marzo 2014, la Società AdF – Aeroporto di Firenze S.p.A, ha trasmesso, in risposta alla richiesta avanzata dalla Giunta Regionale, un proprio documento intitolato "Appendice A al Masterplan Aeroportuale 2014-2029 - Valutazione sull'ipotesi progettuale di pista 12/30 indicata nella variante al PIT" . L'appendice contiene alcuni dati di tipo tecnico ed economico in relazione alla pista di volo con orientamento 12/30 di lunghezza 2.000 metri.</p> <p>2. IRPET ha predisposto ad integrazione del quadro conoscitivo dell'integrazione al PIT lo studio "Le ricadute economiche del consolidamento dell'offerta aeroportuale della Toscana", mediante il quale è stato stimato l'impatto economico e occupazionale indotto dalla qualificazione dell'offerta aeroportuale toscana, partendo dalle previsioni di passeggeri elaborate all'interno della pianificazione nazionale e riprese dai documenti di programmazione regionale.</p> <p>A seguito di tale studio, viene evidenziata la necessità di una qualificazione sia gestionale che infrastrutturale del sistema aeroportuale regionale, in particolare degli aeroporti di Pisa e Firenze, come evidenziato anche dal quadro programmatico nazionale. Attraverso l'integrazione funzionale sarà possibile, infatti, ottimizzare la capacità complessiva dell'offerta e massimizzare i benefici per il sistema socio-economico regionale. Nei prossimi anni il territorio si troverà ad esprimere una domanda crescente di trasporto aereo che non potrà essere soddisfatta dalla capacità di offerta attuale.</p> <p>La diversificazione delle funzioni, dati anche i vincoli ambientali ed infrastrutturali esistenti, risponde quindi ad una logica di ottimizzazione del sistema aeroportuale regionale.</p> <p>3. Oltre a quanto controdedotto in relazione al punto 1, si ricorda che, nelle prescrizioni per il progetto di qualificazione aeroportuale, dovranno essere realizzati a cure e spese del proponente tutti gli interventi di cui al punto g) dell'art. 5ter della disciplina del masterplan: "g.1) interventi di rinaturalizzazione delle aree aeroportuali non più necessarie da destinare a Parco agricolo della Piana, anche con interventi di piantumazione che concorrano a migliorare la qualità</p>	<p><b>Non accoglibile</b></p>

	<p>4. Ritengono che sia necessario mettere in opera le opere di mitigazione e collaterali preventivamente alla realizzazione della pista, che tali opere siano valutate e considerate, in quanto in assenza di una seria valutazione non può essere chiuso l'iter di approvazione della variante.</p> <p>5. Preventivamente è altresì necessario stabilire la tempistica per la messa in opera di tutte le opere di mitigazione, comprese quelle relative all'inquinamento acustico e atmosferico, in modo da valutare compiutamente l'effettivo effetto di mitigazione delle medesime.</p> <p>6. Il parco non è più elemento ordinatore ma elemento in aperta contraddizione con la valorizzazione dell'aeroporto.</p>	<p>dell'aria;</p> <p><i>g.2) interventi per la salvaguardia della biodiversità e delle specie animali e vegetali, presenti nelle aree interferite, anche tramite soluzioni progettuali innovative;</i></p> <p><i>g.3) interventi per la compensazione a seguito di interferenze con siti di importanza naturalistica regionale, tramite valutazione di incidenza da allegare alla Valutazione di Impatto Ambientale;</i></p> <p><i>g.4) interventi di adeguamento del reticolo idraulico che ne garantiscano la funzionalità complessiva, compresa la realizzazione della modifica del tracciato del Fosso Reale per la pista parallela convergente, nel rispetto del comma 3;</i></p> <p><i>g.5) interventi di adeguamento e ricucitura della viabilità interferita, senza riduzione degli elementi prestazionali, prevedendo il mantenimento, per la pista parallela convergente, del collegamento diretto per Sesto Fiorentino attraverso il sottoattraversamento degli spazi aeroportuali, i conseguenti adeguamenti dello svincolo autostradale di Sesto Fiorentino e gli adeguamenti dell'Autostrada A 11 e della viabilità locale in corrispondenza del nuovo tracciato del Fosso Reale;</i></p> <p><i>g.6) interventi di mitigazione e compensazione per l'inquinamento atmosferico e acustico rispetto agli insediamenti esistenti, con particolare riferimento al contenimento del rumore e delle vibrazioni da realizzarsi anche tramite barriere con vegetazione lungo la fascia limitrofa, e comunque, per la pista parallela convergente, con misure atte a garantire che le strutture del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino possano continuare a svolgere le attività proprie con tutte le prestazioni previste;</i></p> <p><i>g.7) interventi per il recupero delle parti dei Boschi della Piana interessate dal progetto per la pista parallela convergente, procedendo alla loro rilocalizzazione in area idonea, con aumento di superficie complessiva, quale elemento di mitigazione ambientale;</i></p> <p><i>g.8) interventi volti al recupero dei volumi di esondazione sottratti ai territori interessati dalla qualificazione aeroportuale, compresa, per la pista parallela convergente, la preventiva rilocalizzazione delle aree già oggetto di esproprio per compensazioni idrauliche del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino, l'acquisizione delle aree necessarie per la rilocalizzazione degli interventi già realizzati dall'Università nella parte oggetto di esproprio, la realizzazione nelle nuove aree degli interventi e la conseguente cessione a titolo gratuito all'Università stessa;</i></p> <p><i>g.9) redazione della Valutazione di Impatto Sanitario del progetto della qualificazione aeroportuale che tenga conto delle principali previsioni nell'area in esame, quali il termovalorizzatore e l'adeguamento autostradale, da allegare alla VIA;</i></p> <p><i>g.10) la qualificazione ambientale in ambito aeroportuale, attraverso soluzioni specifiche per il risparmio energetico e lo sfruttamento delle energie rinnovabili, nonché soluzioni innovative per il ciclo dei rifiuti e delle acque che privilegino la riduzione dei consumi ed il riuso;</i></p> <p><i>g. 11) forme di perequazione intercomunale dei carichi ambientali aggiuntivi eventualmente connessi al progetto, da approfondire sulla base della proposta del Comitato di garanzia di cui all'articolo 5 quater."</i></p> <p>4. In relazione a questo punto si rinvia a quanto controdedotto in relazione al punto 3.</p> <p>5. In relazione a questo punto si rinvia a quanto controdedotto in relazione al punto 3.</p> <p>6. Nella Disciplina del Masterplan "Il sistema aeroportuale toscano" sono state individuate specifiche prescrizioni per il progetto di qualificazione aeroportuale a garanzia della funzione ordinatrice del Parco, perseguendo la compatibilità di tale qualificazione con la qualità degli insediamenti, dell'ambiente, del paesaggio e della mobilità.</p>	
--	---	--	--

	<p>7. Si chiede la certificazione che la messa in esercizio dell'aeroporto possa essere effettivamente vincolata alla monodirezionalità e che i voli evitino la città di Prato, anche in condizioni meteoriche avverse.</p> <p>8. Visti i costi di realizzazione diretti ed indiretti si chiede che il soggetto privato si doti della definizione compiuta dell'opera e sottoscriva la presa in carico di tutti i costi relativi.</p> <p>9. Stesso discorso vale per i siti protetti e per la necessità che questi vengano trasferiti altrove.</p>	<p>Concorrono al raggiungimento degli obiettivi propri del Parco agricolo della Piana alcune ulteriori azioni specifiche, individuate negli Allegati programmatici del Documento di Piano del PIT. Tali azioni, integrative del parco agricolo e di qualificazione dell'intero contesto territoriale afferente, sono definite in coerenza con la Disciplina del PIT art. 9, comma 12 septies.</p> <p>7. L'art. 5ter comma 1 della disciplina del masterplan prescrive che la realizzazione della pista di atterraggio avvenga nel rispetto della sostenibilità territoriale e ambientale e della compatibilità con il progetto di territorio del parco agricolo della piana e, comunque, non abbia una lunghezza massima superiore a 2000 metri lineari. Il medesimo articolo prescrive altresì che il suo utilizzo avvenga in modo da garantire la massima tutela degli insediamenti dall'inquinamento acustico ed atmosferico con un utilizzo esclusivamente monodirezionale nell'opzione di cui alla pista parallela convergente, senza sorvolo di Firenze, fatte salve situazioni di emergenza.</p> <p>8. In relazione a questo punto si rinvia a quanto controdedotto in relazione al punto 3.</p> <p>9. In relazione a questo punto si rinvia a quanto controdedotto in relazione al punto 3.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto le richieste riguardano aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT.</p>	
<b>Proponente Oss. n. del</b>	<b>Sintesi Osservazione</b>	<b>Controdeduzione</b>	<b>Esito</b>
<p><b>Nodo a nord-ovest Cittadini area fiorentina Rete comitati difesa territorio</b></p> <p><b>n. 8</b></p> <p><b>25/10/2013</b></p>	<p>Antitesi profonda tra Parco della Piana e riqualificazione dell'aeroporto. Una volta consegnata l'area al Vespucci sarà poi impossibile per qualsiasi Ente locale imporre limiti e regole di utilizzo. La pista di 2.400 m. potrà essere classificata come 4D anziché 3C, con conseguenze inimmaginabili per Firenze e Prato. Inquinamento e costi ambientali elevatissimi non avranno compensazione dal punto di vista economico che sarà solo a beneficio dei settori turistico e commerciale. Criticità potenziale delle interferenze fra le Ville medicee appartenenti al Patrimonio UNESCO presenti nella fascia pedecollinare prospiciente l'area della piana fiorentina oggetto della salvaguardia finalizzata alla qualificazione dell'aeroporto (Villa della Petraia e Villa di Castello) e lo sviluppo aeroportuale.</p>	<p>Il Parco agricolo della Piana è stato concepito <i>“quale elemento ordinatore delle politiche e degli interventi infrastrutturali che investono il territorio di sua pertinenza. La tutela e la valorizzazione della sua qualificazione agricola, ecologica, culturale e funzionale determinano i criteri di progettazione e valutazione degli interventi che, in conformità alle previsioni degli strumenti della pianificazione e degli atti di governo del territorio delle Amministrazioni competenti, riguardano il territorio del Parco agricolo della Piana a qualunque titolo e in relazione a qualunque finalità.”</i> così come previsto all'art. 38 ter comma 5 della disciplina generale del PIT</p> <p>Nella Disciplina del Masterplan “Il sistema aeroportuale toscano” sono state individuate specifiche prescrizioni per il progetto di qualificazione aeroportuale a garanzia della funzione ordinatrice del Parco, perseguendo la compatibilità di tale qualificazione con la qualità degli insediamenti, dell'ambiente, del paesaggio e della mobilità.</p> <p>Concorrono al raggiungimento degli obiettivi propri del Parco agricolo della Piana alcune ulteriori azioni specifiche, individuate negli Allegati programmatici del Documento di Piano del PIT. Tali azioni, integrative del parco agricolo e di qualificazione dell'intero contesto territoriale afferente, sono definite in coerenza con la Disciplina del PIT art. 9, comma 12 septies.</p> <p>L'art. 5ter comma 1 della disciplina del masterplan prescrive che la realizzazione della pista di atterraggio avvenga nel rispetto della sostenibilità territoriale e ambientale e della compatibilità con il progetto di territorio del parco agricolo della piana e, comunque, non abbia una lunghezza massima superiore a 2000 metri lineari. Il medesimo articolo prescrive altresì che il suo utilizzo avvenga in modo da garantire la massima tutela degli insediamenti dall'inquinamento acustico ed atmosferico con un utilizzo esclusivamente monodirezionale nell'opzione di cui alla pista parallela convergente, senza sorvolo di Firenze, fatte salve situazioni di emergenza.</p> <p>Circa la criticità individuata nelle possibili interferenze fra le Ville medicee appartenenti al Patrimonio UNESCO presenti nella fascia pedecollinare prospiciente l'area della piana fiorentina oggetto della salvaguardia finalizzata alla qualificazione dell'aeroporto (Villa della Petraia e Villa di Castello) e lo sviluppo</p>	<p><b>Parzialmente accoglibile</b></p>



**Richieste**

1. Di far precedere l'approvazione del PIT dalla presentazione di un progetto definitivo da parte della società Adf, la quale dovrà sostenerne tutti i costi, diretti ed indiretti.

aeroportuale, si ritiene l'osservazione un utile arricchimento del quadro conoscitivo del PIT, meritevole di uno specifico accoglimento comportante una conseguente integrazione della Disciplina del masterplan "Il sistema aeroportuale toscano" integrando le finalità elencate all'art. 5 ter comma 2 con il seguente alinea: "compatibilità con le Ville medicee appartenenti al Patrimonio UNESCO presenti nella fascia pedecollinare prospiciente l'area della piana fiorentina oggetto della salvaguardia finalizzata alla qualificazione dell'aeroporto (Villa della Petraia e Villa di Castello) al fine di garantirne la tutela e la valorizzazione in funzione del relativo piano di gestione dell'UNESCO"

**Accoglibile** con riferimento al tema delle Ville medicee appartenenti al Patrimonio UNESCO.

1. L'Integrazione al PIT contiene indirizzi, direttive e prescrizioni che costituiranno, nel loro insieme, il riferimento normativo per il successivo procedimento amministrativo di approvazione del nuovo Piano di Sviluppo aeroportuale dell'aeroporto di Firenze.

A seguito della risoluzione n° 205 approvata nella seduta del Consiglio regionale del 24 luglio 2013, collegata alla deliberazione 24 luglio 2013, n. 74, con riferimento ai documenti a cura del soggetto proponente l'opera, in data 27 marzo 2014, la Società AdF – Aeroporto di Firenze S.p.A, ha trasmesso, in risposta alla richiesta avanzata dalla Giunta Regionale, un proprio documento intitolato "Appendice A al Masterplan Aeroportuale 2014-2029 - Valutazione sull'ipotesi progettuale di pista 12/30 indicata nella variante al PIT". L'appendice contiene alcuni dati di tipo tecnico ed economico in relazione alla pista di volo con orientamento 12/30 di lunghezza 2.000 metri.

In base alle prescrizioni per il progetto di qualificazione aeroportuale, dovranno comunque essere realizzati a cura e spese del proponente tutti gli interventi di cui al punto g) dell'art. 5ter della disciplina del masterplan:

*g.1) interventi di rinaturalizzazione delle aree aeroportuali non più necessarie da destinare a Parco agricolo della Piana, anche con interventi di piantumazione che concorrano a migliorare la qualità dell'aria;*

*g.2) interventi per la salvaguardia della biodiversità e delle specie animali e vegetali, presenti nelle aree interferite, anche tramite soluzioni progettuali innovative;*

*g.3) interventi per la compensazione a seguito di interferenze con siti di importanza naturalistica regionale, tramite valutazione di incidenza da allegare alla Valutazione di Impatto Ambientale;*

*g.4) interventi di adeguamento del reticolo idraulico che ne garantiscano la funzionalità complessiva, compresa la realizzazione della modifica del tracciato del Fosso Reale per la pista parallela convergente, nel rispetto del comma 3;*

*g.5) interventi di adeguamento e ricucitura della viabilità interferita, senza riduzione degli elementi prestazionali, prevedendo il mantenimento, per la pista parallela convergente, del collegamento diretto per Sesto Fiorentino attraverso il sottoattraversamento degli spazi aeroportuali, i conseguenti adeguamenti dello svincolo autostradale di Sesto Fiorentino e gli adeguamenti dell'Autostrada A 11 e della viabilità locale in corrispondenza del nuovo tracciato del Fosso Reale;*

*g.6) interventi di mitigazione e compensazione per l'inquinamento atmosferico e acustico rispetto agli insediamenti esistenti, con particolare riferimento al contenimento del rumore e delle vibrazioni da realizzarsi anche tramite barriere con vegetazione lungo la fascia limitrofa, e comunque, per la pista parallela convergente, con misure atte a garantire che le strutture del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino possano continuare a svolgere le attività proprie con tutte le prestazioni previste;*

*g.7) interventi per il recupero delle parti dei Boschi della Piana interessate dal progetto per la pista parallela convergente, procedendo alla loro rilocalizzazione in area idonea, con aumento di superficie complessiva, quale elemento di mitigazione ambientale;*

*g.8) interventi volti al recupero dei volumi di esondazione sottratti ai territori interessati dalla qualificazione aeroportuale, compresa, per la pista parallela convergente, la preventiva rilocalizzazione delle aree già oggetto di esproprio per compensazioni idrauliche del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino, l'acquisizione delle aree necessarie per la rilocalizzazione degli interventi già realizzati dall'Università nella parte oggetto di esproprio, la realizzazione nelle nuove aree degli interventi e la conseguente cessione a titolo gratuito all'Università stessa;*

	<p>2. Potenziare Pisa e collegarlo con Firenze attraverso la realizzazione di un rapido collegamento ferroviario</p> <p>3. Rendere complementare l'azione dei due scali mediante la Holding, riconducendo nell'ambito della stessa i problemi connessi con il dimensionamento e la riqualificazione di entrambi gli scali.</p>	<p><i>g.9) redazione della Valutazione di Impatto Sanitario del progetto della qualificazione aeroportuale che tenga conto delle principali previsioni nell'area in esame, quali il termovalorizzatore e l'adeguamento autostradale, da allegare alla VIA;</i></p> <p><i>g.10) la qualificazione ambientale in ambito aeroportuale, attraverso soluzioni specifiche per il risparmio energetico e lo sfruttamento delle energie rinnovabili, nonché soluzioni innovative per il ciclo dei rifiuti e delle acque che privilegino la riduzione dei consumi ed il riuso;</i></p> <p><i>g. 11) forme di perequazione intercomunale dei carichi ambientali aggiuntivi eventualmente connessi al progetto, da approfondire sulla base della proposta del Comitato di garanzia di cui all'articolo 5 quater."</i></p> <p>2. Il Documento di Piano del master plan "Il Sistema Aeroportuale Toscano prevede che <i>"In coerenza con il Programma Regionale di Sviluppo viene prevista la specializzazione delle funzioni di aeroporto di rilevanza internazionale per Pisa e di city airport per Firenze in un'ottica di gestione dei due aeroporti come componenti di un unico sistema aeroportuale."</i></p> <p>L'allegato programmatico n. 7 del Documento di Piano del PIT, prevede specifiche azioni tese a ottimizzare i trasporti e a ridurre l'inquinamento atmosferico, fra i quali, in particolare, il potenziamento dei collegamenti tra gli aeroporti di Firenze e Pisa attraverso la realizzazione della linea tramviaria 2, il potenziamento dei servizi ferroviari tra Firenze e Pisa e la realizzazione del people-mover tra la stazione ferroviaria di Pisa e l'aeroporto di Pisa.</p> <p>3. Con riferimento alla integrazione aeroportuale tra Pisa e Firenze, la disciplina di cui all'integrazione al PIT detta precise regole al fine di garantire la non concorrenzialità dei due maggiori aeroporti toscani. Il processo di integrazione aeroportuale rappresenta obiettivo strategico ai fini dell'implementazione del Programma Regionale di Sviluppo che prevede la specializzazione delle funzioni di aeroporto di rilevanza internazionale per Pisa e di city airport per Firenze, in un'ottica di gestione dei due aeroporti come componenti di un unico sistema aeroportuale regionale.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto le richieste riguardano aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT.</p>	
<b>Proponente Oss. n. del</b>	<b>Sintesi Osservazione</b>	<b>Controdeduzione</b>	<b>Esito</b>
<p><b>Coordinamento provinciale PdL</b></p> <p><b>n. 9</b></p> <p><b>25/10/2013</b></p>	<p><b>Premessa</b> Si rilevano alcune criticità all'interno dei documenti che compongono l'integrazione che potrebbero essere superate attraverso lo stralcio di alcune previsioni.</p> <p><b>Richieste</b> 1. si ritiene che la Regione non possa essere gestore di scali aeroportuali; si conferma la volontà di integrazione tra Pisa e Peretola ma si propone che la tipologia di gestione non sia definita in un atto di programmazione del territorio ma sia da rinviare ai Soggetti gestori, di cui la RT è già parte rilevante. Si propongono modifiche all'art. 3 del Masterplan: cassare al comma 2 " in un'ottica di gestione dei due aeroporti come componenti di un unico sistema aeroportuale regionale." E l'intero comma 3 "La Regione promuove con i soggetti interessati un percorso di integrazione, anche gestionale, tra gli aeroporti di Pisa e Firenze quali scali a sviluppo correlato, al fine di garantire l'utilizzazione più sostenibile, dal punto di vista ambientale ed economico, della capacità aeroportuale complessiva."</p>	<p>1. <b>Non accoglibile</b> in quanto non coerente con gli obiettivi strategici di qualificazione dell'aeroporto.</p>	<p><b>Non accoglibile</b></p>

	<p>2. si richiede di cassare i punti g1, g2, g5, g7, g8 e g11 dell'art. 5ter della Disciplina del Masterplan per evitare strumentalismi, innalzamento dei costi e prolungamento delle opere.</p> <p>3. per ragioni di sicurezza e funzionalità della Pista, si richiede di cassare il comma c (pista di rullaggio) dell'art. 5ter della Disciplina del Masterplan e di lasciare ad Enac, in accordo con Adf, la decisione sulla lunghezza della pista, dopo i necessari approfondimenti tecnici.</p> <p>4. si rileva il contrasto fra la salvaguardia A ed ogni ipotesi di sviluppo residenziale e produttivo del Comune di Prato, a differenza dei comuni di Campi, Sesto e Signa, i quali sono stati salvaguardati con opportuni interventi. Pertanto, si richiede di cassare il punto 6 dell'art. 38quater della Disciplina generale del PIT relativo alle aree funzionali, equiparando le stesse alle aree complementari.</p> <p>5. alla luce della normativa nazionale che regola gli interporti, chiarire la compatibilità di quello di Gonfienti con la proposta di realizzare un parco archeologico in posizione limitrofa.</p> <p>Si chiede di rispettare ruoli e competenze, da un lato di Enac e dall'altro dei Comuni.</p> <p>Inoltre si ritiene indispensabile il superamento dell'inconciliabilità tra lo sviluppo dell'Interporto e il Parco archeologico.</p>	<p>2. <b>Non accoglibile</b> in quanto tali prescrizioni sono volte a tutelare e compensare gli effetti indotti dalle opere necessarie alla qualificazione dell'aeroporto, riqualificando e risanando il contesto territoriale di riferimento.</p> <p>3. <b>Non accoglibile</b> in quanto le prescrizioni contenute all'art. 5 ter sono finalizzate a garantire la sostenibilità territoriale ed ambientale dell'esercizio aeroportuale e la sua compatibilità con il progetto di territorio del parco agricolo della piana.</p> <p>4. <b>Non accoglibile</b> in quanto in contrasto con l'impianto dell'Integrazione al PIT. L'individuazione di specifiche tipologie di aree, all'interno della salvaguardia A, è stata effettuata accogliendo le richieste avanzate dai Comuni interessati in sede di concertazione istituzionale ma deve comunque rispondere ad un principio di coerenza generale con il progetto di Parco.</p> <p>5. La valorizzazione del Parco archeologico di Gonfienti prevista nell'allegato programmatico 4 al Documento di piano del PIT non inficia l'attività dell'interporto della Toscana centrale. Sulle aree archeologiche interessate dalle azioni previste nel citato allegato programmatico, situate nel Comune di Prato, non sono programmate opere di ulteriore sviluppo della struttura interportuale (pur essendo le aree di proprietà dello stesso Interporto). A seguito dei ritrovamenti archeologici, infatti, lo sviluppo delle attività interportuali è stato previsto, come da strumentazione urbanistica del comune di Campi Bisenzio, in altre aree. Conseguentemente l'Interporto ha provveduto alla redazione del Piano particolareggiato per lo sviluppo delle attività sulle aree a ciò dedicate dalla strumentazione urbanistica vigente.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto le richieste riguardano aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto la Regione ha agito e sta agendo nel rispetto delle proprie competenze.</p> <p>In relazione a questo tema si rinvia a quanto controdedotto in relazione al punto 5.</p>	
<p><b>Proponente</b> <b>Oss. n. del</b></p>	<p><b>Sintesi Osservazione</b></p>	<p><b>Controdeduzione</b></p>	<p><b>Esito</b></p>
<p><b>Comitato No</b> <b>aeroporto</b>  <b>n. 10</b>  <b>25/10/2013</b></p>	<p><b>Premessa</b> Le considerazioni riportate si basano solo su ipotesi di carattere generale e non su un progetto aeroportuale che definisce in modo inequivocabile l'insieme delle infrastrutture da realizzarsi.</p> <p><b>Osservazioni</b></p> <p>1. le vere osservazioni saranno possibili a seguito di un progetto di fattibilità e di un piano industriale;</p> <p>2. i risultati derivanti da VIA e VIS, condotte sull'intero territorio della Piana e redatte da Ente terzo, sono da considerarsi indispensabili per l'approvazione della variante al PIT;</p> <p>3. si chiedono ulteriori specifiche circa le opere necessarie e collaterali all'aeroporto (adeguamento rete idrica, spostamento Fosse Reale, adeguamento viabilità di collegamento) e relativi oneri;</p>	<p>L'integrazione al PIT contiene le prescrizioni per il progetto di qualificazione dell'aeroporto tenendo conto che il Parco agricolo della Piana è concepito "<i>quale elemento ordinatore delle politiche e degli interventi infrastrutturali che investono il territorio di sua pertinenza...</i>", ai sensi dell'art. 38 ter comma 5 della disciplina generale del PIT.</p> <p>L'Integrazione al PIT contiene indirizzi, direttive e prescrizioni cui dovrà attenersi il successivo procedimento amministrativo di approvazione del nuovo Piano di Sviluppo aeroportuale dell'aeroporto di Firenze.</p> <p>A seguito della risoluzione n° 205 approvata nella seduta del Consiglio regionale del 24 luglio 2013, collegata alla deliberazione 24 luglio 2013, n. 74, con riferimento ai documenti a cura del soggetto proponente l'opera, in data 27 marzo 2014, la Società AdF – Aeroporto di Firenze S.p.A, ha trasmesso, in risposta alla richiesta avanzata dalla Giunta Regionale, un proprio documento intitolato "Appendice A al Masterplan Aeroportuale 2014-2029 - Valutazione sull'ipotesi progettuale di pista 12/30 indicata nella variante al PIT". L'appendice contiene alcuni dati di tipo tecnico ed economico in relazione alla pista di volo con orientamento 12/30 di lunghezza 2.000 metri.</p>	<p><b>Non accoglibile</b></p>

	<p>4. si rileva la mancanza di adeguati studi relativamente agli impatti acustici, all'inquinamento atmosferico, agli impatti sulle aree di pregio naturalistico e alle conseguenze di natura socio-sanitaria;</p> <p>5. si rileva la mancanza di approfondimenti di carattere economico (espropri, danni alle produzioni agricole, svalutazione del patrimonio abitativo, danni alla biodiversità).</p> <p><b>Richiesta</b> Si richiede, esplicitando negli atti, che tutti i costi siano a carico del soggetto privato proponente l'opera.</p>	<p>Gli studi effettuati nell'ambito della VAS della presente integrazione al PIT risultano adeguatamente approfonditi solo per il livello di pianificazione cui si colloca la variante in oggetto. Le criticità ambientali dovranno essere valutate in modo più approfondito a seguito della presentazione del masterplan di sviluppo aeroportuale, sul quale saranno attivate le procedure di VIA e VIS.</p> <p>La VIS del progetto di qualificazione aeroportuale dovrà essere redatta a cura e spese del proponente e allegata alla VIA come prescritto dall'art. 5ter comma 1 lettera g.9) della disciplina del masterplan.</p> <p>Tutti gli interventi e le opere collaterali alla qualificazione dell'aeroporto di cui alla lettera g) dell'art. 5ter della disciplina del masterplan è previsto che siano da realizzarsi a cura e spese del proponente. In particolare, la norma del suddetto articolo prevede che il proponente provveda a realizzare a proprie spese i seguenti interventi:</p> <p><i>"g.1) interventi di rinaturalizzazione delle aree aeroportuali non più necessarie da destinare a Parco agricolo della Piana, anche con interventi di piantumazione che concorrano a migliorare la qualità dell'aria;</i></p> <p><i>g.2) interventi per la salvaguardia della biodiversità e delle specie animali e vegetali, presenti nelle aree interferite, anche tramite soluzioni progettuali innovative;</i></p> <p><i>g.3) interventi per la compensazione a seguito di interferenze con siti di importanza naturalistica regionale, tramite valutazione di incidenza da allegare alla Valutazione di Impatto Ambientale;</i></p> <p><i>g.4) interventi di adeguamento del reticolo idraulico che ne garantiscano la funzionalità complessiva, compresa la realizzazione della modifica del tracciato del Fosso Reale per la pista parallela convergente, nel rispetto del comma 3;</i></p> <p><i>g.5) interventi di adeguamento e ricucitura della viabilità interferita, senza riduzione degli elementi prestazionali, prevedendo il mantenimento, per la pista parallela convergente, del collegamento diretto per Sesto Fiorentino attraverso il sottoattraversamento degli spazi aeroportuali, i conseguenti adeguamenti dello svincolo autostradale di Sesto Fiorentino e gli adeguamenti dell'Autostrada A 11 e della viabilità locale in corrispondenza del nuovo tracciato del Fosso Reale;</i></p> <p><i>g.6) interventi di mitigazione e compensazione per l'inquinamento atmosferico e acustico rispetto agli insediamenti esistenti, con particolare riferimento al contenimento del rumore e delle vibrazioni da realizzarsi anche tramite barriere con vegetazione lungo la fascia limitrofa, e comunque, per la pista parallela convergente, con misure atte a garantire che le strutture del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino possano continuare a svolgere le attività proprie con tutte le prestazioni previste;</i></p> <p><i>g.7) interventi per il recupero delle parti dei Boschi della Piana interessate dal progetto per la pista parallela convergente, procedendo alla loro rilocalizzazione in area idonea, con aumento di superficie complessiva, quale elemento di mitigazione ambientale;</i></p> <p><i>g.8) interventi volti al recupero dei volumi di esondazione sottratti ai territori interessati dalla qualificazione aeroportuale, compresa, per la pista parallela convergente, la preventiva rilocalizzazione delle aree già oggetto di esproprio per compensazioni idrauliche del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino, l'acquisizione delle aree necessarie per la rilocalizzazione degli interventi già realizzati dall'Università nella parte oggetto di esproprio, la realizzazione nelle nuove aree degli interventi e la conseguente cessione a titolo gratuito all'Università stessa;</i></p> <p><i>g.9) redazione della Valutazione di Impatto Sanitario del progetto della qualificazione aeroportuale che tenga conto delle principali previsioni nell'area in esame, quali il termovalorizzatore e l'adeguamento autostradale, da allegare alla VIA;</i></p> <p><i>g.10) la qualificazione ambientale in ambito aeroportuale, attraverso soluzioni specifiche per il risparmio energetico e lo sfruttamento delle energie rinnovabili, nonché soluzioni innovative per il ciclo dei rifiuti e delle acque che privilegino la riduzione dei consumi ed il riuso;</i></p> <p><i>g. 11) forme di perequazione intercomunale dei carichi ambientali aggiuntivi eventualmente connessi al progetto, da approfondire sulla base della proposta del Comitato di garanzia di cui all'articolo 5</i></p>	
--	--	--	--

		<i>quater."</i> <b>Non accoglibile</b> in quanto le richieste riguardano aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT nei limiti delle sue competenze.	
<b>Proponente</b> <b>Oss. n. del</b>	<b>Sintesi Osservazione</b>	<b>Controdeduzione</b>	<b>Esito</b>
<b>Comune di</b> <b>Campi Bisenzio</b>  <b>n. 11</b>  <b>28/10/2013</b>	<p><b>Premessa</b>  Il Comune di Campi Bisenzio è interessato dal vincolo di salvaguardia A, che si estende a tutte le aree non ancora urbanizzate.</p> <p><b>Richieste</b>  1. relativamente al Parco agricolo della Piana occorre un confronto con le associazioni di categoria del settore agricolo, al fine di verificare le reali potenzialità di realizzazione di un parco agricolo in assenza di attività collaterali (commercio, agriturismo, prodotti tipici, ecc.).  L'area interessata dall'integrazione costituisce il 5° polo produttivo italiano; pare pertanto riduttiva la previsione del solo parco agricolo con esclusione di nuovi insediamenti.  Il raddoppio di passeggeri, dovuto all'eventuale qualificazione dell'aeroporto, non può trovare che risposte in termini di servizi nei Comuni non interessati dalla salvaguardia A, ove ogni forma di crescita produttiva è vietata. Il Comune di Campi vuole contribuire alla crescita alla pari degli altri Comuni.  Si richiede quindi di mantenere la destinazione produttiva e commerciale delle aree ricomprese attualmente nel PS e nel RU e di stralciarle pertanto dall'ambito di salvaguardia A.  Si chiede inoltre, al fine di dare attuazione ad un accordo di pianificazione sottoscritto nel 2006, che venga ricompresa nel RU l'area produttiva compresa tra Via Allende e Via Einstein e quella posta in via Barberinese. Si ritiene di dover dar conto, in tale contesto, dello sviluppo commerciale avviato e quindi si chiede di inserire nell'accordo di pianificazione nuove volumetrie per le strutture di vendita esistenti, per dare adito alle richieste di ampliamento.</p> <p>2. si ritiene di dover meglio approfondire le criticità ambientali legate all'inquinamento dell'aria e delle risorse idriche e di attuare misure di mitigazione degli impatti attraverso azioni di risanamento della qualità ambientale.  Si chiede di chiarire quali e quante siano le aree da destinare alla piantumazione di vegetazione arborea per assorbire CO2 e quante le risorse a disposizione.  Si chiede altresì di dare attuazione agli interventi compensativi già previsti in attesa del termovalorizzatore e non ancora realizzati: Boschi della Piana, realizzazione della rete tramviaria e reti di teleriscaldamento.  Si ritiene ottimale l'ipotesi di tracciato tramviario verso Campi con partenza dal capolinea della linea 2 o da Peretola, che attraversi l'Osmannoro e giunga in centro a Campi; è auspicabile anche un collegamento su ferro con i Gigli per poi essere esteso a Prato.</p>	<p>1. Nel corso di elaborazione dell'integrazione al PIT sono state svolte tutte le forme di concertazione previste per legge, oltre all'incontro pubblico che si è tenuto in data 7 ed 8 dicembre 2012, aperto anche alle associazioni di categoria.</p> <p>Il PIT prevede l'Accordo di pianificazione come specifico strumento mediante il quale saranno armonizzati gli strumenti della pianificazione comunale, sarà definito il perimetro di parco agricolo e individuati i suoi elementi costitutivi, superando in tal modo l'ambito di salvaguardia A.</p> <p>2. Gli studi effettuati nell'ambito della VAS della presente integrazione al PIT risultano adeguatamente approfonditi solo per il livello di pianificazione cui si colloca la variante in oggetto. Le criticità ambientali dovranno essere valutate in modo più approfondito a seguito della presentazione del masterplan di sviluppo aeroportuale, sul quale saranno attivate le procedure di VIA e VIS.</p> <p>Il documento di Piano dell'Integrazione al PIT individua per mezzo degli allegati programmatici specifiche azioni che la regione intende assumere, volte a:  le azioni per salvaguardare le aree agricole e per la promozione delle multifunzionalità connesse alle attività agricole;  gli interventi di piantumazione correlati al progetto del Parco agricolo della piana al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico, nonché gli interventi per migliorare la fruibilità dei percorsi che collegano le aree urbane al parco e la qualificazione del disegno del parco stesso;  la promozione di investimenti per le aree umide e per la rete ecologica nel Parco agricolo della Piana.  le azioni per una migliore fruizione dell'area archeologica di Gonfienti;  azioni di risanamento e miglioramento della qualità dell'aria, volte a ridurre le emissioni inquinanti nell'area interessata dal Parco agricolo della Piana, sviluppando una rete di teleriscaldamento generato dall'impianto di termovalorizzazione ed incentivando interventi di contenimento delle emissioni atmosferiche provenienti dal settore industriale;</p>	<b>Non accoglibile</b>

	<p>3. si esprime contrarietà al potenziamento dell'aeroporto ed in particolare alla pista parallela per gli evidenti impatti ambientali ed acustici e per l'analisi costi/benefici che risulta, a parere dell'amministrazione, negativa. Si ritiene maggiormente auspicabile il potenziamento dello scalo pisano e dei collegamenti ferroviari con Firenze.</p> <p>Si evidenzia inoltre: a) la realizzazione della nuova pista va ad interessare in modo diretto ed indiretto nelle aree ricadenti all'interno della perimetrazione del SIC "Stagni di Focognano"; b) non è opportuno che la VIS sia fatta da Adf, ma da un organo terzo; c) il Comune si ritiene fortemente contrario all'ipotesi di pista 2.400 m.</p>	<p>le azioni per incentivare gli impianti per l'utilizzo delle energie rinnovabili nell'areale, privilegiando la sostituzione delle coperture dei capannoni produttivi contenenti amianto;</p> <p>le azioni per il contenimento delle emissioni da traffico veicolare, anche attraverso l'introduzione di limiti di velocità nei tratti dell'A1 e dell'A11 che attraversano le aree interessate dal Parco agricolo della Piana e dalla qualificazione aeroportuale;</p> <p>il potenziamento e l'integrazione della rete tranviaria della Piana Fiorentina definito operativamente con i Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio, Calenzano e Prato;</p> <p>il potenziamento dei collegamenti ferroviari tra Prato e Firenze in funzione delle nuove potenzialità della rete a seguito degli interventi infrastrutturali in corso;</p> <p>il potenziamento dei collegamenti tra gli aeroporti di Firenze e Pisa attraverso la realizzazione della linea tramviaria 2, il potenziamento dei servizi ferroviari tra Firenze e Pisa e la realizzazione del people mover tra la stazione ferroviaria di Pisa e l'aeroporto di Pisa;</p> <p>la promozione di interventi per il collegamento viario tra Lastra a Signa e Prato.</p> <p>In particolare, in relazione alle aree da destinare alla piantumazione di vegetazione arborea per assorbire CO2, la loro individuazione e localizzazione saranno compiute in accordo con gli enti competenti, la cui applicazione si avvarrà delle risorse stanziare sul bilancio regionale 2014 (3 milioni di euro) come previsto nell'allegato programmatico n. 2 al Documento di Piano del PIT.</p> <p>Nella disciplina del Masterplan è previsto la realizzazione sempre a cura e spese del proponente di interventi per il recupero e rilocalizzazione in area idonea delle parti dei boschi della piana interessate dal progetto per la pista parallela convergente, con aumento della superficie complessiva.</p> <p>Con riferimento all'ipotesi di tracciato tranviario verso Campi che parte dal capolinea della linea 2 o da Peretola e giunga al centro di Campi (con un eventuale prosecuzione verso il Centro Commerciale "I Gigli"), esso sarà definito a seguito di un necessario approfondimento con i Comuni interessati. A tal fine è stato approvato dalla Giunta regionale (Del. 305 del 16 aprile 2014) un Accordo di Programma tra Regione Toscana, Comune di Firenze, Comune di Campi Bisenzio, Comune di Sesto Fiorentino e Comune di Bagno a Ripoli. Secondo i contenuti dell'Accordo, il Comune di Firenze garantirà la prosecuzione dei lavori delle linee 2 e 3 e la loro conclusione entro il 31/03/2019 in coerenza con i contenuti della decisione della Commissione europea di grande progetto.</p> <p>La Regione si impegna a svolgere la redazione degli studi di fattibilità della estensione della linee tramviarie verso Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Bagno a Ripoli, volti ad identificare il percorso, prevedendo un finanziamento regionale per un importo di 1 milione di euro. Nell'ambito dell'Accordo le parti si impegnano a ricercare le necessarie coperture finanziarie delle opere.</p> <p>Per la predisposizione degli studi si terrà conto del quadro conoscitivo presente con particolare riferimento alle previsioni in materia di tramvie del Piano di Indirizzo Territoriale, del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità, dei Piani strutturali dei Comuni interessati.</p> <p>3. Si prende atto delle posizioni del Comune, precisando che l'integrazione al PIT, nella disciplina del masterplan art. 5ter comma 1 lettera b), prevede che lo sviluppo dell'unica pista di atterraggio sia realizzato nel rispetto della sostenibilità territoriale e ambientale e della compatibilità con il progetto di territorio del parco agricolo della piana e, comunque, non abbia una lunghezza massima superiore a 2000 metri lineari.</p> <p>La VIS del progetto di qualificazione aeroportuale dovrà essere redatta a cura e spese del proponente e allegata alla VIA come prescritto dall'art. 5ter comma 1 lettera g.9) della disciplina del masterplan.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto le richieste riguardano aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT.</p>	
<b>Proponente</b>	<b>Sintesi Osservazione</b>	<b>Controdeduzione</b>	<b>Esito</b>

Oss. n. del			
<p><b>D. Fanfani</b> <b>Pres. Ass. Parco</b> <b>agricolo di Prato</b></p> <p><b>n. 12</b></p> <p><b>28/10/2013</b></p>	<p><b>Premessa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'obiettivo di riordino e riqualificazione di un'area del territorio regionale quale il Parco agricolo della Piana, assume un rilevanza strategica in relazione alla possibilità di costruire il Parco come un soggetto di gestione "attiva" dei sistemi agroforestali e di sviluppare un'economia integrata a base territoriale incentrata sulle filiere agroalimentari e sul turismo culturale ed ambientale;</li> <li>• in questo scenario la previsione, contenuta nell'integrazione, dello sviluppo dell'aeroporto rappresenta una contraddizione rispetto sia al ruolo di "elemento ordinatore del Parco" sia relativamente a una visione urbanistica limitata che non tiene conto dello scalo di Pisa, del sistema infrastrutturale regionale e sovregionale.</li> <li>• il reticolo idraulico e le aree agricole-naturali ancora presenti sono un organismo fragile che ha bisogno di essere alleggerito e non gravato da ulteriori pressioni, assolutamente sottostimate nei documenti di valutazione. Si rilevano criticità relativamente alle emissioni in atmosfera, all'impatto acustico, agli aspetti idraulici, agli insediamenti e alla mobilità, oltre che agli aspetti eco sistemici ed ambientali.</li> </ul> <p><b>Richieste</b></p> <p>1. la redazione di studi di maggior dettaglio sugli impatti idraulici, sulla mobilità e insediamenti, sui costi economici, sul rapporto costi/benefici, e lo svolgimento di stime reali delle emissioni atmosferiche e acustiche con scenario di lungo periodo. Si richiede altresì di svolgere approfondimenti circa l'effettiva convenienza, in termini imprenditoriali, del potenziamento dell'aeroporto rispetto alla sua collocazione nel sistema toscano e di redarre una valutazione incrociata fra i benefici indotti dal parco e modalità di qualificazione dell'aeroporto.</p>	<p>1. Gli studi effettuati nell'ambito della VAS della presente integrazione al PIT risultano adeguatamente approfonditi solo per il livello di pianificazione cui si colloca la variante in oggetto. Le criticità ambientali dovranno essere valutate in modo più approfondito a seguito della presentazione del masterplan di sviluppo aeroportuale, sul quale saranno attivate le procedure di VIA e VIS.</p> <p>A seguito della risoluzione n° 205 approvata nella seduta del Consiglio regionale del 24 luglio 2013, collegata alla deliberazione 24 luglio 2013, n. 74, con riferimento ai documenti a cura del soggetto proponente l'opera, in data 27 marzo 2014, la Società AdF – Aeroporto di Firenze S.p.A, ha trasmesso, in risposta alla richiesta avanzata dalla Giunta Regionale, un proprio documento intitolato "Appendice A al Masterplan Aeroportuale 2014-2029 - Valutazione sull'ipotesi progettuale di pista 12/30 indicata nella variante al PIT". L'appendice contiene alcuni dati di tipo tecnico ed economico in relazione alla pista di volo con orientamento 12/30 di lunghezza 2.000 metri.</p> <p>Tutti gli interventi e le opere collaterali alla qualificazione dell'aeroporto di cui alla lettera g) dell'art. 5ter della disciplina del masterplan è previsto che siano da realizzarsi a cura e spese del proponente. In particolare, la norma del suddetto articolo prevede che il proponente provveda a realizzare a proprie spese i seguenti interventi:</p> <p><i>"g.1) interventi di rinaturalizzazione delle aree aeroportuali non più necessarie da destinare a Parco agricolo della Piana, anche con interventi di piantumazione che concorrano a migliorare la qualità dell'aria;</i></p> <p><i>g.2) interventi per la salvaguardia della biodiversità e delle specie animali e vegetali, presenti nelle aree interferite, anche tramite soluzioni progettuali innovative;</i></p> <p><i>g.3) interventi per la compensazione a seguito di interferenze con siti di importanza naturalistica regionale, tramite valutazione di incidenza da allegare alla Valutazione di Impatto Ambientale;</i></p> <p><i>g.4) interventi di adeguamento del reticolo idraulico che ne garantiscano la funzionalità complessiva, compresa la realizzazione della modifica del tracciato del Fosso Reale per la pista parallela convergente, nel rispetto del comma 3;</i></p> <p><i>g.5) interventi di adeguamento e ricucitura della viabilità interferita, senza riduzione degli elementi prestazionali, prevedendo il mantenimento, per la pista parallela convergente, del collegamento diretto per Sesto Fiorentino attraverso il sottoattraversamento degli spazi aeroportuali, i conseguenti</i></p>	<p><b>Non</b> <b>accoglibile</b></p>

	<p>2. considerati gli impatti delle attività vivaistiche, introdurre nella disciplina di parco agricolo prescrizioni e direttive fortemente restrittive per la realizzazione del vivaismo in vasetteria e a pieno campo, dirottandole ove, per motivi di salubrità, non è ipotizzabile la produzione alimentare.</p> <p>3. la revisione, integrazione ed eventuali stralci relativi a: Allegato A3, 3a (documento Enac) e 3b (nota IRPET); allegato A4 (documento di Piano del Masterplan) e A5 (disciplina di Piano del Masterplan).</p>	<p><i>adeguamenti dello svincolo autostradale di Sesto Fiorentino e gli adeguamenti dell'Autostrada A 11 e della viabilità locale in corrispondenza del nuovo tracciato del Fosso Reale;</i>  <i>g.6) interventi di mitigazione e compensazione per l'inquinamento atmosferico e acustico rispetto agli insediamenti esistenti, con particolare riferimento al contenimento del rumore e delle vibrazioni da realizzarsi anche tramite barriere con vegetazione lungo la fascia limitrofa, e comunque, per la pista parallela convergente, con misure atte a garantire che le strutture del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino possano continuare a svolgere le attività proprie con tutte le prestazioni previste;</i>  <i>g.7) interventi per il recupero delle parti dei Boschi della Piana interessate dal progetto per la pista parallela convergente, procedendo alla loro rilocalizzazione in area idonea, con aumento di superficie complessiva, quale elemento di mitigazione ambientale;</i>  <i>g.8) interventi volti al recupero dei volumi di esondazione sottratti ai territori interessati dalla qualificazione aeroportuale, compresa, per la pista parallela convergente, la preventiva rilocalizzazione delle aree già oggetto di esproprio per compensazioni idrauliche del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino, l'acquisizione delle aree necessarie per la rilocalizzazione degli interventi già realizzati dall'Università nella parte oggetto di esproprio, la realizzazione nelle nuove aree degli interventi e la conseguente cessione a titolo gratuito all'Università stessa;</i>  <i>g.9) redazione della Valutazione di Impatto Sanitario del progetto della qualificazione aeroportuale che tenga conto delle principali previsioni nell'area in esame, quali il termovalorizzatore e l'adeguamento autostradale, da allegare alla VIA;</i>  <i>g.10) la qualificazione ambientale in ambito aeroportuale, attraverso soluzioni specifiche per il risparmio energetico e lo sfruttamento delle energie rinnovabili, nonché soluzioni innovative per il ciclo dei rifiuti e delle acque che privilegino la riduzione dei consumi ed il riuso;</i>  <i>g. 11) forme di perequazione intercomunale dei carichi ambientali aggiuntivi eventualmente connessi al progetto, da approfondire sulla base della proposta del Comitato di garanzia di cui all'articolo 5 quater."</i></p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto le richieste riguardano aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT</p> <p>2. Il tema è trattato dalla l.r. 23 luglio 2012, n. 41 (Disposizioni per il sostegno dell'attività vivaistica e per la qualificazione e valorizzazione del sistema del verde urbano) e dal Regolamento di attuazione 13 maggio 2014, n. 25/R, che regolano l'attività vivaistica. <b>Non accoglibile</b> in quanto non pertinente rispetto al livello di pianificazione in cui il PIT si colloca</p> <p>3. Il documento ENAC è allegato all'Integrazione in oggetto a soli fini conoscitivi. La nota di IRPET, prodotta su richiesta della Giunta Regionale, integra anch'essa il solo quadro conoscitivo <b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta è in contrasto con l'impianto dell'Integrazione al PIT</p>	
Proponente Oss. n. del	Sintesi Osservazione	Controdeduzione	Esito
<p><b>Avv. G. del Moro per imprenditori di Campi Bisenzio</b></p> <p><b>n. 13</b></p> <p><b>28/10/2013</b></p>	<p><b>Premessa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• molte delle aree edificabili previste dagli strumenti urbanistici comunali, su cui è stato corrisposto ICI e IMU, sono state ricomprese dentro l'area di salvaguardia A.</li> <li>• la salvaguardia A risulta fortemente discriminatoria verso i Comuni che si devono peraltro sorbire gli effetti del potenziamento dell'aeroporto a tutto vantaggio di quelli posti a corona sui quali ricadranno le previsioni funzionali allo sviluppo, inibite entro l'ambito A. Con grave colpa della Regione Toscana che viola le principali norme di legge in materia di non</li> </ul>		<p><b>Non accoglibile</b></p>



	<p>discriminazione e affidamento di imprenditori e cittadini.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• con questo atto viene bloccato lo sviluppo futuro delle amministrazioni in merito a crescita imprenditoriale e creazione di attività professionali legate all'edilizia;</li> <li>• si prospetta uno sviluppo economico legato all'agricoltura, inesistente, illogico e non veritiero. La filiera corta è tecnicamente irrealizzabile.</li> <li>• non sono chiari quali benefici reali (in numeri) possono portare la scelta del Parco agricolo, oltre a colpire i settori artigianale e industriale.</li> <li>• ci si chiede come la Regione intenda ricostituire la superficie fondiaria minima che consenta lo sviluppo di aziende che necessitano di 70.000 ha, visto che le particelle presenti variano da 500 a 5000 ha.</li> </ul> <p><b>Richieste</b></p> <p>1. chiede che siano quantomeno consentite le previsioni del PS di Campi Bisenzio e siano consentite anche le eventuali varianti necessarie senza obbligo di adeguamento al Parco della Piana, in modo da consentire lo sviluppo derivante anche dal potenziamento dell'aeroporto a tutti i Comuni della Piana e non solo.</p> <p>2. la redazione di una VIS fatta con serietà ed imparzialità.</p> <p>3. il recepimento nella disciplina del PIT di quanto comunicato dal presidente Rossi con lettera del 4 aprile 2011, in particolare della garanzia di uno sviluppo equilibrato e compatibile (con le istanze di imprenditori e artigiani operanti nella Piana).</p>	<p>1. In primo luogo si ricorda che il Piano strutturale non può contenere previsioni conformative dei suoli, ai sensi della l.r.1/2005 e del Regolamento di attuazione del Titolo V n. 3/r.</p> <p>Per quanto attiene <i>“l’attuazione delle previsioni non conformative della proprietà, la loro localizzazione e quantificazione sarà valutata rispetto al progetto di Parco agricolo in sede di accordo di pianificazione per il Parco agricolo della Piana”</i>, come previsto dall’art. 38 quater comma 2 della disciplina generale del PIT.</p> <p>L’integrazione al PIT prevede che l’Accordo di pianificazione di cui all’articolo 38 ter, comma 8 della disciplina del PIT sia l’Atto mediante il quale saranno armonizzati gli strumenti della pianificazione comunale, sarà definito il perimetro di parco agricolo e individuati i suoi elementi costitutivi, superando in tal modo l’ambito di salvaguardia A.”</p> <p>Fino al momento dell’adozione degli strumenti urbanistici o loro varianti da parte di Province e Comuni conseguente al suddetto Accordo, è consentita l’attuazione delle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti conformativi della proprietà (regolamenti urbanistici e piani attuativi) a condizione che concorrano, attraverso le aree a standard e il disegno dell’intervento, ad assicurare le connessioni ecologiche e della mobilità ciclo-pedonale tra i diversi ambiti del Parco agricolo della Piana, secondo quanto previsto dall’art. 4 comma 2 di cui alla disciplina del relativo Progetto di territorio.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell’integrazione al PIT.</p> <p>2. La VIS del progetto di qualificazione aeroportuale sarà redatta a cura e spese del proponente e allegata alla VIA come prescritto dall’art. 5ter comma 1 lettera g.9) della disciplina del masterplan.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell’integrazione al PIT.</p> <p>3. Nella Disciplina del Masterplan “Il sistema aeroportuale toscano” sono state individuate specifiche prescrizioni per il progetto di qualificazione aeroportuale a garanzia della funzione ordinatrice del Parco, perseguendo la compatibilità di tale qualificazione con la qualità degli insediamenti, dell’ambiente, del paesaggio e della mobilità.</p> <p>Concorrono al raggiungimento degli obiettivi propri del Parco agricolo della Piana alcune ulteriori azioni specifiche, individuate negli Allegati programmatici del Documento di Piano del PIT. Tali azioni, integrative del parco agricolo e di qualificazione dell’intero contesto territoriale afferente, sono definite in coerenza con la Disciplina del PIT art. 9, comma 12 septies.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell’integrazione al PIT</p>	
<p><b>Proponente</b> <b>Oss. n. del</b></p>	<p><b>Sintesi Osservazione</b></p>	<p><b>Controdeduzione</b></p>	<p><b>Esito</b></p>
<p><b>Italia Nostra</b></p>	<p><b>Premessa</b></p>		<p><b>Non</b></p>

<p><b>n. 14</b> <b>28/10/2013</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• lo sviluppo ulteriore dell'aeroporto è incompatibile dal punto di vista ambientale, è opportuno invece puntare sull'implementazione dello scalo Pisa.</li> <li>• Che fine ha fatto l'idea del parco della Piana, presente negli accordi tra le istituzioni e ripreso dopo un ventennio da quando era presente nello schema strutturale.</li> <li>• Il parco è occasione di mettere a sistema un ricco patrimonio culturale oltre che tutelare il territorio preservando ed incentivando l'attività agricola.</li> </ul> <p><b>Osservazioni</b> Si osserva pertanto che l'integrazione al PIT pare volta solo a supportare la realizzazione dell'inceneritore e la campagna di speculazione finanziaria dei soci economici della società Aeroporto di Peretola. Si ritiene necessario limitare ad introdurre nel PIT solo le salvaguardie generali e le concezioni normative di base relativi al Parco agricolo della Piana.</p> <p><b>Richieste</b> 1. Si chiede di stralciare gli ambiti di salvaguardia B e C relativi a eventuali potenziamenti o ampliamenti aeroportuali;</p> <p>2. si chiede di includere l'attuale ambito aeroportuale B e C, l'area ferroviaria di Castello, la Scuola Carabinieri e le Ville Medicee nell'ambito di salvaguardia A.</p> <p>3. si chiede di considerare normativamente come attività ad esaurimento sia l'attività di scalo aeroportuale autonomo di Firenze sia ogni attività connessa e/o limitrofa e di avviare un reale miglioramento delle connessioni con Pisa in modo da fare di Peretola un terminale operativo, multimediale e intermodale dell'aeroporto Galilei, anche mediante la programmazione del miglioramento dei collegamenti tra l'aeroporto e la ferrovia, il sistema della tramvia e la viabilità nazionale e regionale.</p>	<p>1. Il Parco agricolo della Piana è stato concepito dal PIT quale elemento ordinatore delle politiche e degli interventi infrastrutturali che investono il territorio di sua pertinenza. La tutela e la valorizzazione della sua qualificazione agricola, ecologica, culturale e funzionale determinano i criteri di progettazione e valutazione degli interventi che, in conformità alle previsioni degli strumenti della pianificazione e degli atti di governo del territorio delle Amministrazioni competenti, riguardano il territorio del Parco agricolo della Piana. A tal fine è stato individuato l'Ambito di salvaguardia A. Con riferimento invece agli ambiti salvaguardia B e C, si precisa che gli stessi sono funzionali a delimitare l'area finalizzata alla qualificazione aeroportuale, stabilendo nella Disciplina del Masterplan le prescrizioni che dovranno essere osservate dal proponente l'opera nella predisposizione del Piano di sviluppo aeroportuale.</p> <p>2. Si rimanda a quanto controdedotto in relazione al punto 1.</p> <p>3. In coerenza con Programma Regionale di Sviluppo il processo di integrazione aeroportuale rappresenta un obiettivo strategico. In un'ottica di gestione dei due aeroporti come componenti di un unico sistema aeroportuale regionale, la Regione promuove con i soggetti interessati un percorso di integrazione, anche gestionale, tra gli aeroporti di Pisa e Firenze quali scali a sviluppo correlato, al fine di garantire l'utilizzazione più sostenibile, dal punto di vista ambientale ed economico, della capacità aeroportuale complessiva.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta è in contrasto con l'impianto dell'Integrazione al PIT</p>	<p><b>accoglibile</b></p>
<p><b>Proponente</b> <b>Oss. n. del</b></p>	<p><b>Sintesi Osservazione</b></p>	<p><b>Controdeduzione</b></p>	<p><b>Esito</b></p>
<p><b>NIT</b> Avv. Morrone e <b>Consorzio PUE</b> <b>Castello</b></p>	<p><b>Premessa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'area di Castello è stata individuata dagli strumenti urbanistici come destinata ad interventi di trasformazione urbanistica, espansione e razionalizzazione degli interventi strutturali ed i infrastrutturali del territorio, soggetta a Piano Urbanistico Esecutivo;</li> </ul>		<p><b>Parzialmente accoglibile</b></p>

<p>Geom. Botticelli</p> <p><b>n. 15</b></p> <p><b>28/10/2013</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• per dare attuazione al PUE è stata stipulata una convenzione tra il Comune di Firenze e il Consorzio per l'attuazione del piano;</li> <li>• in attuazione di tale convenzione sono state prestate garanzie fideiussorie per gli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria e sono state cedute aree per la Scuola Marescialli dei Carabinieri;</li> <li>• il PUE attualmente in vigore prevede la costruzione di 181000 mq di SUL per funzioni pubbliche e 259000 mq per funzioni private, oltre alla realizzazione di un parco urbano;</li> <li>• le convenzioni stipulate in merito risultano confermate nella loro attuale vigenza;</li> <li>• le aree oggetto della convenzione sembrano ricadere nell'ambito di salvaguardia A, sancito dall'art. 38 quater della Disciplina generale del PIT così come modificato dall'integrazione, e precisamente tra le "aree complementari al Parco agricolo della Piana".</li> </ul> <p><b>Osservazioni</b></p> <p>Si osserva che le previsioni di cui all'integrazione in oggetto possono interferire con le destinazioni e le previsioni individuate dal PUE di Castello, approvato dalle Amministrazioni competenti, in particolare:</p> <p><b>A.</b> l'ipotesi di pista orientata 9/27 interferisce a nord con il Parco di Castello e comporta l'esproprio, la demolizione e la ricostruzione delle opere di protezione.</p> <p>L'ipotesi 12/30 riduce significativamente la capacità edificatoria dei lotti da 370.000 mq a 115.000 mq per effetto delle zone di tutela previste dai Piani di Rischio (al momento non definite esattamente). Su tale capacità edificatoria sono stati calcolati tutti gli oneri, la garanzia fideiussoria e già cedute le aree destinate alla Scuola Marescialli (in costruzione) e al così detto corridoio infrastrutturale a nord.</p> <p>Si sottolinea che entrambe le soluzioni comporterebbero interferenze di tipo acustico con le destinazioni residenziali.</p>	<p><b>A.</b> L'integrazione al PIT prevede due ambiti di salvaguardia B e C funzionali alla qualificazione dell'aeroporto di Firenze, consentendo in tal modo al soggetto proponente di presentare, per il successivo procedimento amministrativo di approvazione del piano di sviluppo aeroportuale, la propria proposta di qualificazione.</p> <p>In merito all'ipotesi 9/27, a seguito delle risultanze emerse nel Rapporto ambientale, si evidenzia che tale ipotesi è stata esclusa negli elaborati di PIT dalle possibili soluzioni funzionali alla qualificazione dell'aeroporto.</p> <p>Con riferimento alle zone di tutela e alle eventuali riduzioni della potenzialità edificatoria di cui al PUE di Castello si evidenzia quanto segue:</p> <p>L'esatta individuazione delle zone di tutela è subordinata alla presentazione del progetto di qualificazione aeroportuale da parte della Soggetto proponente, in quanto "l'esposizione al rischio aeronautico è connessa alla tipologia delle operazioni di volo nonché alla tipologia degli aeromobili utilizzati e, pertanto, è riferibile alle caratteristiche tecnico-operative della pista di volo" (Regolamento Enac per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti).</p> <p>Si ritiene comunque opportuno inserire, nelle prescrizioni per il progetto di qualificazione dell'infrastruttura aeroportuale, l'obbligo di individuare soluzioni compatibili con le previsioni urbanistiche vigenti, inserendo nella Disciplina del Masterplan, uno specifico punto f3) all'art. 5 ter comma 1:</p> <p><i>"Ai fini della valutazione di sua competenza nel procedimento di approvazione del piano di sviluppo aeroportuale, la Regione verifica, in riferimento alle possibili soluzioni di pista all'interno dell'ambito di salvaguardia S2, corrispondenti al prolungamento della "pista attuale" e alla "pista parallela convergente con orientamento 12/30", da ora in poi chiamata pista parallela convergente, ai sensi dell'articolo 9, comma 12 quater, che: [...]</i></p> <p><i>f) la progettazione della qualificazione dell'infrastruttura aeroportuale assuma come elementi prioritari: [...]</i></p> <p><b>f3) i livelli di sicurezza per la gestione dell'aeroporto e degli aeromobili dovranno essere compatibili anche con le previsioni urbanistiche vigenti all'esterno dell'ambito di salvaguardia B e C di cui all'art. 9 commi 12 bis e 12 sexies della Disciplina generale del PIT"</b></p> <p><b>Non accoglibile</b> l'osservazione relativa all'ipotesi di pista 9/27 in quanto le richieste riguardano aspetti già</p>
--	---	--

	<p><b>B.</b> il parco agricolo così come previsto interferisce con il progetto già elaborato del parco di Castello e già concordato con l'amministrazione comunale di Firenze. In particolare le condizioni che fanno salvi i piani attuativi già vigenti e la definizione progettuale del Parco della Piana subordinata alla soluzione definitiva dell'aeroporto, determinano condizioni per cui la ulteriore definizione esecutiva/realizzazione del parco di Castello dovrebbe attendere la soluzione della questione Parco/Aeroporto.</p> <p>Si rilevano inoltre profili di illegittimità delle conseguenze derivanti dalle previsioni dell'integrazione al PIT:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• illegittimità legata alla capacità dell'integrazione di rendere non eseguibili le opere e gli interventi di edilizia residenziale, direzionale pubblica e privata, quali contenuti essenziali del PUE di Castello;</li> <li>• illegittimità per difetto di motivazione e di istruttoria, in quanto risulta mancante un'adeguata considerazione degli obblighi convenzionali sottoscritti e dei diritti acquisiti dalle parti private, elementi garantiti fin dalle prime previsioni del PUE nel PRG di Firenze del 1997.</li> </ul> <p><b>Richiesta</b> Si chiede di <b>definire e chiarire le previsioni</b> contenute nell'integrazione al PIT in modo da non pregiudicare in alcun modo il PUE, di cui si chiede garanzia circa la realizzazione di tutti gli interventi ed edificazioni previsti, compreso il Parco Urbano da realizzarsi nei tempi previsti per l'esecuzione dal PUE stesso.</p>	<p>considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT <b>Accoglibile</b> l'osservazione relativa all'ipotesi di pista 12/30 con inserimento di uno specifico punto f3) all'art. 5 ter comma 1 della Disciplina del Masterplan</p> <p><b>B.</b> Il Parco agricolo della Piana interessa il PUE di castello mediante la sua caratterizzazione come area complementare. L'integrazione al PIT tratta le aree complementari al Parco agricolo della Piana in modo diverso rispetto alle aree di salvaguardia, prevedendo per esse l'efficacia delle discipline contenute nei rispettivi strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, così come previsto dall'art. 38 quater comma 6 della Disciplina del PIT.</p> <p>Pertanto, fino alla scadenza del PUE di castello, i contenuti dello stesso, non interessati dall'ambito di salvaguardia B, sono fatti salvi e impreviudicati.</p> <p>Con riferimento al comma 5 dell'art. 38 quater della disciplina generale del PIT, si rende opportuno effettuare le correzioni necessarie a garantire che per le aree destinate a parco/verde pubblico del PUE di Castello, che risulteranno non interessate dal progetto approvato di qualificazione aeroportuale, potrà essere prevista una diversa distribuzione della destinazione urbanistica a parco/verde pubblico, condizionata al mantenimento di una superficie di tale destinazione non inferiore a quella vigente e al mantenimento della continuità tra il Parco agricolo della Piana e le aree a verde del Comune di Firenze che confinano con il Parco stesso.</p> <p>Per quanto sopra, si ritiene possibile modificare la norma al comma 5 dell'art. 38 quater della disciplina generale del PIT, come segue: <i>Fermo restando quanto già disposto al comma 3 per l'ambito di salvaguardia B, a far data dalla pubblicazione sul BURT dell'avviso di adozione della presente disposizione del PIT, le destinazioni urbanistiche a parco e a verde pubblico del vigente Piano Urbanistico Esecutivo di Castello in Comune di Firenze, non possono essere modificate, in quanto rappresentano l'unica potenzialità di raccordo tra il Parco agricolo della Piana e le aree urbanizzate del Comune di Firenze che confinano con il Parco stesso</i> <b>che risulteranno non interessate dal progetto approvato di qualificazione aeroportuale, potranno avere una diversa distribuzione condizionata al mantenimento di una superficie a parco e a verde pubblico non inferiore a quella vigente e al mantenimento della continuità tra il Parco agricolo della Piana e le aree destinate a parco e verde pubblico all'interno del PUE"</b></p> <p><b>Accoglibile</b></p> <p>Complessivamente l'osservazione risulta pertanto <b>Parzialmente accoglibile</b>, comportando le integrazioni e modifiche espone in dettaglio sopra sia alla Disciplina del Masterplan che a quella generale del PIT.</p>	
<p><b>Proponente</b> <b>Oss. n. del</b></p>	<p><b>Sintesi Osservazione</b></p>	<p><b>Controdeduzione</b></p>	<p><b>Esito</b></p>
<p><b>Geom. Leonardo Amerini</b>  <b>n. 16</b></p>	<p><b>Premessa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• molte delle aree edificabili previste dagli strumenti urbanistici comunali, su cui è stato corrisposto ICI e IMU, sono state ricomprese dentro l'area di salvaguardia A.</li> <li>• la salvaguardia A risulta fortemente discriminatoria verso i Comuni che si devono peraltro sorbire gli effetti del potenziamento dell'aeroporto a tutto vantaggio di quelli posti a</li> </ul>		<p><b>Non accoglibile</b></p>

	<p>corona sui quali ricadranno le previsioni funzionali allo sviluppo, inibite entro l'ambito A. Con grave colpa della Regione Toscana che viola le principali norme di legge in materia di non discriminazione e affidamento di imprenditori e cittadini.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• con questo atto viene bloccato lo sviluppo futuro delle amministrazioni in merito a crescita imprenditoriale e creazione di attività professionali legate all'edilizia;</li> <li>• si prospetta uno sviluppo economico legato all'agricoltura, inesistente, illogico e non veritiero. La filiera corta è tecnicamente irrealizzabile.</li> <li>• non sono chiari quali benefici reali (in numeri) possono portare la scelta del Parco agricolo, oltre a colpire i settori artigianale e industriale.</li> <li>• ci si chiede come la Regione intenda ricostituire la superficie fondiaria minima che consenta lo sviluppo di aziende che necessitano di 70.000 ha, visto che le particelle presenti variano da 500 a 5000 ha.</li> </ul> <p><b>Richieste</b></p> <p>1. si chiede che siano quantomeno consentite le previsioni del PS di Campi Bisenzio e siano consentite anche le eventuali varianti necessarie senza obbligo di adeguamento al Parco della Piana, in modo da consentire lo sviluppo derivante anche dal potenziamento dell'aeroporto a tutti i Comuni della Piana e non solo.</p> <p>2. si chiede la redazione di una VIS fatta con serietà ed imparzialità.</p> <p>3. si chiede il recepimento nella disciplina del PIT di quanto comunicato dal presidente Rossi con lettera del 4 aprile 2011, in particolare della garanzia di uno sviluppo equilibrato e compatibile (con le istanze di imprenditori e artigiani operanti nella Piana).</p>	<p>1. In primo luogo si ricorda che il Piano strutturale non può contenere previsioni conformative dei suoli, ai sensi della l.r.1/2005 e del Regolamento di attuazione del Titolo V n. 3/r.</p> <p>Per quanto attiene <i>“l'attuazione delle previsioni non conformative della proprietà, la loro localizzazione e quantificazione sarà valutata rispetto al progetto di Parco agricolo in sede di accordo di pianificazione per il Parco agricolo della Piana”</i>, come previsto dall'art. 38 quater comma 2 della disciplina generale del PIT.</p> <p>L'integrazione al PIT prevede che l'Accordo di pianificazione di cui all'articolo 38 ter, comma 8 della disciplina del PIT sia l'Atto mediante il quale saranno armonizzati gli strumenti della pianificazione comunale, sarà definito il perimetro di parco agricolo e individuati i suoi elementi costitutivi, superando in tal modo l'ambito di salvaguardia A.”</p> <p>Fino al momento dell'adozione degli strumenti urbanistici o loro varianti da parte di Province e Comuni conseguente al suddetto Accordo, è consentita l'attuazione delle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti conformativi della proprietà (regolamenti urbanistici e piani attuativi) a condizione che concorrano, attraverso le aree a standard e il disegno dell'intervento, ad assicurare le connessioni ecologiche e della mobilità ciclo-pedonale tra i diversi ambiti del Parco agricolo della Piana, secondo quanto previsto dall'art. 4 comma 2 di cui alla disciplina del relativo Progetto di territorio.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT.</p> <p>2. La VIS del progetto di qualificazione aeroportuale sarà redatta a cura e spese del proponente e allegata alla VIA come prescritto dall'art. 5ter comma 1 lettera g.9) della disciplina del masterplan.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT.</p> <p>3. Nella Disciplina del Masterplan “Il sistema aeroportuale toscano” sono state individuate specifiche prescrizioni per il progetto di qualificazione aeroportuale a garanzia della funzione ordinatrice del Parco, perseguendo la compatibilità di tale qualificazione con la qualità degli insediamenti, dell'ambiente, del paesaggio e della mobilità.</p> <p>Concorrono al raggiungimento degli obiettivi propri del Parco agricolo della Piana alcune ulteriori azioni specifiche, individuate negli Allegati programmatici del Documento di Piano del PIT. Tali azioni, integrative del parco agricolo e di qualificazione dell'intero contesto territoriale afferente, sono definite in coerenza con la Disciplina del PIT art. 9, comma 12 septies.</p>	
--	---	---	--

Proponente Oss. n. del	Sintesi Osservazione	Non accoglibile in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT. Controdeduzione	Esito
<p><b>Arch. A.</b> <b>Mathieu per imprenditori di Campi Bisenzio</b></p> <p><b>n. 17</b></p>	<p><b>Premessa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• molte delle aree edificabili previste dagli strumenti urbanistici comunali, su cui è stato corrisposto ICI e IMU, sono state ricomprese dentro l'area di salvaguardia A.</li> <li>• la salvaguardia A risulta fortemente discriminatoria verso i Comuni che si devono peraltro sorbire gli effetti del potenziamento dell'aeroporto a tutto vantaggio di quelli posti a corona sui quali ricadranno le previsioni funzionali allo sviluppo, inibite entro l'ambito A. Con grave colpa della Regione Toscana che viola le principali norme di legge in materia di non discriminazione e affidamento di imprenditori e cittadini.</li> <li>• con questo atto viene bloccato lo sviluppo futuro delle amministrazioni in merito a crescita imprenditoriale e creazione di attività professionali legate all'edilizia;+</li> <li>• si prospetta uno sviluppo economico legato all'agricoltura, inesistente, illogico e non veritiero. La filiera corta è tecnicamente irrealizzabile.</li> <li>• non sono chiari quali benefici reali (in numeri) possono portare la scelta del Parco agricolo, oltre a colpire i settori artigianale e industriale.</li> <li>• ci si chiede come la Regione intenda ricostituire la superficie fondiaria minima che consenta lo sviluppo di aziende che necessitano di 70.000 ha, visto che le particelle presenti variano da 500 a 5000 ha.</li> </ul> <p><b>Richieste</b></p> <p>1. si chiede che siano quantomeno consentite le previsioni del PS di Campi Bisenzio e siano consentite anche le eventuali varianti necessarie senza obbligo di adeguamento al Parco della Piana, in modo da consentire lo sviluppo derivante anche dal potenziamento dell'aeroporto a tutti i Comuni della Piana e non solo.</p> <p>2. si chiede la redazione di una VIS fatta con serietà ed imparzialità.</p>	<p>1. In primo luogo si ricorda che il Piano strutturale non può contenere previsioni conformative dei suoli, ai sensi della l.r.1/2005 e del Regolamento di attuazione del Titolo V n. 3/r.</p> <p>Per quanto attiene "l'attuazione delle previsioni non conformative della proprietà, la loro localizzazione e quantificazione sarà valutata rispetto al progetto di Parco agricolo in sede di accordo di pianificazione per il Parco agricolo della Piana", come previsto dall'art. 38 quater comma 2 della disciplina generale del PIT.</p> <p>L'integrazione al PIT prevede che l'Accordo di pianificazione di cui all'articolo 38 ter, comma 8 della disciplina del PIT sia l'Atto mediante il quale saranno armonizzati gli strumenti della pianificazione comunale, sarà definito il perimetro di parco agricolo e individuati i suoi elementi costitutivi, superando in tal modo l'ambito di salvaguardia A."</p> <p>Fino al momento dell'adozione degli strumenti urbanistici o loro varianti da parte di Province e Comuni conseguente al suddetto Accordo, è consentita l'attuazione delle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti conformativi della proprietà (regolamenti urbanistici e piani attuativi) a condizione che concorrano, attraverso le aree a standard e il disegno dell'intervento, ad assicurare le connessioni ecologiche e della mobilità ciclo-pedonale tra i diversi ambiti del Parco agricolo della Piana, secondo quanto previsto dall'art. 4 comma 2 di cui alla disciplina del relativo Progetto di territorio.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT.</p> <p>2. La VIS del progetto di qualificazione aeroportuale sarà redatta a cura e spese del proponente e allegata alla VIA come prescritto dall'art. 5ter comma 1 lettera g.9) della disciplina del masterplan.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT.</p>	<p><b>Non accoglibile</b></p>

	<p>3. si chiede il recepimento nella disciplina del PIT di quanto comunicato dal presidente Rossi con lettera del 4 aprile 2011, in particolare della garanzia di uno sviluppo equilibrato e compatibile (con le istanze di imprenditori e artigiani operanti nella Piana).</p>	<p>3. Nella Disciplina del Masterplan “Il sistema aeroportuale toscano” sono state individuate specifiche prescrizioni per il progetto di qualificazione aeroportuale a garanzia della funzione ordinatrice del Parco, perseguendo la compatibilità di tale qualificazione con la qualità degli insediamenti, dell’ambiente, del paesaggio e della mobilità.</p> <p>Concorrono al raggiungimento degli obiettivi propri del Parco agricolo della Piana alcune ulteriori azioni specifiche, individuate negli Allegati programmatici del Documento di Piano del PIT. Tali azioni, integrative del parco agricolo e di qualificazione dell'intero contesto territoriale afferente, sono definite in coerenza con la Disciplina del PIT art. 9, comma 12 septies.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell’integrazione al PIT.</p>	
Proponente Oss. n. del	Sintesi Osservazione	Controdeduzione	Esito
<p><b>Legambiente Toscana</b></p> <p><b>n. 18</b></p>	<p><b>Premessa</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. la qualificazione dell’aeroporto e la definizione del Parco agricolo della Piana appaiono in evidente contrasto tra loro;</li> <li>2. manca un progetto di massima e una pur minima piattaforma industriale relativamente alla qualificazione dello scalo;</li> <li>3. non risulta chiaro quale sia l’integrazione da raggiungere tra lo scalo di Pisa e quello di Firenze;</li> <li>4. il sedime aeroportuale distruggerebbe Siti di Importanza Regionale, oasi WWF e ANPI ma si prevede l’ integrazione proattiva col Parco.</li> <li>5. l’area presenta un inquinamento già oggi molto elevato e meritevole di interventi di mitigazione piuttosto che di ulteriori fonti di inquinamento e pressioni ambientali.</li> <li>6. le enormi criticità sotto il profilo idraulico e viabilistico prevedono ingenti spese anche di risorse pubbliche, in un momento di spendine review, di tagli al TPL e di necessità di completare la rete tranviaria.</li> </ol> <p><b>Osservazioni</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. si chiede che il potenziamento sia limitato ad una pista di massimo 1.700 m., quindi categoria 3c da inserirsi in una logica di “hub interregionale” Firenze/Pisa/Bologna, trovando la soluzione progettuale meno impattante.</li> <li>2. Parco deve risultare come vero scenario di fondo verso il quale le Amministrazioni devono muovere compatte.</li> <li>3. l’atto, in fase di approvazione, deve essere arricchito da una seria VIA e da una VIS, entrambe legate ad un piano industriale di Adf, in modo da poter stipulare accordi tra SAT, ADF e SAB in vista di una holding competitiva con le altre società europee.</li> </ol>	<p>1. In coerenza con Programma Regionale di Sviluppo il processo di integrazione aeroportuale rappresenta un obiettivo strategico. In un’ottica di gestione dei due aeroporti come componenti di un unico sistema aeroportuale regionale, la Regione promuove con i soggetti interessati un percorso di integrazione, anche gestionale, tra gli aeroporti di Pisa e Firenze quali scali a sviluppo correlato, al fine di garantire l’utilizzazione più sostenibile, dal punto di vista ambientale ed economico, della capacità aeroportuale complessiva.</p> <p>Si evidenzia che la disciplina del Master plan prescrive che lo sviluppo dell’unica pista di atterraggio sia realizzato nel rispetto della sostenibilità territoriale e ambientale e della compatibilità con il progetto di territorio del parco agricolo della piana e, comunque, non abbia una lunghezza massima superiore a 2000 metri lineari (art. 5ter comma 1 lettera b).</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta è in contrasto con l’impianto dell’Integrazione al PIT</p> <p>2. <b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell’integrazione al PIT.</p> <p>3. La VIS del progetto di qualificazione aeroportuale è prescritta dall’art. 5ter comma 1 lettera g.9) della disciplina del masterplan e dovrà essere redatta a cura e spese del proponente e allegata alla VIA.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell’integrazione al PIT.</p>	<p><b>Parzialmente accoglibile</b></p>

	<p>4. è necessario prestare la massima attenzione alla fragilità idrogeologica della Piana, evitando lo spostamento del Fosso Reale.</p>	<p>4. L'integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale contiene indirizzi, direttive e prescrizioni che dovranno essere riferimento per il successivo procedimento amministrativo di approvazione del nuovo Piano di Sviluppo aeroportuale dell'aeroporto di Firenze, prevedendo a tale scopo uno specifico ambito di salvaguardia.</p> <p>La qualificazione dell'aeroporto, prevede le opere necessarie a garantire le compatibilità degli interventi rispetto al sistema ambientale, con particolare riferimento al superamento delle criticità legate all'impatto acustico sugli insediamenti limitrofi, all'impatto sul reticolo idraulico, al sistema insediativo e della mobilità, anche attraverso interventi di adeguamento da progettare e realizzare contestualmente, che garantiscano adeguati livelli di sostenibilità.</p> <p>Tutti gli interventi e le opere collaterali alla qualificazione dell'aeroporto di cui alla lettera g) dell'art. 5ter della disciplina del masterplan saranno realizzati a cura e spese del proponente.</p> <p><b>Parzialmente accoglibile</b>, integrando le prescrizioni per il progetto di qualificazione (art.5 ter comma 3 seconda alinea della Disciplina del Masterplan) come segue: "<i>Qualora il piano di sviluppo aeroportuale interessi il Fosso Reale, oltre a valutare ogni possibile soluzione che non ne contempli lo spostamento, è comunque verificata la fattibilità ed è garantita la funzionalità del reticolo idraulico complessivo</i>".</p>	
<p><b>Proponente</b> <b>Oss. n. del</b></p>	<p><b>Sintesi Osservazione</b></p>	<p><b>Controdeduzione</b></p>	<p><b>Esito</b></p>
<p><b>Comune di</b> <b>Calenzano</b></p> <p><b>n. 19</b></p>	<p><b>Premessa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• non sono state chiarite le motivazioni per cui si sono sviluppati separatamente i temi aeroporto/parco, per i quali è stato avviato un procedimento separato di verifica di assoggettabilità a VAS, relativamente all'accordo di pianificazione, in considerazione anche del fatto che la Regione ha adottato un unico provvedimento di variante;</li> <li>• è necessaria una procedura di VAS ordinaria comprensiva di valutazione d'incidenza, da condurre per la presenza dei SIR. Inoltre, una riduzione di tale entità della superficie destinata a Parco non può rientrare nella fattispecie di modifiche minori, per cui risulta sufficiente la sola verifica di assoggettabilità, anche in considerazione del fatto che la nuova destinazione (ampliamento dell'aeroporto) è sicuramente più impattante.</li> </ul> <p><b>Osservazioni</b></p> <p>1. Non si comprende come la salvaguardia interessi la collina storica di San Donato, le aree per la terza corsia, l'area di Dietro Poggio, la frazione di Carraia.</p> <p>La disciplina della misura di salvaguardia A, di cui all' art. 38 quater, ponendo divieti di realizzazione di opere pubbliche e di introduzione di attività complementari per il presidio del territorio, risultano in contrasto con i principi della l.r. 1/2005 e del Reg. n. 5/R.</p>	<p>La verifica di assoggettabilità a VAS relativa all'Accordo di pianificazione è stata richiesta dal NURV. Per quanto riguarda la procedura di VAS ordinaria, è quella svolta nell'ambito dell'integrazione al PIT.</p> <p>1. L'Accordo di pianificazione è l'Atto mediante il quale saranno armonizzati gli strumenti della pianificazione comunale, sarà definito il perimetro di parco agricolo e individuati i suoi elementi costitutivi, superando in tal modo l'ambito di salvaguardia A, come definito peraltro a seguito di concertazione istituzionale.</p> <p>Conseguentemente, potranno essere definite e caratterizzate le singole realtà territoriali attualmente ricomprese sotto un unico ambito di salvaguardia.</p> <p>Nelle more dell'Accordo di pianificazione di cui all'art. 38ter comma 8, sono consentite nuove previsioni degli strumenti della pianificazione territoriale e degli atti di governo del territorio, a destinazione agricola o ambientale ovvero relative ad attività ad esse strettamente correlate. Sono comunque fatti salvi gli interventi relativi a infrastrutture per la mobilità, stradale e tramviaria, purchè inseriti con adeguate misure progettuali che ne garantiscano la coerenza con il Parco Agricolo della Piana. Negli ambiti di salvaguardia A sono altresì consentiti tutti gli interventi previsti dagli strumenti urbanistici comunali per il patrimonio edilizio esistente.</p> <p>Non si ravvisano pertanto elementi di interferenza o di contrasto tra la disciplina generale del PIT ed i principi della l.r. 1/2005 e del Reg. n. 5/R.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto non sussiste il contrasto e per quanto riguarda le aree da includere nell'Ambito A, si tratta di aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT.</p>	<p><b>Non accoglibile</b></p>



	<p>2. Ribaltamento delle gerarchie tra Parco ed Aeroporto, in contrasto con quanto enunciato nel documento di avvio del procedimento del 26/07/2010</p> <p>3. Il Rapporto Ambientale non appare sufficientemente approfondito in merito alle criticità di natura ambientale relativamente alla qualità dell'aria (incremento del traffico aereo e conseguente incremento delle emissioni in atmosfera di sostanze inquinanti), all'inquinamento acustico (in merito a cui si notano anche incongruenze nel RA), al termovalorizzatore e al progetto Boschi della Piana e agli aspetti idraulici.</p> <p><b>Richieste</b></p> <p>1.si chiede una nuova perimetrazione della salvaguardia A.</p> <p>2. si conferma la forte criticità ambientale rispetto alla scelta 12/30 anche per il Comune di Calenzano.</p> <p>3. La soluzione 12/30 relega le aree del Parco a meri ambiti di rispetto della funzione aeroportuale.</p>	<p>2. Nella Disciplina del Masterplan "Il sistema aeroportuale toscano" sono state individuate specifiche prescrizioni per il progetto di qualificazione aeroportuale a garanzia della funzione ordinatrice del Parco, perseguendo la compatibilità di tale qualificazione con la qualità degli insediamenti, dell'ambiente, del paesaggio e della mobilità.</p> <p>Concorrono al raggiungimento degli obiettivi propri del Parco agricolo della Piana alcune ulteriori azioni specifiche, individuate negli Allegati programmatici del Documento di Piano del PIT. Tali azioni, integrative del parco agricolo e di qualificazione dell'intero contesto territoriale afferente, sono definite in coerenza con la Disciplina del PIT art. 9, comma 12 septies.</p> <p>La Regione verifica che il progetto di qualificazione della infrastruttura aeroportuale persegua l'effettiva compatibilità con il sistema insediativo ed ambientale della Piana e con il progetto di territorio "Parco agricolo della Piana", come prescritto dall'art. 5ter comma 2 della disciplina del Masterplan.</p> <p>Va altresì rilevato come le prescrizioni inerenti la qualificazione aeroportuale derivino dall'aver considerato il parco elemento ordinatore nel procedimento di Integrazione al PIT in oggetto.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto non si ravvisa incoerenza con il documento di Avvio del procedimento di cui all'Integrazione al PIT.</p> <p>3. Gli studi effettuati nell'ambito della VAS della presente integrazione al PIT risultano adeguatamente approfonditi solo per il livello di pianificazione cui si colloca la variante in oggetto. Le criticità ambientali dovranno essere valutate in modo più approfondito a seguito della presentazione del masterplan di sviluppo aeroportuale, sul quale saranno attivate le procedure di VIA e VIS.</p> <p>La qualificazione dell'aeroporto, prevede le opere necessarie a garantire le compatibilità degli interventi rispetto al sistema ambientale, con particolare riferimento al superamento delle criticità legate all'impatto acustico sugli insediamenti limitrofi, all'impatto sul reticolo idraulico, al sistema insediativo e della mobilità, anche attraverso interventi di adeguamento da progettare e realizzare contestualmente, che garantiscano adeguati livelli di sostenibilità.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT.</p> <p>1. <b>Non accoglibile</b> in quanto la perimetrazione della salvaguardia A, funzionale all'impianto dell'Integrazione al PIT, potrà essere oggetto di riconsiderazione in sede di accordo di pianificazione come già esplicitato al precedente punto 1 della presente controdeduzione.</p> <p>2. <b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT, come già controdedotto al precedente punto 2.</p> <p>3. <b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT, come già controdedotto al precedente punto 3.</p>	
<p><b>Proponente</b> <b>Oss. n. del</b></p>	<p><b>Sintesi Osservazione</b></p>	<p><b>Controdeduzione</b></p>	<p><b>Esito</b></p>
<p><b>Comune di Sesto Fiorentino</b>  <b>n. 20</b></p>	<p><b>Premessa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• non sono state chiarite le motivazioni per cui si sono sviluppati separatamente i temi aeroporto/parco, per i quali è stato avviato un procedimento separato di verifica di assoggettabilità a VAS, relativamente all'accordo di pianificazione, in considerazione anche del fatto che la Regione ha adottato un unico provvedimento di variante;</li> <li>• è necessaria una procedura di VAS ordinaria comprensiva di valutazione d'incidenza, da condurre per la presenza dei SIR. Inoltre,</li> </ul>	<p>La verifica di assoggettabilità a VAS relativa all'Accordo di pianificazione è stata richiesta dal NURV. Per quanto riguarda la procedura di VAS ordinaria, è quella svolta nell'ambito dell'integrazione al PIT.</p>	<p><b>Non accoglibile</b></p>

una riduzione di tale entità della superficie destinata a Parco non può rientrare nella fattispecie di modifiche minori, per cui risulta sufficiente la sola verifica di assoggettabilità, anche in considerazione del fatto che la nuova destinazione (ampliamento dell'aeroporto) è sicuramente più impattante.

#### **Osservazioni**

Si osservano le seguenti questioni:

1. ribaltamento delle gerarchie tra parco e aeroporto rispetto a quanto contenuto nel documento di avvio del procedimento del 26/07/2010;
2. vanificazione di decenni di pianificazione comunale relativamente al Parco agricolo della Piana e delle strategie della stessa Regione, che per di più ha finanziato interventi nella zona;
3. criticità tra la variante al PIT adottata e gli SU vigenti, anche tenuto conto degli interventi finanziati e dell'apposizione dei vincoli preordinati all'esproprio stabiliti nel Regolamento Urbanistico del Comune di Sesto;
4. interferenze con il PA del Polo Universitario, in riferimento alle vasche di laminazione, con il progetto Boschi della Piana e relativo vincolo espropriativo e con le aree protette;
5. mancanza di una valutazione dei costi benefici socio-economici ed ambientali, diretti ed indiretti, per il sistema ambientale ed urbano della piana fiorentina, tenuto conto che le due previsioni sono antitetiche nell'immediato e nel lungo periodo e provocano l'allontanamento di attività agricole pregiate, incompatibili con i forti impatti ambientali che l'aeroporto comporta, a vantaggio di sole funzioni marginali;
6. incompletezza del rapporto ambientale sotto il profilo dell'inquinamento acustico, dell'inquinamento atmosferico, della presenza del termovalorizzatore, della rilocalizzazione dei Boschi della Piana, degli aspetti ecologici (valutazione d'incidenza), delle dune di protezione ambientale (terre di scavo TAV-rifiuto) e delle modifiche all'assetto idrico e alla rete infrastrutturale;
7. incompatibilità con il sistema insediativo e della mobilità del Comune di Sesto Fiorentino.

1-7. In coerenza con Programma Regionale di Sviluppo il processo di integrazione aeroportuale rappresenta un obiettivo strategico. La Regione ha individuato gli aeroporti di Pisa e Firenze quali scali a sviluppo correlato, al fine di garantire l'utilizzazione più sostenibile, dal punto di vista ambientale ed economico, della capacità aeroportuale complessiva.

In tale prospettiva, nella Disciplina del Masterplan "Il sistema aeroportuale toscano" sono state individuate specifiche prescrizioni per il progetto di qualificazione aeroportuale a garanzia della funzione ordinatrice del Parco, perseguendo la compatibilità di tale qualificazione con la qualità degli insediamenti, dell'ambiente, del paesaggio e della mobilità. Tra le prescrizioni alcune sono volte in modo specifico a trattare le interferenze richiamate.

Ai fini della valutazione di sua competenza nel procedimento di approvazione del Piano di sviluppo aeroportuale, la Regione verificherà, come prescritto dall'art. 5ter comma 2 della disciplina del Masterplan, che il progetto di qualificazione della infrastruttura aeroportuale sia compatibile con il progetto di territorio "Parco agricolo della Piana" e più in generale con il sistema ambientale ed insediativo della piana.

Gli studi effettuati nell'ambito della VAS della presente integrazione al PIT risultano adeguatamente approfonditi solo per il livello di pianificazione cui si colloca la variante in oggetto. Le criticità ambientali dovranno essere valutate in modo più approfondito a seguito della presentazione del masterplan di sviluppo aeroportuale, sul quale saranno attivate le procedure di VIA e VIS.

La qualificazione dell'aeroporto, prevede le opere necessarie a garantire le compatibilità degli interventi rispetto al sistema ambientale, con particolare riferimento al superamento delle criticità legate all'impatto acustico sugli insediamenti limitrofi, all'impatto sul reticolo idraulico, al sistema insediativo e della mobilità, anche attraverso interventi di adeguamento da progettare e realizzare contestualmente, che garantiscano adeguati livelli di sostenibilità.

Tutti gli interventi e le opere collaterali alla qualificazione dell'aeroporto di cui alla lettera g) dell'art. 5ter della disciplina del masterplan è previsto che siano da realizzarsi a cura e spese del proponente. In particolare, la norma del suddetto articolo prevede che il proponente provveda a realizzare a proprie spese i seguenti interventi:

*"g.1) interventi di rinaturalizzazione delle aree aeroportuali non più necessarie da destinare a Parco agricolo della Piana, anche con interventi di piantumazione che concorrano a migliorare la qualità dell'aria;*

*g.2) interventi per la salvaguardia della biodiversità e delle specie animali e vegetali, presenti nelle aree interferite, anche tramite soluzioni progettuali innovative;*

*g.3) interventi per la compensazione a seguito di interferenze con siti di importanza naturalistica regionale, tramite valutazione di incidenza da allegare alla Valutazione di Impatto Ambientale;*

*g.4) interventi di adeguamento del reticolo idraulico che ne garantiscano la funzionalità complessiva, compresa la realizzazione della modifica del tracciato del Fosso Reale per la pista parallela convergente, nel rispetto del comma 3;*

*g.5) interventi di adeguamento e ricucitura della viabilità interferita, senza riduzione degli elementi prestazionali, prevedendo il mantenimento, per la pista parallela convergente, del collegamento diretto per Sesto Fiorentino attraverso il sottoattraversamento degli spazi aeroportuali, i conseguenti*

	<p><b>Richieste</b></p> <p>1. si chiede che sia ristabilita la gerarchia iniziale Parco-aeroporto;</p> <p>2. si chiede che sia ripristinato il perimetro del Parco di Sesto Fiorentino nella consistenza attuale, così come rappresentato nel PS e nel RU.</p>	<p><i>adeguamenti dello svincolo autostradale di Sesto Fiorentino e gli adeguamenti dell'Autostrada A 11 e della viabilità locale in corrispondenza del nuovo tracciato del Fosso Reale;</i></p> <p><i>g.6) interventi di mitigazione e compensazione per l'inquinamento atmosferico e acustico rispetto agli insediamenti esistenti, con particolare riferimento al contenimento del rumore e delle vibrazioni da realizzarsi anche tramite barriere con vegetazione lungo la fascia limitrofa, e comunque, per la pista parallela convergente, con misure atte a garantire che le strutture del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino possano continuare a svolgere le attività proprie con tutte le prestazioni previste;</i></p> <p><i>g.7) interventi per il recupero delle parti dei Boschi della Piana interessate dal progetto per la pista parallela convergente, procedendo alla loro rilocalizzazione in area idonea, con aumento di superficie complessiva, quale elemento di mitigazione ambientale;</i></p> <p><i>g.8) interventi volti al recupero dei volumi di esondazione sottratti ai territori interessati dalla qualificazione aeroportuale, compresa, per la pista parallela convergente, la preventiva rilocalizzazione delle aree già oggetto di esproprio per compensazioni idrauliche del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino, l'acquisizione delle aree necessarie per la rilocalizzazione degli interventi già realizzati dall'Università nella parte oggetto di esproprio, la realizzazione nelle nuove aree degli interventi e la conseguente cessione a titolo gratuito all'Università stessa;</i></p> <p><i>g.9) redazione della Valutazione di Impatto Sanitario del progetto della qualificazione aeroportuale che tenga conto delle principali previsioni nell'area in esame, quali il termovalorizzatore e l'adeguamento autostradale, da allegare alla VIA;</i></p> <p><i>g.10) la qualificazione ambientale in ambito aeroportuale, attraverso soluzioni specifiche per il risparmio energetico e lo sfruttamento delle energie rinnovabili, nonché soluzioni innovative per il ciclo dei rifiuti e delle acque che privilegino la riduzione dei consumi ed il riuso;</i></p> <p><i>g. 11) forme di perequazione intercomunale dei carichi ambientali aggiuntivi eventualmente connessi al progetto, da approfondire sulla base della proposta del Comitato di garanzia di cui all'articolo 5 quater."</i></p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT.</p> <p>1. <b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT, come già controdedotto al precedente punto 1-7.</p> <p>2. <b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta è in contrasto con l'impianto dell'Integrazione al PIT</p>	
<b>Proponente Oss. n. del</b>	<b>Sintesi Osservazione</b>	<b>Controdeduzione</b>	<b>Esito</b>
<p><b>Avv. G. del Moro</b></p> <p><b>n. 21</b></p>	<p><b>Premessa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• molte delle aree edificabili previste dagli strumenti urbanistici comunali, su cui è stato corrisposto ICI e IMU, sono state ricomprese dentro l'area di salvaguardia A.</li> <li>• la salvaguardia A risulta fortemente discriminatoria verso i Comuni che si devono peraltro sobire gli effetti del potenziamento dell'aeroporto a tutto vantaggio di quelli posti a corona sui quali ricadranno le previsioni funzionali allo sviluppo, inibite entro l'ambito A. Con grave colpa della Regione Toscana che viola le principali norme di legge in materia di non discriminazione e affidamento di imprenditori e cittadini.</li> <li>• con questo atto viene bloccato lo sviluppo futuro delle amministrazioni in merito a crescita imprenditoriale e creazione di attività professionali legate all'edilizia;</li> <li>• si prospetta uno sviluppo economico legato all'agricoltura, inesistente, illogico e non veritiero. La filiera corta è tecnicamente irrealizzabile.</li> </ul>		<p><b>Non accoglibile</b></p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• non sono chiari quali benefici reali (in numeri) possono portare la scelta del Parco agricolo, oltre a colpire i settori artigianale e industriale.</li> <li>• ci si chiede come la Regione intenda ricostituire la superficie fondiaria minima che consenta lo sviluppo di aziende che necessitano di 70.000 ha, visto che le particelle presenti variano da 500 a 5000 ha.</li> </ul> <p><b>Richieste</b></p> <p>1. si chiede che siano quantomeno consentite le previsioni del PS di Campi Bisenzio e siano consentite anche le eventuali varianti necessarie senza obbligo di adeguamento al Parco della Piana, in modo da consentire lo sviluppo derivante anche dal potenziamento dell'aeroporto a tutti i Comuni della Piana e non solo.</p> <p>2. si chiede la redazione di una VIS fatta con serietà ed imparzialità.</p> <p>3. si chiede il recepimento nella disciplina del PIT di quanto comunicato dal presidente Rossi con lettera del 4 aprile 2011, in particolare della garanzia di uno sviluppo equilibrato e compatibile (con le istanze di imprenditori e artigiani operanti nella Piana).</p>	<p>1. In primo luogo si ricorda che il Piano strutturale non può contenere previsioni conformative dei suoli, ai sensi della l.r.1/2005 e del Regolamento di attuazione del Titolo V n. 3/r.</p> <p>Per quanto attiene <i>“l’attuazione delle previsioni non conformative della proprietà, la loro localizzazione e quantificazione sarà valutata rispetto al progetto di Parco agricolo in sede di accordo di pianificazione per il Parco agricolo della Piana”</i>, come previsto dall’art. 38 quater comma 2 della disciplina generale del PIT.</p> <p>L’integrazione al PIT prevede che l’Accordo di pianificazione di cui all’articolo 38 ter, comma 8 della disciplina del PIT sia l’Atto mediante il quale saranno armonizzati gli strumenti della pianificazione comunale, sarà definito il perimetro di parco agricolo e individuati i suoi elementi costitutivi, superando in tal modo l’ambito di salvaguardia A.”</p> <p>Fino al momento dell’adozione degli strumenti urbanistici o loro varianti da parte di Province e Comuni conseguente al suddetto Accordo, è consentita l’attuazione delle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti conformativi della proprietà (regolamenti urbanistici e piani attuativi) a condizione che concorrano, attraverso le aree a standard e il disegno dell’intervento, ad assicurare le connessioni ecologiche e della mobilità ciclo-pedonale tra i diversi ambiti del Parco agricolo della Piana, secondo quanto previsto dall’art. 4 comma 2 di cui alla disciplina del relativo Progetto di territorio.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell’integrazione al PIT.</p> <p>2. La VIS del progetto di qualificazione aeroportuale sarà redatta a cura e spese del proponente e allegata alla VIA come prescritto dall’art. 5ter comma 1 lettera g.9) della disciplina del masterplan.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell’integrazione al PIT.</p> <p>3. Nella Disciplina del Masterplan “Il sistema aeroportuale toscano” sono state individuate specifiche prescrizioni per il progetto di qualificazione aeroportuale a garanzia della funzione ordinatrice del Parco, perseguendo la compatibilità di tale qualificazione con la qualità degli insediamenti, dell’ambiente, del paesaggio e della mobilità.</p> <p>Concorrono al raggiungimento degli obiettivi propri del Parco agricolo della Piana alcune ulteriori azioni specifiche, individuate negli Allegati programmatici del Documento di Piano del PIT. Tali azioni, integrative del parco agricolo e di qualificazione dell’intero contesto territoriale afferente, sono definite in coerenza con la Disciplina del PIT art. 9, comma 12 septies.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell’integrazione al PIT</p>	
Proponente Oss. n. del	Sintesi Osservazione	Controdeduzione	Esito
<p><b>Avv. G. del Moro per Lo Conte</b></p> <p><b>n. 22</b></p>	<p><b>Premessa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• molte delle aree edificabili previste dagli strumenti urbanistici comunali, su cui è stato corrisposto ICI e IMU, sono state ricomprese dentro l’area di salvaguardia A.</li> <li>• la salvaguardia A risulta fortemente discriminatoria verso i Comuni che si devono peraltro sorbire gli effetti del potenziamento dell’aeroporto a tutto vantaggio di quelli posti a corona sui quali ricadranno le previsioni funzionali allo sviluppo, inibite entro l’ambito</li> </ul>		<p><b>Non accoglibile</b></p>

	<p>A. Con grave colpa della Regione Toscana che viola le principali norme di legge in materia di non discriminazione e affidamento di imprenditori e cittadini.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• con questo atto viene bloccato lo sviluppo futuro delle amministrazioni in merito a crescita imprenditoriale e creazione di attività professionali legate all'edilizia;+</li> <li>• si prospetta uno sviluppo economico legato all'agricoltura, inesistente, illogico e non veritiero. La filiera corta è tecnicamente irrealizzabile.</li> <li>• non sono chiari quali benefici reali (in numeri) possono portare la scelta del Parco agricolo, oltre a colpire i settori artigianale e industriale.</li> <li>• ci si chiede come la Regione intenda ricostituire la superficie fondiaria minima che consenta lo sviluppo di aziende, che necessitano di circa 70.000 ha, visto che le particelle presenti variano da 500 a 5000 ha.</li> </ul> <p><b>Richieste</b></p> <p>1. si chiede che siano quantomeno consentite le previsioni del PS di Campi Bisenzio e siano consentite anche le eventuali varianti necessarie senza obbligo di adeguamento al Parco della Piana, in modo da consentire lo sviluppo derivante anche dal potenziamento dell'aeroporto a tutti i Comuni della Piana e non solo.</p> <p>2. si chiede la redazione di una VIS fatta con serietà ed imparzialità.</p> <p>3. si chiede il recepimento nella disciplina del PIT di quanto comunicato dal presidente Rossi con lettera del 4 aprile 2011, in particolare della garanzia di uno sviluppo equilibrato e compatibile (con le istanze di imprenditori e artigiani operanti nella Piana).</p>	<p>1. In primo luogo si ricorda che il Piano strutturale non può contenere previsioni conformative dei suoli, ai sensi della l.r.1/2005 e del Regolamento di attuazione del Titolo V n. 3/r.</p> <p>Per quanto attiene <i>“l’attuazione delle previsioni non conformative della proprietà, la loro localizzazione e quantificazione sarà valutata rispetto al progetto di Parco agricolo in sede di accordo di pianificazione per il Parco agricolo della Piana”</i>, come previsto dall’art. 38 quater comma 2 della disciplina generale del PIT.</p> <p>L’integrazione al PIT prevede che l’Accordo di pianificazione di cui all’articolo 38 ter, comma 8 della disciplina del PIT sia l’Atto mediante il quale saranno armonizzati gli strumenti della pianificazione comunale, sarà definito il perimetro di parco agricolo e individuati i suoi elementi costitutivi, superando in tal modo l’ambito di salvaguardia A.”</p> <p>Fino al momento dell’adozione degli strumenti urbanistici o loro varianti da parte di Province e Comuni conseguente al suddetto Accordo, è consentita l’attuazione delle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti conformativi della proprietà (regolamenti urbanistici e piani attuativi) a condizione che concorrano, attraverso le aree a standard e il disegno dell’intervento, ad assicurare le connessioni ecologiche e della mobilità ciclo-pedonale tra i diversi ambiti del Parco agricolo della Piana, secondo quanto previsto dall’art. 4 comma 2 di cui alla disciplina del relativo Progetto di territorio.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell’integrazione al PIT.</p> <p>2. La VIS del progetto di qualificazione aeroportuale sarà redatta a cura e spese del proponente e allegata alla VIA come prescritto dall’art. 5ter comma 1 lettera g.9) della disciplina del masterplan.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell’integrazione al PIT.</p> <p>3. Nella Disciplina del Masterplan “Il sistema aeroportuale toscano” sono state individuate specifiche prescrizioni per il progetto di qualificazione aeroportuale a garanzia della funzione ordinatrice del Parco, perseguendo la compatibilità di tale qualificazione con la qualità degli insediamenti, dell’ambiente, del paesaggio e della mobilità.</p> <p>Concorrono al raggiungimento degli obiettivi propri del Parco agricolo della Piana alcune ulteriori azioni specifiche, individuate negli Allegati programmatici del Documento di Piano del PIT. Tali azioni, integrative del parco agricolo e di qualificazione dell’intero contesto territoriale afferente, sono definite in coerenza con la Disciplina del PIT art. 9, comma 12 septies.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell’integrazione al PIT</p>	
<b>Proponente</b>	<b>Sintesi Osservazione</b>	<b>Controdeduzione</b>	<b>Esito</b>

<p><b>Oss. n. del</b>  <b>SEL Provincia</b>  <b>Firenze</b>    <b>n. 23</b>    <b>28/10/2013</b></p>	<p><b>Premessa</b>  1. Il Parco agricolo della Piana assume un ruolo fondamentale in relazione a tutte le componenti ambientali, al riordino degli interventi infrastrutturali e del sistema insediativo come “regione urbana unitaria e policentrica”, nonché alla riduzione del consumo di suolo e al mantenimento delle aree agricole unitamente al sistema di regimazione idraulica. La previsione aeroportuale appare in netto contrasto, renderebbe vana la prospettiva di effettiva realizzazione del Parco e produrrebbe una significativa occupazione ed artificializzazione di suolo agricolo.</p> <p>2. Non si tiene conto delle potenzialità dell’aeroporto di Pisa e non si prevedono adeguati collegamenti con Firenze, inoltre non si considerano le possibili sinergie con Bologna, che consentirebbero il mantenimento come city airport di Peretola adottando tutte le opere di mitigazione già previste e mai attuate.</p>	<p>1. Il Parco agricolo della Piana è stato concepito “<i>quale elemento ordinatore delle politiche e degli interventi infrastrutturali che investono il territorio di sua pertinenza. La tutela e la valorizzazione della sua qualificazione agricola, ecologica, culturale e funzionale determinano i criteri di progettazione e valutazione degli interventi che, in conformità alle previsioni degli strumenti della pianificazione e degli atti di governo del territorio delle Amministrazioni competenti, riguardano il territorio del Parco agricolo della Piana a qualunque titolo e in relazione a qualunque finalità.</i>” così come previsto all’art. 38 ter comma 5 della disciplina generale del PIT</p> <p>Concorrono al raggiungimento degli obiettivi propri del Parco agricolo della Piana alcune azioni specifiche, individuate negli Allegati programmatici del Documento di Piano del PIT. Tali azioni, integrative del parco agricolo e di qualificazione dell’intero contesto territoriale afferente, sono definite in coerenza con la Disciplina del PIT art. 9, comma 12 septies.</p> <p>La Regione verifica che il progetto di qualificazione della infrastruttura aeroportuale persegua fra l’altro la compatibilità con il progetto di territorio “Parco agricolo della Piana” e più in generale con il sistema ambientale ed insediativo della piana, come prescritto dall’art. 5ter comma 2 della disciplina del Masterplan.</p> <p>2. Il Documento di Piano del master plan “Il Sistema Aeroportuale Toscano”, in coerenza con il Programma Regionale di Sviluppo, stabilisce che il processo di integrazione aeroportuale regionale rappresenta un obiettivo strategico da attuare con la specializzazione delle funzioni di aeroporto di rilevanza internazionale per Pisa e di city airport per Firenze. In un’ottica di gestione dei due aeroporti come componenti di un unico sistema aeroportuale regionale, la Regione promuove con i soggetti interessati un percorso di integrazione, anche gestionale, tra gli aeroporti di Pisa e Firenze quali scali a sviluppo correlato, al fine di garantire l’utilizzazione più sostenibile, dal punto di vista ambientale ed economico, della capacità aeroportuale complessiva.</p> <p>A supporto del suddetto obiettivo lo studio “Le ricadute economiche del consolidamento dell’offerta aeroportuale della Toscana”, predisposto da IRPET ad integrazione del quadro conoscitivo dell’integrazione al PIT, mediante il quale è stato stimato l’impatto economico e occupazionale indotto dalla qualificazione dell’offerta aeroportuale toscana, partendo dalle previsioni di passeggeri elaborate all’interno della pianificazione nazionale e riprese dai documenti di programmazione regionale.</p> <p>A seguito di tale studio, la qualificazione del sistema aeroportuale regionale richiede che il potenziamento infrastrutturale (in particolare, dello scalo fiorentino) debba accompagnarsi ad una integrazione gestionale degli aeroporti di Pisa e Firenze, come evidenziato anche dal quadro programmatico nazionale. Attraverso l’integrazione funzionale sarà possibile, infatti, ottimizzare la capacità complessiva dell’offerta e massimizzare i benefici per il sistema socio-economico regionale. Nei prossimi anni il territorio si troverà ad esprimere una domanda crescente di trasporto aereo che non potrà essere soddisfatta dalla capacità di offerta attuale.</p> <p>La diversificazione delle funzioni, dati anche i vincoli ambientali ed infrastrutturali esistenti, risponde quindi ad una logica di ottimizzazione del sistema aeroportuale toscano; in questa prospettiva, il potenziamento dello scalo fiorentino, in limiti compatibili con la sua localizzazione nel contesto delle urbanizzazioni date e del progetto di parco, risulta funzionale all’esercizio aeroportuale e conciliabile con il progetto di territorio del Parco agricolo della Piana.</p> <p>Con l’allegato programmatico n. 7 al Documento di Piano del PIT, sono inoltre previste specifiche azioni tese a ottimizzare i trasporti e a ridurre l’inquinamento atmosferico, fra i quali, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• il potenziamento dei collegamenti tra gli aeroporti di Firenze e Pisa attraverso la realizzazione della linea tramviaria 2;</li> <li>• il potenziamento dei servizi ferroviari tra Firenze e Pisa e la realizzazione del people mover tra la stazione ferroviaria di Pisa e l’aeroporto di Pisa;</li> </ul>	<p><b>Non</b>  <b>accogliabile</b></p>
--	---	---	--

	<p>3. Si rilevano criticità ambientali e territoriali del progetto della nuova pista con riferimento agli aspetti idraulici, insediativi e della mobilità, ecosistemici e ambientali, acustici e atmosferici.</p> <p>4. I documenti di analisi, prodotti per la Valutazione Ambientale Strategica, risultano approssimativi e superficiali, non tengono conto degli impatti determinabili sul territorio dalla realizzazione del nuovo aeroporto.</p> <p>5. Non risulta uno studio della compatibilità tra la nuova pista e il Polo Scientifico di Sesto, relativamente agli impatti diretti sull'intero complesso (viabilità, accessi, rischio idraulico e vasche di laminazione) e a quelli indiretti derivanti dal funzionamento della pista (rumore e vibrazioni). Si richiede la redazione di tale studio da parte di un soggetto terzo competente in materia.</p> <p><b>Osservazioni</b></p> <p>1. adeguamento dell'Atto deliberativo di adozione dell'integrazione al PIT, in ragione delle eventuali parti modificate, integrate o abrogate dei relativi allegati.</p> <p>2. verifica della certezza in ordine alla effettiva unidirezionalità della pista e sostituzione della frase (Risoluzione CR n° 205 del 24 luglio 2013 collegata alla Deliberazione del Consiglio regionale n° 74 del 24 luglio 2013) “[...]delle rotte di decollo e atterraggio prevalenti e del tipo di aeromobili che utilizzeranno la nuova pista[...]” con al seguente: “[...] fornendo anche assicurazioni certe ed inequivocabili circa le caratteristiche di effettiva ed esclusiva unidirezionalità della pista e dei conseguenti sorvoli in fase di atterraggio e decollo, ed ogni altro tipo di informazione in merito alla tipologia degli aeromobili che verranno utilizzati nel nuovo scalo”</p> <p>3. relativamente al Testo che integra il Documento di Piano del PIT:</p> <p>3.1.1.estensione del perimetro del Parco all'intera pianura alluvionale del comune di Firenze e tracciamento delle connessioni materiali del Parco con il sistema delle Ville di Castello, con il Parco urbano di San Donato, con il Parco delle Cascine e con il Parco fluviale dell'Arno;</p> <p>3.1.2.sostituzione del testo del paragrafo 7 ter.1 del Documento di Piano;</p> <p>3.1.3.aggiunta di un quinto comma al paragrafo 7 ter del</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• la definizione a seguito di approfondimento con i Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio, Calenzano e Prato dell'integrazione della rete tranviaria della Piana Fiorentina;</li> <li>• il potenziamento dei collegamenti ferroviari tra Prato e Firenze in funzione delle nuove potenzialità della rete a seguito degli interventi infrastrutturali in corso.</li> </ul> <p>3., 4. e 5. L'integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale contiene indirizzi, direttive e prescrizioni che dovranno essere riferimento per il successivo procedimento amministrativo di approvazione del nuovo Piano di Sviluppo aeroportuale dell'aeroporto di Firenze, prevedendo a tale scopo uno specifico ambito di salvaguardia.</p> <p>Gli studi effettuati nell'ambito della VAS della presente integrazione al PIT risultano adeguatamente approfonditi solo per il livello di pianificazione cui si colloca la variante in oggetto. Le criticità ambientali dovranno essere valutate in modo più approfondito a seguito della presentazione del masterplan di sviluppo aeroportuale, sul quale saranno attivate le procedure di VIA e VIS.</p> <p>La qualificazione dell'aeroporto, prevede le opere necessarie a garantire le compatibilità degli interventi rispetto al sistema ambientale, con particolare riferimento al superamento delle criticità legate all'impatto acustico sugli insediamenti limitrofi, all'impatto sul reticolo idraulico, al sistema insediativo e della mobilità, anche attraverso interventi di adeguamento da progettare e realizzare contestualmente, che garantiscano adeguati livelli di sostenibilità.</p> <p>Tutti gli interventi e le opere collaterali alla qualificazione dell'aeroporto di cui alla lettera g) dell'art. 5ter della disciplina del masterplan saranno realizzati a cura e spese del proponente.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT.</p> <p>1. <b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT.</p> <p>2. <b>Non accoglibile</b> in quanto la disciplina del masterplan, art. 5ter comma 1 lettera b) prevede che l'utilizzo della pista dovrà essere regolamentato in modo da garantire la massima tutela degli insediamenti dall'inquinamento acustico ed atmosferico con un utilizzo esclusivamente monodirezionale nell'opzione di cui alla pista parallela convergente, senza sorvolo di Firenze, fatte salve situazioni di emergenza.</p> <p>3.1.1. <b>Non accoglibile</b> in questa sede, in quanto il perimetro del Parco andrà specificato in sede di Accordo di Pianificazione con i Comuni. Conseguentemente, con tale atto, potrà essere anche ampliato il suo perimetro e potranno essere ulteriormente caratterizzate le prestazioni delle singole aree territoriali che lo compongono.</p> <p>3.1.2. <b>Non accoglibile</b> in quanto in contrasto con l'impianto e gli obiettivi della presente integrazione del PIT.</p> <p>3.1.3. <b>non accoglibile</b> in quanto già previsto a livello di pianificazione strategica, PIT, attraverso le azioni e</p>	
--	--	--	--

	<p>Documento di Piano;</p> <p>3.1.4.abrogazione e sostituzione di parte del paragrafo 7 ter.4 del Documento di Piano;</p> <p>4. relativamente al Testo che Integra la Disciplina generale del PIT:</p> <p>4.1. abrogazione e adeguamento di ogni elaborato grafico allegato al provvedimento deliberativo, ove le osservazioni in esame fossero accolte;</p> <p>4.2. modifica dei commi f e g dell'art.1 dell'integrazione alla Disciplina di Piano; abrogazione del comma j;</p> <p>4.3. abrogazione parziale del comma 12 bis dell'art. 2 dell'integrazione alla Disciplina di Piano e abrogazione totale dei commi 12 quater, quinquies e sesties;</p> <p>4.4. abrogazione dei commi 3,4,5 dell'art. 5 dell'integrazione alla Disciplina di Piano;</p> <p>5. abrogazione degli allegati grafici relativi agli ambiti di salvaguardia B e C relativi all'aeroporto;</p> <p>6. abrogazione dell'allegato A3 – Integrazione al Quadro Conoscitivo;</p> <p>7. abrogazione dell'intera Parte II dell'allegato A4 – Testo che integra il Documento di Piano del Masterplan “Il sistema aeroportuale toscano”;</p> <p>8. abrogazione dell'art. 3 dell'integrazione alla Disciplina di Piano del Masterplan, limitatamente al nuovo art. 5 bis e 5 ter;</p> <p>rielaborazione degli allegati B – Rapporto di Valutazione e C – Rapporto Ambientale ed elaborazione di uno studio per la valutazione della compatibilità tra la nuova pista e il Polo Scientifico di Sesto, da redarre a cura di un soggetto terzo competente in materia.</p>	<p>gli interventi previsti negli allegati programmatici al documento di Piano del PIT e coerente con il Progetto di territorio e la disciplina del Parco agricolo della Piana.</p> <p>3.1.4 <b>non accoglibile</b> in quanto la parte del paragrafo 7ter 4 che s'intende abrogare contiene già le garanzie per la tutela e complementarietà della qualificazione dell'aeroporto con il Parco della Piana.</p> <p>4.1. <b>non accoglibile</b>, in quanto non vengono accolte le osservazioni.</p> <p>4.2., 4.3. e 4.4. <b>non accoglibile</b> in quanto la qualificazione dell'aeroporto costituisce obiettivo strategico del Programma Regionale di Sviluppo e della stessa Integrazione al PIT, come precisato meglio nelle sopraelencate considerazioni.</p> <p>5, 6, 7 e 8 <b>non accoglibile</b> in quanto la qualificazione dell'aeroporto costituisce obiettivo strategico del Programma Regionale di Sviluppo e della stessa Integrazione al PIT, come precisato meglio nelle sopraelencate considerazioni.</p> <p>9. <b>non accoglibile</b> per quanto precisato nelle sopraelencate considerazioni.</p>	
Proponente Oss. n. del	Sintesi Osservazione	Controdeduzione	Esito
<p><b>Immobiliare</b> <b>Marina Bisenzio</b></p> <p><b>n. 24</b></p>	<p><b>Premessa</b> Oggetto dell'osservazione è l'area del Comune di Campi denominata Fornello, destinata dal RU ad ambito agricolo, su cui la proprietà ha inoltrato alcune proposte di sviluppo e valorizzazione, attualmente in valutazione dal parte dell'autorità comunale L'area in oggetto è rientrata nel Parco agricolo della Piana in ambito di salvaguardia A, che inibisce qualsiasi attività non agricola. Tale inibizione dovrebbe passare attraverso SU di livello comunale, valutando strumenti perequativi per non impedire in toto lo sviluppo. In base alla salvaguardia, non è inoltre chiaro quali siano i limiti che le amministrazioni dovranno rispettare (una struttura alberghiera legata al Parco potrà essere ammessa?) e si teme che l'interpretazione di tale salvaguardia porti alla negazione di qualsiasi tipo di trasformazione del territorio, anche quando questa prevede la sua valorizzazione.</p> <p><b>Richiesta</b> Si chiede di stralciare l'area in oggetto, allegata all'osservazione, dall'ambito di salvaguardia A o, in alternativa, di precisare quali interventi di valorizzazione del territorio, non strettamente agricoli,</p>	<p>Relativamente all'ambito di salvaguardia A, ai sensi dell'art. 38quater comma 2 della disciplina generale del PIT, per quanto attiene l'attuazione delle previsioni non conformative della proprietà, la loro localizzazione e quantificazione sarà valutata rispetto al progetto di Parco agricolo in sede di</p>	<p><b>Non accoglibile</b></p>



	possano essere compatibili con la salvaguardia e comunque oggetto di valutazione da parte delle amministrazioni competenti.	Accordo di pianificazione ai sensi degli articoli 21, 22, 23 della legge regionale 1/2005. <b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT.	
<b>Proponente Oss. n. del</b>	<b>Sintesi Osservazione</b>	<b>Controdeduzione</b>	<b>Esito</b>
<b>Comune di Poggio a Caiano  n. 25</b>	<p><b>Premessa</b> Condivide e crede nel parco della Piana da sempre anche come risorsa in grado di apportare benefici economici, tuttavia ritiene che l'aeroporto sia in aperta contraddizione. Le valutazioni effettuate si basano su ipotesi di realizzazione e non su un progetto definitivo, pertanto possono essere oggetto di possibili variazioni. Il potenziamento dei collegamenti con l'aeroporto di Pisa e la realizzazione del progetto di collegamenti viari alternativi per l'area metropolitana risultano la soluzione auspicabile. E' ritenuto opportuno che la VIS prevista debba essere redatta da un soggetto terzo.</p> <p><b>Osservazioni</b> 1. <i>aspetti generali</i>: il parco deve rimanere l'elemento ordinatore e non solo elemento di bilanciamento e mitigazione degli impatti ambientali delle infrastrutture presenti. L'ampliamento aeroportuale non deve sottrarre aree già individuate nelle salvaguardie previste dal Piano stesso. La caratterizzazione del Parco sia per le caratteristiche ambientali che per le superfici già utilizzate dalla Comunità deve essere mantenuta.</p> <p>2. <i>aspetti ecologico-ambientali ed economici</i>: l'aeroporto costituisce un fattore di inquinamento ambientale, interferisce con gli aspetti ecologici e la sua localizzazione presenta problemi connessi alle condizioni di rischio idraulico che vanificano gli interventi di bonifica già realizzati (Fosso Reale), non risultano inoltre chiare le previsioni economiche, per cui si rileva un'inadeguatezza strategica di qualunque ipotesi e una scarsa valutazione.</p>	<p>1. Nella Disciplina del Masterplan "Il sistema aeroportuale toscano" sono state individuate specifiche prescrizioni per il progetto di qualificazione aeroportuale a garanzia della funzione ordinatrice del Parco, perseguendo la compatibilità di tale qualificazione con la qualità degli insediamenti, dell'ambiente, del paesaggio e della mobilità. Concorrono al raggiungimento degli obiettivi propri del Parco agricolo della Piana alcune ulteriori azioni specifiche, individuate negli Allegati programmatici del Documento di Piano del PIT. Tali azioni, integrative del parco agricolo e di qualificazione dell'intero contesto territoriale afferente, sono definite in coerenza con la Disciplina del PIT art. 9, comma 12 septies. La Regione verifica che il progetto di qualificazione della infrastruttura aeroportuale persegua fra l'altro la compatibilità con il progetto di territorio "Parco agricolo della Piana" e più in generale con il sistema ambientale ed insediativo della piana, come prescritto dall'art. 5ter comma 2 della disciplina del Masterplan. In relazione alle criticità ambientali, saranno valutate in modo più approfondito a seguito della presentazione del Masterplan di sviluppo aeroportuale, sul quale saranno attivate le procedure di VIA e VIS. La VIS sarà redatta a cura e spese del proponente e allegata alla VIA come prescritto dall'art. 5ter comma 1 lettera g.9) della disciplina del masterplan. <b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT.</p> <p>2. Il Documento di Piano del master plan "Il Sistema Aeroportuale Toscano", in coerenza con il Programma Regionale di Sviluppo, stabilisce che il processo di integrazione aeroportuale rappresenta un obiettivo strategico da attuare con la specializzazione delle funzioni di aeroporto di rilevanza internazionale per Pisa e di city airport per Firenze. In un'ottica di gestione dei due aeroporti come componenti di un unico sistema aeroportuale regionale, la Regione promuove con i soggetti interessati un percorso di integrazione, anche gestionale, tra gli aeroporti di Pisa e Firenze quali scali a sviluppo correlato, al fine di garantire l'utilizzazione più sostenibile, dal punto di vista ambientale ed economico, della capacità aeroportuale complessiva.</p> <p>Gli studi effettuati nell'ambito della VAS della presente integrazione al PIT risultano adeguatamente approfonditi solo per il livello di pianificazione cui si colloca la variante in oggetto. Le criticità ambientali dovranno essere valutate in modo più approfondito a seguito della presentazione del masterplan di sviluppo aeroportuale, sul quale saranno attivate le procedure di VIA e VIS.</p> <p>A seguito della risoluzione n° 205 approvata nella seduta del Consiglio regionale del 24 luglio 2013, collegata</p>	<b>Non accoglibile</b>

		<p>alla deliberazione 24 luglio 2013, n. 74, con riferimento ai documenti a cura del soggetto proponente l'opera, in data 27 marzo 2014, la Società AdF – Aeroporto di Firenze S.p.A, ha trasmesso, in risposta alla richiesta avanzata dalla Giunta Regionale, un proprio documento intitolato "Appendice A al Masterplan Aeroportuale 2014-2029 - Valutazione sull'ipotesi progettuale di pista 12/30 indicata nella variante al PIT". L'appendice contiene alcuni dati di tipo tecnico ed economico in relazione alla pista di volo con orientamento 12/30 di lunghezza 2.000 metri.</p> <p>La qualificazione dell'aeroporto, prevede le opere necessarie a garantire le compatibilità degli interventi rispetto al sistema ambientale, con particolare riferimento al superamento delle criticità legate all'impatto acustico sugli insediamenti limitrofi, all'impatto sul reticolo idraulico, al sistema insediativo e della mobilità, anche attraverso interventi di adeguamento da progettare e realizzare contestualmente, che garantiscano adeguati livelli di sostenibilità.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT.</p>	
<b>Proponente Oss. n. del</b>	<b>Sintesi Osservazione</b>	<b>Controdeduzione</b>	<b>Esito</b>
<p><b>Provincia di Prato</b></p> <p><b>n. 26</b></p>	<p><b>Premessa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>la giunta provinciale ha deliberato di sospendere ogni valutazione di congruenza tra l'integrazione al PIT e le norme di tutela delle risorse essenziali definite nello Statuto del PTC, fino a che non sarà adeguatamente concluso il procedimento di VAS, estendendone le valutazioni anche al territorio della Provincia di Prato.</li> <li>si ritiene inoltre che la Regione debba estendere la VAS anche alle valutazioni delle eventuali ricadute strategiche che il potenziamento dell'aeroporto determina sul Parco della Piana stesso.</li> <li>vengono proposti alcuni contributi tesi ad arricchire il quadro conoscitivo dell'Integrazione al PIT in oggetto.</li> </ul> <p><b>Apporti collaborativi</b></p> <p><b>A.</b> Il Parco della Piana è uno dei principali obiettivi strategici anche per il PTC. Si ritiene che tra i contenuti dell'integrazione al PIT vengano recepiti contenuti, come meglio specificati nel PTC, relativi ai confini del parco, alle connessioni ecologiche e al sistema delle acque, alla rete della mobilità alternativa.</p> <p><b>Osservazioni</b></p> <p><b>B.</b> Nell'integrazione al PIT il Parco è pesantemente inficiato dal potenziamento dell'aeroporto, che potrebbe avere ricadute negative sulle invarianti strutturali del parco della Piana e sulla sua funzionalità. Si rimanda nell'osservazione ai punti espressi in premessa</p>	<p>Si ritiene <b>accoglibile</b> l'insieme dei contributi per l'arricchimento del quadro conoscitivo relativo del Progetto di territorio di rilevanza regionale "Il Parco agricolo della Piana" senza implicare modifiche alla definizione dell'ambito di salvaguardia A, che potranno aver luogo solo mediante specifico Accordo di Pianificazione tra RT e Comuni interessati.</p> <p>A. Il Parco agricolo della Piana è stato concepito dal PIT quale elemento ordinatore delle politiche e degli interventi infrastrutturali che investono il territorio di sua pertinenza. La tutela e la valorizzazione della sua qualificazione agricola, ecologica, culturale e funzionale determinano i criteri di progettazione e valutazione degli interventi che, in conformità alle previsioni degli strumenti della pianificazione e degli atti di governo del territorio delle Amministrazioni competenti, riguardano il territorio del Parco agricolo della Piana a qualunque titolo e in relazione a qualunque finalità.</p> <p>Si ritengono accoglibili gli apporti collaborativi nella misura in cui l'aggiornamento richiesto degli elaborati del quadro conoscitivo comporti integrazioni informative e documentali, senza implicare modifiche alla definizione dell'ambito di salvaguardia A, che potranno aver luogo solo mediante specifico Accordo di Pianificazione tra RT e Comuni interessati.</p> <p>Dopo l'articolo 6 della Disciplina del Progetto di territorio di rilevanza regionale "Il Parco Agricolo della Piana" – Allegato dell'All. A6 della presente Integrazione al PIT, si propone di inserire il seguente articolo:</p> <p><b>“art. 6 bis - Aggiornamento del quadro conoscitivo</b>  <b>L'aggiornamento del quadro conoscitivo e dei relativi elaborati grafici potrà essere effettuato, su istanza degli Enti locali interessati territorialmente, qualora sia ritenuto necessario apportare integrazioni informative e documentali che non implicino modifiche alla definizione dell'ambito di salvaguardia A; queste ultime potranno, infatti, aver luogo solo mediante specifico Accordo di Pianificazione tra RT e Comuni interessati.</b>  <b>Le integrazioni e gli aggiornamenti del quadro conoscitivo del presente Progetto di Territorio di</b></p>	<p><b>Parzialmente accoglibile</b></p>

	<p>B1. Sospesa ogni valutazione in merito alla congruenza dell'integrazione al PIT con lo statuto del PTC fino a che non sarà conclusa la procedura di VAS.</p> <p>B2. La Regione deve estendere la VAS al territorio della Provincia di Prato e implementarla con le conseguenze che il potenziamento dell'aeroporto determina sul Parco della Piana stesso.</p>	<p><b>rilevanza regionale “Il parco agricolo della Piana”, avendo ad oggetto riferimenti di natura documentale e descrittiva, non costituiscono variante al Piano in oggetto e si configurano nel più ampio sistema di aggiornamento del quadro conoscitivo del PIT.”</b></p> <p><b>Parzialmente accoglibile</b></p> <p>B1. <b>Non accoglibile</b> in quanto non pertinente.</p> <p>B2. In relazione alla VAS, è stato individuato un ambito convenzionale di valutazione che corrisponde all'ambito più immediato di interazione fra Parco/aeroporto e le residenze, le attività produttive, gli attrattori di vario genere, le infrastrutture, i principali servizi, cioè all'ambito presumibilmente più sensibile agli effetti positivi e negativi dell'Integrazione al PIT.</p> <p>L'integrazione al PIT prevede due ambiti di salvaguardia B e C funzionali alla qualificazione dell'aeroporto di Firenze, consentendo in tal modo al soggetto proponente di presentare, nel successivo procedimento amministrativo di approvazione del piano di sviluppo aeroportuale, una proposta di qualificazione.</p> <p>Il livello di implementazione richiesto è pertanto subordinato alla presentazione del progetto di qualificazione aeroportuale da parte della Soggetto proponente.</p> <p>Gli studi effettuati nell'ambito della VAS della presente integrazione al PIT risultano adeguatamente approfonditi solo per il livello di pianificazione cui si colloca la variante in oggetto. Le criticità ambientali dovranno essere valutate in modo più approfondito a seguito della presentazione del masterplan di sviluppo aeroportuale, sul quale saranno attivate le procedure di VIA e VIS.</p> <p>A seguito della risoluzione n° 205 approvata nella seduta del Consiglio regionale del 24 luglio 2013, collegata alla deliberazione 24 luglio 2013, n. 74, con riferimento ai documenti a cura del soggetto proponente l'opera, in data 27 marzo 2014, la Società AdF – Aeroporto di Firenze S.p.A, ha trasmesso, in risposta alla richiesta avanzata dalla Giunta Regionale, un proprio documento intitolato “Appendice A al Masterplan Aeroportuale 2014-2029 - Valutazione sull'ipotesi progettuale di pista 12/30 indicata nella variante al PIT” . L'appendice contiene alcuni dati di tipo tecnico ed economico in relazione alla pista di volo con orientamento 12/30 di lunghezza 2.000 metri.</p> <p>Tutti gli interventi e le opere collaterali alla qualificazione dell'aeroporto di cui alla lettera g) dell'art. 5ter della disciplina del masterplan debbono essere realizzati a cure e spese del proponente.</p> <p><b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT.</p>	
Proponente Oss. n. del	Sintesi Osservazione	Controdeduzione	Esito
<p><b>Maria Donati</b></p> <p><b>n. 27</b></p> <p><b>05/11/2013</b></p>	<p>L'adozione dell'areale di salvaguardia aeroportuale impedirà per tempi molto lunghi la realizzazione di programmi-stralcio previsti dal PS e dal RU del Comune di Sesto Fiorentino, in coerenza con il PIT e il PTC, e che nell'ambito di tali programmi è prevista dal RU la realizzazione di un canile per il ricovero di cani abbandonati, la cui localizzazione ricade nell'ambito di salvaguardia B, si chiede, nelle more dell'avviamento delle procedure espropriative, la possibilità di realizzare tale opera,</p>	<p>L'art. 9 comma 12 bis della disciplina del PIT stabilisce che “... nell'ambito specifico individuato nell'allegato cartografico S2 allegato alla presente disciplina, relativo al Parco agricolo della Piana e alla conseguente qualificazione dell'aeroporto di Firenze-Peretola (d'ora in avanti “ambito di salvaguardia B”), sono consentite solo previsioni degli strumenti della pianificazione territoriale e della programmazione generale e settoriale finalizzate alla qualificazione dell'Aeroporto di Firenze-Peretola fermo restando che le aree non interessate dalla definitiva localizzazione degli spazi aeroportuali saranno destinate al Parco agricolo della Piana.”</p>	<p><b>Accoglibile</b></p>

	considerando anche la caratteristiche costruttive previste.	<b>Accoglibile.</b> Si propone di integrare la disciplina del PIT, art. 9 comma 12bis, come segue: “E’ fatta salva la realizzazione di strutture rimovibili già previste dagli strumenti urbanistici comunali vigenti alla data di pubblicazione sul BURT dell’Avviso di adozione della presente disposizione del PIT.”	
<b>Proponente Oss. n. del</b>	<b>Sintesi Osservazione</b>	<b>Controdeduzione</b>	<b>Esito</b>
<b>Comune di Prato</b>  <b>Trasmessa contestuale a VAS</b>	<p><b>Premessa</b> La Giunta Comunale richiede alla Regione la riadozione del provvedimento in oggetto, previo approfondimento di indagini, analisi e valutazioni e l’annullamento delle norme di salvaguardia in vigore.</p> <p><b>Richieste</b> 1. si richiede un aggiornamento degli elaborati del Quadro Conoscitivo di Progetto di Territorio (elaborati 1-6 dell’elaborato A6) e un confronto con gli elaborati allegati al PS del Comune;</p> <p>2. <b>a)</b> pare insufficiente la superficie delle aree pubbliche da piantumare per abbattere efficacemente l’inquinamento atmosferico derivante da CO2 – all. progr. n°2;</p> <p><b>b)</b> il citato bando regionale per finanziare impianti fotovoltaici è scaduto, inoltre le aree vocate sono esterne al Parco della Piana e quindi non sono funzionali al Parco stesso – all. progr. n°6;</p> <p><b>c)</b> nessuna estensione della rete tranviaria riguarda il Comune di Prato, si chiede di recepire le ipotesi, contenute nel PS, di collegamento tramite metrotram tra Prato e Campi Bisenzio, di nuove stazioni o fermate ferroviarie sulla linea Firenze-Pistoia e sulla linea Prato-Bologna e del progetto Tram-Treno sulla tratta ferroviaria urbana – all. progr. n°7.</p> <p>3.</p>	<p><b>1. Parzialmente accoglibile</b> nella misura in cui l'aggiornamento richiesto degli elaborati del quadro conoscitivo comporti integrazioni informative e documentali, senza implicare modifiche alla definizione dell'ambito di salvaguardia A, che potranno aver luogo solo mediante specifico Accordo di Pianificazione tra RT e Comuni interessati.</p> <p>Dopo l’articolo 6 della Disciplina del Progetto di territorio di rilevanza regionale “Il Parco Agricolo della Piana” Allegato dell’All.A6 della presente Integrazione al PIT, si propone di inserire il seguente articolo:</p> <p><b>“art. 6 bis - Aggiornamento del quadro conoscitivo</b> <b>L’aggiornamento del quadro conoscitivo e dei relativi elaborati grafici potrà essere effettuato, su istanza degli Enti locali interessati territorialmente, qualora sia ritenuto necessario apportare integrazioni informative e documentali che non implicino modifiche alla definizione dell'ambito di salvaguardia A; queste ultime potranno, infatti, aver luogo solo mediante specifico Accordo di Pianificazione tra RT e Comuni interessati.</b> <b>Le integrazioni e gli aggiornamenti del quadro conoscitivo del presente Progetto di Territorio di rilevanza regionale “Il parco agricolo della Piana”, avendo ad oggetto riferimenti di natura documentale e descrittiva, non costituiscono variante al Piano in oggetto e si configurano nel più ampio sistema di aggiornamento del quadro conoscitivo del PIT.”</b></p> <p><b>Parzialmente accoglibile</b></p> <p>2. <b>a)</b> La superficie di aree da piantumare, espressa nell’allegato programmatico n. 2 al Documento di Piano dell’integrazione al PIT, costituisce uno degli interventi utili all’abbattimento della CO2. Oltre all’intervento di cui al suddetto allegato programmatico, sono previsti ulteriori interventi che concorreranno a ridurre l’inquinamento atmosferico. <b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell’integrazione al PIT.</p> <p><b>b) Non accoglibile</b> in quanto nello stesso allegato programmatico si prevede di attuare analoghe azioni strutturate per l’impiego dei fondi comunitari 2014-2020.</p> <p><b>c)</b> Come previsto dall’allegato 7 e come confermato dal Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM) recentemente approvato dal Consiglio, nella fase di redazione dello studio di fattibilità dell’estensione della linea verso Campi, sarà valutata l’ipotesi del collegamento tramviario con Prato, previi gli opportuni raccordi con le amministrazioni comunali interessate, secondo la tempistica prevista dall’Accordo di Programma tra Regione Toscana, Comune di Firenze, Comune di Campi Bisenzio, Comune di Sesto Fiorentino e Comune di Bagno a Ripoli (DGR 305/2014). <b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell’integrazione al PIT.</p>	<b>Parzialmente accoglibile</b>

<p><b>a)</b> si richiede un aggiornamento del QC del progetto di territorio con i contenuti del nuovo Piano Strutturale, con particolare riferimento alle strategie e alla disciplina per il Parco Agricolo della Piana. I contenuti del progetto di territorio e del PS riferiti al Parco della Piana sono difficilmente raggiungibili in seguito alla realizzazione dell'aeroporto, come peraltro evidenziato dalla stessa disciplina del progetto di territorio di cui all'integrazione al PIT. Si rilevano profili di incoerenza tra gli obiettivi e le strategie del Parco Agricolo e gli effetti dovuti all'eventuale realizzazione del progetto di qualificazione dell'aeroporto;</p> <p><b>b)</b> non risulta chiaro il criterio di classificazione delle aree secondo il quale gli stessi elementi costitutivi del Parco (definitivi nell'elaborato grafico P1) siano catalogati (nell'elaborato S1 – Misure di salvaguardia) alcune volte in ambito di salvaguardia "A" mentre altre volte nelle aree funzionali al Parco. Si chiede di esplicitare i criteri che hanno portato all'individuazione delle salvaguardie a seguito della classificazione stabilita nell'elaborato P1.</p> <p>4. <b>a)</b> l'art. 4 della disciplina del PIT rimanda più volte all'art. 2 comma 7quater, non presente, anziché al 2 comma 7ter.</p> <p><b>b)</b> si propone la correzione del comma 6 dell'art. 5 della disciplina del PIT, aggiungendo quanto segue: <i>“Per le ‘aree funzionali al Parco Agricolo della Piana’, nella more della verifica, vige la disciplina dei rispettivi strumenti comunali di pianificazione territoriale e urbanistica a condizione che gli interventi attuativi assicurino le connessioni ecologiche e della mobilità [...]”</i></p> <p>5. Si chiede che le aree che ricadono in ambito di salvaguardia A che non siano anche soggette alle salvaguardie del PS, vengano inserite nella categoria delle “aree funzionali al Parco agricolo della Piana”.</p>	<p><b>3.</b> a) Fermo quanto controdedotto al precedente punto 1, si ribadisce che il Parco agricolo della Piana si configura come elemento ordinatore delle politiche e degli interventi infrastrutturali che investono il territorio di sua pertinenza. La tutela e la valorizzazione della sua qualificazione agricola, ecologica, culturale e funzionale determinano i criteri di progettazione e valutazione degli interventi che, in conformità alle previsioni degli strumenti della pianificazione e degli atti di governo del territorio delle Amministrazioni competenti, riguardano il territorio del Parco agricolo della Piana a qualunque titolo e in relazione a qualunque finalità.</p> <p>La qualificazione dell'aeroporto, prevede le opere necessarie a garantire le compatibilità degli interventi rispetto al sistema ambientale, con particolare riferimento al superamento delle criticità legate all'impatto acustico sugli insediamenti limitrofi, all'impatto sul reticolo idraulico, al sistema insediativo e della mobilità, anche attraverso interventi di adeguamento da progettare e realizzare contestualmente, che garantiscano adeguati livelli di sostenibilità.</p> <p><b>Parzialmente accoglibile</b> nella misura in cui l'aggiornamento richiesto agli elaborati del quadro conoscitivo comporti integrazioni informative e documentali, senza implicare modifiche alla definizione dell'ambito di salvaguardia A, che potranno aver luogo solo mediante specifico Accordo di Pianificazione tra RT e Comuni interessati. Si veda il precedente punto 1.</p> <p>b) l'individuazione delle aree funzionali al Parco agricolo della Piana è stata concertata con l'Amministrazione comunale, anche al fine di tenere conto del Piano Strutturale del Comune nel frattempo approvato. La Norma ad esse associata di cui all'art. 38quater comma 6 della disciplina del PIT prevede infatti che “... Le aree individuate nell'elaborato cartografico S1 come "aree funzionali al Parco Agricolo della Piana", destinate a prevalente funzione agricola o definite come struttura agroambientale dalle norme degli strumenti comunali e/o del PTCP, sono soggette a verifica ai fini del progetto di Parco agricolo in sede di accordo di pianificazione.” <b>Non accoglibile</b> in quanto la richiesta riguarda aspetti già considerati negli elaborati dell'integrazione al PIT, previa concertazione con l'Amministrazione comunale di Prato.</p> <p>4. a) <b>accoglibile</b> in quanto implicante correzione di mero errore materiale.</p> <p>b) <b>accoglibile</b>, con le seguenti modifiche all'art. 38ter comma 8 della disciplina del PIT: <i>“Per armonizzare gli strumenti urbanistici delle Amministrazioni provinciali e comunali competenti la Regione Toscana conclude <del>lo specifico accordo</del> <b>specifici Accordi</b> di pianificazione, ai sensi degli articoli 21, 22, 23 della legge regionale 1/2005, tra <del>tutte</del> le Amministrazioni interessate.”</i></p> <p>5. <b>non accoglibile</b>, in quanto, a seguito dell'accoglimento della osservazione 4 b), si potrà provvedere con la procedura di cui al art. 21 della LR 1/2005.</p>	
---	---	--