

Allegato 2

Integrazione al piano di indirizzo territoriale (PIT) per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze

DICHIARAZIONE DI SINTESI

*ai fini della Valutazione Ambientale Strategica
(Art. 27 della L.R. 10/2010)*

Proponente

Direzione Generale Governo del Territorio

Autorità competente per la VAS

Nucleo Unificato Regionale di valutazione e verifica degli Investimenti pubblici

INDICE

1. Introduzione

Il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica è disciplinato dalla Legge regionale 12 febbraio 2010, n. 10. Tale norma recepisce la disciplina in materia contenuta nel D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. L'attività di valutazione è preordinata a garantire che gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del piano o programma, o loro integrazioni, siano prese in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro approvazione.

Il presente documento costituisce la Dichiarazione di sintesi, redatta ai sensi dell'art. 27 della L.R. 10/2010, relativa al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica del PIT "Integrazione al piano di indirizzo territoriale (PIT) per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze" e contiene il riferimento puntuale alle Osservazioni pervenute, ai sensi dell'art. 25 della L.R. 10/2010, con espressa motivazione delle determinazioni conseguentemente adottate.

All'art. 27 comma 2 della L.R.10/2010 si prevede che "Il provvedimento di approvazione del piano o programma è accompagnato da una dichiarazione di sintesi, contenente la descrizione:

- a) del processo decisionale seguito;
- b) delle modalità con cui le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma;
- c) delle modalità con cui si è tenuto conto del rapporto ambientale, delle risultanze delle consultazioni e del parere motivato;
- d) delle motivazioni e delle scelte di piano o programma anche alla luce delle possibili alternative individuate nell'ambito del procedimento di VAS."

Per i piani e programmi approvati dalla Regione Toscana, l'Autorità Competente per la VAS è individuata nel Nucleo unificato regionale di valutazione e verifica (NURV). Il Proponente della presente Integrazione al piano di indirizzo territoriale (PIT) per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze è individuato nel Responsabile della Direzione Generale Governo del Territorio.

La procedura di VAS dell'integrazione al PIT si avvia con lo svolgimento della fase preliminare (art. 23 della L.r.10/2010) per la definizione dei contenuti del rapporto ambientale, attraverso la redazione del documento preliminare a cura del Proponente del piano e l'avvio della relativa fase di consultazione. Il piano in oggetto rientra nell'ambito di applicazione dell'art. 5, co. 2, lett. a) della L.R. 10/2010, che definisce quali piani sono obbligatoriamente soggetti a VAS, senza la previa verifica di assoggettabilità.

Il PIT, quale strumento della pianificazione territoriale e ai sensi della L.R. 1/2005, contiene lo statuto del territorio ed individua la strategia di sviluppo territoriale definendone obiettivi ed azioni relativamente al governo del territorio, al ruolo dei sistemi metropolitani, alla tutela e valorizzazione delle risorse essenziali; stabilisce inoltre le prescrizioni per l'individuazione degli ambiti territoriali per la localizzazione di interventi sul territorio di competenza regionale e quelle per la pianificazione territoriale in materia di infrastrutture e le misure di salvaguardia. Viene approvato tramite il procedimento descritto al Titolo II Capo II – disposizioni procedurali, della L.R. 1/2005 e assoggettato a VAS ai sensi della L.R. 10/2010.

2. L'iter procedurale seguito

Il percorso finalizzato all'elaborazione ed approvazione dell' integrazione al PIT si è svolto in coerenza con la disciplina regionale in materia di VAS e di pianificazione, in particolare, trattandosi della modifica di uno strumento di pianificazione territoriale, la procedura di elaborazione del piano si è svolta in parallelo al processo di valutazione ambientale, ai sensi della L.R. 10/2010.

Con deliberazione di G.R. n. 705 del 26 luglio 2010, la Regione ha avviato, ai sensi dell'articolo 15 della L.R. 1/2005, il procedimento per *“l'integrazione del Piano di Indirizzo Territoriale al fine di definire gli indirizzi e le prescrizioni regionali in riferimento all'attuazione del Parco della Piana fiorentina, quale elemento ordinatore, e alla qualificazione dell'aeroporto di Firenze-Peretola”*, secondo gli obiettivi ed il quadro conoscitivo di riferimento indicati nel Documento di Avvio approvato con la medesima deliberazione.

Si riportano di seguito le fasi e le tempistiche relative all'elaborazione dell'integrazione in oggetto:

1. AVVIO DEL PROCEDIMENTO E DOCUMENTO PRELIMINARE DI VAS

- luglio 2010: avvio ai sensi della L.R. 1/05 e della L.R.10/2010 (Documento preliminare di VAS);
- settembre-novembre 2010: consultazioni sul Documento preliminare VAS;
- agosto-dicembre 2010: partecipazione precedente l'adozione;

2. PROPOSTA DI PIANO e RAPPORTO AMBIENTALE

- agosto-febbraio 2010: elaborazione della proposta di integrazione del PIT, del Rapporto di valutazione e del Rapporto ambientale, approvazione in Giunta e trasmissione in CR (Proposta di Del. CR della Giunta n. 10/2011);
- febbraio 2013: integrazione alla proposta di integrazione del PIT, del Rapporto di valutazione e del Rapporto ambientale, approvazione in GR con PDCR n°2 del 27/2/2013 e trasmissione in CR;

Successivamente all'adozione in CR avvenuta con DCR n°74 del 24/7/2013, a seguito della pubblicazione di relativo avviso su BURT (pubblicato in data 28 agosto 2013), sono stati avviati i termini per le osservazioni ai sensi della L.R.1/05 e contestualmente per le consultazioni VAS sul Rapporto Ambientale (60 giorni);

A seguito del parere motivato da parte del NURV quale Autorità competente VAS, nonché di quanto emerso dalla partecipazione e consultazione, si procederà all'eventuale revisione dell'integrazione del PIT, trasmessa dalla GR al CR per l'approvazione finale, corredata dal Rapporto Ambientale, la Sintesi non tecnica e la Dichiarazione di sintesi di cui all'art. 27 della L.R.10/2010.

3. PIANO APPROVATO

Successivamente all'approvazione finale dell'integrazione del PIT da parte del CR, verrà data pubblicazione adeguata informazione sulla decisione, secondo quanto previsto dalla L.R.1/05 e della L.R.10/2010.

Gli elaborati che vengono allegati alla Delibera del Consiglio Regionale per l'adozione, n°74 del 24/07/2013, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della l.r. 1/2005, delle integrazioni al PIT approvato con del.C.R. 72/2007, per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze, sono i seguenti :

allegato A:

1 . Testo che integra il Documento di Piano del PIT e relativi allegati programmatici

All.1 - “Promozione delle attività agricole e di forestazione legate alle esigenze di mitigazione ambientale, riqualificazione e valorizzazione del Parco della Piana”

All.2 - “Interventi correlati al Parco agricolo della Piana con particolare riferimento a interventi di piantumazione per ridurre l’inquinamento atmosferico, migliorare la fruibilità dei percorsi che collegano le aree urbane al parco, qualificare il disegno del Parco stesso”

All.3 - “Investimenti per le aree umide e per la rete ecologica nel Parco agricolo della Piana”

All.4 - “Interventi correlati al Parco agricolo della Piana per una migliore fruizione del parco archeologico di Gonfienti”

All.5 - “Azioni di risanamento e miglioramento della qualità dell’aria, volte a ridurre le emissioni inquinanti nell’area interessata dal Parco agricolo della Piana”

All.6 - “Azioni per la promozione di energia da fonti rinnovabili e per l’efficienza energetica volte alla riduzione dell’inquinamento atmosferico”

All.7 - “Interventi di miglioramento della mobilità collettiva nell’area interessata dall’integrazione al PIT parco-aeroporto, anche al fine di ridurre l’inquinamento atmosferico”

2 . Testo che integra la Disciplina del PIT e relativi allegati grafici:

S1 – Misure di salvaguardia ambiti A-B-C (scala 1:20.000)

S2 – Misure di salvaguardia ambito B-C (scala 1:5.000)

S3 – Misure di salvaguardia ambito C (scala 1:2.000)

3. Testo che integra il Documento di piano del master plan “Il Sistema Aeroportuale Toscano”

4. Testo che integra la Disciplina di piano del master plan “Il Sistema Aeroportuale Toscano”

5. Nuovo allegato al PIT: “I progetti di territorio di rilevanza regionale – il Parco agricolo della Piana”, a sua volta composto da:

1. Premessa

2. Quadro conoscitivo

3. Il Progetto di Parco agricolo:

3.1 Dal Quadro conoscitivo al Progetto

3.2 Il riconoscimento delle invarianti strutturali e delle regole statutarie come base del progetto

3.3 Una visione progettuale di sintesi del Parco agricolo della Piana

3.4 Le strategie del Piano: obiettivi e azioni progettuali

4. Disciplina

Elaborati grafici allegati:

Q.C.1. Rete Acque (scala 1:20.000)

Q.C.2. Naturalità e Biodiversità (scala 1:20.000)

Q.C.3 L'articolazione delle aree agricole (scala 1:20.000)

Q.C.4. Patrimonio storico-culturale della Piana (scala 1:20.000)

Q.C.5. I Tracciati della mobilità alternativa (scala 1:20.000)

Q.C.6. Proprietà pubbliche (scala 1:20.000)

Elaborati di progetto:

P.1 Il sistema agro-ambientale

P.2 La rete della mobilità alternativa e della valorizzazione del patrimonio storico-culturale

allegato B - Relazione di Sintesi concernente la Valutazione integrata (Rapporto di Valutazione) redatta ai sensi dell’art. 16 della L.R. 1/2005;

allegato C - Rapporto Ambientale redatto ai sensi dell’art. 24 della L.R. 10/2010;

allegato D - Sintesi non tecnica redatta ai sensi dell'art. 24, comma 4, della L.R. 10/2010;

allegato E - Relazione del Responsabile del Procedimento;

allegato F - Rapporto del Garante della comunicazione.

La documentazione relativa all' integrazione e il Rapporto ambientale sono stati redatti avvalendosi dei contributi sopraggiunti dalle Amministrazioni provinciali e comunali, i cui territori sono interessati direttamente, dai settori competenti della struttura regionale, dall'Autorità di Bacino del Fiume Arno, dal Consorzio di Bonifica dell'area fiorentina, da ARPAT, da IRPET, da ENAC ed ENAV, dall'Università degli Studi di Firenze.

3. Modalità con cui si è tenuto conto delle considerazioni ambientali

Lo scopo dell'integrazione al PIT, in coerenza con i contenuti statuari e strategici del piano attualmente vigente, è quello di dettagliare gli indirizzi e le prescrizioni regionali in riferimento all'attuazione del Parco agricolo della Piana, quale elemento ordinatore delle scelte territoriali, e alla qualificazione dell'aeroporto di Firenze, al fine di definire le condizioni essenziali della trasformabilità dello scalo fiorentino nel quadro degli obiettivi di qualificazione e integrazione del sistema aeroportuale toscano. Su quest'ultimo aspetto, la disciplina del Masterplan "Il sistema aeroportuale toscano" contiene obiettivi specifici, ai quali sono stati correlati indirizzi e prescrizioni per gli aspetti concernenti la mitigazione di situazioni accertate di criticità ambientale e di deficit dei livelli di sicurezza.

L'integrazione persegue quindi due **obiettivi generali** fondamentali:

- definizione ed attuazione delle scelte generali per il Parco agricolo della Piana, quale elemento ordinatore delle politiche territoriali e infrastrutturali, volte anche al risanamento e miglioramento della qualità dell'aria al fine di ridurre le emissioni inquinanti;
- qualificazione funzionale dell'aeroporto di Firenze, garantendone la sostenibilità rispetto al sistema ambientale, insediativo e della mobilità e alla mitigazione degli effetti di inquinamento atmosferico ed acustico.

Tra gli **obiettivi strategici** si individuano quelli specifici di protezione ambientale, quali:

- lotta ai processi di cambiamento climatico, da attivare attraverso la riduzione delle emissioni inquinanti e dei consumi energetici e attraverso l'incremento di energia prodotta da fonti rinnovabili;
- tutela dell'ambiente e della salute, da raggiungere mediante la riduzione di popolazione esposta ad inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dell'utilizzo di prodotti fitosanitari e sostanze chimiche nocivi e la riduzione del grado di rischio di accadimento di incidente;
- salvaguardia della natura, del paesaggio e della biodiversità, tramite la valorizzazione delle risorse paesaggistiche, la conservazione delle biodiversità e il recupero dell'equilibrio idrogeologico;
- uso sostenibile delle risorse naturali e gestione dei rifiuti, da perseguire attraverso la minimizzazione del consumo di suolo, il miglioramento del sistema di raccolta dei rifiuti, la bonifica dei siti inquinati e il ripristino delle aree dismesse, la tutela della qualità delle acque e l'uso sostenibile della risorsa idrica.

I possibili effetti ambientali e sulla salute umana derivanti dall'attuazione del piano risultano parte fondamentale dell'integrazione al PIT nelle indicazioni contenute nel Documento di piano; le valutazioni sono state effettuate tenendo conto delle possibili ricadute che il raggiungimento degli obiettivi preposti potranno avere sull'ambiente. Il Documento di piano è infatti integrato da **Allegati programmatici** che individuano interventi volti al miglioramento della sostenibilità del sistema territoriale afferente all'area del Parco agricolo della Piana, e che concorrono proprio al raggiungimento degli obiettivi del progetto del Parco stesso. 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.

Sono allegati programmatici, parte integrante del Documento di Piano, i seguenti elaborati:

1. "Promozione delle attività agricole e di forestazione legate alle esigenze di mitigazione ambientale, riqualificazione e valorizzazione del Parco della Piana"
2. "Interventi correlati al Parco agricolo della Piana con particolare riferimento a interventi di piantumazione per ridurre l'inquinamento atmosferico, migliorare la fruibilità dei percorsi che collegano le aree urbane al parco, qualificare il disegno del Parco stesso"
3. "Investimenti per le aree umide e per la rete ecologica nel Parco agricolo della Piana"

4. “Interventi correlati al Parco agricolo della Piana per una migliore fruizione del parco archeologico di Gonfienti”
5. “Azioni di risanamento e miglioramento della qualità dell’aria, volte a ridurre le emissioni inquinanti nell’area interessata dal Parco agricolo della Piana”
6. “Azioni per la promozione di energia da fonti rinnovabili e per l’efficienza energetica volte alla riduzione dell’inquinamento atmosferico”
7. “Interventi di miglioramento della mobilità collettiva nell’area interessata dall’integrazione al PIT parco-aeroporto, anche al fine di ridurre l’inquinamento atmosferico”.

Relativamente alla qualificazione dell'aeroporto, la questione ambientale e territoriale costituisce la cornice dentro cui nella **Disciplina di piano del Masterplan** “Il sistema aeroportuale toscano”, vengono individuate prescrizioni, interventi ed azioni a carico del proponente, volti alla compensazione e mitigazione degli impatti derivanti dalla realizzazione dell'opera, alla salvaguardia della biodiversità, delle specie animali e vegetali e dei siti di importanza naturalistica e alla qualificazione ambientale dell'ambito aeroportuale.

Nel **Rapporto Ambientale**, per ciascuna delle tematiche ambientali considerate, è stato individuato un set di indicatori per l'analisi ambientale, ritenuto idoneo a misurare l'efficacia delle azioni previste nelle ipotesi di valutazione.

Gli indicatori individuati forniscono anche la caratterizzazione dello stato delle risorse essenziali del territorio ed evidenziano:

- il grado di conformità delle azioni dell’integrazione al PIT agli obiettivi di sostenibilità ambientale rilevanti;
- gli effetti ambientali significativi per componente ambientale;
- la messa in opera delle prescrizioni introdotte dall’integrazione al PIT al fine di ridurre o compensare gli eventuali effetti negativi;
- il rispetto dei criteri per la localizzazione degli interventi previsti.

Gli stessi indicatori, oltre che per la valutazione degli effetti attesi, si intendono da utilizzare anche in fase di monitoraggio dello stato qualitativo e quantitativo delle risorse considerate.

Per ciascuna componente ambientale individuata sono state definite delle indicazioni per impedire, ridurre e compensare gli effetti negativi e per perseguire l’obiettivo di risanamento ambientale; tali indicazioni dovranno essere recepite dagli strumenti e dagli atti di pianificazione e programmazione territoriale e di settore degli enti pubblici e di gestione delle risorse ricadenti nell’area in esame.

Inoltre, si è proceduto ad una **verifica di coerenza** degli obiettivi del Parco della Piana e della qualificazione dell'aeroporto con l'intero contesto programmatico regionale, al fine di valutare la sostenibilità complessiva del piano stesso. Sono state evidenziate le coerenze con il Programma di Governo Regionale della legislatura 2010-2015, con il Programma Regionale di Sviluppo 2011-2015 e con il Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico. Si è poi valutata la coerenza rispetto agli obiettivi dei piani regionali di settore per garantire l'efficienza e l'integrazione delle politiche regionali, oltre a verificare la coerenza del livello di sostenibilità degli obiettivi generali dell'integrazione al PIT con gli obiettivi di sostenibilità individuati dalla pianificazione regionale. In particolare sono stati presi in considerazione il PRIIM, il PRAA 2007-2010, le scelte strategiche per la gestione dei rifiuti, la programmazione regionale in materia di qualità dell'aria e quella in materia di tutela della risorsa idrica e gli obiettivi di tutela e conservazione dei siti afferenti alla Rete Natura 2000.

4. Modalità con cui si è tenuto conto delle consultazioni e del parere motivato del NURV

4.1 Modalità con cui si è tenuto conto delle consultazioni

A seguito dell'adozione da parte del Consiglio regionale della Deliberazione 24 luglio 2013, n. 74, in data 28 agosto 2013, contestualmente alla pubblicazione dell'Avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana (B.U.R.T. n°35 parte II del 28 agosto 2013) è stato dato avvio alle consultazioni sulla proposta di Integrazione al piano di indirizzo territoriale (PIT) per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze, con il termine di 60 giorni e ai sensi dell'art. 25 della L.R. 10/2010.

Si riporta di seguito l'elenco dei soggetti che hanno inviato osservazioni durante la fase di pubblicazione ai sensi della disciplina in materia di VAS. Le istruttorie sulle osservazioni sono state svolte dalle strutture facenti capo alla Direzione Generale Governo del Territorio.

1. Autorità di Bacino Fiume Arno
2. Consorzio Bonifica Ombrone
3. Consorzio Bonifica Area Fiorentina
4. Comune di Sesto Fiorentino
5. Comune di Campi Bisenzio
6. Comune di Poggio a Caiano
7. Provincia di Firenze
8. Provincia di Prato
9. Comune di Carmignano
10. USL 4 Prato
11. Comune di Prato
12. Soprintendenza Firenze
13. Associazione Parco Agricolo di Prato
14. ARPAT – contributo istruttorio
15. DG Politiche mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico – contributo tecnico

In estrema sintesi le osservazioni pervenute rilevano criticità di natura ambientale derivanti dall'ipotesi di qualificazione dell'aeroporto che sarebbe opportuno affrontare in un'analisi degli impatti maggiormente dettagliata e approfondita. Vista la necessità di ridurre l'inquinamento nella Piana fiorentina pratese, viene richiesto di sviluppare studi e rapporti di maggior dettaglio relativamente alle verifiche idrauliche e interventi di adeguamento del reticolo idraulico, alla fattibilità tecnica ed economico-finanziaria dell'opera in progetto, alle stime di emissioni atmosferiche ed acustiche e agli impatti sul sistema degli insediamenti e della mobilità collettiva in previsione del progetto aeroportuale, alla effettiva convenienza della qualificazione dello scalo fiorentino rispetto ad un potenziamento dei collegamenti con l'aeroporto di Pisa. Si richiede di valutare attentamente l'interferenza con i Siti di Importanza Regionale e Comunitaria e con le zone ANPIL presenti nell'ambito di intervento, per garantirne la tutela, e di assicurare la realizzazione e la rilocalizzazione del progetto Boschi della Piana. Infine, viene sottolineata l'importanza di mantenere il Parco agricolo della Piana come elemento ordinatore di tutte le politiche territoriali.

Ciascuna osservazione è stata analizzata e valutata in relazione all'integrazione al documento di Piano del PIT ed alla disciplina generale del PIT, all'integrazione al documento di Piano ed alla disciplina di Piano del Masterplan "Il sistema aeroportuale toscano" ed al Rapporto Ambientale

pubblicati.

Preso atto dei contributi risultanti dalle consultazioni, si sottolinea che 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. Conseguentemente, sono state individuate specifiche prescrizioni per il progetto di qualificazione aeroportuale anche a garanzia della compatibilità di tale qualificazione con la qualità degli insediamenti, dell'ambiente, del paesaggio e della mobilità; la disciplina del Masterplan individua gli obiettivi strategici e prevede 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.

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 documento intitolato "Appendice del Masterplan Aeroportuale 2014-2029" relativa alla Valutazione sull'ipotesi progettuale di pista 12/30 di lunghezza 2000 mt prevista nella proposta di Integrazione al PIT

Le necessarie verifiche degli impatti, che tengano conto degli ambiti di effettiva influenza della riqualificazione aeroportuale, saranno condotte in fase di Valutazione di Incidenza e di procedimento di VIA, da attivare a cura del proponente, e sulla base del preliminare Piano di Sviluppo Aeroportuale.

4.2 Modalità con cui si è tenuto conto del parere motivato del NURV

Con propria determinazione, n°2 del 27 gennaio 2014, il NURV, Nucleo Unificato Regionale di Valutazione e verifica degli investimenti pubblici, ha espresso il parere motivato, in qualità di autorità competente per la VAS, in relazione all'Integrazione al PIT in merito alla definizione del Parco agricolo della Piana fiorentina e alla qualificazione dell'Aeroporto di Firenze.

In sintesi, il parere espresso dal NURV si compone dei seguenti punti:

1. in riferimento alle valutazioni effettuate e agli obiettivi di sostenibilità ambientale attesi, è richiesta una valutazione comparativa degli impatti sulle diverse componenti ambientali, anche relativamente alla componente sicurezza della popolazione e alla valutazione del bilancio di CO₂ equivalente;
2. è ritenuto necessario, visto le condizioni già critiche in termini di qualità ambientale della piana fiorentina, perseguire ulteriori e più incisive misure di risanamento al fine di garantire un effettivo miglioramento di qualità dell'aria;
3. in merito agli interventi di miglioramento della mobilità collettiva nell'area interessata anche al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico, previsti dall'Allegato programmatico n°7, parte integrante e sostanziale dell'integrazione al PIT, è raccomandato il contestuale perseguimento degli obiettivi di qualificazione dell'aeroporto e di quelli definiti nell'allegato;
4. è suggerita l'introduzione, all'interno dell'art. 5 ter della Disciplina di Masterplan "Il sistema aeroportuale toscano", di ulteriori prescrizioni per l'abbattimento dell'inquinamento acustico;
5. è ritenuto opportuno inserire nel sistema di monitoraggio previsto dal Rapporto Ambientale ulteriori indicatori non solo di tipo ambientale e già definiti nel Rapporto di Valutazione, relativamente alle pressioni indotte dalla struttura aeroportuale; sarebbe opportuno riportare anche il valore attuale e quello atteso degli indicatori definiti;
6. è ritenuta necessaria una valutazione, per la scelta tra le diverse alternative e in una fase preliminare di progettazione, degli effetti cumulativi e di quelli indotti dagli interventi che si renderanno necessari per la realizzazione della qualificazione dell'aeroporto, quali modifica dei tracciati e dell'assetto del reticolo idraulico e della viabilità interferita e rilocalizzazione delle aree di compenso del Polo di Sesto;
7. è ritenuto necessario uno studio di incidenza ed un'analisi, da condurre in una fase antecedente alla progettazione definitiva, relativamente agli impatti sugli habitat naturali, le specie e l'integrità del sito Natura 2000; è auspicabile che la soluzione progettuale prescelta risulti la meno dannosa.

Si riportano di seguito gli elementi di chiarimento alle questioni emerse.

1.a Valutazione comparativa

Relativamente alla scelta delle alternative, si precisa che è stata mantenuta l'impostazione originaria dei documenti trasmessi in Consiglio con la precedente integrazione al PIT (Proposta di Delibera al CR 14 Febbraio 2011, n°10). La qualificazione dell'aeroporto di Firenze (Ipotesi 2) è stata pertanto valutata considerando gli areali di fattibilità A e B, cui si è aggiunto l'areale di fattibilità C.

La valutazione degli effetti attesi ha preso pertanto in esame le seguenti ipotesi alternative:

- Ipotesi 0 L'Ipotesi 0 rappresenta l'evoluzione dello scenario infrastrutturale e insediativo della Piana, comprensivo degli interventi infrastrutturale già programmati, in assenza della presente Integrazione al PIT
- Ipotesi 1 E' data dall'Ipotesi 0 e dalle previsioni del Parco agricolo della Piana¹
- Ipotesi 2 E' data dall'Ipotesi 1 e dalla qualificazione dell'aeroporto valutata considerando:
- areale di fattibilità A, relativo al prolungamento della pista attuale;
 - areale di fattibilità B, relativo all'ipotesi di pista "parallela convergente" che prende come riferimento l'ipotesi di pista 12/30 di ENAC;
 - areale di fattibilità C, relativo all'ipotesi di pista "obliqua" che prende come riferimento l'ipotesi di pista 09/27 di ENAC.

Dagli elementi di analisi e dagli approfondimenti tematici effettuati nel corso della valutazione e contenuti nel Rapporto ambientale e nella Sintesi non tecnica, l'ipotesi relativa all'areale B, che prende come riferimento l'ipotesi di pista parallela convergente, orientamento 12/30 di ENAC, con utilizzo esclusivamente monodirezionale, privo di pista di rullaggio ed a volume di traffico invariato rispetto alle altre ipotesi di fattibilità (A e C), presenta impatti ambientali complessivamente meno significativi sia rispetto alla situazione attuale, sia rispetto alle ipotesi di fattibilità A e C.

A seguito dei risultati emersi dalla procedura di valutazione ambientale strategica della presente integrazione al PIT, è stato ritenuto opportuno approfondire, negli elaborati di PIT, le ipotesi relative agli areali di fattibilità A e B, escludendo l'ipotesi relativa all'areale di fattibilità C.

Relativamente agli impatti sulle diverse componenti ambientali, si riportano nella tabella 1. *Sintesi della valutazione degli effetti attesi dalle diverse ipotesi alternative* i principali effetti emersi dall'analisi del contesto ambientale, per ciascuna delle ipotesi oggetto di valutazione.

Si sottolinea che il principale determinante dell'impatto sanitario sulla popolazione residente e su quella temporaneamente presente è l'esposizione al rumore aeroportuale.

¹ I contenuti del Piano del Parco agricolo della Piana sono indicati al precedente paragrafo 1.2, con le integrazioni inserite nella disciplina generale del PIT all'art. 9 , comma 12 septies.

Tabella 1 - Sintesi della valutazione degli effetti attesi dalle diverse ipotesi alternative

Componente Ambientale	Ipotesi 0	Ipotesi 1	Ipotesi 2 Areale A	Ipotesi 2 Areale B	Ipotesi 2 Areale C
Aria	<p>Permangono le criticità legate alla necessità di contenimento delle emissioni di ossidi di azoto e polveri sottili.</p> <p>Potenziale diminuzione delle emissioni di CO attribuibile alla diminuzione delle emissioni da traffico derivante dal rinnovamento dei mezzi circolanti.</p>	<p>Potenziali effetti di miglioramento locali e di contenimento delle emissioni climalteranti dovute alla realizzazione del Parco agricolo della Piana e alla diminuzione delle emissioni da traffico derivante dal rinnovamento dei mezzi circolanti.</p>	<p>Potenziali effetti di miglioramento locali e di contenimento delle emissioni climalteranti dovute alla realizzazione del Parco agricolo della Piana e alla diminuzione delle emissioni da traffico derivante dal rinnovamento dei mezzi circolanti.</p> <p>Emissioni complessive in diminuzione rispetto allo stato attuale (diminuzione di CO, lieve flessione di NOx e Pm10 dovute a minor traffico veicolare; SOx in lieve aumento causa termovalorizzatore)</p>	<p>Potenziali effetti di miglioramento locali e di contenimento delle emissioni climalteranti dovute alla realizzazione del Parco agricolo della Piana e alla diminuzione delle emissioni da traffico derivante dal rinnovamento dei mezzi circolanti.</p> <p>Emissioni complessive in diminuzione rispetto allo stato attuale (diminuzione di CO; lieve flessione di NOx e Pm10 dovute a minor traffico veicolare ed alla mancanza della bretella di rullaggio mantenendo l'aerostazione nella posizione attuale; SOx in lieve aumento causa termovalorizzatore e aeroporto)</p>	<p>Potenziali effetti di miglioramento locali e di contenimento delle emissioni climalteranti dovute alla realizzazione del Parco agricolo della Piana e alla diminuzione delle emissioni da traffico derivante dal rinnovamento dei mezzi circolanti.</p> <p>Emissioni complessive in diminuzione rispetto allo stato attuale ma di minor entità rispetto all'ipotesi 2 B e 2 A (diminuzione di CO dovute a minor traffico veicolare; valori pressochè costanti di NOx e Pm10; SOx in lieve aumento causa termovalorizzatore e aeroporto)</p>

Rumore	Aumento della popolazione esposta ai livelli alti di Lva e di quella disturbata dal rumore rispetto allo stato attuale.	Aumento della popolazione esposta ai livelli alti di Lva e di quella disturbata dal rumore rispetto allo stato attuale. Potenziale riduzione dell'inquinamento acustico grazie alla previsione di fasce di mitigazione (con specie arboree con effetto fonoassorbente) lungo le principali infrastrutture stradali.	Aumento della popolazione esposta ai livelli alti di Lva e di quella disturbata dal rumore rispetto allo stato attuale. Potenziale riduzione dell'inquinamento acustico grazie alla previsione di fasce di mitigazione (con specie arboree con effetto fonoassorbente) lungo le principali infrastrutture stradali.	Potenziale riduzione dell'inquinamento acustico grazie alla previsione di fasce di mitigazione (con specie arboree con effetto fonoassorbente) lungo le principali infrastrutture stradali.		Potenziale riduzione dell'inquinamento acustico grazie alla previsione di fasce di mitigazione (con specie arboree con effetto fonoassorbente) lungo le principali infrastrutture stradali.	
				<u>Utilizzo Monodirezionale della pista²:</u> Riduzione della popolazione esposta ai livelli più elevati di rumore e della popolazione disturbata rispetto allo stato attuale ed alle altre ipotesi di orientamento della pista.	<u>Utilizzo NON esclusivamente Monodirezionale:</u> Aumento della popolazione esposta ai livelli più elevati di rumore e della popolazione disturbata rispetto allo stato attuale.	<u>Utilizzo Monodirezionale:</u> Riduzione della popolazione esposta ai livelli più alti di rumore rispetto allo stato attuale; sostanziale invarianza della popolazione disturbata.	<u>Utilizzo NON esclusivamente Monodirezionale:</u> Aumento della popolazione esposta ai livelli più elevati di rumore e di quella disturbata rispetto allo stato attuale.

² Si veda l'Articolo 5 ter, comma 1 *Prescrizioni per il progetto di qualificazione dell'Allegato A5 Testo che integra la Disciplina del master plan "Il Sistema Aeroportuale Toscano" attraverso l'integrazione al PIT*, che prevede:

“Ai fini della valutazione di sua competenza nel procedimento di approvazione del piano di sviluppo aeroportuale, la Regione verifica che:

- 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 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.

Ecosistemi	Effetti sostanzialmente non significativi sugli ecosistemi rispetto allo stato attuale.	Potenziali effetti migliorativi rispetto allo stato attuale sugli ecosistemi dovuti alla realizzazione del Parco agricolo della Piana (riconnesione e riqualificazione delle rete ecosistemica e tutela delle aree agricole)	Potenziali effetti migliorativi rispetto allo stato attuale sugli ecosistemi dovuti alla realizzazione del Parco agricolo della Piana (riconnesione e riqualificazione delle rete ecosistemica e la tutela delle aree agricole). Si rileva un maggior impegno di suolo rispetto alla hp 0 e 1.	Impatto significativo sugli ecosistemi rispetto allo stato attuale, compensato in parte dalle misure di mitigazione previste ³		Impatto significativo sugli ecosistemi rispetto allo stato attuale, anche se più contenuto rispetto all'Ipotesi 2 B.	
Effetti sanitari⁴	Aumento della popolazione esposta ai livelli alti di Lva e di quella disturbata dal rumore rispetto allo stato attuale.	Aumento della popolazione esposta ai livelli alti di Lva e di quella disturbata dal rumore rispetto allo stato attuale. Potenziale riduzione dell'inquinamento acustico grazie alla previsione di fasce di mitigazione (con specie arboree con effetto fonoassorbente) lungo le principali infrastrutture stradali.	Aumento della popolazione esposta ai livelli alti di Lva e di quella disturbata dal rumore rispetto allo stato attuale. Potenziale riduzione dell'inquinamento acustico grazie alla previsione di fasce di mitigazione (con specie arboree con effetto fonoassorbente) lungo le principali infrastrutture stradali.	<u>Utilizzo Monodirezionale</u> Riduzione della popolazione esposta ai livelli più elevati di rumore e della popolazione disturbata rispetto allo stato attuale ed alle altre ipotesi di orientamento della pista.	<u>Utilizzo NON esclusivamente Monodirezionale:</u> Aumento della popolazione esposta ai livelli più elevati di rumore e della popolazione disturbata rispetto allo stato attuale.	<u>Utilizzo Monodirezionale:</u> Riduzione della popolazione esposta ai livelli più alti di rumore rispetto allo stato attuale; sostanziale invarianza della popolazione disturbata.	<u>Utilizzo NON esclusivamente Monodirezionale:</u> Aumento della popolazione esposta ai livelli più elevati di rumore e di quella disturbata rispetto allo stato attuale.
Sistema idraulico	Effetti sostanzialmente non significativi sul sistema idrico rispetto allo	Potenziali effetti migliorativi sul sistema idrico dovute alle opere di	Valori di impatto sul sistema idraulico maggiori rispetto allo	Potenziali effetti migliorativi sul sistema idrico	Valori di impatto sul sistema idraulico maggiori		

³ Per le possibili misure di mitigazioni previste, si veda l'Articolo 5 ter, comma 1 "Prescrizioni per il progetto di qualificazione" dell' Allegato A5 "Testo che integra la Disciplina del masterplan "Il Sistema Aeroportuale Toscano" attraverso l'integrazione al PIT", che prevede che: [...]

g) la previsione e la realizzazione a cura e spese del proponente di:

g1) 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; [...]

g7) 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;

⁴ Il principale determinante dell'impatto sanitario sulla popolazione residente e su quella temporaneamente presente è l'esposizione al rumore aeroportuale.

	stato attuale.	regolazione del sistema delle acque, elemento strutturante del Progetto di Parco agricolo della Piana.	stato attuale mitigabili attraverso interventi di adeguamento del reticolo idraulico che ne garantiscano la funzionalità complessiva ⁵ .	dovute alle opere di regolazione del sistema delle acque . Valori di impatto sul sistema idraulico maggiori rispetto allo stato attuale ed agli altri scenari di qualificazione dell'aeroporto anche se mitigabili attraverso interventi di adeguamento del reticolo idraulico che ne garantiscano la funzionalità complessiva ² .	rispetto allo stato attuale mitigabili attraverso interventi di adeguamento del reticolo idraulico che ne garantiscano la funzionalità complessiva ² .		
--	----------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

⁵ Per le possibili misure di mitigazioni previste, si veda l'Articolo 5 ter, comma 1 "Prescrizioni per il progetto di qualificazione" dell' Allegato A5 "Testo che integra la Disciplina del master plan "Il Sistema Aeroportuale Toscano" attraverso l'integrazione al PIT", che prevede che: [...]

g) la previsione e la realizzazione a cura e spese del proponente di: [...]

g4) 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;

1b. Componente sicurezza della popolazione

Al fine di ridurre il rischio derivante dalle attività aeronautiche alle comunità presenti sul territorio limitrofo agli aeroporti, l'ENAC individua gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione di impatto di rischio (art. 715 del Codice della navigazione).

Gli aspetti relativi alla sicurezza della popolazione nei confronti dei possibili scenari di rischio incidentale, dovuti alla qualificazione dell'aeroporto, sono valutati nell'ambito dei Piani di Rischio, previsti dal Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli aeroporti (2° edizione, emendamento n°8 del 2011). I piani di rischio sono redatti sulla base del Piano di Sviluppo Aeroportuale, richiesto al soggetto proponente l'opera; sono associati alla configurazione della pista aeroportuale e contengono indicazioni e prescrizioni in merito ai livelli di sicurezza da raggiungere, sia in riferimento alla certificazione degli aeromobili e degli aeroporti, sia in riferimento al governo dell'urbanizzazione delle aree limitrofe per il rischio, anche incidentale, connesso all'attività aerea. Lo scopo dei piani di rischio è proprio quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela delle zone limitrofe agli aeroporti in modo da garantire un utilizzo sicuro e compatibile con l'attività aeronautica anche in riferimento alla sicurezza della popolazione.

1c. Bilancio di CO₂ equivalente

Si riporta di seguito, in base ai dati e alle impostazioni di stima degli scenari futuri già illustrati nel Rapporto Ambientale, una tabella di sintesi delle emissioni nei diversi scenari ipotizzati, comprensiva della stima della CO₂ equivalente.

La stima delle emissioni si riferisce all'areale di 5 km per 5 km, preso come ambito convenzionale di riferimento per la valutazione degli effetti ambientali.

Per ulteriori specifiche circa la metodologia di calcolo del bilancio di CO₂, si rimanda alle note a corredo della tabella 2.

Tabella 2 - Emissioni (t/anno) dell'intero areale di 5Km per 5 Km considerato comprensiva della stima della CO2 equivalente

<i>Monossido di carbonio CO (t/anno)</i>	<i>Ossidi di azoto NOx (t/anno)</i>	<i>Ossidi di zolfo SOx (t/anno)</i>	<i>Particolato fine PM10 (t/anno)</i>	<i>CO2 equivalente (t/anno)</i>
------------------------------------------	-------------------------------------	-------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------

scenario emissivo anno 2007

aeroporto "Vespucci" (pista 05/23) - 35288 movimenti/anno	95.73	72.59	8.13	0.68	17295
traffico veicolare	1996.21	577.81	3.57	50.59	74571
altre (industrie, produzione energia, riscaldamento edifici)	103.78	403.04	61.82	334.45	123858
TOTALE	2195.72	1053.44	73.52	385.72	215724

scenario emissivo futuro - areale A-1

aeroporto "Vespucci" (pista 05/23) - 35288 movimenti/anno	95.73	72.59	8.13	0.68	17295
Termovalorizzatore	52	156	8.32	8.32	-54700
traffico veicolare	1340.66	399.38	1.06	41.13	62833
altre (industrie, produzione energia, riscaldamento edifici)	103.78	403.04	61.82	334.45	123858
TOTALE	1592.17	1031.01	79.33	384.59	149287
Interventi migliorativi Parco agricolo della Piana	-45	-52.16	-0.3	-1.04	-27986
TOTALE al netto degli interventi	1547.17	978.85	79.03	383.55	121301

scenario emissivo futuro - areale A-2

aeroporto "Vespucci" (pista 05/23) - 45000 movimenti/anno	121.83	95.13	10.63	0.89	22666
termovalorizzatore	52	156	8.32	8.32	-54700
traffico veicolare	1340.66	399.38	1.06	41.13	62833
altre (industrie, produzione energia, riscaldamento edifici)	103.78	403.04	61.82	334.45	123858
TOTALE	1618.27	1053.56	81.84	384.79	154657
Interventi migliorativi Parco agricolo della Piana	-45	-52.16	-0.3	-1.04	-27986
TOTALE al netto degli interventi	1573.27	1001.4	81.54	383.75	126671

scenario emissivo futuro - areale B

aeroporto "Vespucci" pista 12/30 - 45000 movimenti/anno	90.91	91.35	9.47	0.8	21765
termovalorizzatore	52	156	8.32	8.32	-54700
traffico veicolare	1340.66	399.38	1.06	41.13	62833
altre (industrie, produzione energia, riscaldamento edifici)	103.78	403.04	61.82	334.45	123858
TOTALE	1587.35	1049.77	80.67	384.7	153756
Interventi migliorativi Parco agricolo della Piana	-45	-52.16	-0.3	-1.04	-27986
TOTALE al netto degli interventi	1542.35	997.61	80.37	383.667	125770

scenario emissivo futuro – areale C

aeroporto "Vespucci" pista 9/27 - 45000 movimenti/anno	121.83	95.13	10.63	0.89	22666
termovalorizzatore	52	156	8.32	8.32	-54700
traffico veicolare	1340.66	399.38	1.06	41.13	62833
altre (industrie, produzione energia, riscaldamento edifici)	103.78	403.04	61.82	334.45	123858
TOTALE	1618.27	1053.56	81.84	384.79	154657
Interventi migliorativi Parco agricolo della Piana	-45	-52.16	-0.3	-1.04	-27986
TOTALE al netto degli interventi	1573.27	1001.4	81.54	383.75	126671

Note metodologiche:

- Per la stima della CO2 eq. si sono utilizzati i seguenti fattori moltiplicativi per i gas climalteranti: CO2=1, CH4=21, N2O=310
- Per la stima delle emissioni . per l'aeroporto nei vari scenari, si è utilizzato la stima della variazione di NOx rispetto all'anno 2007 di riferimento con variabile proxy per la stima delle emissioni di CO2 eq.
- Per la proiezione delle emissioni di CO2 eq. da traffico veicolare si è utilizzata la stessa metodologia indicata da ARPAT per gli altri inquinanti.
- Per la stima delle emissioni di CO2 equivalente dal termovalorizzatore si è fatto riferimento a quanto dichiarato dal proponente in fase di Via "SIA004 Quad rif Ambientale_CompAtmosfera.pdf" a pag 103 che: assume: 136.760 t/anno di rifiuti inceneriti per i quali 87% del carbonio in ingresso al termovalorizzatore è di origine biogenica e quindi non contabilizzato; che deduce le emissioni di metano equivalente per mancato conferimento in discarica dei rifiuti stimate in 30.000 t di CO2 eq; che deduce le emissioni evitate dalla produzione di energia elettrica stimate in 50.000 t di CO2 eq.;
- Per gli interventi migliorativi Parco Agricolo della Piana si è fatto riferimento alla tabella del rapporto ambientale a pag. 139. E' da evidenziare che il recupero di energia da termovalorizzatore indicato in tale tabella è riferito al possibile recupero tramite teleriscaldamento e non per la produzione di energia elettrica, e quindi è correttamente indicata tra gli interventi migliorativi.

2. Miglioramento della qualità dell'aria

L'area della Piana fiorentina, relativamente alla qualità dell'aria, presenta forti criticità dovute alle emissioni in atmosfera di varia natura, derivanti dal traffico veicolare ed aereo, dagli impianti industriali e quelli di produzione dell'energia e dagli impianti termici civili.

Per rispondere in modo più incisivo e con un approccio maggiormente integrato a tali pressioni, il Documento di Piano del PIT è stato corredato da specifici Allegati programmatici, parti sostanziali e integranti dello stesso PIT, che prevedono azioni trasversali, definite in coerenza alla Disciplina generale del PIT art.9, comma 12 septies, volte a migliorare la qualità dell'aria concorrendo anche al raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale del Progetto di Parco della Piana. Tali azioni sono volte a ridurre l'inquinamento atmosferico, risanando la qualità dell'aria e incentivando l'utilizzo delle energia rinnovabili, oltre che a promuovere politiche per la mobilità sostenibile; non sono da considerarsi meri interventi di compensazione delle opere che insisteranno sul territorio della Piana, bensì sono da intendersi come specifiche azioni che la Regione intende attuare al fine di perseguire gli obiettivi di miglioramento delle condizioni ambientali e di salvaguardia dell'intero contesto territoriale afferente.

In riferimento all'obiettivo di miglioramento di qualità dell'aria, l'Allegato Programmatico n°5 - *“Azioni di risanamento e miglioramento della qualità dell'aria volte a ridurre le emissioni inquinanti nell'area interessata dal parco agricolo della piana”* individua specifiche azioni tese a ridurre l'inquinamento atmosferico, quali specifici interventi correlati al Parco Agricolo della Piana con particolare riferimento al settore industriale e al recupero dell'energia per teleriscaldamento, prodotta da nuovi impianti di combustione per la produzione di energia elettrica e per l'incenerimento dei rifiuti. Le azioni individuate riguardano:

- la necessità di prevedere l'obbligo di abbattitori particolari di NO_x per le eventuali nuove attività che, superata la crisi, volessero insediarsi nell'area in questione;
- il recupero di energia per teleriscaldamento, tramite prescrizioni idonee a garantire che gli impianti, di nuova realizzazione, per la produzione di energia elettrica attraverso processi di combustione, anche alimentati da rinnovabili, siano dotati di sistemi per il recupero e l'utilizzo dell'energia termica residua (teleriscaldamento), così da compensare in tutto o in parte le emissioni di ossidi di azoto e particolato fine generati da detti processi;
- la possibilità di impiegare parte dell'energia prodotta per la produzione di calore dal futuro impianto di incenerimento dei rifiuti, potenzialmente cedibile a utenze vicine per mezzo di un sistema di teleriscaldamento.

Nell'Allegato Programmatico n°6 - *“Azioni per la promozione di energia da fonti rinnovabili e per l'efficienza energetica volte alla riduzione dell'inquinamento atmosferico”* si individuano specifiche azioni tese a ridurre l'inquinamento atmosferico, quali specifici interventi correlati al Parco Agricolo della Piana con particolare riferimento all'efficienza energetica ed alla promozione di impianti per l'utilizzo di energia da fonti rinnovabili. In particolare, si individuano azioni per favorire l'installazione di impianti di produzione di energia da FER, che presentino le necessarie compatibilità col territorio da riqualificarsi, prediligendo quindi l'utilizzo di energia prodotta da biomasse, impianti solari fotovoltaici e termici e geotermia a bassa entalpia abbinata all'uso di pompe di calore.

Nell'ambito dell'Allegato Programmatico n°7 - *“Interventi di miglioramento della mobilità collettiva nell'area interessata dall'integrazione al PIT parco-aeroporto, anche al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico”* si prevede la riorganizzazione delle politiche per la mobilità nella Piana fiorentina, al fine di ridurre l'impatto sulla componente atmosfera, parallelamente allo sviluppo della rete di linee tramviarie per il trasporto rapido di massa e del servizio ferroviario

regionale e metropolitano, che contribuiscono complessivamente a ridurre le percorrenze svolte con veicoli privati. Le azioni in materia di mobilità e infrastrutture, che concorrono a realizzare i contenuti dell'Allegato programmatico 7, risultano inoltre coerenti con il Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM), approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale, n°18 del 12 febbraio 2014. Il PRIIM persegue in particolare l'obiettivo di sviluppo di modalità di trasporto sostenibili in ambito urbano e metropolitano, oltre che l'obiettivo ambientale inerente il miglioramento della qualità dell'aria e la riduzione di emissione di sostanze inquinanti in atmosfera.

Contribuiscono all'obiettivo di miglioramento della qualità dell'aria anche l'Allegato programmatico n° 2 - *“Interventi correlati al parco agricolo della piana con particolare riferimento a interventi di piantumazione per ridurre l'inquinamento atmosferico, migliorare la fruibilità dei percorsi che collegano le aree urbane al parco, qualificare il disegno del parco stesso”* e l'Allegato Programmatico n° 1 - *“Promozione delle attività agricole e di forestazione legata alle esigenze di mitigazione ambientale, riqualificazione e valorizzazione del parco della piana”*. Le azioni previste riguardano la piantumazione di specie arboree e nuclei boscati che possano mitigare l'impatto ambientale e la promozione dell'agricoltura nel Parco della Piana, anche come compensazione delle emissioni inquinanti.

Relativamente allo specifico intervento di riqualificazione dell'aeroporto, la Disciplina di Piano del Masterplan *“Il sistema Aeroportuale Toscano”* individua, nell'art. 5 ter, la realizzazione di opere ed interventi, da compiere a cura e spese del soggetto proponente l'opera di ampliamento, volti a mitigare e compensare l'inquinamento atmosferico, concorrendo alla qualificazione ambientale in ambito aeroportuale, attraverso soluzioni specifiche per il risparmio energetico e lo sfruttamento delle energie rinnovabili.

3. Mobilità collettiva

L'Allegato programmatico n°7 *“Interventi di miglioramento della mobilità collettiva nell'area interessata dall'integrazione al PIT Parco – aeroporto, anche al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico”* specifica la rilevanza del ruolo delle politiche per la mobilità nella piana fiorentina ed individua specifici obiettivi tesi ad ottimizzare i trasporti e a ridurre l'inquinamento atmosferico, coerentemente con le azioni per la mobilità sostenibile previste dal Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale, n°18 del 12 febbraio 2014.

Tra gli obiettivi generali del Piano per la Mobilità, a sua volta redatto in coerenza con i contenuti dell'integrazione al PIT per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto, si rilevano azioni per la qualificazione della mobilità urbana e interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana, quali il rafforzamento del sistema aeroportuale regionale e la specializzazione delle funzioni degli aeroporti di Firenze e Pisa. Nello specifico, la Regione individua come prioritaria, al fine di migliorare la qualità delle città toscane, l'attuazione di modalità di trasporto sostenibili in ambito urbano e metropolitano; all'interno del PRIIM si delineano azioni per il completamento delle linee 2 e 3 della tramvia, oltre a interventi di integrazione della rete tramviaria stessa nella piana fiorentina al fine di qualificare i collegamenti metropolitani e contribuire alla mitigazione degli effetti ambientali. Gli interventi di potenziamento e realizzazione della rete tramviaria risultano in parte già finanziati ed in parte programmati.

Sia l'integrazione al PIT che il PRIIM individuano la qualificazione infrastrutturale degli scali aeroportuali, come rafforzamento del sistema e specializzazione delle due infrastrutture in termini di attività e servizi, quale risposta all'esigenza di recupero dell'offerta rispetto alla potenziale

domanda; in questo contesto lo sviluppo del sistema aeroportuale toscano, che prevede la qualificazione dell'aeroporto Vespucci, deve avvenire in modo complementare in quanto assume un ruolo centrale per l'organizzazione della mobilità e per l'attrattiva del territorio, compatibilmente alla tutela delle risorse territoriali ed ambientali e in riferimento alla mitigazione degli effetti di inquinamento acustico e atmosferico. Coerentemente a quanto previsto dall'integrazione al PIT e dall'allegato programmatico 7, anche il PRIIM individua azioni ed interventi finalizzati al miglioramento dell'offerta infrastrutturale, attraverso la nuova pista di Firenze, e al potenziamento del sistema ferroviario tra Firenze e Pisa, oltre alla realizzazione del people mover.

In conclusione, gli obiettivi di miglioramento della mobilità sostenibile urbana e metropolitana e quello di potenziamento del sistema aeroportuale regionale, anche attraverso la realizzazione della nuova pista dell'aeroporto fiorentino, risultano tra loro correlati e integrati al fine di garantire il miglioramento globale della mobilità collettiva, anche in riferimento alla tutela delle risorse e alla mitigazione dell'impatto acustico ed atmosferico.

4. Inquinamento acustico

La Disciplina di Piano del Masterplan prevede art.5 ter, comma 1 lettera g.6), la realizzazione, a cura del soggetto proponente, di interventi di mitigazione e compensazione per l'inquinamento 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.

Inoltre, ai sensi dell'art. 5 ter, comma 6, «Gli interventi finalizzati alla qualificazione dell'aeroporto dovranno prevedere, in fase di progettazione e redazione del relativo studio di impatto ambientale, la realizzazione di efficaci opere di mitigazione del rumore prodotto a terra ed in volo dagli aeromobili, anche mediante l'ottimizzazione delle procedure specifiche di decollo antirumore; contestualmente, tale studio prevede la mitigazione delle vibrazioni e la realizzazione delle relative opere con particolare riferimento al buon funzionamento delle apparecchiature del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino».

Si precisa infine che il PSA dovrà contenere, oltre a specifiche economico-finanziarie, approfondimenti che esaminino in modo più compiuto le ricadute dell'impatto acustico ed ambientale sulla base del traffico previsto, delle rotte di decollo e atterraggio prevalenti e del tipo di aeromobili che utilizzeranno la nuova pista.

Si ritiene, pertanto, che le prescrizioni contenute all'interno della Disciplina di Piano del Masterplan "Il sistema Aeroportuale Toscano", relativamente al contenimento dell'inquinamento acustico, siano congrue con l'attuale livello di pianificazione e funzionali a garantire la minimizzazione dell'impatto acustico, sia con misure volte all'abbattimento alla sorgente del rumore sia con misure di mitigazione adeguate.

5. Sistema di monitoraggio

Nell'ambito del sistema di monitoraggio dell'integrazione al PIT, verrà realizzato il monitoraggio ambientale, ai sensi dell'art. 29 della L.R. 10/2010, volto a garantire, nella fase di attuazione delle previsioni del Piano, il controllo sugli impatti ambientali significativi, in modo da individuare tempestivamente le eventuali criticità ed adottare le opportune misure correttive.

Il monitoraggio ambientale costituirà una componente del più ampio sistema di monitoraggio dell'Integrazione del PIT, descritto nelle sue linee fondamentali nel Rapporto Ambientale, e che a sua volta andrà ad integrare il sistema di monitoraggio già operativo relativo al PIT vigente, realizzato, secondo le previsioni dell'art. 13 della L.R.1/05, attraverso rapporti periodici elaborati dalla Giunta e trasmessi al Consiglio con cadenza annuale.

I risultati del monitoraggio saranno costantemente valutati e presi in considerazione in caso di eventuali modifiche al PIT e ne sarà data notizia attraverso i canali di pubblicità previsti dalla normativa vigente.

Il sistema di monitoraggio ambientale si realizzerà attraverso:

- a) l'individuazione, in coerenza con gli obiettivi dell'Integrazione al PIT e con l'analisi del contesto ambientale di riferimento e l'individuazione degli effetti attesi sulle principali componenti ambientali oggetto del Rapporto ambientale, di una serie di indicatori finalizzati a presidiare lo stato e la qualità delle risorse interessate dall'atto, inclusi gli aspetti sanitari e territoriali;
- b) la costruzione dei relativi flussi informativi, anche avvalendosi dell'attività di monitoraggio svolta istituzionalmente da ARPAT e ARS;
- c) la predisposizione di rapporti periodici di monitoraggio, nell'ambito della più ampia attività di monitoraggio del PIT;
- d) la valutazione dei risultati del monitoraggio ambientale e la definizione di indicazioni per eventuali modifiche al PIT nell'ottica di una maggiore sostenibilità complessiva della pianificazione.

Per un'individuazione puntuale degli indicatori, che saranno periodicamente aggiornati attraverso tale attività di monitoraggio, si riporta la tabella seguente; gli indicatori sono relativi alle tematiche dell'inquinamento atmosferico e acustico, della qualità e quantità della risorsa idrica, della conservazione degli ecosistemi, dei rifiuti, del suolo e della salute; si riportano inoltre quelli relativi alla dimensione territoriale, relativamente alla pressione sulla rete infrastrutturale, all'accessibilità all'infrastruttura aeroportuale, all'efficienza del servizio pubblico ed in particolare della rete tramviaria e alla dotazione della mobilità dolce, come già individuati dal Rapporto di Valutazione del piano. Gli indicatori proposti costituiscono un set di base che potrà essere successivamente ampliato ed aggiornato.

Indicatore	Tipo di indicatore
------------	--------------------

DIMENSIONE AMBIENTALE

1. ARIA	1.1. Livelli di qualità dell'aria	- Concentrazione PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) - Concentrazione NO2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Valutazione effetti / monitoraggio
	1.2. Emissioni in atmosfera di sostanze inquinanti	NOx (t/anno) PM10 totali (t/anno) PCDD/F	Valutazione effetti / monitoraggio
	1.3. Emissioni climalteranti	Emissioni di CO2 equivalente (totali e per macrosettore) (teq/anno)	Valutazione effetti / monitoraggio
		Emissioni di gas serra per componenti (CO2, N2O, CH4) (totali e per macrosettore) (teq/anno)	
1.4. Superficie dotate di vegetazione arborea con funzione di mitigazione dell'inquinamento atmosferico e del microclima	- Sequestro totale annuo di CO2 (t CO2/anno)	Valutazione effetti / monitoraggio	

2. RUMORE	2.1. Popolazione esposta al rumore aeroportuale per classe di livello sonoro	Numero di persone che si trovano nelle varie classi Lva - Lva (dBA) - Popolaz. Con con Lva>60dBA - Popolaz. Con con Lva>65dBA	Valutazione effetti / monitoraggio
	2.2 Percentuale di popolazione disturbata dal rumore aeroportuale	Indica il numero di persone "disturbate" secondo le curve dose risposta della EEA. Il valore è ottenuto a partire dal livello di esposizione europeo (Lden e Lnight).	Valutazione effetti / monitoraggio
	2.3. Rumorosità del traffico	Incrementi percentuali e in decibel dovuti all'aumento del traffico indotto Mappa acustica DL 194/2005 Tavola 5.3, allegata al Rapporto di Valutazione	Valutazione effetti / monitoraggio

3. ACQUA	3.1. Qualità dei corpi idrici superficiali	- indice di qualità ecologica (SCAS – SAAS) - punti di monitoraggio (n.)	Monitoraggio
	3.2. Qualità dei corpi idrici sotterranei	- Concentrazione degli idrocarburi - Concentrazione degli organoalogenati ($\mu\text{g}/\text{l}$)	Valutazione effetti / monitoraggio (Concentrazione degli idrocarburi solo monitoraggio)
	6.3. Livello piezometrico rilevato nei pozzi	m dal pdc	Monitoraggio
	3.4. Disponibilità della risorsa idrica	Buono Medio Critico	Monitoraggio
	3.5. Zone protezione della falda	Individuazione delle zone di protezione degli acquiferi ad uso idropotabile	Monitoraggio
	3.6. Tipologia dei prelievi	- numero e tipologia dei prelievi d'acqua sotterranea e superficiale	Monitoraggio
	3.7 Riutilizzo delle acque reflue, collettamento e deputatione.	n° impianti di depurazione acque reflue urbane - n° impianti di depurazione con riutilizzo delle acque reflue, - acque reflue depurate (mc/anno) Percentuale di popolazione servita da fognature e depurazione.	Monitoraggio
	3.8. Interferenza con corpi idrici superficiali	- Km ² di bacini idrografici sottesi - Interferenza con aste fluviali principali Km e n. secondari Km e n. - Interferenza con casse di espansione, aree di laminazione, aree di compenso	Valutazione effetti

4. ECOSISTEMI	4.1 Frammentazione aree verdi di valore ecologico da infrastrutture e urbanizzato	Poligoni risultanti dalla frammentazione determinate da infrastrutture lineari e urbanizzato (n ; superficie): -rispetto all'ambito convenzionale di valutazione -relativo alla porzione di parco ad est dell'A1	Valutazione effetti
	4.2. Grado di frammentazione, intesa come riduzione e isolamento delle superfici non edificate	Individuazioni dei punti di connessione o di possibile connessione per le specie : -relativo alla porzione di parco ad est dell'A1	Valutazione effetti / monitoraggio
	4.3. Numero ed estensione degli habitat di maggior pregio ecologico: numero ed estensione delle zone umide esistenti ed in corso di realizzazione	numero sup -relativo alla porzione di parco ad est dell'A1. -per ciascun poligono	Valutazione effetti / monitoraggio
	4.4. Numero ed estensione degli habitat di maggior pregio ecologico: numero ed estensione delle siepi campestri	numero lunghezza -relativo alla porzione di parco ad est dell'A1 -per ciascun poligono	Valutazione effetti / monitoraggio
	4.5. Stato ecologico e funzionalità ecologica degli habitat di maggior pregio ecologico: - zone umide - siepi campestri	Uso degli habitat da parte delle avifauna e degli anfibi -relativo alla porzione di parco ad est dell'A1	Valutazione effetti / monitoraggio
	4.6 Specie faunistiche e flogistiche degli habitat della Piana Fiorentina (da Progetto Renato)	n. delle specie	Monitoraggio

5. RIFIUTI	5.1. Presenza di siti inquinanti e bonificati certificati	Totale siti contaminati (n.) Siti bonificati certificati (n.)	Valutazione effetti / monitoraggio
	5.2. Quantità di rifiuti inceneriti e smaltiti in discarica e sul totale dei rifiuti prodotti	- Rifiuti urbani inceneriti / tot. Rifiuti prodotto - % - Rifiuti urbani smaltiti in discarica / tot. Rifiuti prodotto - %	Monitoraggio

6. SUOLO	6.1. Consumo di suolo	% sup. non urbanizzata / sup totale Totale della sup. urbanizzata e sua evoluzione storica	Valutazione effetti / monitoraggio
	6.2. Intensità di uso del suolo	- sup urbanizzata per classi /superficie totale - territorio artificiale / sup. totale	Valutazione effetti / monitoraggio
	6.3. Urbanizzazione procapite	- Sup. urbana / numero abitanti - Territorio artificiale / n. abitanti	Valutazione effetti / monitoraggio
	6.4. Biopermeabilità	Grado di connettività ecosistemica degli spazi non artificiali	Valutazione effetti / monitoraggio
	6.5. Grado di pericolosità idraulica	Grado di pericolosità idraulica per classe	Valutazione effetti / monitoraggio

7.SALUTE	7.1. Indicatori sanitari per il profilo di salute	<ul style="list-style-type: none"> - mortalità per cause -17 grandi gruppi - ospedalizzazione per cause - malformazioni per eventi sfavorevoli per la riproduzione - incidenza tumori - prevalenza di alcune malattie croniche - prestazioni farmaceutiche - esenzioni per patologie 	Valutazione effetti / monitoraggio <i>In questa fase di elaborazione sono disponibili i soli dati relativi allo stato attuale per gli indicatori mortalità per cause e ospedalizzazione per cause. I restanti indicatori saranno predisposti nella successiva fase di valutazione.</i>
-----------------	----------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

DIMENSIONE TERRITORIALE

1. MOBILITÀ, TRASPORTI e INFRASTRUTTURE	1.1. Accessibilità all'infrastruttura aeroportuale con mezzi pubblici	<ul style="list-style-type: none"> - n. linee di autobus / di tramvia / ferroviarie - tempi di percorrenza 	Valutazione effetti / monitoraggio
	1.2. Accessibilità all'infrastruttura aeroportuale con mezzi privati	<ul style="list-style-type: none"> - tempi di percorrenza tra l'aeroporto e luoghi di interesse - media pesata dei tempi di percorrenza dalle province 	Valutazione effetti / monitoraggio
	1.3.1. Livello di servizio (LOS) sulla rete della viabilità primaria che attraversa l'area del Parco (AI, A11, SGC FI-PI-LI)	<i>Livello di saturazione: Flusso veicolare /capacità di arco stradale</i>	Valutazione effetti / monitoraggio
	1.3.2. Livello di servizio (LOS) sulla rete delle principali strade statali e provinciali	<i>Livello di saturazione: Flusso veicolare /capacità di arco stradale</i>	Valutazione effetti / monitoraggio
	1.4. Pressione sulla rete infrastrutturale	<i>tempi di percorrenza tra determinate coppie di punti (luoghi significativi) sia con il mezzo pubblico che con il mezzo privato</i>	Valutazione effetti / monitoraggio
	1.5. Efficienza del servizio pubblico	<i>Stima della diversione modale: spostamenti su trasporto pubblico/totale spostamenti</i>	Valutazione effetti / monitoraggio
	1.6. Utenza potenziale attuabile sulla rete tranviaria		Valutazione effetti / monitoraggio
	1.7. Dotazione di percorsi ciclopedonali e sentieri : mobilità dolce	<ul style="list-style-type: none"> - n. e sviluppo lineare sentieri - n. e sviluppo lineare piste ciclabili di cui alberate 	Valutazione effetti / monitoraggio

6. Valutazione degli effetti indotti e cumulativi per la scelta tra le diverse alternative

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.

Sulla base del futuro Piano di Sviluppo Aeroportuale dovrà essere effettuata, a cura del soggetto proponente l'opera, la valutazione delle alternative progettuali considerando anche gli effetti indotti e cumulativi, derivanti dagli eventuali interventi di modifica del tracciato e dell'assetto del reticolo idraulico, di rilocalizzazione delle aree di compenso del Polo scientifico di Sesto Fiorentino e di riassetto della viabilità interferita, e le relative valutazioni di fattibilità tecnica, economica ed ambientale. Il soggetto proponente l'opera dovrà inoltre attivare, sulla base del Piano di Sviluppo Aeroportuale, la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

La disciplina del Masterplan "Il sistema aeroportuale toscano" prescrive al proponente l'opera la realizzazione tutti quegli interventi di mitigazione e compensazione volti all'adeguamento del reticolo idraulico, alla ricucitura della viabilità interferita e al recupero di volumi di esondazione sottratti ai territori interessati dalla qualificazione aeroportuale, compresa la rilocalizzazione delle aree per compensazioni idrauliche del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino (art.5 ter, comma 1 lett.g, punti 4, 5, 8).

7. Valutazione degli impatti sugli ecosistemi

La disciplina del Masterplan "Il sistema aeroportuale toscano" prescrive che il soggetto proponente l'opera dovrà prevedere e realizzare «[...]interventi per la compensazione a seguito di interferenze con siti di importanza naturalistica regionale, tramite valutazione di incidenza da allegare alla VIA [...]». Approfondimenti e verifiche degli impatti dovranno pertanto essere redatti a cura del soggetto proponente e accompagneranno il progetto di sviluppo aeroportuale, con l'individuazione delle diverse ipotesi di soluzione e delle relative valutazioni di fattibilità tecnica, economica ed ambientale, così da esplicitare la scelta dell'ipotesi di intervento in relazione agli impatti meno dannosi anche per gli habitat naturali presenti nel sito in questione, in modo tale da garantire tutte le misure di compensazione necessarie alla tutela e alla salvaguardia dei SIR e dei SIC.

Inoltre, la stessa disciplina del Masterplan "Il sistema aeroportuale toscano" prescrive che sia a cura e spese del proponente la realizzazione di tutti gli interventi di adeguamento e mitigazione atti a trovare soluzioni di compensazione a seguito delle interferenze risultanti dal potenziamento della pista, ad adeguare il reticolo idraulico, compresa la modifica del Fosso Reale e il recupero dei volumi di esondazione sottratti ai territori interessati dalla qualificazione dell'aeroporto, oltre alla rilocalizzazione delle aree di compensazione idraulica del Polo di Sesto (art. 5 ter comma 1 lett. g). Relativamente alla tutela degli ecosistemi, il soggetto proponente dovrà garantire la realizzazione di interventi per la salvaguardia della biodiversità e delle specie animali e vegetali, presenti nelle aree interferite, anche tramite soluzioni progettuali innovative.

Oltre a quanto previsto nell'art. 5 ter comma 1, la Regione verifica che il progetto di qualificazione dell'infrastruttura aeroportuale persegua la «[...]compatibilità con il Sistema delle aree naturali protette, SIR 45 "Stagni della Piana Fiorentina", ANPIL della Querciola e Stagni di Focognano, al fine di garantire la qualità ecologica ed ambientale esistente nel territorio interessato dal Parco della Piana[...]» (art.5 ter, comma 2).

5. Motivazioni delle scelte di piano anche alla luce delle possibili alternative individuate nell'ambito del procedimento di VAS

Le scelte di Piano sono state sviluppate in coerenza con gli indirizzi espressi dal PRS (Programma Regionale di Sviluppo) e dal PIT e sono state oggetto delle procedure di concertazione con gli attori istituzionali e con gli altri attori il cui coinvolgimento è previsto dalla relativa normativa regionale. La stesura del Rapporto Ambientale è stata elaborata in considerazione dei contributi dei soggetti competenti in materia ambientale coinvolti nelle consultazioni.

Con l'Integrazione al PIT in oggetto, la Regione intende:

- individuare ulteriori impegni della Regione ad integrazione del progetto Parco Agricolo della Piana riducendo la pressione ambientale sul sistema insediativo della Piana, consolidando la funzione agricola del Parco e migliorando la qualità della vita per i suoi abitanti;
- ridefinire le salvaguardie relative al Parco agricolo della Piana a seguito degli approfondimenti effettuati con la Sesta e Settima Commissione e con gli Enti Locali interessati;
- includere nelle valutazioni le nuove ipotesi di orientamento della pista per la qualificazione aeroportuale contenute nel documento presentato da ENAC nella seduta della Giunta regionale del 27 giugno 2012, che viene acquisito nel quadro conoscitivo della presente integrazione del PIT, con le conseguenti prescrizioni.

Il Parco agricolo della Piana è stato concepito *“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.”* così come previsto all'art. 38 ter comma 5 della disciplina generale del PIT

Sono obiettivi prioritari del Parco agricolo:

- la conservazione della funzione agricola attraverso:
 - o l'orientamento dell'agricoltura in termini multi produttivi e multifunzionali;
 - o la promozione di forme di agricoltura innovativa;
 - o il mantenimento delle tessiture agricole tradizionali;
 - o la valorizzazione delle aree fertili quali supporto di funzioni di rigenerazione ambientale o di produzione agricola.
- la costruzione di una rete dedicata alla mobilità alternativa.
- il recupero e ricostruzione delle reti ecologiche, con particolare riguardo alle connessioni collina – piana;
- la valorizzazione della rete dei beni culturali.

Concorrono al raggiungimento degli obiettivi propri del Parco agricolo della Piana specifiche azioni, 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.

Sono allegati programmatici, parte integrante del Documento di Piano stesso, i seguenti elaborati:

8. “Promozione delle attività agricole e di forestazione legate alle esigenze di mitigazione ambientale, riqualificazione e valorizzazione del Parco della Piana”
9. “Interventi correlati al Parco agricolo della Piana con particolare riferimento a interventi di piantumazione per ridurre l’inquinamento atmosferico, migliorare la fruibilità dei percorsi che collegano le aree urbane al parco, qualificare il disegno del Parco stesso”
10. “Investimenti per le aree umide e per la rete ecologica nel Parco agricolo della Piana”
11. “Interventi correlati al Parco agricolo della Piana per una migliore fruizione del parco archeologico di Gonfienti”
12. “Azioni di risanamento e miglioramento della qualità dell’aria, volte a ridurre le emissioni inquinanti nell’area interessata dal Parco agricolo della Piana”
13. “Azioni per la promozione di energia da fonti rinnovabili e per l’efficienza energetica volte alla riduzione dell’inquinamento atmosferico”
14. “Interventi di miglioramento della mobilità collettiva nell’area interessata dall’integrazione al PIT parco-aeroporto, anche al fine di ridurre l’inquinamento atmosferico”.

L’integrazione del PIT si pone inoltre l’obiettivo di **qualificare l’aeroporto di Firenze** nel rispetto della sostenibilità degli interventi riguardanti il sistema ambientale, insediativo e della mobilità.

La qualificazione dell’aeroporto, prevede le opere necessarie a garantire la 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.

Alla luce delle valutazioni condotte all’interno del Rapporto Ambientale, la VAS ha contribuito a definire e considerare i seguenti elementi:

- principali criticità di natura ambientale, evidenziate nella diagnosi del contesto di riferimento, che si manifestano nel territorio della Piana fiorentina;
- insieme degli indicatori individuati ai fini della valutazione e del monitoraggio degli impatti, così da garantire un adeguato livello di protezione ambientale e di integrazione della componente ambientale;
- effetti attesi sulle principali componenti ambientali, riconducibili alla realizzazione degli interventi previsti delle ipotesi oggetto di valutazione;
- possibili misure per impedire, ridurre, compensare e risanare gli effetti negativi attesi sull’ambiente a seguito del procedimento di integrazione del PIT.

Allegato tecnico alla Dichiarazione di sintesi
(art. 27 L.R. 10/2010)

Osservazioni pervenute ai sensi dell'art. 25 LR 10/2010

INTEGRAZIONE AL PIT
PARCO AGRICOLO DELLA PIANA E QUALIFICAZIONE DELL'AEROPORTO DI
FIRENZE

1. *Autorità di Bacino Fiume Arno*
2. *Consorzio Bonifica Ombrone*
3. *Consorzio Bonifica Area Fiorentina*
4. *Comune di Sesto Fiorentino*
5. *Comune di Campi Bisenzio*
6. *Comune di Poggio a Caiano*
7. *Provincia di Firenze*
8. *Provincia di Prato*
9. *Comune di Carmignano*
10. *USL 4 Prato*
11. *Comune di Prato*
12. *Soprintendenza Firenze*
13. *Associazione Parco Agricolo di Prato*
14. *ARPAT – contributo istruttorio*
15. *DG Politiche mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico – contributo tecnico*

Sintesi delle OSSERVAZIONI

CONTRODEDUZIONI

1. Autorità di Bacino Fiume Arno

Per interventi ricadenti negli ambiti classificati dal PAI come aree P.I.3 (pericolosità idraulica elevata, area immediatamente ad ovest delle attuali strutture dell'aeroporto) e P.I.4 (pericolosità idraulica molto elevata, area immediatamente ad est dell'attuale pista) dovranno essere verificate condizioni di sicurezza idraulica in relazione alla natura dell'intervento ed al contesto territoriale, in ottemperanza degli artt.6,7 (interventi consentiti) delle NTA del PAI stesso.

Come si evince dalla Disciplina del Masterplan "Il sistema aeroportuale toscano", gli interventi per la qualificazione dello scalo aeroportuale garantiscono la funzionalità complessiva del reticolo idraulico, lasciando a carico del proponente tutte le opere necessarie agli adeguamenti (art. 5 ter, comma 1 lett. g punto 4 e comma 3). Le necessarie verifiche relative alle condizioni di sicurezza idraulica dovranno essere condotte in fase di VIA sul Piano di Sviluppo Aeroportuale.

2. Consorzio di Bonifica del Fiume Ombrone P.se- Bisenzio

Il divieto di bonifica idraulica delle zone umide naturali – vedi All. programmatico n° 3, "Investimenti per le Aree umide e per la rete ecologica nel parco agricolo della piana" - può risultare in contrasto con le attività di salvaguardia del territorio contro il rischio idraulico da esondazione e/o ristagno.

Si richiede di garantire un uso plurimo delle aree umide coincidenti con i laghi adibiti ad uso venatorio (tavola QC 2) che potrebbero presentare una utilità per l'invaso dei volumi di piena del reticolo di bonifica.

Fermo restando la volontà e l'impegno della Regione nell'attuazione di misure di conservazione e recupero degli habitat, delle zone umide e delle presenza floristiche e faunistiche, nell'Allegato programmatico n° 3 "Investimenti per le Aree umide e per la rete ecologica nel parco agricolo della piana" tra gli interventi urgenti per la valorizzazione delle aree umide, si prevedono specifici interventi atti a garantire il miglioramento della gestione idraulica e della qualità delle acque.

3. Consorzio di bonifica Area Fiorentina

Esigenza di effettuare approfondimenti su interferenze idrauliche ed ipotesi di sviluppo aeroportuale con il reticolo di bonifica idraulica.

In particolare si chiede di analizzare esaurientemente:

interferenze tra l'ipotesi della nuova pista aeroportuale e le canalizzazioni di bonifica oltre che le opere di mitigazione del rischio idraulico a servizio del Polo Scientifico di sesto;

interferenze tra lo spostamento dei canali e delle opere sopracitate, l'adeguamento di infrastrutture a rete (elettrorodotti, fognature, acquedotti, strade ed autostrade) e l'assetto urbanistico presente.

Come si evince dalla Disciplina del Masterplan "Il sistema aeroportuale toscano", gli interventi per la qualificazione dello scalo aeroportuale garantiscono la funzionalità complessiva del reticolo idraulico, lasciando a carico del proponente tutte le opere necessarie agli adeguamenti (art. 5 ter, comma 1 lett. g punto 4 e comma 3). Le necessarie verifiche relative alle condizioni di sicurezza idraulica e alle interferenze con il reticolo di bonifica dovranno essere condotte in fase di VIA sul Piano di Sviluppo Aeroportuale.

4. Comune di Sesto Fiorentino

In riferimento all'Accordo di pianificazione per l'armonizzazione degli strumenti della pianificazione degli enti interessati dal parco agricolo della piana (DGR n° 569/2013) e al relativo documento preliminare per la verifica di assoggettabilità a VAS, fanno presente che è necessaria una procedura ordinaria di VAS (art. 5 comma 2, L.R. 10/2010).

Si ritiene inoltre che la procedura di valutazione debba contenere una valutazione di incidenza e che la riduzione del perimetro della superficie destinata a Parco, a favore della pista aeroportuale, sia di entità (180 ettari nel comune di Sesto) tale da non poter essere considerata quale modifica minore.

Si rilevano criticità di natura ambientale, per le quali si richiede di integrare la documentazione tecnica e il quadro conoscitivo contenuti nel RA:

- Aria: incompatibilità di un aumento del traffico aereo sull'area metropolitana fiorentina, già fortemente compromessa. Difficoltà a rispettare obblighi normativi (DGR n°22/2011) di contenimento dell'inquinamento atmosferico dovuto alle emissioni di PM10.

- Termovalorizzatore: interferenza dell'infrastruttura con lo spazio aereo, con riferimento all'ipotesi di pista parallela convergente.

- Aspetti ecologici: la salvaguardia aeroportuale posta dal PIT (All.2 alla Disciplina generale ed elaborato grafico S2 - Misure di salvaguardia ambito B-C) interessa il SIR 45 che è anche Sito di interesse Comunitario e ZPS. Impatto fortemente negativo su una porzione di territorio ad elevato valore ambientale – naturalistico.

- Boschi della piana: La salvaguardia (All.2 alla Disciplina generale ed elaborato grafico S2 - Misure di salvaguardia ambito B-C) ricade su una porzione di territorio interessata dal progetto “Boschi della Piana”(Protocollo di Intesa 2005 e successivo AdP tra i Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio e l'ATO Toscana Centro) che prevedeva di realizzare 20 ettari di bosco all'interno di un'area più vasta che contemplava anche la presenza di percorsi, radure, aree umide per la configurazione di un vero e proprio parco urbano. Tale realizzazione è indicata anche nella VIS del Termovalorizzatore, quale mezzo di

In merito alla Integrazione del Piano di Indirizzo Territoriale si è provveduto, ai sensi dell'art. 5 della L.R. 10/2010, ad una procedura ordinaria di VAS che valuta anche l'ipotesi 1 relativa al solo Parco agricolo della Piana.

Nella disciplina del Masterplan “Il sistema aeroportuale toscano” si garantisce la realizzazione, a cura e spese del proponente, di tutti gli interventi di adeguamento, compensazione e mitigazione atti a trovare soluzioni di compensazione a seguito delle interferenze con siti di importanza naturalistica regionale, tramite valutazione di incidenza da allegare alla VIA; adeguare il reticolo idraulico compresa la modifica del Fosso Reale e il recupero dei volumi di esondazione sottratti ai territori interessati dalla qualificazione dell'aeroporto, oltre alla rilocalizzazione delle aree di compensazione idraulica del Polo di Sesto; mitigare e compensare l'inquinamento atmosferico ed acustico; recuperare le aree dei Boschi della Piana interessate, procedendo alla loro rilocalizzazione (art. 5ter comma 1 lett. g).

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 documento intitolato “Appendice del Masterplan Aeroportuale 2014-2029” relativa alla Valutazione sull'ipotesi progettuale di pista 12/30 di lunghezza 2000 mt prevista nella proposta di variante al PIT. L'appendice contiene alcuni dati di tipo tecnico ed economico in relazione a tale ipotesi di pista, ed in particolare le caratteristiche di pista di volo, destinazioni e aeromobili; previsioni di traffico fino al 2029; riepilogo degli investimenti necessari per l'attuazione del Masterplan per il periodo di riferimento 2014-2029; piano economico e finanziario.

Gli studi effettuati nell'ambito della VAS della presente integrazione al PIT risultano adeguatamente approfonditi per il livello di pianificazione cui si

mitigazione degli effetti prodotti dall'impianto. Non risultano individuate compensazioni equivalenti degli impatti derivanti dalla realizzazione dell'ipotesi della pista parallelo-convergente, considerando che per tale mitigazione si necessiterebbe di un'area boscata di gran lunga superiore.

- Dune di protezione ambientale: la pista parallela comporterà la loro rimozione con conseguente gestione del materiale di riporto antropico utilizzato per la loro realizzazione.

- Aspetti idraulici: la realizzazione della pista parallela convergente comporterebbe una modifica dell'assetto idraulico esistente nella piana, interessando sia il reticolo minore (canali di bonifica), sia il sistema delle acque alte (Fosso Reale), sia le opere di mitigazione del rischio idraulico del Polo di Sesto. Il nuovo assetto, necessariamente da ridefinire, aumenterebbe la lunghezza corsi di acqua, rallentando il deflusso dell'acqua. Si ritiene necessaria la valutazione del rischio idraulico.

colloca la variante in oggetto. Le criticità ambientali dovranno essere valutate in modo più approfondito a seguito della presentazione del piano di sviluppo aeroportuale, sul quale saranno attivate le procedure di VIA, Valutazione di Incidenza e VIS.

5. Comune di Campi Bisenzio

Si sottolineano alcune tematiche e criticità di cui si deve tener conto:

- Aria: la zona della Piana interessata dal perimetro del Parco è definita nel "PRAA" come "Zona di criticità ambientale dell'area fiorentina" ed il "Piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria" del 2008 individua tutti i comuni della Piana in sofferenza per lo sfioramento continuo rispetto agli standard di qualità fissati dal D.Lgs 155/2010, di alcuni inquinanti (ossidi di azoto e PM10) derivanti da fenomeni di combustione. Si evidenzia, in riferimento all'analisi condotta al capitolo 4.4, paragrafo 4.4.1 del RA:

1. l' incompatibilità tra l' inceneritore di Case Passerini e la previsione dell'ampliamento dell'Aeroporto oltre alla necessità di una nuova VIS relativa a quest'ultimo intervento;
2. l'incompatibilità tra il termovalorizzatore e le previsioni del PIT riguardo il Parco della Piana (emissioni dell'impianto inconciliabili con la presenza di attività agricole)
3. l' incoerenza con PRAA e nuovo PAER, che definisce la necessità di diminuzione di inquinamento atmosferico e la riduzione della

Nella disciplina del Masterplan "Il sistema aeroportuale toscano" si garantisce la realizzazione, a cura e spese del proponente, di tutti gli interventi di adeguamento, compensazione e mitigazione atti a trovare soluzioni di compensazione a seguito delle interferenze con siti di importanza naturalistica regionale, tramite valutazione di incidenza da allegare alla VIA; adeguare il reticolo idraulico compresa la modifica del Fosso Reale e il recupero dei volumi di esondazione sottratti ai territori interessati dalla qualificazione dell'aeroporto, oltre alla rilocalizzazione delle aree di compensazione idraulica del Polo di Sesto; mitigare e compensare l'inquinamento atmosferico ed acustico; recuperare le aree dei Boschi della Piana interessate, procedendo alla loro rilocalizzazione (art. 5ter comma 1 lett. g). E' a carico del proponente, oltre alla valutazione di incidenza e alla VIA, la Valutazione di Impatto Sanitario, da realizzarsi sulla base del PSA.

A seguito della risoluzione n° 205 approvata nella seduta del Consiglio regionale del 24 luglio 2013, collegata alla deliberazione 24 luglio 2013, n.

produzione dei rifiuti.

Inoltre si chiede quale futuro possibile avrà il progetto dei Boschi della Piana considerato una misura compensativa del termovalorizzatore e di rinaturalizzazione secondo gli accordi presi con Protocollo d'intesa del 2 agosto 2005, la cui collocazione collide con la previsione della pista 12/30, in riferimento all'aerale B della VAS.

- Inquinamento acustico: Secondo una stima condotta dall'Ufficio Ambiente di questo Comune, considerando i valori dei livelli sonori relativi al decollo rispetto alla situazione attuale, ossia la pista 23, si deduce che viene interessata una superficie del territorio del comune in oggetto pari al 18% con valori di Lmax pari a 65-70 dBA, a cui è relativa una popolazione media stimata pari a 3.800 abitanti. Lo stesso Ufficio, sulla base dei grafici riportati in Appendice 2 "Nota tecnica per l'interpretazione delle curve isofone relative del livello L_{Amax}", riporta una ricostruzione dei valori così individuati in un elaborato grafico che descrive le isofone relative all'areale di fattibilità B (pista 12-30), evidenziando che con la realizzazione della ipotesi di pista 30 viene interessata una superficie territoriale del comune pari al 35% con un'incidenza di valori di L_{mx} pari a 65-90 dBA e un numero di popolazione interessata stimata pari a 18.000 abitanti.

- Aspetti idraulici: La qualificazione aeroportuale riferita all'*areale di fattibilità B*, presuppone la deviazione del Fosso Reale che deve essere subordinata a verifica idraulica, al fine di garantire che la pendenza del nuovo alveo consenta il mantenimento di un'adeguata capacità di smaltimento delle portate. Inoltre, ogni spostamento planimetrico del Fosso determina la necessità di rivedere la livelletta di tutte le viabilità interessate, tra le quali la A11, per una estesa non indifferente. Risulta inoltre da verificare il riassetto della rete delle acque basse, delle fognature e dell'acquedotto in termini di apporti e di deviazioni necessarie.

- Risorsa idrica: L'ambito territoriale in oggetto ricade nel sottobacino del fiume Bisenzio ad elevata criticità idrica C4 (Piano di Bacino, Bilancio Idrico, Tav. F Criticità per deficit idrico nel reticolo superficiale). Si prevede un peggioramento della qualità delle acque superficiali e, soprattutto, dei

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 documento intitolato "Appendice del Masterplan Aeroportuale 2014-2029" relativa alla Valutazione sull'ipotesi progettuale di pista 12/30 di lunghezza 2000 mt prevista nella proposta di variante al PIT. L'appendice contiene alcuni dati di tipo tecnico ed economico in relazione a tale ipotesi di pista, ed in particolare le caratteristiche di pista di volo, destinazioni e aeromobili; previsioni di traffico fino al 2029; riepilogo degli investimenti necessari per l'attuazione del Masterplan per il periodo di riferimento 2014-2029; piano economico e finanziario.

Gli studi effettuati nell'ambito della VAS della presente integrazione al PIT risultano adeguatamente approfonditi per il livello di pianificazione cui si colloca la variante in oggetto. Le necessarie verifiche relative agli impatti ambientali, all'inquinamento acustico, al rischio idraulico e alla tutela delle aree di importanza naturalistica regionale saranno redatte in fase di Valutazione di Incidenza e di VIA, sul Piano di Sviluppo Aeroportuale.

Infine, nell'allegato programmatico n°5, quale parte integrante del PIT, sono individuate specifiche "azioni di risanamento e miglioramento della qualità dell'aria volte a ridurre le emissioni inquinanti nell'area interessata dal Parco".

corpi idrici sotterranei. Con il riassetto del Fosso Reale e del sistema di collettori di acque si viene a modificare un sistema integrato con la rete idrografica dei laghi o stagni all'interno dei SIR "Stagni della Piana" che costituiscono un'azione idrogeologica e di tutela per la biodiversità assolutamente determinante per il territorio della Piana.

- Stagni di Focognano: le previsioni del PIT in particolare per quanto concerne l'intervento previsto sull'aeroporto contrastano sia da un punto di vista della normativa, sia da un punto di vista prettamente fisico con il Sito di Importanza Regionale 45 "Stagni della Piana fiorentina e pratese" (IT5140011, cfr. PTC Provincia Firenze, QC01, Carta delle Aree protette) che è anche Sito di Interesse Comunitario. La previsione della nuova pista in particolare cancella l'ANPIL della Querciola (scheda AP FI02, PTC Firenze) e altera in modo sostanziale l'Oasi Faunistica di Focognano, ANPIL di proprietà del Comune di Campi Bisenzio (scheda AP FI04, PTC Firenze), gestita dal WWF di estensione pari a 35 ettari di proprietà del Comune di Campi Bisenzio e 31 ettari di proprietà privata con destinazione a parco. Si ritiene che l'ampliamento determini un impatto negativo dal punto di vista ambientale sull'area, scollegando il sistema di aree umide presente. Si ricorda che nell'allegato programmatico n°3 "Investimenti per le aree umide e per la rete ecologica nel Parco Agricolo della Piana" è prevista la redazione della valutazione di incidenza per le opere ricadenti all'interno di aree umide.

Si chiede di valutare i pareri dell'Azienda Sanitaria di Firenze, che ritiene necessario lo svolgimento della VIS, e del Consorzio di Bonifica dell'Area Fiorentina, che sottolinea la necessità di una verifica della fattibilità idraulica e del rischio idrico per gli interventi di deviazione del Fosso Reale e della rete delle acque basse.

CONCLUSIONI. Riconferma di quanto già espresso nelle "Osservazioni sul documento preliminare VAS per integrazione al PIT" ossia: la necessità di riduzione, non solo mitigazione, dell'inquinamento nella Piana Fiorentina e Pratese, che si traduce in incompatibilità di nuove fonti di emissioni di inquinanti, anche se mitigate, al fine di eliminare progressivamente gli elementi di criticità diffusa della situazione attuale.

6. Comune di Poggio a Caiano

Si sottolinea che, indicando il Parco agricolo della Piana come “elemento ordinatore” di tutte le politiche territoriali, si vanno ad individuare specifici impegni a carico della Regione, quali azioni per il risanamento e il miglioramento della qualità dell'aria. Si rileva però che le zone ricadenti nelle aree sottoposte a salvaguardia aeroportuale sono soggette a convenzione già stipulata per la loro cessione alla proprietà pubblica del Comune di Firenze con destinazione a verde pubblico; tali aree possono essere compensate indicando altre aree limitrofe: si presume che le aree di compensazione siano da indicare in quelle già facenti del Parco, mentre sarebbe opportuno che le suddette zone vengano individuate fuori dal Parco, così da aumentarle e non sottrarle al Parco stesso.

Si fa presente che nella VAS non sono approfondite le ipotesi relative all'areale di fattibilità C.

Si evidenziano le seguenti contraddizioni:

1. la delibera del C.R. (DCR n°74/2013) sostiene di promuovere l'attuazione del Parco Agricolo e il miglioramento della sostenibilità dell'intero sistema territoriale afferente al Parco stesso, contraddicendo quelli che però sono i contenuti, con l'inserimento di un ampliamento aeroportuale, che di certo non può “migliorare” la sostenibilità.

2. mancanza del progetto definitivo e quindi tutta la deliberazione si basa su ipotesi di realizzazione che non sono concrete e che possono variare anche in maniera sostanziale rispetto al quadro conoscitivo oggetto delle attuali valutazioni.

- Parco. il progetto di sviluppo dell'aeroporto di Peretola incide pesantemente sul lavoro svolto per lo sviluppo del Parco della Piana, rilegandolo al elemento di bilanciamento e mitigazione degli impatti ambientali delle infrastrutture presenti sul territorio.

- Aspetti ambientali. le emissioni inquinanti, insieme all'inquinamento acustico, graveranno, per effetto della dispersione atmosferica, oltre che lungo la linea di atterraggio, sulle produzioni agricole d'eccellenza e sui centri abitati, compresa una parte rilevante del Comune di Poggio a Caiano.

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. Conseguentemente, sono state individuate specifiche prescrizioni per il progetto di qualificazione aeroportuale anche a garanzia della compatibilità di tale qualificazione con la qualità degli insediamenti, dell'ambiente, del paesaggio e della mobilità; la disciplina del Masterplan individua gli obiettivi strategici e prevede 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. A tal fine il PIT individua degli ambiti di salvaguardia che consentono previsioni della pianificazione e della programmazione finalizzate alla qualificazione dell'aeroporto, fermo restando che le aree all'interno del perimetro di salvaguardia aeroportuale non interessate dalle opere di ampliamento dello scalo saranno destinate a Parco (art.2 del testo che integra la Disciplina generale del PIT).

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 documento intitolato “Appendice del Masterplan Aeroportuale 2014-2029” relativa alla Valutazione sull'ipotesi progettuale di pista 12/30 di lunghezza 2000 mt prevista nella proposta di variante al PIT. L'appendice contiene alcuni dati di tipo tecnico ed economico in relazione a tale ipotesi di pista, ed in particolare le caratteristiche di pista di volo, destinazioni e aeromobili;

- Aspetti ecologici. la presenza delle Oasi di Focognano e delle altre aree umide classificate come Aree Naturali Protette di Interesse Locale (ANPIL Podere la Querciola) sarà compromessa dallo spostamento del Fosso Reale che di fatto eliminerebbe l'Oasi di Focognano e l'area umida della Querciola.

- Rischio idraulico. La realizzazione dell'ampliamento dell'Aeroporto, prevista nell'integrazione al PIT in esame, può comportare seri problemi connessi alle condizioni di rischio idraulico che dovranno essere attentamente valutati.

- Aspetti economici. non è chiara la previsione di costo per l'opera, né tanto meno sono note le superfici da espropriare, né risulta chiara l'imputazione di detto costo alla parte pubblica ovvero al proponente, e quanto sarà a carico della parte privata. La valutazione è stata inoltre condotta solo su uno scenario ristretto, limitando le ipotesi di traffico solo nelle aree interessate, senza considerare scenari di connessione più ampia con le altre infrastrutture portuali, ferroviarie ed aeroportuali della Regione. Si ritiene preferibile, all'ampliamento dell'aeroporto, l'alternativa di potenziare la linea ferroviaria ad Alta velocità Roma – Firenze – Milano e quella tra Pisa e Firenze.

- Conclusioni. Si esprime contrarietà verso l'ampliamento dell'aeroporto di Peretola che risulta impraticabile da un punto di vista di sostenibilità ambientale ed urbanistica anche per l'impatto sul territorio del Comune. Si ritiene necessario puntare al potenziamento dei collegamenti con l'aeroporto di Pisa e alla realizzazione di collegamenti viari alternativi per l'area metropolitana.

RICHIESTE:

1. Che il Parco della Piana rimanga l'elemento "ordinatore" del Piano di Indirizzo Territoriale della Regione e che quindi l'ampliamento aeroportuale non vada a sottrarre le aree già individuate nelle salvaguardie previste dal Piano stesso.

2. Che venga comunque mantenuta la caratterizzazione del Parco sia per le caratteristiche ambientali già presenti che per le superfici già utilizzabili dalla Comunità.

3. che la VIS prevista venga effettuata da un Ente terzo.

previsioni di traffico fino al 2029; riepilogo degli investimenti necessari per l'attuazione del Masterplan per il periodo di riferimento 2014-2029; piano economico e finanziario.

Nella disciplina del Masterplan "Il sistema aeroportuale toscano" si garantisce la realizzazione, a cura e spese del proponente, di tutti gli interventi di adeguamento, compensazione e mitigazione atti a rinaturalizzare le aree aeroportuali non più necessarie, da destinare a Parco; compensare l'inquinamento atmosferico; salvaguardare la biodiversità e compensare le interferenze con i siti di importanza naturalistica regionale; adeguare il reticolo idraulico (art. 5ter comma 1 lett. g). Le necessarie verifiche relative agli impatti ambientali, al rischio idraulico e alla tutela delle aree di importanza naturalistica regionale dovranno essere condotte in fase di VIA sul Piano di Sviluppo Aeroportuale.

7. Provincia di Firenze

1. Verifica di coerenza con il PTCP. Le aree sottoposte dall'integrazione al PIT alle salvaguardie denominate A,B,C sono identificate nel PTC della Provincia di Firenze come invariati strutturali quali *Area sensibile di fondovalle* e *Ambito di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve e aree naturali protette di interesse locale*; nell'area in oggetto inoltre sono state istituite le seguenti aree naturali protette già ricadenti all'interno del SIC 45: Area naturale protetta di interesse locale Podere La Querciola (scheda AP FI02, PTC Firenze); l'Area naturale protetta di interesse locale Stagni di Focognano (AP FI04, PTC Firenze); SIC 45 Stagni della Piana Fiorentina e Pratese. Si prevede la necessità di tutelare e ricostituire attraverso le aree di collegamento ecologico, le varie aree del SIC. Inoltre si evidenzia che le aree di frangia urbana da riqualificare individuate nel RA dovranno evitare di sovrapporsi alle aree SIC, fatto salvo per interventi utili per la delimitazione dei rispettivi ambiti, per ampliare le sezioni di deflusso dei fossi e per il raggiungimento degli obiettivi di salvaguardia idraulica e naturalistica fissati dal PTC.

2. Boschi della piana. L'ambito interessato dal progetto Boschi della Piana previsto dal Protocollo di intesa tra Provincia di Firenze, Comuni di Firenze, Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino e l'ATO 6, approvato con DGP 275/2005 quale opera di riqualificazione ambientale finalizzata a compensare l'effetto delle emissioni prodotte dal termovalorizzatore e per il quale la provincia di Firenze, in seguito a Conferenza dei Servizi, ha approvato il progetto definitivo, ricade in parte nell'area individuata per la salvaguardia B. Risulta inoltre, nella tavola di progetto dell'integrazione al PIT denominata "P1 - il sistema agro-alimentare" una mancata corrispondenza tra il perimetro delle aree interessate dai Boschi e quello che risulta dal progetto definitivo. Si chiedono chiarimenti sulla mancata coerenza tra elaborati progettuali e la previsione di misure di mitigazione ambientale compensative, nel caso in cui i Boschi della Piana si attuassero con assetto diverso da quanto previsto.

3. Interferenze con ambito urbano. Vengono rilevate interferenze nei

1. (osservazione ai sensi della L.R.1/2005) Nell'individuazione degli ambiti di salvaguardia, l'integrazione al documento di Piano del PIT prevede misure concernenti nello specifico il Parco della Piana e la qualifica dell'aeroporto; l'ambito di salvaguardia A, all'interno del quale ricade gran parte dei territori definiti nel PTC della Provincia di Firenze come "Ambito di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve e aree naturali protette di interesse locale", consente previsioni degli strumenti di pianificazione territoriale e degli atti di governo del territorio a sola destinazione agricola o ambientale e che assicurino le connessioni ecologiche all'interno del Parco. Gli ambiti di salvaguardia B e C che consentono previsioni della pianificazione e della programmazione finalizzate alla qualificazione dell'aeroporto, prevedono che le aree all'interno del perimetro di salvaguardia aeroportuale non interessate dalle opere di ampliamento dello scalo saranno destinate a Parco (art.38 quater della Disciplina generale del PIT).

Nella disciplina del Masterplan "Il sistema aeroportuale toscano" si garantisce la realizzazione, a cura e spese del proponente, di tutti gli interventi di adeguamento, compensazione e mitigazione atti a salvaguardare la biodiversità e compensare le interferenze con i siti di importanza naturalistica regionale (art. 5ter comma 1 lett. g). Inoltre, nell'allegato programmatico n°3, parte integrante del PIT, la Regione si impegna ad individuare azioni tese a valorizzare la rete ecologica presente sul territorio e diminuire il grado di frammentazione degli habitat.

2. Fermo restando che l'ambito di salvaguardia B prevede che le aree all'interno del perimetro di salvaguardia aeroportuale non interessate dalle opere di ampliamento dello scalo saranno destinate a Parco (art.2 testo che integra la Disciplina generale del PIT), nella disciplina del Masterplan "Il sistema aeroportuale toscano", la Regione verifica che siano garantite, a cura e spese del proponente, la previsione e la realizzazione di interventi per il recupero delle parti dei Boschi della Piana interessate dal progetto

confronti dell'ambiente naturale ma anche prevedibili impatti sull'ambiente "costruito", in cui si colloca l'areale di salvaguardia B. Si ritiene di dover valutare adeguatamente le problematiche connesse alla vicinanza critica del nuovo sistema aeroportuale al centro storico di Firenze, per quanto riguarda la sua tutela e conservazione oltre che la sicurezza del volo.

aeroportuale e per la loro rilocalizzazione in area idonea, con aumento di superficie complessiva (art. 5ter comma 1 lett. g).

3. 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 documento intitolato "Appendice del Masterplan Aeroportuale 2014-2029" relativa alla Valutazione sull'ipotesi progettuale di pista 12/30 di lunghezza 2000 mt prevista nella proposta di variante al PIT. L'appendice contiene alcuni dati di tipo tecnico ed economico in relazione a tale ipotesi di pista, ed in particolare le caratteristiche di pista di volo, destinazioni e aeromobili; previsioni di traffico fino al 2029; riepilogo degli investimenti necessari per l'attuazione del Masterplan per il periodo di riferimento 2014-2029; piano economico e finanziario.

Nella disciplina del Masterplan "Il sistema aeroportuale toscano" si garantisce la realizzazione, a cura e spese del proponente, di tutti gli interventi di adeguamento, compensazione e mitigazione atti a trovare soluzioni di compensazione a seguito delle interferenze prodotte dalla realizzazione delle opere di qualificazione dell'aeroporto (art. 5ter comma 1 lett. g).

Gli studi effettuati nell'ambito della VAS della presente integrazione al PIT risultano adeguatamente approfonditi per il livello di pianificazione cui si colloca la variante in oggetto. Le necessarie verifiche relative agli impatti ambientali derivanti dalla realizzazione delle opere dovranno essere condotte in fase di VIA sul Piano di Sviluppo Aeroportuale.

8. Provincia di Prato

Con la determina n°3667 del 28 ottobre 2013, il direttore dell'area Ambiente e infrastrutture determina quanto segue:

- di fare propri i contributi istruttori, presentati dall' Ordine degli Ingegneri della Provincia di Prato, dal Prof. Ing. Lorenzo Domenichini - Facoltà di Ingegneria dell'Università di Firenze e dal Servizio Ambiente e Energia

La richiesta di non procedere all'approvazione dell'integrazione al PIT risulta non accoglibile.

della Provincia di Prato

- di ritenere che, viste le carenze e le criticità, la mancanza di analisi e dati supportati da certezza scientifica attraverso i quali escludere ragionevolmente la presenza di rischi per l'ambiente e la popolazione, in ottemperanza al principio di precauzione previsto dal D. Lgs. 152/2006, non consenta l'approvazione dell'integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e per la riqualificazione dell'Aeroporto di Firenze PIT

- di chiedere alla Regione Toscana, viste le carenze e le criticità rilevate e documentate, di non procedere all'approvazione dell'integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e per la riqualificazione dell'Aeroporto di Firenze e di provvedere ad una riformulazione ed un approfondimento di tutti gli elaborati progettuali che tengano conto delle osservazioni presentate dalla Provincia di Prato.

● *Contributo del Prof. Ing. Lorenzo Domenichini (rif. All. A3 integrazione)*

1. In riferimento all'allegato A3 dell'integrazione al PIT, il livello di definizione dell'intervento di qualificazione dell'aeroporto risulta insufficiente e inadatto. Manca un piano economico – finanziario definito a supporto del progetto.
2. La classe prevista da ENAC per il nuovo aeroporto è “4D”. Per essere inserita in tale classe, la lunghezza della pista deve essere di 2100 m, in evidente contrasto con le prescrizioni della Disciplina di piano del Masterplan “Il sistema aeroportuale” (art. 5ter, comma 1, lett.b).
3. Le componenti infrastrutturali, che caratterizzano le attività dell'aeroporto, quali aree tecniche, base operativa della Polizia di Stato, eliporto, non sono esplicitate.
4. In riferimento all'areale di fattibilità B, pista 12-30 ad uso monodirezionale, risultano poco adeguate le zone di tutela delle aree contermini alle testate. Si ritiene opportuno redarre una valutazione preliminare del rischio più approfondita. Si fa notare inoltre che le zone di tutela individuate nella tav. 12 All. A3 investono il Polo

● *Prof. Ing. Lorenzo Domenichini*

1. 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 documento intitolato “Appendice del Masterplan Aeroportuale 2014-2029” relativa alla Valutazione sull'ipotesi progettuale di pista 12/30 di lunghezza 2000 mt prevista nella proposta di variante al PIT. L'appendice contiene alcuni dati di tipo tecnico ed economico in relazione a tale ipotesi di pista, ed in particolare le caratteristiche di pista di volo, destinazioni e aeromobili; previsioni di traffico fino al 2029; riepilogo degli investimenti necessari per l'attuazione del Masterplan per il periodo di riferimento 2014-2029; piano economico e finanziario.

Gli studi effettuati nell'ambito della VAS della presente integrazione al PIT risultano adeguatamente approfonditi per il livello di pianificazione cui si colloca la variante in oggetto.

Si ricorda che il Piano di Indirizzo territoriale contiene indirizzi, direttive e prescrizioni che dovranno essere di riferimento per gli interventi da

Scientifico di Sesto Fiorentino e il centro direzionale della Società Autostrade.

5. Si fa notare che, con l'obbligo di uso monodirezionale della pista 12-30, l'impatto acustico, evitato sulla città di Firenze, grava sulla città di Prato, oltre che sul sedime del Polo di Sesto, bloccando potenzialmente la possibilità di realizzare nuovi complessi didattici. Si richiede un'analisi dell'inquinamento acustico attraverso altre procedure di analisi, da confrontare con i risultati ottenuti secondo la normativa nazionale.
6. Non è riportato nessun dettaglio a proposito del layout del terminale, come aerostazione, parcheggi e accessibilità lato terra, né a proposito dell'orizzonte temporale a cui si fa riferimento.
7. Il layout aeroportuale proposto da ENAC nell'All. A3, riguardante la sistemazione del collegamento tra Sesto Fiorentino e l'autostrada non è né funzionalmente né tecnicamente percorribile.

- *Contributo del Servizio Ambiente ed Energia*

1. Si rileva la mancanza di una VIS per quanto riguarda il potenziamento dell'aeroporto al fine di individuare i determinanti sanitari coinvolti.
2. Nel RA si omettono del tutto le valutazioni dell'impatto acustico che coinvolgono il territorio pratese, limitandole all'area posta nelle immediate vicinanze. Si chiede di estendere le valutazioni al territorio della provincia di Prato e di attivare un sistema di monitoraggio delle operazioni di decollo e atterraggio.

realizzare nel territorio regionale, per i quali il PIT individua l'ambito di salvaguardia.

2. Al capitolo 3, paragrafo 2 del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti di ENAC (ED.2 Emendamento n°8 del 21/12/2011) si riporta una tabella (n°3.1 – Codice di riferimento dell'aeroporto) in cui al codice alfanumerico 4D corrisponde una pista di lunghezza uguale o superiore ai 1800m, un'apertura alare del velivolo compresa tra 52 e 65m e una larghezza massima del carrello principale compresa tra i 9 ed i 14m.

In riferimento agli altri punti si rinvia a quanto controdedotto in relazione al punto 1.

- *Servizio Ambiente ed Energia*

1. La redazione della VIS, da allegare alla VIA e da redigere sulla base del Piano di Sviluppo Aeroportuale, è a cura e spese del soggetto proponente (art.5 comma1 lett. g.9 – Disciplina di piano del Masterplan “Il Sistema Aeroportuale Toscano”).

2. La valutazione ai sensi della VAS contenuta nel Rapporto Ambientale è stata condotta individuando un ambito convenzionale corrispondente a quello più immediato di interazione tra Parco ed aeroporto.

Gli studi effettuati nell'ambito della VAS della presente integrazione al PIT risultano adeguatamente approfonditi per il livello di pianificazione cui si colloca la variante in oggetto. I necessari approfondimenti e verifiche degli impatti, che tengano conto degli ambiti di influenza effettiva della riqualificazione aeroportuale, saranno redatte in fase di Valutazione di Incidenza e di procedimento di VIA, da attivare a cura del proponente, e sulla base di un preliminare di Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA).

3. In riferimento al punto 3 si rinvia a quanto controdedotto in relazione al punto 1.

3. Nel RA si omettono le valutazioni, in tema di inquinamento atmosferico, degli effetti delle procedure di atterraggio e decollo che incidono sul territorio pratese. Si chiede di effettuare la valutazione delle emissioni di polveri sottili e composti organici volatili, entrambi prodotti dai velivoli nelle fasi di avvicinamento e di attesa oltre che dalle attività di manutenzione, tenendo conto anche della loro concentrazione e della distribuzione dimensionale della particelle, oltre che della dispersione esercitata dalle condizioni atmosferiche, in riferimento alla zona di rimescolamento atmosferico. Si richiede che sia definita l'area di studio mediante l'identificazione di perimetri di indagine differenziati a seconda dell'influenza delle emissioni sul contesto (norma ICAO, International Civic Aviation Organization).
4. In relazione ai rapporti ARPAT 2010 e 2012, si fa presente che l'area oggetto dell'Integrazione presenta una forma di inquinamento da organoalogenati delle acque sotterranee; si ritiene che la RT abbia l'obbligo di inserire il sito in questione nell'elenco degli ambiti da bonificare, ai sensi della L.R. 25/1998, art. 20, e del D.Lgs. 152/2006, art.239.

4.A seguito di un processo di verifica e approfondimento coordinato dalla Prov. di Prato, con la partecipazione dei Comuni di Prato, Montemurlo, l'ASL, ARPAT e Regione Toscana, la falda di Prato e Montemurlo è stata (già inserita nel Piano regionale rifiuti e bonifiche PRB recentemente adottato dal CR) quale area affetta da inquinamento diffuso.

Il PRB ha previsto una specifica procedura per il riconoscimento delle aree a inquinamento diffuso. Per tali aree il PRB prevede che sarà predisposto un programma di interventi (monitoraggio, caratterizzazione, analisi di rischio, risanamento).

Non si condivide l'interpretazione secondo la quale per le aree a inquinamento diffuso debbano valere i vincoli previsti dall'art. 13 della l.r. 25/98. Infatti tale articolo richiama i siti da bonificare come definiti nel d.lgs. 152/06 all'art. 240, comma 1 lettera e), tipologia di siti totalmente diversi dalle aree a inquinamento diffuso, definite infatti all'art. 240, comma 1 lettera r).

A sostegno di quanto suddetto, cioè della distinzione esistente tra aree a inquinamento diffuso e siti contaminati, è il fatto che nella stessa area di Prato, caratterizzata da inquinamento diffuso, vi sono veri e propri siti contaminati per i quali vale pienamente quanto riportato nell'osservazione e come tali sono soggetti alle prescrizioni e vincoli di cui all'articolo 13.

5. Come previsto dal Documento di piano del Masterplan “Il sistema aeroportuale toscano”, la società di gestione, dopo aver elaborato una proposta di piano di sviluppo aeroportuale, provvederà ad attivare il procedimento di VIA.

6. In riferimento al punto 6 si rinvia a quanto controdedotto in relazione al punto 2.

5. Si rileva la mancanza di uno studio di impatto ambientale su un sistema di atterraggio alternativo a quello monodirezionale.

6. In ottemperanza del principio di precauzione (D. Lgs. 152/2006) si chiede che preliminarmente a qualsiasi decisione siano identificati i potenziali rischi derivanti dalla realizzazione dell'aeroporto e sia ampliato in quadro conoscitivo a quei territori immotivatamente esclusi dalle valutazioni.

• *Contributo Commissione tecnica istituita dall'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Prato*

1. Aspetti generali. Il materiale di corredo alla variante risulta carente ed incoerente: mancano valutazioni circa l'inserimento e l'influenza del nuovo aeroporto sul sistema generale della mobilità toscana, valutazioni dell'impatto sullo sviluppo urbanistico ed edilizio e sulle gestioni patrimoniali. Risulta mancante un'analisi costi benefici e non viene proposto nessun piano che chiarisca tempi e modi dell'integrazione e del potenziamento fra gli scali di Pisa e Firenze. Non viene presa in considerazione nessuna ipotesi di potenziamento delle reti di collegamento via ferro tra i due sistemi, lasciando l'aeroporto fiorentino nelle sue condizioni attuali. Si ritiene quindi necessaria un'integrazione del materiale a corredo della variante e una valutazione preventiva dell'impatto delle fasi di cantiere sull'intero ambito influenzato dalla realizzazione del progetto.

2. Rischio idraulico. Interferenze. Nel documento di cui all'All. A3, presentato da ENAC, non si tiene conto dell'impatto della nuova infrastruttura sul reticolo idraulico e sulla rete delle infrastrutture. Non si tiene conto dell'interferenza tra la deviazione del Fosso Reale

• *Commissione tecnica dell'Ordine degli Ingegneri*

1. Gli studi effettuati nell'ambito della VAS della presente integrazione al PIT risultano adeguatamente approfonditi per il livello di pianificazione cui si colloca la variante in oggetto. Le criticità relative all'impatto sullo sviluppo urbanistico ed edilizio e al sistema della mobilità in generale 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.

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 documento intitolato “Appendice del Masterplan Aeroportuale 2014-2029” relativa alla Valutazione sull'ipotesi progettuale di pista 12/30 di lunghezza 2000 mt prevista nella proposta di variante al PIT. L'appendice contiene alcuni dati di tipo tecnico ed economico in relazione a tale ipotesi di pista, ed in particolare le caratteristiche di pista di volo, destinazioni e aeromobili; previsioni di traffico fino al 2029; riepilogo degli investimenti necessari per l'attuazione del Masterplan per il periodo di riferimento 2014-2029; piano economico e finanziario.

Il Documento di Piano del Masterplan “Il Sistema Aeroportuale Toscana prevede che “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.” Inoltre, con l'allegato programmatico n. 7, sono previste 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

e la viabilità di accesso al Polo di Sesto e l'autostrada, per la quale risulta necessario il ridisegno della livelletta stradale per superare l'attraversamento del Fosso; dell'interferenza tra la deviazione del Fosso e il tracciato della fognatura nera e del metanodotto; dell'interferenza tra il nuovo sedime aeroportuale e le aree destinate a parco con valenza di zone di laminazione delle acque meteoriche del Polo di Sesto e con le aree su cui sono state realizzate le dune antirumore; si interferisce infine con l'Oasi di Focognano. Si rileva la totale mancanza della valutazione dell'impatto economico delle opere di regimentazione idraulica e delle soluzioni, e del loro impatto, nel RA. Si ritiene necessaria un'analisi tecnico-economica maggiormente attendibili.

3. Impatto acustico. La documentazione relativa alle ipotesi progettuali riguardanti l'ampliamento dell'aeroporto per quanto riguarda l'impatto acustico risulta non esaustiva e poco attendibili, si nota infatti una sostanziale differenza tra le curve isofoniche ottenute da ENAC (All. A3 integrazione al PIT) e quelle ottenute da Arpat (par. 4.6.2 RA). Si osserva che: - gli effetti dell'impatto acustico sul territorio della provincia pratese e nelle aree del Polo di Sesto, individuato come recettore sensibile, non sono stati considerati, se non nell'appendice 2 del RA, da cui si evincono le ripercussioni su tali territori; - non si esplicita la tipologia di velivolo considerata né quindi il loro livello di emissione; - non viene fatto riferimento agli orari previsti di attività né tantomeno alle condizioni al contorno; - non si sono analizzati la rumorosità delle operazioni a terra e i conseguenti interventi di mitigazione; - non è stato analizzato l'impatto acustico derivante dalle modifiche della viabilità dovute al nuovo orientamento della pista; - manca una valutazione concreta sulla quantificazione della popolazione effettivamente esposta.
4. Procedure di volo. Non è presente una trattativa specifica di particolari prescrizioni relative alle procedure di partenza o di atterraggio e alle certificazioni specifiche che dovranno possedere i velivoli. Si ritiene di dover approfondire la documentazione a

realizzazione del people mover tra la stazione ferroviaria di Pisa e l'aeroporto di Pisa.

2. Il Documento di ENAC costituisce allegato al quadro conoscitivo dell'Integrazione al PIT.

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 documento intitolato “Appendice A del Masterplan Aeroportuale 2014-2029” relativa alla Valutazione sull'ipotesi progettuale di pista 12/30 di lunghezza 2000 mt prevista nella proposta di variante al PIT. L'appendice contiene alcuni dati di tipo tecnico ed economico in relazione a tale ipotesi di pista, ed in particolare le caratteristiche di pista di volo, destinazioni e aeromobili; previsioni di traffico fino al 2029; riepilogo degli investimenti necessari per l'attuazione del Masterplan per il periodo di riferimento 2014-2029; piano economico e finanziario.

Nella disciplina del Masterplan “Il sistema aeroportuale toscano” si garantisce la realizzazione, a cura e spese del proponente, di tutti gli interventi di adeguamento, compensazione e mitigazione atti a trovare soluzioni di compensazione a seguito delle interferenze prodotte dalla realizzazione delle opere di qualificazione dell'aeroporto (art. 5ter comma 1 lett. g); in particolare sono previsti: interventi di adeguamento del reticolo idraulico che ne garantiscano la funzionalità, compresa la realizzazione della modifica del tracciato del Fosso Reale; interventi volti al recupero dei volumi di esondazione sottratti dai territori interessati dalla qualificazione aeroportuale e la rilocazione delle aree per compensazioni idrauliche del Polo di Sesto; interventi per la compensazione a seguito di interferenze con siti di importanza naturalistica regionale. La valutazione di impatto economico sarà effettuata a spese del proponente ed allegata al PSA e ai procedimenti successivi di valutazione.

riguardo ed inserirla tra gli allegati all'integrazione.

3. Le questioni di cui al punto 3 potranno essere approfondite sulla base del Piano di Sviluppo Aeroportuale e nelle successive fasi di valutazioni di impatto ambientale e di incidenza. Nella disciplina del Masterplan "Il sistema aeroportuale toscano" si garantisce la realizzazione di interventi di mitigazione dell'inquinamento acustico in riferimento al contenimento del rumore e delle vibrazioni e al fine di consentire al Polo di Sesto lo svolgimento delle proprie attività con le prestazioni previste (art. 5ter comma 1 lett. g). Come esplicitato nell'Appendice 4 del RA, la differenza tra le impronte acustiche presentate da ENAC e quelle presentate da ARPAT sono imputabili alle scelte delle impostazioni delle procedure di volo da utilizzare nella simulazione.

4. Le questioni di cui al punto 4 sono di competenza del PSA e delle successive fasi di valutazioni di impatto ambientale e di incidenza. Si ricorda, infine, che il Piano di Indirizzo territoriale contiene indirizzi, direttive e prescrizioni che dovranno essere di riferimento per gli interventi da realizzare nel territorio regionale, per i quali il PIT individua l'ambito di salvaguardia.

9. Comune di Carmignano

Le aree del territorio agricolo del comune in oggetto, inserite in parte nel parco della Piana, subirebbero un consistente aumento di traffico aereo che comporterebbe, inevitabilmente, un fattore d'inquinamento ambientale a danno della salute, della vegetazione e degli ecosistemi; per questo motivo si ritiene che l'ambito di valutazione della VAS debba comprendere anche le aree del Comune di Carmignano inserite nel Parco della Piana.

Viene richiesto che:

16. la proposta di piano, nella sua interezza delle previsioni (parco della piana più pista aeroportuale) sia assoggettabile a VAS con un unico procedimento;
17. nell'ambito di valutazione degli effetti attesi siano comprese anche le aree del Comune di Carmignano inserite nel Parco della Piana poiché ci possono essere effetti negativi da valutare relativi

Ai sensi dell'art. 5 della L.R. 10/2010, si è provveduto ad una procedura ordinaria di VAS in merito alla "integrazione del Piano di Indirizzo Territoriale al fine di definire gli indirizzi e le prescrizioni regionali in riferimento all'attuazione del Parco della Piana fiorentina, quale elemento ordinatore, e alla qualificazione dell'aeroporto di Firenze - Peretola".

La valutazione ai sensi della VAS contenuta nel Rapporto Ambientale è stata condotta individuando un ambito convenzionale corrispondente a quello più immediato di interazione tra Parco ed aeroporto.

I necessari approfondimenti e verifiche degli impatti, che tengano conto degli ambiti di influenza effettiva della riqualificazione aeroportuale, saranno redatte in fase di Valutazione di Incidenza e di procedimento di VIA, da attivare a cura del proponente, e sulla base di un preliminare di Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA).

all'interazione tra la previsione del potenziamento aeroportuale e le aree destinate a parco della Piana

10. Azienda USL 4 Prato

Si richiede una valutazione della sola qualificazione aeroportuale (senza Parco, ipotesi 3), considerato che non si hanno garanzie che le opere di mitigazione previste siano effettivamente realizzate contestualmente alla qualificazione dell'aeroporto.

Risultano non chiari i dati di progetto e mancano i dati relativi al *fleet mix*; gli effetti sanitari stimati dovrebbero essere riverificati e riformulati in funzione di un progetto di qualificazione dell'aeroporto chiaro e completo.

La previsione di una nuova pista monodirezionale interessa Prato e comuni limitrofi, aree che presentano già situazioni critiche; un incremento delle attività aeroportuali e del traffico aereo quindi andrebbe a peggiorare una situazione già di per sé critica.

Risultando la Piana già un territorio ampiamente antropizzato non appare sostenibile l'ipotesi di qualificazione dell'aeroporto, ma peggiorativa della qualità di vita di tutti gli abitanti della Piana.

Si richiede infine alla Regione Toscana uno studio di impatto sanitario (VIS) da parte di Enti di ricerca qualificati e accreditati, nonché indipendenti.

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 documento intitolato “Appendice del Masterplan Aeroportuale 2014-2029” relativa alla Valutazione sull'ipotesi progettuale di pista 12/30 di lunghezza 2000 mt prevista nella proposta di variante al PIT. L'appendice contiene alcuni dati di tipo tecnico ed economico in relazione a tale ipotesi di pista, ed in particolare le caratteristiche di pista di volo, destinazioni e aeromobili; previsioni di traffico fino al 2029; riepilogo degli investimenti necessari per l'attuazione del Masterplan per il periodo di riferimento 2014-2029; piano economico e finanziario.

Nella disciplina del Masterplan “Il sistema aeroportuale toscano” si garantisce la realizzazione, a cura e spese del proponente, di tutti gli interventi di adeguamento, mitigazione e compensazione necessari; risultano inoltre a carico del proponente la Valutazione di Incidenza, la Valutazione di Impatto Sanitario e l'avvio del procedimento di VIA, sulla base del PSA (art. 5ter comma 1 lett. g); grazie alle valutazioni condotte nel Rapporto Ambientale, si asserisce inoltre, art.5 comma 5, che la qualificazione dell'aeroporto contribuisce alla riduzione dell'inquinamento atmosferico, generato dal traffico veicolare ed aereo, attraverso il potenziamento di sistemi di trasporto pubblici, come previsto dalla azioni individuate nell'Allegato programmatico 7 “Interventi di miglioramento della mobilità collettiva nell'area interessata dall'integrazione al PIT parco-aeroporto, anche al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico”.

11. Comune di Prato

Con deliberazione 349 del 28 ottobre 2013 la Giunta del Comune di Prato

Non accoglibile in quanto tutti gli approfondimenti di indagine relativi alla

delibera:

18. di fare proprie ai fini VAS la nota del Servizio Ambiente e qualità luoghi di lavoro (all.B) e le considerazioni del CNR (all.C)
19. di richiedere alla Regione Toscana la riadozione del medesimo provvedimento previo approfondimento delle indagini, analisi e valutazioni e comunque di tutti gli elaborati progettuali dell'integrazione adottata
20. di richiedere, in attesa della riadozione di cui sopra, l'annullamento delle norme di salvaguardia attualmente in vigore.

Si ritiene che, con l'integrazione del PIT, la previsione del nuovo aeroporto e del Parco della Piana e soprattutto con l'introduzione delle salvaguardie, manchi una lettura coerente e completa delle esigenze del territorio pratese, per le quali si rileva una sostanziale cancellazione delle attività di sviluppo oltre che una mortificazione ingiustificata delle competenze e del ruolo dell'autonomia locale.

Viene inoltre costituito un tavolo tecnico presso la sede comunale per approfondimento delle tematiche ambientali, socio economiche e relative alla salute dei cittadini in conseguenza alla eventuale approvazione dell'Integrazione al PIT in oggetto.

- *Nota del Servizio Ambiente e Qualità Luoghi di Lavoro*

1. Inquinamento acustico. Nello studio riportato nel RA non sono stabilite con certezza le ipotesi di esercizio della pista e della composizione della flotta, e non risulta vincolante, nell'ipotesi areale di fattibilità B, la limitazione all'uso monodirezionale della pista 12-30 per cui non risulta dimostrato che tale scelta crei un impatto acustico minore sulla popolazione. Si chiede di approfondire lo studio, considerando le ipotesi di pista 12-30 e 09-27 e il loro utilizzo nelle due direzioni, operando poi un raffronto tra i risultati ottenuti; si ritiene necessario l'inserimento di un indicatore specifico che tenga conto del disturbo provocato dalla numerosità e dalla ripetizione degli eventi aeroportuali; si richiede di effettuare una nuova classificazione acustica dell'intorno aeroportuale così da permettere

qualificazione dell'aeroporto appartengono alla successiva fase di VIA, da attivare a cura del proponente e sulla base di un Piano di Sviluppo Aeroportuale. La richiesta di annullare le norme di salvaguardia in vigore non è accoglibile in quanto tali salvaguardie garantiscono la tutela delle aree da destinare a Parco e individuano gli ambiti per la localizzazione degli interventi di qualificazione dell'aeroporto.

- *Al Servizio Ambiente e Qualità Luoghi di Lavoro*

1. 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 documento intitolato “Appendice del Masterplan Aeroportuale 2014-2029” relativa alla Valutazione sull'ipotesi progettuale di pista 12/30 di lunghezza 2000 mt prevista nella proposta di variante al PIT. L'appendice contiene alcuni dati di tipo tecnico ed economico in relazione a tale ipotesi di pista, ed in particolare le caratteristiche di pista di volo, destinazioni e aeromobili; previsioni di traffico fino al 2029; riepilogo degli investimenti necessari per l'attuazione del Masterplan per il periodo di riferimento 2014-2029; piano economico e finanziario.

Gli studi effettuati nell'ambito della VAS della presente integrazione al PIT risultano adeguatamente approfonditi 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 piano di sviluppo aeroportuale, sul quale saranno attivate le procedure di VIA, Valutazione di Incidenza e VIS.

2. In riferimento al punto 2 si rinvia a quanto controdedotto in relazione al punto 1.
3. La Disciplina di Piano del Masterplan “Il sistema aeroportuale toscano” prescrive che la pista di atterraggio abbia lunghezza massima di 2000m (art.

l'individuazione nei PRG e nelle loro varianti di aree dove sono possibili solo attività produttive e di servizio.

2. Inquinamento atmosferico. Si richiede un approfondimento sulle ricadute delle emissioni in relazione alla definizione di uno spazio di influenza delle emissioni stesse, all'altezza di rimescolamento, alla varie situazioni atmosferiche e a possibili accumuli di inquinanti in aree sensibili, valutando gli effetti sulla salute umana. Si osserva che, per essere sufficientemente accurato, lo studio dovrebbe essere condotto conoscendo i dati caratteristici del futuro aeroporto. Si rileva, infine, la mancata valutazione degli effetti dei COV e del PM 2,5.
3. Considerazioni generali. Risulta che ENAC abbia chiesto un allungamento della pista di 400 m rispetto alla lunghezza prevista (cfr. *osservazione ENAC presentata il 21/10/2013, n° prot. 17566/2.12*), in tale ipotesi si chiede la rielaborazione della VAS. Infine, si ritiene che, al fine del miglioramento della qualità dell'aria, non siano sufficienti interventi di mitigazione ma risultino necessarie azioni concrete di riduzione delle emissioni.

- *Nota del CNR sulle ipotesi di ampliamento dell'aeroporto.*

L'incarico di fornire un parere tecnico sulle ipotesi di progetto per il potenziamento dell'aeroporto è stato affidato all'Istituto sull'Inquinamento Atmosferico del CNR dai Presidenti delle Province di Prato e di Firenze. La nota qui sintetizzata vuole fornire ulteriori elementi per le valutazioni successive.

1. Qualità dell'aria. Si sottolinea la mancanza della valutazione delle emissioni dovute ai COV, di fondamentale importanza per il loro contenimento per evitare episodi di smog fotochimico, nocivo per la salute umana e per la vegetazione. Si ritiene possa utile integrare i risultati esposti nel RA con elaborati grafici che mostrino i profili di dispersione degli inquinanti nelle aree circostanti e con valutazioni ottenute tramite simulazioni della stima delle emissioni provenienti da PM, specifici per ogni motore aeronautico e già effettuata ma con modelli di simulazione non

5 ter, comma 1 lett.b). In merito alla qualità dell'aria, oltre alle prescrizioni riportate nella Disciplina del Masterplan relativamente alla realizzazione di interventi di mitigazione dell'inquinamento atmosferico da compiere a cura e spese del soggetto proponente (art. 5 ter, comma 1 lett.g punto 6), negli allegati programmatici n°5 - "Azioni di risanamento e miglioramento della qualità dell'aria, volte a ridurre le emissioni inquinanti nell'area interessata dal Parco agricolo della Piana" e n° 7 - "Interventi di miglioramento della mobilità collettiva nell'area interessata dall'integrazione al PIT parco-aeroporto, anche al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico" si individuano azioni concrete tese a ridurre le missioni in atmosfera.

● *Al CNR*

1. Le valutazioni di cui al punto 1 saranno approfondite in sede di VIA, da attivare a cura del proponente e sulla base di un preliminare Piano di Sviluppo Aeroportuale.

Nel RA, paragrafo 4.6.1, relativamente all'indicatore 1.4 " Superficie dotate di vegetazione arborea con funzione di mitigazione delle emissioni climalteranti e del microclima" ciò che si vuole sottolineare è l'effettiva riduzione di stock di CO2 dovuta agli interventi di piantumazione e di realizzazione dei Boschi della Piana, previsti nel progetto di Parco – aeroporto. La riduzione è riportata a prescindere dalla quantità di fonti di inquinamento ed è strettamente legata alla riconversione di parte dei terreni agricoli all'interno del Parco; l'ipotesi 2 prevede ovviamente la realizzazione del Parco, per cui le stime di CO2 risparmiata sono sostanzialmente le stesse.

2. Le necessarie verifiche e valutazioni relative al rischio idraulico, alla qualità delle acque superficiali e sotterranee e alla gestione delle acque dovranno essere condotte in fase di VIA sul Piano di Sviluppo Aeroportuale. Nella Disciplina di Masterplan sono comunque previsti a carico del proponente interventi per l'adeguamento del reticolo idraulico (Nell'art.5 ter, comma1 lett.g punto 4).

ben identificati che sottostimano i risultati, e da COV (*n.b. le stime emissive dei movimenti aerei sono state condotte da ARPAT, pag. 125 RA*). Inoltre, per quanto riguarda la stima degli stock di CO₂, sono considerati nel RA solo i due scenari relativi alle Ipotesi 0 e all'Ipotesi 1, sembra opportuno valutare anche l'Ipotesi 2 e le emissioni prodotte dalla struttura aeroportuale.

2. Sistema idrico. Si ritiene necessario valutare il rischio idraulico per le aree dell'aeroporto e quelle limitrofe derivante dalle condizioni idrauliche superficiali e sotterranee, dalla eventuale variazione dell'assetto idrologico e dal verificarsi di determinati eventi meteorologici. Si ritiene inoltre necessario valutare lo stato delle acque superficiali e sotterranee già interessate dalle attività aeroportuali. Manca un'analisi attenta in relazione al potenziale cambiamento dell'assetto idraulico, alla gestione della acque e alla potenziale contaminazione chimica dovuta alle attività aeroportuali per ogni ipotesi di progetto.

3. Aspetti sanitari. Si ritiene necessario l'effettivo controllo della certificazione acustica dei velivoli e il divieto di voli notturni, oltre che il rispetto della zonizzazione acustica comunale delle aree limitrofe alla struttura e la verifica degli scenari di fleet mix previsti. Negli studi del RA non viene messa a fuoco la popolazione effettivamente coinvolta dalla proposta di progetto e non vengono forniti elementi analitici per stimare possibili associazioni tra esiti sanitari ed esposizione ad inquinanti prodotti dal sistema aeroportuale. Nella VIS si ritiene di dover valutare l'esposizione della popolazione ad inquinamento acustico ed atmosferico attinente ai diversi scenari e sulla base di specificità attuali.

4. Aspetti economici. Si suggerisce la conduzione di una ACB per quegli aspetti del progetto quantificabili dal punto di vista monetario, sia relativi alla stima della domanda sia relative alle alternative di progetto, in modo che queste possano essere meglio valutate.

5. Compatibilità tra Parco della Piana e sviluppo aeroportuale. Si ritiene di dover tener conto nello sviluppo del progetto di ampliamento aeroportuale dei benefici apportati dal Parco e delle limitazioni che invece deriverebbero a seconda delle ipotesi di sviluppo della pista, quali definizione di un'area da

3. 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 documento intitolato “Appendice del Masterplan Aeroportuale 2014-2029” relativa alla Valutazione sull'ipotesi progettuale di pista 12/30 di lunghezza 2000 mt prevista nella proposta di variante al PIT. L'appendice contiene alcuni dati di tipo tecnico ed economico in relazione a tale ipotesi di pista, ed in particolare le caratteristiche di pista di volo, destinazioni e aeromobili; previsioni di traffico fino al 2029; riepilogo degli investimenti necessari per l'attuazione del Masterplan per il periodo di riferimento 2014-2029; piano economico e finanziario.

Gli studi effettuati nell'ambito della VAS della presente integrazione al PIT risultano adeguatamente approfonditi per il livello di pianificazione cui si colloca la variante in oggetto. Le necessarie verifiche relative alle condizioni di sicurezza idraulica dovranno essere condotte, a cura del proponente, in fase di Valutazione di incidenza, Valutazione di Impatto Sanitario e VIA, sul Piano di Sviluppo Aeroportuale.

4. La valutazione dei costi complessivi per la realizzazione dell'opera, comprensivi dei costi per l'adeguamento del sistema territoriale interessato, di quelli relativi all'adeguamento delle diverse funzioni aeroportuali ai livelli di traffico previsti a seguito dell'apertura della nuova pista, oltre a un piano economico/finanziario che ne dimostri la sostenibilità da parte del proponente dovrà essere contenuta nel Piano di Sviluppo Aeroportuale. 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 documento intitolato “Appendice del Masterplan Aeroportuale 2014-2029” relativa alla Valutazione sull'ipotesi progettuale di pista 12/30 di lunghezza

forestare per compensare le emissioni di anidride carbonica, che varierebbe in funzione dell'ipotesi scelta in termini di posizione e superficie, salvaguardia della rete ecologica, dei beni ecologici e di quelli artistico-culturali, influenzati dall'orientamento della nuova pista.

5. Considerazioni generali. Si ritiene da valutare quantitativamente l'assunto secondo il quale nel PIT si ritiene che il traffico veicolare indotto dall'aeroporto sia equivalente a quello "dirottabile" sulla tranvia in progetto; non sono state allegate al RA le modalità di elaborazione dell'inventario delle emissioni aeroportuali; si ritiene necessaria una maggior completezza di dati per la definizione del requisito del Coefficiente di Utilizzo della nuova pista, di cui peraltro non si comprendono le caratteristiche di operatività.

2000 mt prevista nella proposta di variante al PIT. L'appendice contiene alcuni dati di tipo tecnico ed economico in relazione a tale ipotesi di pista, ed in particolare le caratteristiche di pista di volo, destinazioni e aeromobili; previsioni di traffico fino al 2029; riepilogo degli investimenti necessari per l'attuazione del Masterplan per il periodo di riferimento 2014-2029; piano economico e finanziario.

5. Specifiche valutazioni e ipotesi relative al sistema di trasporto integrato con la rete tramviaria sono riportate nell'Allegato programmatico n° 7 - "Interventi di miglioramento della mobilità collettiva nell'area interessata dall'integrazione al PIT parco-aeroporto, anche al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico".

Per le stime emissive derivanti dall'aeroporto, si è riportato il lavoro di approfondimento specifico realizzato da ARPAT, che si è concretizzato nella tesi di laurea "Valutazione dell'inquinamento atmosferico prodotto dall'aeroporto A. Vespucci di Firenze con EDMS", discussa presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università degli Studi di Firenze da V. Magnolfi e I. Simonetti.

Per quanto concerne il Coefficiente di Utilizzo si rimanda al capitolo 3, paragrafo 2 del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti di ENAC (ED.2 Emendamento n°8 del 82112/2011) dove si riporta una tabella (n°3.1 - Codice di riferimento dell'aeroporto) in cui al codice alfanumerico 4D corrisponde una pista di lunghezza uguale o superiore ai 1800m, un'apertura alare del velivolo compresa tra 52 e 65m e una lunghezza massima del carrello principale compresa tra i 9 ed i 14m.

12. Soprintendenza per i Beni Archeologici della Regione Toscana

Riguardo l'area di Gonfienti, si evidenzia:

- che l'area archeologica appare adeguatamente collegata con le altre zone di interesse archeologico, come la Calvana, la zona di Calenzano e la Rocca Strozzi di Campi Bisenzio;
- la richiesta di acquisizione alla proprietà pubblica dei terreni dove insistono le strutture etrusche - di proprietà dello Stato - in modo da attivare una adeguata fruizione del Parco archeologico, anche tenendo conto di

L'allegato programmatico n°4, "Interventi correlati al Parco Agricolo della Piana per una migliore fruizione del Parco Archeologico di Gonfienti", individua specifici interventi per la fruizione dell'area di Gonfienti. Tenendo conto del Protocollo di Intesa redatto, l'allegato prevede l'elaborazione di un progetto generale di tutela e valorizzazione dell'area archeologica, che interessi il completamento delle azioni di scavo, la conservazione delle strutture e la sistemazione dei reperti, oltre alla loro

quanto contenuto nel Protocollo di Intesa sottoscritto dalle Province di Firenze e Prato, dai Comuni di Campi Bisenzio, Prato e Carmignano e dall'Interporto della Toscana Centrale, avente come oggetto la valorizzazione del patrimonio dell'area di Gonfienti;

- l'opportunità di evidenziare, nell'ambito dell'area di Gonfienti, la zona dell'edificio romano del così detto scalo-merci dell'Interporto, attualmente messo in sicurezza ma non visibile.

13. Associazione Parco Agricolo di Prato – fuori tempo

Segnalano una incoerenza della previsione del potenziamento aeroportuale rispetto alla finalità espressa della stessa variante di costituire il parco della piana come elemento ordinatore territoriale degli assetti insediativi e degli interventi di trasformazione della piana stessa per un miglioramento generale delle condizioni ambientali. Si rileva la mancanza di una visione urbanistica a scala regionale che tenga conto della possibile connessione fra l'area fiorentina e l'aeroporto di Pisa.

- Impatto atmosferico. Considerando che l'area sulla quale insisterà la nuova pista aeroportuale presenta già caratteri di notevole criticità, si ritiene che gli interventi previsti vadano a incidere in maniera ulteriormente negativa in termini di aumento dei livelli di emissioni atmosferiche, relative all'incremento dei voli, e di impatto acustico, relativo alla definizione di un areale più ampio sul quale ricadranno livelli medi di inquinamento acustico.
- Aspetti idraulici. La nuova collocazione della pista ricade nelle zone classificate dal PAI come PI3. Inoltre la soluzione proposta (pista 12-30) comporta una drastica modifica del sistema di regimentazione idraulica della piana, in particolare lo spostamento del Fosso Reale e la sovrapposizione dell'area destinata alla pista con un'area di laminazione prevista nel RA per il controllo dei regimi di piena (RA, All.C, pag.177), senza che siano indicate soluzioni a riguardo. Le criticità riportate sono sottostimate nella documentazione e manca una valutazione economica dettagliata.

pubblica fruizione. Si prevede inoltre la stesura di un piano di gestione integrato che contenga un'organizzazione del territorio tale da consentire la conduzione a sistema di tutti i beni culturali e gli altri siti archeologici presenti nel Parco Agricolo della Piana.

La richiesta di acquisizione alla proprietà pubblica è ad oggi in corso di verifica di fattibilità.

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. Conseguentemente, sono state individuate specifiche prescrizioni per il progetto di qualificazione aeroportuale anche a garanzia della compatibilità di tale qualificazione con la qualità degli insediamenti, dell'ambiente, del paesaggio e della mobilità. Il Documento di Piano del master plan "Il Sistema Aeroportuale Toscano prevede che "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." Inoltre, con l'allegato programmatico n. 7, sono previste 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.

- Insedimenti e mobilità. La previsione della pista necessiterebbe di opere ed interventi che configurerebbero un quadro di trasformazione dell'ambiente costruito tale da rendere impossibile una effettiva rigenerazione e riqualificazione dell'area della piana, così come previsto dal progetto di Parco.
- Aspetti eco-sistemici ed ambientali. La realizzazione della pista 12-30 comporterebbe l'eliminazione della zona SIC-SIR-ZPS del lago di Peretola e dell'area naturalistica WWF di Val di Rose, oltre a un impatto diretto sugli Stagni di Focognano e sull'Oasi della Querciola.
- Carenze nel RA. Nella documentazione non sono identificati, neppure in forma preliminare, gli effetti ambientali significativi derivanti dalla realizzazione delle opere previste né tanto meno quelli prodotti in fase di realizzazione delle opere idrauliche ed infrastrutturali; non si tiene conto delle relazioni con gli obiettivi generali del Parco di riqualificazione agro-eco-sistemica, riqualificazione urbanistica e sviluppo economico integrato.
- Disciplina del parco. Si chiede di introdurre fra le prescrizioni e direttive misure fortemente restrittive per la realizzazione di impianti per il vivaismo in vasetteria e a pieno campo.

In conclusione, si chiede di integrare il RA al fine di: sviluppare studi e rapporti di maggior dettaglio sugli impatti idraulici, sulla fattibilità tecnica, sui costi economici, sul rapporto costi/benefici e sugli impatti sul sistema degli insediamenti e della mobilità della previsione di potenziamento dell'aeroporto; svolgere una stima riguardo le emissioni atmosferiche ed acustiche sulla base del fleet mix e relativamente alle condizioni di traffico aereo più gravose; svolgere approfondimenti per la verifica della effettiva convenienza del potenziamento dello scalo di Firenze rispetto alla sua collocazione nel sistema aeroportuale regionale; redigere una valutazione incrociata tra i benefici indotti dalla creazione del Parco e la qualificazione dell'aeroporto.

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 documento intitolato “Appendice del Masterplan Aeroportuale 2014-2029” relativa alla Valutazione sull'ipotesi progettuale di pista 12/30 di lunghezza 2000 mt prevista nella proposta di variante al PIT. L'appendice contiene alcuni dati di tipo tecnico ed economico in relazione a tale ipotesi di pista, ed in particolare le caratteristiche di pista di volo, destinazioni e aeromobili; previsioni di traffico fino al 2029; riepilogo degli investimenti necessari per l'attuazione del Masterplan per il periodo di riferimento 2014-2029; piano economico e finanziario.

Nella disciplina del Masterplan “Il sistema aeroportuale toscano” si garantisce la realizzazione, a cura e spese del proponente, di tutti gli interventi di adeguamento, compensazione e mitigazione necessaria seguito della realizzazione dell'opera. In particolare sono previsti interventi di mitigazione e compensazione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, con particolare riferimento al contenimento del rumore e delle vibrazioni; interventi di adeguamento del reticolo idraulico; interventi di adeguamento e ricucitura della viabilità interferita (art. 5ter comma 1 lett. g e successivi commi). La Regione verifica infine che il progetto di qualificazione dell'aeroporto persegua lo scopo di compatibilità con il progetto del Parco e con il sistema ambientale ed insediativo della piana.

Gli studi effettuati nell'ambito della VAS della presente integrazione al PIT risultano adeguatamente approfonditi per il livello di pianificazione cui si colloca la variante in oggetto. Le necessarie verifiche relative agli impatti ambientali derivanti dalla realizzazione delle opere dovranno essere condotte in fase di VIA sul Piano di Sviluppo Aeroportuale.

Il tema dell'attività vivaistica 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

14. Arpat – CONTRIBUTO ISTRUTTORIO

Si ritiene che, dalla lettura della documentazione relativa all'Integrazione al PIT, sembrano coesistere due progetti, il Parco agricolo della Piana e la riqualificazione dell'aeroporto, sovrapposti ma scarsamente integrati, dal punto di vista progettuale e della valutazione.

Si segnala la presenza, nella documentazione di VAS, di un'analisi non sufficiente degli impatti della riqualificazione dell'aeroporto sul progetto del Parco e degli aspetti ambientali quali risorse idriche, suolo ed ecosistemi, e di una sintesi comparata delle modifiche territoriali prevedibili a seguito della scelta degli areali di fattibilità.

Sul complesso della documentazione si osserva che sarebbe utile rappresentare il perimetro del Parco in un elaborato specifico e ben individuabile negli elaborati grafici correlati; le azioni di mitigazione previste del Documento di piano e negli allegati programmatici non sembrano assumere carattere prescrittivo.

- Analisi del RA

In generale: si rileva la mancanza di un quadro di confronto diretto tra tutte le ipotesi di VAS proposte e di approfonditi scenari futuri derivanti dall'integrazione dei progetti nelle diverse ipotesi; dovrebbe essere maggiormente approfondita l'interferenza con gli ecosistemi e il reticolo idrico; non sono adeguatamente considerate le valutazioni connesse alle salvaguardie previste per il Parco, quali rispetto degli impegni sovracomunali, tutela degli elementi di interesse generale e sostenibilità degli interventi per la qualificazione aeroportuale rispetto al sistema ambientale ed eco sistemico, insediativo e della mobilità. Nell'analisi degli scenari futuri non sono stati presi in considerazione gli impatti derivanti dalla fase di canterizzazione. Le valutazioni riguardanti le possibili misure per impedire, ridurre e compensare gli effetti negativi attesi sull'ambiente non sembrano avere carattere prescrittivo. Non è presente nel RA un paragrafo in cui sia riportata la sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate, e la scelta stessa, quale ipotesi effettivamente operata dall'integrazione al PIT, non è chiaramente indicata.

Il Rapporto Ambientale è stato elaborato dalla Regione Toscana avvalendosi del supporto tecnico, documentale e informativo di ARPAT.

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 documento intitolato “Appendice A del Masterplan Aeroportuale 2014-2029 - Valutazione sull'ipotesi progettuale di pista 12/30 prevista nella indicata nella variante al PIT”. L'appendice contiene alcuni dati di tipo tecnico ed economico in relazione a tale ipotesi di pista, ed in particolare le caratteristiche di pista di volo, destinazioni e aeromobili; previsioni di traffico fino al 2029; riepilogo degli investimenti necessari per l'attuazione del Masterplan per il periodo di riferimento 2014-2029; piano economico e finanziario.

Gli studi effettuati nell'ambito della VAS della presente integrazione al PIT risultano adeguatamente approfonditi per il solo livello di pianificazione cui si colloca la variante in oggetto. Le necessarie verifiche ed approfondimenti saranno condotti in sede di Valutazione di incidenza, Valutazione di Impatto Sanitario e VIA, da attivare a cura del proponente e sulla base di un Piano di Sviluppo Aeroportuale.

Inoltre, nella disciplina del Masterplan “Il sistema aeroportuale toscano”, si garantisce la realizzazione, a cura e spese del proponente, di tutti gli interventi di adeguamento, compensazione e mitigazione necessaria seguito della realizzazione dell'opera (art. 5ter comma 1 lett. g e successivi commi). In particolare sono previsti interventi di mitigazione e compensazione dell'inquinamento atmosferico ed acustico; interventi di adeguamento del reticolo idraulico; la rilocalizzazione delle aree di compensazione idraulica del Polo di Sesto; il recupero delle aree dei

- *Analisi degli Allegati Programmatici*

Si rileva in generale che le indicazioni contenute non appaiono di carattere prescrittivo e non sembrano immediatamente applicabili.

Boschi della Piana interessate, procedendo alla loro rilocalizzazione.. La Regione verifica infine che il progetto di qualificazione dell'aeroporto persegua lo scopo di compatibilità con il progetto del Parco e con il sistema ambientale ed insediativo della piana.

Relativamente al perimetro del Parco, questo è individuato nell'area di salvaguardia A indicato nell'elaborato grafico S1 – Misure di salvaguardia.

- *Analisi del RA*

A tale proposito, si rimanda a quanto controdedotto al punto precedente. Si ricorda, inoltre, che il Piano di Indirizzo territoriale contiene indirizzi, direttive e prescrizioni che dovranno essere di riferimento per gli interventi da realizzare nel territorio regionale, per i quali il PIT individua l'ambito di salvaguardia.

- *Analisi degli allegati programmatici*

Gli allegati programmatici contengono tutte quelle specifiche azioni che la Regione si impegna ad assumere (art.2 del testo che integra la Disciplina di Piano).

15. DG Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto pubblico

Si segnalano alcune precisazioni:

1. Per quanto riguarda la struttura dell'Interporto della Toscana Centrale di Gorfienti a Prato, non risulta individuata, nella tavola dell'area archeologica di Gorfienti (schema progettuale per la connessione ciclopedonale dell'area con i beni di interesse storico archeologico della piana. Tav. P2), l'estensione dell'area interportuale verso sud-est nel Comune di Campi Bisenzio.

2. Per quanto riguarda il tema della mobilità collettiva si precisa:

· nella tavola di approfondimento (Allegato programmatico n°7 all'Integrazione del PIT, "Interventi di miglioramento della mobilità collettiva nell'area interessata dall'integrazione al PIT parco-aeroporto, anche al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico") sugli aspetti infrastrutturali e gestionali relativi alla rete tramviaria della piana fiorentina non risulta

Saranno apportate le precisazioni richieste.

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:

"art. 6 bis - Aggiornamento del quadro conoscitivo

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

individuata, nella linea CB.4 ovest verso Cambi Bisenzio, il tratto di linea tramviaria compreso tra l'ultima rotatoria di via Pistoiese e l'inizio della viabilità regionale S.R. 66 in sotto attraversamento dell'Autostrada A1 attraverso il sottovia esistente a nord;

· l'ipotesi del percorso della linea CB.2 verso Campi interferisce con le modifiche al progetto definitivo dello svincolo di Peretola dell'Autostrada A11 compreso nel progetto definitivo di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A11 Firenze – Pistoia approvato dalla G.R.T. n°543 del 08/07/2013 e quindi, nelle fasi successive sopra evidenziate, si dovrà individuare una soluzione migliorativa.

RT e Comuni interessati.

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.”

