



Mitt.

Associazione Parco Agricolo di Prato
V.S.Jacopo 27/29
59100 Prato (Po)
Tel 0574 443105, fax 0574 38696
E mail.parcoagricoloprato@gmail.com

Spett.le
Sig. Presidente del Consiglio Regionale della
Toscana
Via Cavour 2 - 50129 Firenze

Firenze li 29.10.2013

Oggetto: Osservazione relativa ai contenuti e agli elaborati della Deliberazione del Consiglio Regionale n 74 del 24 luglio 2013, pubblicata sul BURT n. 35 del 28.Agosto 2013 di adozione dell'Integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e per la riqualificazione dell'Aeroporto di Firenze (art.17, comma 2 lr. n.1/2005) e l'avviso di avvio delle consultazioni ex art. 25 L.R. 10/2010 e l'avviso per le osservazioni ex art. 17 L.R. 1/2005 pubblicati sul BURT PARTE II n° 35 del 28 agosto 2013

Spett.le Presidenza,

In qualità di presidente della Associazione Parco Agricolo di Prato e in relazione all'atto di cui all'oggetto trasmetto testo di osservazioni come previsto dalle norme ivi richiamate.

Distinti saluti

Il Presidente della Associazione Parco Agricolo di Prato

David Fanfani



Mitt.

Associazione Parco Agricolo di Prato
V.S.Jacopo 27/29
59100 Prato (Po)
Tel 0574 443105, fax 0574 38696
E mail.parcoagricoloprato@gmail.com

Spett.le

Sig. Presidente del Consiglio Regionale della
Toscana
Via Cavour 2 - 50129 Firenze

Oggetto: Osservazione relativa ai contenuti e agli elaborati della Deliberazione del Consiglio Regionale n 74 del 24 luglio 2013, pubblicata sul BURT n. 35 del 28. Agosto 2013 di adozione dell'Integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e per la riqualificazione dell'Aeroporto di Firenze (art.17, comma 2 lr. n.1/2005).

Visto

La Deliberazione del Consiglio Regionale della Toscana n. 74 del 24 luglio 2013 relativa a *Adozione dell'integrazione al piano di indirizzo territoriale (PIT) per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze secondo le procedure previste dall'articolo 17 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1* (Norme per il governo del territorio)

l'avviso per le osservazioni ex art. 17 L.R. 1/2005 pubblicati sul BURT PARTE II n° 35 del 28 Agosto 2013

Considerato che

Premessa: considerazioni generali sui contenuti della variante. Una visione urbanistica e territoriale innovativa ma contraddittoria sulla piana

La variante al Piano di Indirizzo Regionale "Parco Agricolo della Piana e adeguamento dell'aeroporto di Firenze" si pone l'obiettivo condivisibile, dal punto di vista degli assetti urbanistico/territoriali ed ambientali, della riqualificazione e riordino di un'area strategica nel contesto regionale. Tale area presenta infatti evidenti criticità, urbanistiche, funzionali, ambientali e di carattere morfologico, esito di interventi di trasformazioni gestiti in maniera poco coordinata sia fra le diverse amministrazioni che fra le diverse politiche di settore.

Inoltre quest'area mostra ancora, malgrado le problematiche accennate, una importantissima riserva di aree agro forestali, a caratterizzazione ambientale ma anche segnate dalla presenza di un importante patrimonio storico-culturale, tali da poter costituire, se messe a sistema anche attraverso politiche mirate, una importante risorsa non solo per la riqualificazione dell'insediamento –finalmente come una unica città metropolitana "compiuta"- ma anche come un ulteriore "motore di sviluppo locale" per l'intera area metropolitana e per il sistema regionale.

In tale prospettiva la previsione del provvedimento regionale di variante del PIT di tutelare le aree agro forestali periurbane dell'area metropolitana attraverso un grande "parco agricolo multifunzionale" assume una rilevanza e coerenza strategica , ciò in particolare in relazione alla possibilità di:

- Costituire il parco come un soggetto di gestione "attiva" dei sistemi agroforestali al fine sia della produzione agricola di prossimità -sia essa food o no food- che della produzione di "servizi eco-sistemici" di valore fondamentale per la sicurezza e salubrità ambientale dell'area (sicurezza idrogeologica, biodiversità, mitigazione climatica, cattura gas serra, protezione delle falde, etc.);
- Sviluppare una economia integrata a base territoriale incentrata sulla attivazione di fiere legate alle produzioni agro alimentari, al turismo ambientale e culturale, alla didattica e alla cultura, ma anche alla attrattività di un territorio rigenerato sotto il profilo ambientale ed urbano.

Tali obiettivi, letti ad una scala regionale, contribuiscono a valorizzare appieno l'area metropolitana fiorentina e a metterne appieno in valore le risorse attingendo ad un patrimonio al momento sottostimato e poco valorizzato.

1. Un progetto di variante contraddittorio

In questo scenario, tuttavia, la previsione contenuta nella medesima variante regionale, relativa alla modifica del sedime e sviluppo dello scalo aeroportuale di Peretola (cfr. all.3a) presenta notevoli elementi di contraddittorietà. Ciò soprattutto per due ordini di motivi:

- Il primo di questi fa riferimento ad una visione urbanistica limitata, che non tiene conto di una lettura di scala regionale delle possibilità di connessione fra l'area fiorentina e l'aeroporto di Pisa e della necessità di concepire e costituire l'area metropolitana come una vera e propria città metropolitana policentrica dal carattere finalmente compiuto;
- Il secondo si riferisce invece alla incoerenza "locale" della previsione del potenziamento dello scalo aeroportuale rispetto alla finalità- espressa dalla stessa variante- di costituire il parco agricolo della piana come "elemento ordinatore" dell'assetto insediativo e degli interventi di trasformazione nella piana stessa, per un generale miglioramento delle condizioni ambientali dell'area urbana nel suo insieme.

1.1. I limiti della visione urbanistico/territoriale della variante

La previsione della variante al PIT , e la opzione preferenziale che la stessa variante esprime anche tramite gli allegati, di collocare una nuova pista aeroportuale in posizione "parallela incidente" rispetto alla sede dell'A11, evidenzia, sulla scorta della documentazione e studi di corredo alla variante, una carenza di visione strategica rispetto alla collocazione della piana metropolitana nel contesto del sistema delle infrastrutture della mobilità e del sistema aeroportuale regionale e sovraregionale. Ciò anche rispetto alla necessità di configurare l'insediamento della piana come una "regione urbana unitaria e policentrica", finalmente compiuta sia nella forma e ruolo dei suoi "nodi", nella qualità insediativa ed edilizia e nella qualità funzionale e paesaggistica di un recuperato equilibrio con le strutture agroambientali su cui poggia e di cui necessita.

Dal primo punto di vista la variante al PIT non supporta la scelta dello sviluppo aereoportuale con adeguati studi che dimostrino, quantomeno sul piano della economia dei trasporti, la reale convenienza di potenziamento dello scalo fiorentino in rapporto al miglioramento delle connessioni con gli scali di Pisa e di Bologna (raggiungibile questo in 45 minuti con la linea AV-tram). Appare singolare e localistica l'idea di mantenere uno scalo aereoportuale così impattante all'interno di quella che è ormai un'area urbana unitaria a tutti gli effetti. Al contrario, al di là delle considerazioni sulle sinergie societarie fra scalo di Pisa e scalo di Firenze che non possono comunque esimere da una realistica e coerente valutazione urbanistica ed ambientale, la variante appare carente nel documentare alla scala regionale le reali convenienze trasportistiche dirette nel realizzare un intervento così impattante ed oneroso per la collettività e per i beni pubblici che va a pregiudicare come si vedrà più avanti.

In sostanza il condivisibile livello di visione strategica del PIT nel proporre il Parco agricolo della Piana come elemento ordinatore territoriale e progetto di territorio integrato per una città policentrica compiuta, non appare coerente con la proposta della qualificazione/potenziamento dello scalo aereoportuale.

1.2. Il difficile ruolo ordinatore del Parco Agricolo della Piana

Come è stato evidenziato è apprezzabile l'obiettivo di costituire il parco come un principio ordinatore e riordinatore non solo degli interventi infrastrutturali previsti sulla piana, ma anche del sistema insediativo metropolitano nel suo insieme. Ciò, come specificato nell'allegato 6 relativo alla disciplina del Parco della Piana, trova puntuale riferimento nella necessità di ridurre il consumo di suolo e l'urbanizzazione, di mantenere e proteggere le aree di alto valore naturalistico/ecosistemico residue e, nel complesso, ricostituire un sistema o infrastruttura agro ecologica e territoriale adeguata a migliorare la qualità e sicurezza ambientale del territorio. Da questo punto di vista assume particolare rilevanza il ruolo e la funzionalità del reticolo idraulico che –come evidenziato dagli elaborati grafici delle variante- può divenire, con le aree agricole, l'ossatura portante di una rete ecologica multifunzionale in grado di garantire non solo la stabilità e la sicurezza idrogeologica dell'insediamento ma anche la tutela della biodiversità del territorio e la sua accessibilità.

Nel suo insieme tutti questi obiettivi configurano un ruolo attivo del territorio agricolo e dei sistemi ambientali della piana. Infatti essi non sono più visti come residui dell'urbano o, al massimo, "isole" di puro valore testimoniale da proteggere dall'urbanizzazione, ma come fattori generativi di una nuova forma urbana capace di conciliare, in termini co evolutivi, valori agroambientali e valori urbani in una prospettiva di sviluppo locale.

In particolare tale valore generativo si esprime nella funzione, attribuita alle aree e alle reti ecologiche del parco agricolo della piana, di fornire servizi eco sistemici alle aree urbanizzate, servizi, che seppure non facilmente apprezzabili in termini monetari e di mercato, rivestono un altissimo valore economico per le funzioni che assolvono. A questo proposito basti pensare alle funzioni che le aree agricole e i sistemi idraulici svolgono in termini di controllo e contenimento delle precipitazioni meteoriche, depurazione delle acque e ricarica della falda, cattura del carbonio, mitigazione del clima e delle temperature, depurazione dell'aria e produzione di ossigeno, tutela della biodiversità, etc.

Il parco agricolo previsto dalla variante può in teoria assolvere tali funzioni non solo per evitare un aumento di carico di pressioni ambientali sul territorio, ma anche per ridurre le esistenti. Tuttavia la congiunta previsione dello sviluppo aereoportuale, così come prefigurata nella variante, vanifica in gran parte tale funzione. Infatti, come vedremo in dettaglio, la creazione di una nuova pista va a produrre una significativa occupazione ed occupazione di suolo agricolo, rottura di continuità del

reticolo idraulico e delle connessioni ambientali, proprio in un'area, compresa fra la periferia ovest di Firenze e la piana di Sesto-Campi, già estremamente fragile e compromessa dagli insediamenti che si sono sviluppati. A tale proposito basti ricordare il delicatissimo e storico sistema di regimazione di "acque alte" e "basse" che struttura la piana dalle propaggini di Monte Morello fino al recapito in Arno e che trova il suo asse principale nel corso del Fosso Reale. Si tratta appunto di un sistema estremamente delicato, sottoposto a crescente pressione sia per gli eventi climatici che per la crescita insediativa degli ultimi anni e che non solo necessita di tutela ma anche di un miglioramento ed alleggerimento di pressioni. Tale criticità è peraltro confermata dalla previsione, da parte del PAI dell'Autorità di bacino del fiume Arno, di ben tre casse di laminazione nell'area di Sesto, finalizzate proprio alla riduzione del rischio idraulico. Nei paragrafi che seguono saranno dettagliati gli elementi di criticità e di pregiudizio rispetto al ruolo ordinatore del Parco Agricolo generati dalla ipotesi di possibile nuova pista secondo la direzione 12/30", impatti che si aggiungono peraltro alla presenza e previsione di altre infrastrutture di servizio.

2. Criticità ambientali e territoriali del progetto della nuova pista

2.1. L'impatto atmosferico: emissioni acustiche e gassose

Il quadro emissivo che caratterizza l'area oggetto di studio, come emerge dalla lettura della documentazione di analisi ambientale, in termini di sostanze atmosferiche climalteranti, si distingue per una molteplicità di fonti, che determinano un effetto sinergico, cumulativo e particolarmente esteso.

Oltre alle emissioni dell'impianto di termovalorizzazione (sorgente puntuale) sono presenti le emissioni dovute agli impianti di riscaldamento dei centri residenziali e, in misura maggiore, quelle dovute al traffico veicolare ed aeroportuale.

In questo contesto di particolare criticità, gli interventi sottesi alle trasformazioni previste non possono che incidere in maniera ulteriormente negativa soprattutto in termini di aumento dei livelli di emissioni atmosferiche climalteranti e nocive alla salute umana.

L'incremento del traffico passeggeri legato all'incremento del traffico stradale, indotto a sua volta dall'aumento di attrattività dello scalo aeroportuale configura uno scenario emissivo, diversamente da quanto stimato, che solo in parte potrà essere mitigato dalla realizzazione di infrastrutture ferro-tramviarie.

Per questo motivo, si definirebbe uno scenario significativamente peggiorativo rispetto a quanto delineato.

Con lo stesso criterio devono essere tenuti in considerazione gli impatti a livello di inquinamento atmosferico connessi all'incremento dei voli, con particolare riferimento ai dati dell'analisi.

Secondo quanto riportato nella documentazione, i dati e le stime del 2007 difficilmente possono inquadrare in modo fedele lo scenario tendenziale, anche con riferimento al notevole incremento dei voli e al parametro flex mix. In particolare si nota che i velivoli connessi con il livello più significativo di inquinamento sono proprio quelli in dotazione alle compagnie low cost (Boeing 737-800 e Airbus A319) che con molta probabilità avranno interesse a insediare basi operative nello scalo fiorentino (soprattutto a seguito del potenziamento della dotazione infrastrutturale dell'aeroporto).

In merito a quanto attiene il clima acustico, attualmente lo scenario è quasi del tutto sovrapponibile a quello delle emissioni atmosferiche e le misure messe in atto nel 2009 tramite il

piano di risanamento acustico di ENAC hanno contribuito ad una riduzione solo a beneficio degli edifici senza tenere conto degli spazi aperti.

Con l'introduzione degli interventi previsti il valore degli esposti è destinato a crescere verso valori molto più alti rispetto a quelli stimati sui dati del Censimento del 2001 anche in considerazione dell'incremento di aree residenziali che si è realizzato negli anni passati. Il nuovo assetto, pur sottraendo numero di esposti a pressioni acustiche medio alte, contribuisce comunque ad ampliare tale numero su pressioni medie su di un areale molto più ampio. È da notare infatti come malgrado il disallineamento dei dati delle stime ENAC e ARPAT si evidenzino, seppure con livelli di estensione differenti, areali di disturbo acustico (isofone 60-70 dB) di notevole estensione e prossimità rispetto ai centri abitati.

Ancora in termini di possibili mitigazioni da applicare alle varie configurazioni delle piste con variazioni del ciclo LCO non appaiono significative le misure di ottimizzazione del decollo che risultano in stretta dipendenza con numerose variabili e soprattutto attengono le scelte dei piloti soprattutto in termini di sicurezza del volo.

Considerato dunque che la realizzazione dell'insieme degli interventi infrastrutturali aumenterà capacità e operatività dell'aeroporto (nuova pista utilizzabile da aeromobili della categoria B737, A320) con l'obiettivo di supportare significative prospettive di crescita dello scalo aeroportuale, è opportuno tenere in debita considerazione che le proiezioni e le stime relative all'incremento degli impatti in termini atmosferici e acustici sono da porre in relazione ad uno scenario futuro diverso da quello analizzato.

2.2. Aspetti idraulici

La giacitura attuale della pista dell'aeroporto di Firenze si colloca in un sedime classificato, ai sensi del Piano stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI) dell'Autorità di distretto idrografico del Fiume Arno, in zona a classificata di pericolosità idraulica media PI 2. La nuova collocazione del sedime aeroportuale, almeno secondo la soluzione indicata come preferibile dal rapporto ENAC allegato alla variante (orientamento 12/30") verrebbe ad insistere ancora su aree classificate come PI2 ma anche su aree classificate come PI 3, e cioè a pericolosità idraulica elevata. A tale elemento peggiorativo, anziché migliorativo della già critica situazione idraulica dell'area, si aggiunge il fatto che la soluzione proposta, anche se singolarmente non evidenziato dalla relazione di valutazione di sintesi ENAC, comporterebbe una drastica modifica dell'intero sistema di regimazione idraulica della piana di Sesto, e in particolare lo spostamento verso ovest del corso pensile del Fosso Reale, principale dorsale idraulica dell'area e di ben 4 corsi d'acqua a regime stagionale ma di fondamentale importanza per il drenaggio delle acque durante le stagioni piovose, delle acque basse in generale e del sistema fognario. A ciò si va ad aggiungere il fatto che la collocazione dell'aeroporto secondo la giacitura 12/30", elemento anche questo non rilevato dalla comparazione di sintesi ENAC, andrebbe a sovrapporsi a due areali, di cui uno di progetto, classificati dalla stessa variante PIT (cfr. tav. ipotesi 2b), come zone umide di pregio ambientale. Delle due aree, quella di progetto è considerata formalmente anche come area di laminazione per il controllo dei regimi di piena. (cfr. Rapp. Amb.le, All. c. pag.177). Ciò senza che a tale eliminazione ciò faccia seguito nella variante stessa la individuazione di altri areali a tale funzione destinati.

Nell'insieme tali criticità sono assolutamente sotto stimate nella valutazione degli impatti idraulici della nuova giacitura della pista, ancorché con tutta evidenza risultino ineludibili ai fini del conseguimento di un mantenimento, se non miglioramento, delle condizioni di sicurezza idraulica della piana di Sesto. Appare infine del tutto evidente la rilevanza economica e territoriale –in termini di impatti di cantiere- degli eventuali interventi ed opere idrauliche di adeguamento in relazione alla nuova collocazione della pista. Rilevanza che non è né tecnicamente, tantomeno,

economicamente quantificata in maniera dettagliata e documentata, se non per sommi e parziali capi, nei documenti di variante.

2.3. Insediamenti e mobilità

Come anticipato in premessa la proposta della nuova pista vanifica, sicuramente nell'area di piana fra Firenze Campi Bisenzio e Sesto, gli obiettivi del parco agricolo di riqualificazione insediativa ed ambientale dell'area. In aggiunta alla già impattante previsione del termovalorizzatore, la previsione della pista produrrebbe effetti decisivi in relazione a:

- Sostanziale artificializzazione ed impermeabilizzazione del suolo in questo settore con problematiche idrauliche connesse;
- Distruzione di importanti preesistenze e contesti di valore ecosistemico, anche di previsione;
- Cesura delle esistenti connessioni di mobilità fra l'area di Sesto e Campi-Osmannoro;
- Aumento consistente del traffico veicolare nella periferia nord ovest di Firenze, in un contesto già ampiamente congestionato;
- Necessità di sopraelevazione ulteriore del rilevato autostradale in conseguenza dello spostamento del Fosso reale (con probabile modifica dello stesso casello e svincolo autostradale) e spostamento dell'attuale svincolo dell'A11 verso Sesto-Osmannoro;
- Previsione di interrimento della attuale via dell'Osmannoro per il sotto attraversamento della ipotesi di realizzazione a raso della nuova pista (cfr. tav. ipotesi 2b);
- Completa modifica dell'assetto viario e della mobilità dell'area.

Nell'insieme gli interventi e le opere previsti e resi necessari in caso di realizzazione della nuova pista 12/30" configurano dunque un quadro di trasformazione dell'ambiente costruito tale da rendere impossibile una effettiva rigenerazione e riqualificazione della periferia nord ovest di Firenze, intendendo con tale area anche gli ambiti periferici di Sesto e Campi. Infatti il ruolo connettivo ed ecosistemico che le esistenti aree di valore agro ambientali potrebbero avere, attraverso la creazione del parco, nel riqualificare l'ambiente insediativo -secondo un rinnovato connubio fra aree agricole periurbane e periferie esistenti- verrebbe sostanzialmente vanificato. A ciò si dovrebbe peraltro aggiungere l'impatto generato sul valore di mercato degli immobili circostanti il nuovo aeroporto, che sicuramente verrebbe penalizzato dalla nuova infrastruttura aeroportuale rispetto al mantenimento e riqualificazione delle esistenti aree agro ambientali. La creazione della nuova pista renderebbe in sostanza impossibile un ridisegno e riprogettazione integrata di questo settore dell'area metropolitana. Infatti ciò impedirebbe di fatto il conseguimento di una forma urbana compiuta definita attraverso la riqualificazione del margine urbano e delle aree di frangia dei diversi centri -Sesto Fiorentino, Firenze, Campi Bisenzio- e la loro interrelazione attraverso un "cuore verde centrale", caratterizzato da valori ambientali ma anche da attività agricole di prossimità e valori culturali, tali da costituire una formidabile potenziale offerta fruitiva sia in termini ricreativi che turistici. La realizzazione della nuova pista costituirebbe in definitiva la perdita di una occasione unica per realizzare una area metropolitana ad alta attrattività e qualità dell'offerta insediativa, nonché turistica, unica nel contesto europeo. Ciò a valere non solo per il settore nord-ovest di Firenze ma anche per il resto della piana fino a Prato.

Particolari impatti, a titolo esemplificativo, si possono evidenziare per la previsione da parte del Comune di Sesto Fiorentino, di realizzare un parco agricolo periurbano che verrebbe a trovarsi a diretto contatto con la nuova pista, e per il Polo Universitario Scientifico di Sesto Fiorentino, che

vedrebbe molto pregiudicate le proprie qualità ambientali e possibilità di esercizio, a causa della presenza in adiacenza dell'aeroporto.

Anche in questo caso inoltre, come in quello delle previsioni riguardanti le opere idrauliche, la variante al PIT, per ciò che attiene la previsione della nuova pista, non fornisce ipotesi di costi che, date le modifiche infrastrutturali indicate, sarebbero senz'altro consistenti. Così come non sono indicati i soggetti che dovrebbero farsi carico di tali oneri.

2.4. Aspetti eco-sistemici ed ambientali

Dal punto di vista ambientale ed ecosistemico, oltre ai già richiamati aspetti idraulici, è del tutto evidente che la Variante al PIT, nella parte che contiene la previsione della pista 12/30", se attuata, avrebbe una pesantissima incidenza sull'intero agro ecosistema del settore e, in particolare su alcuni nodi di interesse peculiare coincidenti per lo più con zone umide di interesse ambientale e a regime speciale di protezione. L'effetto sarebbe esiziale, comportante in sintesi (cfr. allegato QC2 della variante al PIT):

- Eliminazione della zona SIC -SIR-ZPS del lago di Peretola;
- Impatto diretto sulle zone SIC-SIR-ZPS, nonché riconosciute ANPIL degli stagni di Focognano (Comune di Campi Bisenzio) e dell'Oasi della Querciola (Comune di Sesto Fiorentino), questa ultima venendo a trovarsi non solo adiacente alla pista ma sulla stessa direzione di atterraggio/decollo;
- Eliminazione dell'area naturalistica WWF di Val di Rose.

Si fa osservare che, essendo le aree indicate, caratterizzate in particolare dalla presenza di avifauna di tipo stanziale e migratorio, la realizzazione dell'aeroporto verrebbe a presentare, in esercizio, anche possibili rischi di incidenti legati al *birds strikes*.

Quanto sopra per ciò che attiene le aree protette in coincidenza o immediata adiacenza alla prevista pista 12/30" i cui effetti non si limitano però solo a questi. Infatti le operazioni di decollo/atterraggio in situazione di operatività, come indicato dalla stessa relazione ENAC, (cfr. doc. 3a, all.2 degli allegati alla variante) prevedono, per evitare il sorvolo del centro urbano di Prato, una virata in decollo che porterebbe gli aerei presumibilmente in estrema prossimità o a sorvolare, le altre ANPIL costituite dai "laghi della Piana" e dalle Cascine di Tavola.

Ciò, in estrema, sintesi l'impatto sulle emergenze ambientali. Ma, come noto, il sistema ambientale, in quanto tale, non si riferisce ad ambiti di eccellenza, ma per sostenere la biodiversità, deve "funzionare" come struttura estesa, articolata attraverso nodi e corridoi ecologici, e, in particolare attraverso una rete ecologica minore, costituita dal reticolo idrografico, dalla vegetazione ripariale, e dalla vegetazione di siepi che fa da bordo ai coltivi, anch'essi fondamentali per l'assolvimento di funzioni ecosistemiche (p.e. assorbimento CO₂, depurazione acque e ricarica della falda, controllo dell'isola di calore, etc). E' del tutto evidente che la realizzazione della previsione della pista 12/30" vanifica e rende impossibile la realizzazione di tali funzioni, almeno per e, in aggiunta, modifica pesantemente i carichi atmosferici e di rumore nell'area della piana. Ciò con gli effetti sulla qualità dell'insediamento evidenziati al paragrafo 2.3. e come confermato dallo stesso Rapporto ambientale redatto dalla Regione ai sensi dell'art. 24 della L.R. 10/2010 che recita in merito: "Se si considera l'impegno dell'area interessata dalla fattibilità B (soluz. 12/30") , risulta, relativamente agli elementi indagati, gravemente problematica e impossibile garantire la connettività fra aree verdi e la sopravvivenza di porzioni di habitat interessanti per la conservazione della biodiversità e per la tutela del patrimonio storico -agricolo. Inoltre tale ipotesi elimina una delle rimanenti zone umide collocata in continuità con quel le residue della piana, determinando un disturbo continuo all'avifauna in quanto intercetta un'area di passaggio migratorio con possibili ripercussioni sulla sicurezza del volo (bird -strike)".

3. La valutazione ambientale strategica

Seppure oggetto di specifica osservazione è importante segnalare alcuni rilievi rispetto alla VAS effettuata per la variante al PIT.

3.1. Criticità procedurali

La gestione procedurale, tramite l'applicazione della L.R. 10/2010 sulla VAS, ha tenuto conto della successione delle varie fasi di pianificazione-valutazione lasciando per le consultazioni sul Rapporto Ambientale, termine particolarmente breve (60 giorni) se si considera l'entità delle trasformazioni previste e la complessità del quadro territoriale-ambientale di riferimento.

In merito agli aspetti e alle relazioni tra la VAS e gli altri istituti di valutazione, con riferimento alla presenza del SIR 45 Stagni della Piana Fiorentina, l'integrazione all'interno della procedura di valutazione di uno speditivo screening di Valutazione di Incidenza Ecologica, pur in presenza di impatti sugli aspetti ecologici dell'area, non ha implementato la procedura valutativa specifica che avrebbe portato in luce gli impatti evidenti delle trasformazioni sugli habitat naturali e sulle specie da tutelare di cui al paragrafo precedente.

3.2. Carenze e aspetti particolari (lacune conoscitive e valutative su alcuni indicatori specifici)

I documenti di analisi ambientale, pur essendo redatti nell'ottica di supportare la generazione delle previsioni sottese alla variante, non tengono conto degli effetti significativi e intensi determinabili dalla realizzazione delle opere dagli interventi. Nonostante aspetti a valutazioni di carattere operativo, aventi per oggetto i dati progettuali, è opportuno far presente che in fase di realizzazione delle opere idrauliche ed infrastrutturali, di presumibile consistente estensione temporale, si verificheranno notevoli effetti sui sistemi ambientali che non sono stati individuati neppure in forma preliminare. Si nota inoltre che la valutazione ambientale tende a definire la previsione del Parco Agricolo quale elemento di riequilibrio degli effetti generabili dalle trasformazioni infrastrutturali. Ciò è di difficoltosa (se non di impossibile) attuazione, tenendo conto che le rilevanti misure per impedire, ridurre, compensare gli effetti negativi, proposte nell'analisi ambientale, solo in minima parte possono essere realizzate nell'ambito delle previsioni relative al parco agricolo, con specifico riferimento a qualità dell'aria (NOx e PM10), rumore (aree con criticità acustiche), aspetti ecosistemici e idraulici.

In relazione alle considerazioni svolte
si osserva quanto segue

4. Osservazioni e richieste di sintesi

4.1. Integrazioni conoscitive

In relazione agli obiettivi di cui all' § 7 ter. 4. - *La qualificazione dell'aeroporto di Firenze-Peretola dell' All. A1, "testo che integra il documento del PIT e relativi obiettivi programmatici", e riconducibili alla "necessità coniugare la più efficiente e più sicura funzionalità dell'aeroporto con la sua sostenibilità ambientale e abitativa nel contesto territoriale e densamente popolato in cui lo*

scalo continuerà a collocarsi” , la lettura della documentazione della Variante mostra consistenti problematiche di:

- evidente incongruenza fra la previsione del parco Agricolo come elemento ordinatore e di riqualificazione territoriale della piana e la opzione di qualificazione dell'aeroporto di Peretola secondo l'opzione di pista con orientamento 12/30”;
- insufficiente valutazione degli effetti ambientali derivanti dalla realizzazione della pista 12/30” e delle relazioni con gli obiettivi generali del Parco Agricolo della Piana di riqualificazione agro-ecosistemica, riqualificazione urbanistica e sviluppo economico integrato.

Dati questi limiti, preliminarmente ad ogni decisione definitiva concernente la variante al PIT , si osserva la necessità di integrare la documentazione conoscitiva e valutativa della variante, ed in particolare il Rapporto Ambientale, al fine di :

- Sviluppare studi e rapporti di maggior dettaglio sugli impatti idraulici della previsione aeroportuale sulla piana di Sesto, sulla fattibilità tecnica di tali interventi, sui costi economici, sul rapporto costi/benefici e sugli impatti degli interventi stessi sul sistema della mobilità e degli insediamenti;
- svolgere una stima inerente l'incremento di emissioni atmosferiche e acustiche con un parametro fleex mix relativo agli aeromobili delle categorie citate e che i livelli traffico siano relativi allo scenario più gravoso (previsione di massima). In particolare, in ragione dell'assetto delineato, nonché delle nuove potenzialità e capacità dello scalo, il traffico totale previsto al 2030 (fonte: Piano Nazionale Aeroporti – ENAC 2012) potrà essere distribuito, secondo tre diversi scenari:
 - o previsione minima: 3,0 mil pax/anno
 - o previsione media: 4,0 mil. pax/anno
 - o previsione massima: 4,5 mil. pax/anno

Solo in questo modo, con le necessarie approssimazioni del caso, sarà possibile ottenere dati di impatto maggiormente attinenti e legati agli effetti scenari futuri.

- Svolgere approfondimenti, dal punto di vista della economia dei trasporti e della sostenibilità delle soluzioni trasportistiche, finalizzate a verificare la effettiva convenienza del potenziamento dello scalo fiorentino rispetto alla sua collocazione nel sistema aeroportuale Toscano e alla possibilità di servire l'effettivo sviluppo imprenditoriale ed innovativo dell'area, al di là di possibili ricadute occupazionali dirette di servizio alla struttura;
- redigere una valutazione incrociata fra i benefici indotti dalla creazione del Parco Agricolo della Piana-anche in termini di economie integrate e *trade-off* fra settori economici- e modalità di qualificazione dell'aeroporto di Peretola. Ciò anche al fine di verificare se, per tutta l'area interessata dal parco, il Parco stesso possa effettivamente guidare ed annullare gli effetti negativi della nuova sede aeroportuale.

4.2. Disciplina del Parco Agricolo

Vista la disciplina del Parco Agricolo di cui all'allegato A6, in considerazione della valenza di tutela ecosistemica attribuita al Parco e di promozione di un presidio agricolo qualificato sotto il profilo agroambientale e volto quindi alla tutela del suolo agricolo e alla produzione di cibo, considerate le alterazioni irreversibili del suolo agricolo e i carichi chimici che le attività vivaistiche, in particolare la vasetteria, inducono, si chiede di introdurre fra le prescrizioni e direttive misure fortemente restrittive per la realizzazione di impianti per il vivaismo in vasetteria e per il vivaismo

a pieno campo. Ciò permettendo eventualmente, la realizzazione di tali attività in aree ove per motivi di salubrità ambientale non è ipotizzabile la produzione di coltivazioni a fini alimentari e secondo disciplinari di coltivazione a basso o nullo impatto ambientale.

4.3. Stralci

Visto quanto esposto in sede di considerazioni preliminari e di quanto richiesto al punto 4.1. , si chiede la revisione, integrazione ed eventuale stralcio dei seguenti allegati della Variante al PIT:

- Allegato A: 3a-3b - Documento ENAC "Aeroporto di Firenze Amerigo Vespucci – Valutazione delle due ipotesi con Orientamento 09/27 e 12/30" e relativi allegati; Nota di IRPET *Le ricadute economiche del consolidamento dell'offerta aeroportuale della Toscana*
- Allegato A4 - Testo che integra il documento di piano del Master Plan Il sistema aeroportuale toscano
- Allegato A5 - Testo che integra la disciplina di piano del master plan "Il sistema Aeroportuale Toscano".

Associazione Parco Agricolo di Prato

Il Presidente
David Fanfani

