



Regione Toscana
DIREZIONE GENERALE DELLA PRESIDENZA

**NUCLEO UNIFICATO REGIONALE DI VALUTAZIONE E VERIFICA
(NURV)**

Seduta del 29 novembre 2010

PARERE TECNICO ISTRUTTORIO

ai fini dell'espressione della Giunta regionale, quale autorità competente per la VAS, sul Documento preliminare nell'ambito del procedimento VAS di competenza regionale - fase preliminare - ai sensi dell'art. 23 della LR 10/2010

DOCUMENTO PRELIMINARE VAS

**relativo all'“Integrazione del Piano di Indirizzo Territoriale”
in merito alla definizione degli obiettivi del Parco della Piana fiorentina e alla qualificazione dell'aeroporto di Firenze.**

Proponente: Direzione generale delle Politiche territoriali ambientali e per la mobilità della Regione Toscana

Autorità procedente: Consiglio regionale

Autorità competente: Giunta regionale, avvalendosi del supporto del NURV

DIREZIONE GENERALE DELLA PRESIDENZA
Area di coordinamento Programmazione
Nucleo Unificato Regionale di Valutazione e Verifica (NURV)

Oggetto: “Integrazione del Piano di Indirizzo Territoriale” in merito alla definizione degli obiettivi del Parco della Piana Fiorentina e alla qualificazione dell’aeroporto di Firenze - Procedimento VAS di competenza della Regione Toscana – Consultazioni per la fase preliminare (art. 23 L.r.10/10) – Parere tecnico a supporto della Giunta regionale quale autorità competente.

II NURV

come composto ai sensi della deliberazione della G.R. n. 978 del 22.11.2010 avente ad oggetto “L. 17 maggio 1999, n.144, art. 1 Nucleo unificato regionale di valutazione e verifica degli investimenti pubblici (NURV). Modifica deliberazione della Giunta regionale n.514 del 16.7.2007.”, nella seduta del 29 novembre 2010, presenti i seguenti componenti con potere deliberante:

Componenti	Presenti	
Moreno Mugelli		Si
Giovanna Scarselli		Si
Paolo Baldi		No
Maria Chiara Montomoli		Si
Marco Chiavacci		Si
Leonardo Borselli	Rappresentato da Paola Tronu	Si
Antonio Floridia		Si
Paolo Giacomelli		No
Antonella Turci	Rappresentata da Marco Giordani	Si
Fabio Zita		Si
Patrizia Lattarulo (IRPET)	Rappresentata da Leonardo Piccini	Si
Stefano Rossi (ARPAT)		Si

Sono inoltre presenti: Massimo Basso, Adriano Poggiali, Elisa Pecchioli, Fabiana Annibali, Elena Poli

Visti

- il d.lgs. 152/2006 recante “Norme in materia ambientale”, ed in particolare la Parte seconda relativa alle “Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione di impatto ambientale (VIA) e per l’autorizzazione ambientale integrata (IPPC);
- il d.lgs. 16 gennaio 2008 n. 4: “Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante norme in materia ambientale”;
- visto il d.lgs. 29 giugno 2010 n. 128:” Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell’articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69”;
- la legge regionale 11 agosto 1999, n. 49 “Norme in materia di programmazione regionale”;
- la legge regionale 12 febbraio 2010 “Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza”;
- il decreto del Presidente della Giunta regionale del 2.11.2006, n. 51/R “Regolamento di disciplina dei processi di valutazione integrata e di valutazione ambientale degli strumenti di

programmazione di competenza della Regione in attuazione dell'art. 16 della LR 49/99 e dell'art. 11 della LR 1/2005”;

- la legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio”.
- il decreto del Presidente della Giunta regionale del 9.02.2007, n. 4/R “Regolamento di attuazione dell'articolo 11, comma 5, della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 (Norme per il governo del territorio) in materia di valutazione integrata”.

Premesso che

- il vigente PIT, con l'allegato Master Plan “Il sistema aeroportuale toscano”, è stato approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 72 del 24 luglio 2007.
- con delibera della Giunta regionale 26.7.2010, n. 705 è stato dato avvio al procedimento di integrazione del PIT, in merito alla definizione degli obiettivi del Parco della Piana fiorentina e alla qualificazione dell'Aeroporto di Firenze.
- con nota prot. AOOGR/220244/N.20.50 del 23 agosto 2010 il Responsabile del Procedimento di integrazione al PIT, ai sensi dell'art. 15 della l.r. 01/2005, ha richiesto ai soggetti interessati di fornire apporti tecnici e conoscitivi per incrementare il quadro conoscitivo.
- in risposta alla suddetta nota hanno fornito osservazioni e contributi i seguenti soggetti:
 - § Consorzio di Bonifica Area Fiorentina (loro prot. 2285 del 22.10.2010),
 - § Comune di Sesto Fiorentino (loro prot. 60986 Cat. 6 Cl. 1 del 22.10.2010),
 - § Comune di Campi Bisenzio (mail inviata all'indirizzo di posta elettronica integrazione.pit@regione.toscana.it in data 25.10.2010),
 - § Comune di Calenzano (DGM n.155 del 21/10/10);
- la Direzione generale delle Politiche territoriali e ambientali della Regione Toscana (DGPTA) con nota prot. AOOGR/240213/N.20.20 del 17 settembre 2010 ha dato avvio alla fase preliminare del procedimento VAS per la proposta di integrazione del PIT, con la trasmissione del documento preliminare di cui all'art. 23 della l.r. 10/2010 all'Autorità Competente nella persona del Presidente della Giunta regionale. Il Presidente della Giunta regionale ha attivato la procedura interna chiedendo pareri agli Assessori e al NURV ;
- la Direzione generale delle Politiche territoriali e ambientali della Regione Toscana, in base ai criteri indicati all'art. 20 della l.r. 10/2010, ha individuato i soggetti competenti in materia ambientale (SCA) ed ha richiesto agli SCA individuati, con la suddetta nota del 17 settembre 2010, osservazioni sul documento preliminare per la definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale come previsto dall'art.23 co. 2 della L.r. 10/10;
- la DG PTA ha richiesto agli SCA individuati di inviare osservazioni e contributi sul documento preliminare entro il 22 ottobre 2010 agli indirizzi di posta elettronica integrazione.pit@regione.toscana.it, segreteria-nurv@regione.toscana.it e vas.consultazioni@regione.toscana.it
- in data 5.10.2010 il Presidente del NURV con nota Prot. AOOGR/254491/F.50.20 ha richiesto alle competenti strutture regionali osservazioni sul documento preliminare; per i piani e programmi approvati dalla Regione Toscana, così come previsto dalla l.r. 10/10, l'autorità competente, individuata nella Giunta Regionale (art. 12 c. 2), si avvale del supporto tecnico del NURV (art. 14 c. 1), nell'espletamento delle attività che ad essa competono sul procedimento di VAS.

- le osservazioni e i contributi al documento preliminare dovevano pervenire agli indirizzi di posta elettronica: vas.consultazioni@regione.toscana.it e segreteria-nurv@regione.toscana.it entro il 22 ottobre 2010, in analogia con la scadenza prevista per la fase d'avvio del procedimento ex art. 15 L.r. 01/05;
- il Responsabile del Procedimento di integrazione al PIT ha messo a disposizione del Presidente del NURV, nell'ottica di collaborazione e di scambio di informazioni, i contributi e le osservazioni pervenute in risposta alla nota prot. AOOGR/220244/N.20.50 del 23 agosto 2010 relativa agli apporti tecnici e conoscitivi per incrementare il quadro conoscitivo, ai sensi dell'art. 15 della l.r. 1/2005;
- al NURV, in risposta alla nota del Proponente del 17 settembre 2010, sono pervenute le seguenti osservazioni:
 - § ARPAT - ns. prot. AOO GRT 276053/F.50.20 del 22.10.2010
 - § Azienda Sanitaria Firenze –U.F. e sanità pubblica zona Firenze –nota pervenuta all'indirizzo di posta elettronica segreteria-nurv@regione.toscana.it e vas.consultazioni@regione.toscana.it in data 22.10.2010
 - § Autorità di Bacino del Fiume Arno nota pervenuta all'indirizzo di posta elettronica segreteria-nurv@regione.toscana.it e vas.consultazioni@regione.toscana.it in data 14.10.2010
 - § Provincia di Firenze – ns. prot. AOO GRT 284770/N.20.50 del 8.11.2010

Esaminati

1. I documenti prodotti dal proponente:

- § Il documento di avvio ai sensi della l.r. 1/2005 approvato con DGRT 705/2010;
- § Il documento preliminare di VAS di cui all'art. 23 della l.r. 10/2010;

2. Le osservazioni pervenute e le osservazioni fornite dal Responsabile del procedimento di integrazione al PIT:

- Autorità di Bacino del Fiume Arno
- Arpat
- Azienda Sanitaria Firenze- U.F. Igiene e sanità pubblica zona Firenze
- Consorzio di Bonifica Area Fiorentina
- Comune di Campi Bisenzio
- Comune di Sesto Fiorentino
- Comune di Calenzano
- Provincia di Firenze – Direzione Urbanistica Parchi e Aree Protette

Considerato che

- Nella seduta del NURV del 9 novembre 2010 sono state illustrate, a cura del Settore Strumenti della valutazione e dello sviluppo sostenibile, in qualità di struttura di supporto del NURV, le

prime osservazioni pervenute sul Documento preliminare di VAS ed è stato distribuito un documento contenente l'elenco e la sintesi delle osservazioni stesse;

- Nella seduta del NURV del 29 novembre 2010 è stato distribuito un rapporto istruttorio predisposto dal Settore Strumenti della valutazione e dello sviluppo sostenibile, contenente la sintesi di tutte le osservazioni pervenute, le considerazioni sul documento preliminare VAS e le conclusioni istruttorie; nel corso della seduta, dopo l'illustrazione del rapporto istruttorio ed un'ampia e approfondita discussione, sono state condivise le conclusioni istruttorie salvo la proposta di due integrazioni riguardanti il punto 1 delle conclusioni, relative a:

§ considerato che nel documento di avvio e nel documento preliminare di VAS il Proponente intende definire prescrizioni per la qualificazione dello scalo aeroportuale fiorentino individuando i caratteri generali aeroportuali, tra cui la lunghezza massima compatibile della pista, si richiede di verificare se la definizione di tali elementi dimensionali di carattere progettuale sono compatibili con il livello di linguaggio ed il carattere strategico del PIT;

§ verificare la possibilità di integrare gli obiettivi per la qualificazione aeroportuale con un ulteriore obiettivo - lettera f) - riguardante l'integrazione funzionale dello scalo con il sistema infrastrutturale della piana fiorentina che tenga conto del complessivo miglioramento della mobilità.

**Tutto quanto sopra premesso e considerato,
visto l'art. 23 della l.r. 10/2010,
il NURV**

**ai fini dell'espressione della Giunta regionale, quale autorità competente per la VAS,
esprime le seguenti valutazioni conclusive sul Documento preliminare VAS in oggetto:**

1) Definizione della strategia dell'integrazione al PIT quale oggetto della VAS

L'integrazione al PIT, come riportato nel documento di avvio del procedimento, dettaglia *“gli indirizzi e le prescrizioni regionali in riferimento all'attuazione del Parco della Piana Fiorentina, quale elemento ordinatore delle scelte territoriali, e alla qualificazione dell'aeroporto di Firenze-Peretola.”*

Nel documento di avvio sono inoltre illustrati gli “aspetti” di cui si occuperà il PIT e gli obiettivi per la qualificazione dell'aeroporto che saranno declinati anche in prescrizioni all'interno della disciplina del Master Plan.

“L'integrazione del PIT di cui al presente atto riguarderà i seguenti aspetti:

- *le scelte generali per la definizione e l'attuazione del Parco della Piana Fiorentina che deve costituire l'elemento ordinatore di tutte le politiche territoriali dell'ambito interessato;*
- *il rispetto degli impegni sovracomunali sottoscritti, riguardanti la realizzazione del termovalorizzatore, le aree destinate ai “Boschi della Piana”, le linee di sviluppo Parco della Piana;*
- *le risultanze del processo partecipativo svolto nel territorio del Parco della Piana tra gennaio 2009 e giugno 2010 ai sensi della delibera della Giunta regionale n. 1209 del 29.12.2008;*
- *le risultanze del laboratorio progettuale promosso dalla Regione e svolto in collaborazione con gli enti territoriali interessati al Parco della Piana, tra il 22 ed il 24 luglio 2010;*
- *le prescrizioni sulla tutela e valorizzazione degli elementi di interesse regionale riguardanti il territorio della Piana;*
- *le compatibilità della qualificazione aeroportuale rispetto al sistema ambientale, insediativo e della mobilità, anche attraverso interventi che garantiscano adeguati livelli di sostenibilità.*

Le prescrizioni per la qualificazione dello scalo aeroportuale fiorentino individueranno i caratteri generali aeroportuali, tra cui la lunghezza massima compatibile della pista e sono declinate a partire dai seguenti obiettivi:

- a) integrazione del sistema aeroportuale fiorentino con lo scalo pisano;
- b) qualificazione funzionale dell'aeroporto nel sistema aeroportuale toscano;
- c) qualificazione dei servizi agli utenti, con riferimento all'incremento dei livelli di qualità, accoglienza e funzionalità dell'infrastruttura nonché miglioramento dell'accessibilità dello scalo in rapporto agli altri sistemi di trasporto;
- d) regolarità operativa della pista, miglioramento utilizzabilità, conformità regolamentare delle infrastrutture e massimo livello di sicurezza operativo;
- e) mitigazione, anche attraverso forme di perequazione intercomunale, dei carichi ambientali aggiuntivi eventualmente derivanti dalla qualificazione dell'aeroporto.”

Si ritiene condivisibile il ruolo attribuito al Parco come elemento centrale (definito appunto “ordinatore”) per la definizione delle altre scelte territoriali.

Si ritiene necessario, per la successiva fase di pianificazione e valutazione, che sia esplicitata chiaramente la strategia dell'integrazione del PIT; in particolare siano declinati in modo chiaro gli obiettivi generali e specifici che l'integrazione al PIT assume sia in riferimento alla definizione e attuazione del Parco della Piana che alla qualificazione dello scalo aeroportuale fiorentino. Gli indirizzi, le salvaguardie e le prescrizioni contenute nella Disciplina del PIT e nel Master Plan costituiranno le azioni, a prevalente carattere normativo, di cui si dovrà verificare la coerenza interna rispetto agli obiettivi generali e specifici declinati nella parte strategica.

Si ritiene particolarmente importante che tutta la strategia ossia “l'albero degli obiettivi e delle azioni” di piano, sia formulata in modo chiaro in quanto rappresenta l'oggetto della valutazione ambientale ed in particolare delle attività di verifica di coerenza (esterna ed interna), di individuazione e valutazione degli effetti attesi, di impostazione del sistema di monitoraggio.

Nel documento di avvio e nel documento preliminare di VAS il Proponente, come riportato sopra, intende definire prescrizioni per la qualificazione dello scalo aeroportuale fiorentino individuando i caratteri generali aeroportuali, tra cui la lunghezza massima compatibile della pista; si richiede di verificare se la definizione di tali elementi dimensionali di carattere progettuale sono compatibili con il livello di linguaggio ed il carattere strategico del PIT.

Si richiede inoltre di verificare la possibilità di integrare gli obiettivi per la qualificazione aeroportuale con un ulteriore obiettivo - lettera f) - riguardante l'integrazione funzionale dello scalo con il sistema infrastrutturale della piana fiorentina che tenga conto del complessivo miglioramento della mobilità.

In ultimo si rileva che non c'è perfetta aderenza tra gli obiettivi indicati nel capitolo 2 e gli obiettivi indicati al capitolo 8 del documento preliminare di VAS. Si ritiene pertanto necessario che siano portati a coerenza le indicazioni che definiscono la strategia dell'integrazione del PIT.

2) Il Parco come elemento ordinatore delle scelte territoriali – obiettivi di piano

Il ruolo del Parco inteso come “elemento ordinatore delle scelte territoriali”, così come definito nel documento di avvio del procedimento e nel documento preliminare di VAS, è fortemente condivisibile in quanto viene assunto che è a partire dall'idea di Parco e dai suoi contenuti progettuali che si devono ricercare le compatibilità con le funzioni circostanti.

In tale ottica è quindi fondamentale la definizione degli obiettivi, delle caratteristiche e delle invarianti che si assume per il Parco affinché possa effettivamente assumere il ruolo di “elemento ordinatore” di tutte le altre scelte territoriali che si dovranno porre in coerenza con quanto assunto e definito dall'elemento “guida” ossia dal Parco. (si richiamano a tal proposito le osservazioni di ARPAT e del Comune di Sesto Fiorentino).

Nel documento preliminare la strategia per il Parco si sviluppa attraverso “aspetti” di cui si occuperà l'integrazione al PIT; a partire da questi “aspetti” di interesse è necessario che siano chiaramente definiti gli obiettivi generali per il Parco prima dell'adozione; infatti una strategia di piano chiaramente definita è condizione necessaria per lo svolgimento della VAS poiché ne costituisce l'oggetto.

In riferimento agli indirizzi ed alle scelte per all'attuazione del Parco della Piana si ritiene opportuno che siano esplicitate quali delle specifiche risultanze del “processo partecipativo svolto

nel territorio del Parco della Piana tra gennaio 2009 e giugno 2010” e del “laboratorio progettuale promosso dalla Regione e svolto in collaborazione con gli enti territoriali interessati al Parco della Piana, tra il 22 ed il 24 luglio 2010” dovranno diventare anche obiettivi generali e specifici dell’integrazione al PIT.

3) Qualificazione dell’aeroporto – obiettivi di piano

Gli obiettivi per lo scalo aeroportuale dovranno essere declinati in maniera più puntuale nella successiva fase di definizione dell’integrazione del PIT; in particolare si ritiene necessario che, in relazione all’obiettivo “*e) mitigazione, anche attraverso forme di perequazione intercomunale, dei carichi ambientali aggiuntivi eventualmente derivanti dalla qualificazione dell’aeroporto*”, sia chiarito il concetto di “forme di perequazione intercomunale” come mitigazione dei carichi ambientali aggiuntivi e che, relativamente ad alcune componenti ambientali come la qualità dell’aria ed l’inquinamento acustico, siano perseguiti obiettivi di risanamento ambientale viste le attuali criticità presenti nell’area della Piana fiorentina (si veda a tal proposito il successivo punto 4).

Risulta evidente che una più puntuale definizione dell’obiettivo relativo alla qualificazione aeroportuale, nel Rapporto Ambientale, dovrà essere verificato rispetto alla sua sostenibilità e compatibilità con gli interventi programmati di cui all’ipotesi “zero” (si veda a tal proposito il successivo punto 7), con gli obiettivi e le scelte per il Parco, con le necessità di risanamento di alcune componenti ambientali e con le condizioni di sicurezza del territorio. In tal senso si ritiene che l’obiettivo “*e) mitigazione, anche attraverso forme di perequazione intercomunale, dei carichi ambientali aggiuntivi eventualmente derivanti dalla qualificazione dell’aeroporto*” formulato per la qualificazione dello scalo aeroportuale debba essere rivisto in modo da tener conto delle necessità di risanamento in particolare di alcune componenti ambientali (e non mitigazione) e in modo da chiarire il significato di “forme di perequazione dei carichi ambientali” dal momento che si ritiene non accettabile e in antitesi con il principio della sostenibilità ambientale, compensare con qualsiasi intervento o prezzo il costo di un maggiore inquinamento.

Relativamente all’obiettivo “*a) integrazione del sistema aeroportuale fiorentino con lo scalo pisano;*” definito nel documento di avvio del procedimento in riferimento alla qualificazione dell’aeroporto si ritiene che sarà opportuno esplicitare meglio tale obiettivo ed in particolare come si intende perseguire tale “integrazione” ad esempio in riferimento al potenziamento del sistema di trasporto ferroviario, sia per la mobilità di merci che delle persone.

4) Componente aria – obiettivi di piano

Tra gli obiettivi riportati nel documento di avvio e nel documento preliminare VAS per la qualificazione aeroportuale è inserito il seguente “*e) mitigazione, anche attraverso forme di perequazione intercomunale, dei carichi ambientali aggiuntivi eventualmente derivanti dalla qualificazione dell’aeroporto.*”

L’osservazione del Comune di Campi Bisenzio evidenzia che, in relazione alla qualità dell’aria ed all’inquinamento acustico, lo stato attuale presenta già elementi di forte criticità; non è sufficiente quindi una operazione di mitigazione degli effetti derivanti dalle opere di ammodernamento, ma si dovrebbero obbligatoriamente assumere obiettivi di risanamento e riduzione degli effetti, attraverso accorgimenti atti ad adeguare le attività in area aeroportuale ai fattori climatici che influenzano la dispersione degli agenti inquinanti e del rumore.

Per quanto concerne l’inquinamento acustico si richiamano i risultati del report redatto da ARPAT “Rapporto tecnico sulla metodologia seguita per l’elaborazione della mappa acustica dell’agglomerato urbano di Firenze in adempimento alla Direttiva europea 49/02- Componente rumore degli aeromobili” del Novembre 2008 che evidenzia una serie di importanti criticità relative all’Aeroporto di Firenze nella sua attuale configurazione e operatività. I risultati raccolti (mappa delle curve isofone) indicano come la popolazione esposta in maniera massiccia ad inquinamento acustico dovuto all’attività dell’aeroporto sia stimata in 20.948 residente nei comuni di Firenze, Campi Bisenzio, Scandicci, Sesto Fiorentino, Signa e Lastra a Signa.

Per quanto riguarda la qualità dell'aria occorre tenere conto dei nuovi parametri relativi alle polveri sottili (PM10 ed PM2,5) introdotti di recente dalla legislazione nazionale in coerenza con le direttive europee (Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n.155 "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa"); la nuova normativa potrebbe rendere necessaria la revisione degli obiettivi e delle azioni di risanamento da applicare a tutta l'Area Omogenea Fiorentina, ambito coincidente in gran parte con il Parco della Piana. L'attuale Piano Regionale di Risanamento e Mantenimento della qualità dell'aria – PRRM 2008-2010, di cui si ritiene opportuno tener conto, evidenzia che sono presenti criticità in alcune zone del territorio regionale per il materiale particolato fine (PM10), e in misura minore per il biossido di azoto (NO2) e l'Ozono (O3). I risultati della zonizzazione indicano come la popolazione residente nelle Area omogenea fiorentina, è esposta a livelli di inquinamento significativi.

Inoltre con deliberazione n. 246 del 1 marzo 2010 Regione Toscana ha definito un Piano di Azione per intraprendere opportune misure di limitazione della attività inquinanti (traffico, riscaldamento ecc) nei territori Comunali interessati, ogni qualvolta si verifichi il superamento dei valori-limite stabiliti dalla normativa.

Si ritiene che l'attuazione del Parco non possa prescindere da azioni di risanamento delle criticità ambientali già attualmente presenti connesse alla qualità dell'aria ed all'inquinamento acustico; pertanto appare opportuno inserire nella strategia di piano un obiettivo specifico per il miglioramento della qualità dell'aria e delle condizioni di inquinamento acustico.

5) Definizione del quadro conoscitivo ambientale

Si ricorda che il quadro conoscitivo è parte integrante di qualsiasi piano o programma pertanto la valutazione prende atto di quanto definito in esso eventualmente segnalando carenze conoscitive. E' opportuno che nel rapporto ambientale, come elemento utile alla valutazione, sia riportata una "diagnosi" del quadro conoscitivo che metta in evidenza le principali criticità: per l'integrazione al PIT oggetto della presente valutazione emergono fin da adesso come di particolare interesse gli elementi conoscitivi connessi alla componente aria (qualità dell'aria ed inquinamento acustico) in ragione delle criticità territoriali già in atto ("zona di criticità ambientale dell'area fiorentina come individuata dal PRAA 2007-2010") e gli elementi conoscitivi connessi alla componente suolo (impermeabilizzazione, reticolo idraulico e pericolosità idraulica).

Si ritiene inoltre opportuno sviluppare in maniera puntuale la valutazione circa le incidenze significative sui siti della rete Natura 2000 in quanto ricade nel territorio della Piana il SIC-ZPS "Stagni della piana fiorentina e pratese" – codice bioitaly IT5140011. All'interno della valutazione di incidenza - dovendo essere inclusa nella valutazione ambientale – dovrà essere effettuata una valutazione delle diverse ipotesi di sviluppo aeroportuale che consideri anche l'effetto cumulativo dovuto allo sviluppo di sistemi strutturali ed infrastrutturali nell'intorno dell'area del SIC e dovranno prevedersi idonei interventi di compensazione ambientale e misure volte a limitare o evitare le interferenze.

In Conclusione si ritiene opportuno in quanto funzionale, sia alla pianificazione che alla valutazione, che sia approfondito ed integrato il quadro conoscitivo ambientale allegato al documento di avvio del procedimento. In particolare in riferimento alle seguenti tematiche sulle quali verrà condotta la valutazione degli effetti attesi (lett. f) dell'allegato 2 della LR 10/10 – contenuti del rapporto ambientale): biodiversità (compreso siti della rete natura 2000), flora e fauna, popolazione e salute umana, suolo (in riferimento all'impermeabilizzazione, al rischio idraulico, alle condizioni idrogeologiche, all'efficienza del reticolo ecc), acqua (in riferimento sia alla qualità che alla quantità della risorsa), aria e fattori climatici (in riferimento allo stato della qualità ed alle fonti di emissioni presenti), beni materiali, patrimonio culturale, architettonico e archeologico, paesaggio.

Le osservazioni pervenute dai Comuni di Sesto Fiorentino, Cadenzano e Campi Bisenzio e dalla Provincia di Firenze contengono utili indicazioni e riferimenti per l'implementazione e l'aggiornamento del quadro conoscitivo; si rimanda per esteso ai contributi pervenuti per il dettaglio

delle informazioni e delle analisi di cui si ritiene opportuno tener conto anche in riferimento a recenti studi e approfondimenti condotti dagli enti locali.

6) Analisi di coerenza

Per quanto riguarda l'analisi di coerenza esterna, nel documento preliminare di VAS e nel documento di avvio del procedimento, vengono citati il programma di governo regionale e il DPEF 2011 attualmente all'esame del Consiglio regionale. Si ritiene opportuno verificare la coerenza con tali strumenti in termini di scenari e obiettivi generali.

Nel documento preliminare di VAS vengono inoltre indicati gli ambiti che interessano la verifica di coerenza con gli atti di pianificazione e programmazione settoriale:

“- il PIT vigente;

- il Master plan del Parco della Piana;

- le scelte strategiche per la gestione dei rifiuti;

- il sistema infrastrutturale e della mobilità;

- gli indirizzi per il sistema aeroportuale toscano

- la rete dei siti del sistema ecologico regionale.”

In riferimento a quanto segnalato si osserva che l'integrazione al PIT dovrebbe dare atto degli elementi di coerenza con la pianificazione e programmazione di settore “esterna” allo strumento stesso, pertanto si ritiene di interesse, in riferimento alle tematiche ambientali, anche la seguente pianificazione:

- la pianificazione acustica vigente (piani comunali di classificazione acustica);
- la pianificazione in tema di tutela della qualità dell'aria;
- la pianificazione di competenza dell'Autorità di bacino del Fiume Arno (PAI e progetto di piano Stralcio Bilancio Idrico) che si ricorda essere sovraordinata anche rispetto al PIT;
- la pianificazione regionale in materia di tutela della risorsa idrica;
- la pianificazione in tema di gestione dei rifiuti;
- la pianificazione regionale per il sistema infrastrutturale e della mobilità;
- gli obiettivi di tutela e conservazione definiti per il sistema dei siti afferenti alla Rete Natura 2000;

Si ritengono inoltre necessarie verifiche di coerenza con la strategia ambientale definita a livello internazionale che la Regione Toscana ha fatto propria nel PRAA 2007-2010. A tal proposito, nel capitolo 5 del documento preliminare di VAS, vengono trascritti gli obiettivi ritenuti rilevanti ed assunti come strategici così come indicati anche nel documento di avvio del procedimento dell'integrazione del PIT. Tali obiettivi corrispondono alle aree di azione prioritaria ed ai macroobiettivi del PRAA 2007-2010. Il riferimento alla strategia ambientale della Regione Toscana è condivisibile; si ritiene opportuno che nel rapporto ambientale sia esplicitato il modo in cui l'integrazione del PIT ha tenuto conto di detti obiettivi sia in termini di integrazione all'interno della strategia stessa di piano sia in termini di coerenza.

In riferimento alle previsioni contenute negli strumenti di pianificazione locale (PTCP e Piani Strutturali) si ritiene inopportuna una verifica di coerenza esterna ponendosi il PIT come strumento di indirizzo proprio per la pianificazione territoriale di livello locale; altresì si ritiene opportuno, anche in accoglimento di osservazioni pervenute dai Comuni interessati, che vengano presi in esame gli strumenti della pianificazione territoriale di livello locale e che vengano evidenziati i principali elementi di discordanza e incongruenza tra la strategia dell'integrazione al PIT e le previsioni contenute negli atti approvati anche al fine di meglio orientare gli enti locali alla revisione dei propri strumenti. Altresì risulta opportuno chiarire le relazioni tra le scelte e le ricadute territoriali oggetto dell'integrazione al PIT ed iniziative, impegni e accordi formali già presi tra la Regione e gli EELL.

7) Alternative di piano oggetto di VAS

Si ritiene, anche in riferimento a quanto espresso da ARPAT nel proprio parere, che le ipotesi alternative per la localizzazione della pista (ipotesi progettuali definite da ADF e relative valutazioni attraverso analisi swot svolte dall'Università di Firenze) siano state inserite nel quadro conoscitivo come elemento informativo utile alla pianificazione ma non rappresentino le alternative di piano oggetto di valutazione (pag.13). Le alternative di piano, definite nel documento preliminare di VAS e nel documento di avvio, consistono in uno scenario in cui sono mantenute le attuali previsioni ed opportunità di sviluppo dell'aeroporto e uno scenario di qualificazione funzionale dell'infrastruttura; entrambi le alternative saranno oggetto di valutazione nel Rapporto Ambientale. Si ritiene opportuno, ai fini della valutazione, che le due alternative di piano siano maggiormente definite e dettagliate dal proponente:

- STATO ATTUALE - il quadro conoscitivo di piano definisce la “fotografia” allo stato attuale delle componenti ambientali;
- IPOTESI ZERO (scenario non evolutivo per l'infrastruttura aeroportuale) – dovrebbe considerare lo stato attuale e le opere/infrastrutture già “programmate” o in fase di realizzazione nel territorio di riferimento in modo da identificarsi come evoluzione, senza l'integrazione al PIT, dello stato attuale in base alle scelte già effettuate dalla programmazione/pianificazione regionale e locale (quelli che dal proponente vengono identificati come “impegni sovracomunali sottoscritti”). In questo scenario si ritiene opportuno che, per ogni singolo intervento/opera aggiuntivo rispetto allo stato attuale siano dati i riferimenti della programmazione regionale o locale in cui tale opera trova adeguato livello di previsione e di condivisione. Sarebbe opportuno esplicitare inoltre lo stato di avanzamento in relazione alle procedure di VIA dei singoli interventi.
- IPOTESI UNO (scenario evolutivo per l'infrastruttura aeroportuale) – dovrebbe considerare l'ipotesi zero con le previsioni oggetto dell'integrazione al PIT: il Parco della Piana e gli interventi di qualificazione aeroportuale. Si ritiene che la qualificazione dell'aeroporto debba trovare nel PIT la definizione di areali (uno o più di uno) di fattibilità, eventualmente condizionata. Infatti l'attuale fase di pianificazione, e quindi di valutazione, non ha per oggetto alternative progettuali ma scelte strategiche legate alla fattibilità e sostenibilità di un intervento di qualificazione in ambito aeroportuale in connessione con la creazione del Parco della Piana.

In riferimento a quanto osservato da Comune di Campi Bisenzio circa le opzioni e le scelte per il sistema di smaltimento dei rifiuti si evidenzia che l'attuale integrazione al PIT non definisce nessuna nuova strategia per il termovalorizzatore ma assume nel quadro conoscitivo l'attuale livello di programmazione (piani provinciale dei rifiuti, accordi e intese sovracomunali...) e valutazione a cui si trova questo intervento. Per conseguenza non vengono analizzate nel procedimento in esame scelte di dettaglio relative alla localizzazione od alla tecnologia migliore per la termovalorizzazione, le valutazioni in ordine alle scelte impiantistiche e tecnologiche afferiscono peraltro alla procedura di VIA. Sarà oggetto di valutazione all'interno dell'ipotesi “zero” e “uno” la presenza del termovalorizzatore (e le opere di mitigazione definite – Boschi della Piana – 20 ha circa) quale opera che ha ottenuto un sufficiente grado di definizione programmatica (piano provinciale dei rifiuti) e di condivisione territoriale (impegni sovracomunali). Nel procedimento di integrazione del PIT dovranno comunque essere evidenziate eventuali interferenze dello sviluppo aeroportuale anche con il progetto dei Boschi della Piana. Si rileva inoltre che per l'analisi delle alternative localizzative il termovalorizzatore è stato assoggettato a Valutazione di Impatto Sanitario e sono pertanto disponibili le prime stime sulla emissione e diffusione degli inquinanti (sia del termovalorizzatore che delle infrastrutture lineari circostanti); di tali valutazioni è opportuno che venga tenuto adeguatamente conto nell'ambito della valutazione ambientale in oggetto. Dalle informazioni desunte dal quadro conoscitivo allegato al documento di avvio del procedimento nonché dagli studi fino ad oggi disponibili per l'infrastruttura programmata si evince una altezza della futura ciminiera di circa 70 mt (le altezze per i camini dei termovalorizzatori possono anche arrivare a 100 mt in relazione al grado di dispersione degli inquinanti). Si ritiene opportuno tenere in considerazione questo aspetto nella valutazione degli areali per la qualificazione dell'aeroporto.

8) Valutazione degli effetti attesi

In riferimento a quanto esposto nel capitolo “6. Possibili effetti significativi sull’ambiente a seguito del procedimento di integrazione del PIT”, si ritiene opportuno che la valutazione degli effetti attesi sia svolta sull’intera strategia del PIT e quindi sia in riferimento alle scelte per il Parco della Piana Fiorentina che a quelle per la qualificazione dello scalo aeroportuale. La metodologia proposta per la valutazione degli effetti è condivisibile e rafforza la necessità di avere una chiara articolazione della strategia di piano in obiettivi generali e specifici, in quanto la definizione e scelta degli indicatori è direttamente connessa ad essi, alle salvaguardie/invarianti con cui il piano si esprimerà per il Parco della Piana ed alle prescrizioni/mitigazioni che saranno individuati per l’eventuale compatibilità della qualificazione aeroportuale.

9) Aspetti di fattibilità idraulica

In relazione alla pericolosità idraulica (anche elevata e molto elevata) cui è soggetto il territorio di riferimento, si ritiene opportuno valutare la fattibilità degli interventi connessi alla riqualificazione aeroportuale che dovranno essere realizzati in condizione di sicurezza idraulica e senza incremento della pericolosità nelle aree limitrofe. In particolare sia valutata anche la compatibilità territoriale con gli interventi di messa in sicurezza idraulica previsti per il Polo Scientifico e per il suo futuro ampliamento (si veda anche quanto osservato dal Consorzio di Bonifica e dal Comune di Sesto Fiorentino relativamente all’approvazione del Piano attuativo del Polo Universitario, approvato con DCC n. 77 del 21/12/2007, con riferimento alle due vasche di laminazione previste ai margini, verso l’aeroporto e sul lato sud, lungo la via dell’Osmannoro).

Per quanto riguarda la risorsa idrica si ricorda la vigenza del Progetto di Piano di Bacino, Stralcio “Bilancio Idrico” e delle relative misure di salvaguardia; l’ambito territoriale in oggetto ricade nel sottobacino del Fiume Bisenzio ad elevata criticità idrica C4. A tal proposito anche ARPAT evidenzia la necessità di tenere in adeguata considerazione il fenomeno di inquinamento della falda sotterranea da parte di solventi alogenati presenti nella Piana.

10) Valutazione di Impatto Sanitario

In relazione alle osservazioni dell’Azienda Sanitaria e del Comune di Campi Bisenzio che ritengono opportuno lo svolgimento della VIS si evidenzia quanto segue. La VIS non è uno strumento di valutazione definito nella normativa ma resta ad oggi una procedura di valutazione volontaria. La VIS, configurandosi come una valutazione di impatto, si applica in via preferenziale ad alternative progettuali e localizzative. L’applicazione della VAS alla pianificazione e programmazione discende direttamente da norme comunitarie ed è da ritenersi il miglior strumento di valutazione delle scelte strategiche; in particolare è ricompreso nella VAS (punto “f” dei contenuti del Rapporto Ambientale – allegato 2 della LR 10/10) lo studio degli effetti sulla salute umana e sulla popolazione.

11) Problematiche connesse al reticolo idraulico

Si ritengono condivisibili le osservazioni del Consorzio di Bonifica, che sono state riassunte nelle premesse, ed in particolare si ritiene opportuno tenere in considerazione i seguenti elementi di problematicità connessi ad una eventuale deviazione del Fosso Reale qualora ricadesse nelle aree territoriali destinate alla qualificazione aeroportuale:

- l’opera idraulica nel tratto di prevista deviazione è arginata: la larghezza complessiva dell’opera idraulica è di circa 50 ml, la presenza della arginature preminenti di circa 4/5 metri rispetto al piano campagna implica che ogni suo eventuale spostamento planimetrico determina la necessità di rivedere la livelletta di tutte le viabilità interessate, tra le quali la A11, per una estesa non indifferente (ciò anche alla luce delle indicazioni per la costruzione dei ponti contenute nelle istruzioni emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in applicazione alle norme tecniche per le costruzioni di cui al D.M.

14.01.2008 che richiedono dei franchi idraulici minimi di 1,5 m riferiti ai livelli duecentennali);

- l'opera ha la funzione di addurre le acque alte provenienti dal versante meridionale di Monte Morello nel Fiume Bisenzio: dalla confluenza dei canali di Cinta e del torrente Rimaggio, fino al Fiume Bisenzio non riceve ulteriori apporti essendo avulso dal sistema di drenaggio di acque basse della piana ed ha una portata massima stimata con $T_r=200$ anni di 260 mc/s. La fattibilità idraulica dell'intervento di deviazione del Fosso Reale è dunque complessa e fortemente condizionata e dovrà essere valutata, anche in termini di costi, con analoga temporalità rispetto alla definizione delle opere aeroportuali eventualmente insistenti sull'area.

E' inoltre necessario valutare il riassetto (anche in termini di costi) di tutta la rete di acque basse che verrebbe interessata dalle opere connesse alla qualificazione aeroportuale sia in termini di apporti (ad esempio dovuti all'impermeabilizzazione dei suoli) che in termini di deviazioni necessarie.

Si ritiene inoltre opportuno valutare la compatibilità territoriale degli areali destinati alla qualificazione aeroportuale con gli interventi di messa in sicurezza idraulica previsti per il Polo Scientifico e per il suo futuro ampliamento: l'Università degli Studi di Firenze deve realizzare, da tempo un'area di "autocontenimento dei maggiori deflussi" per il non aggravio della rete di bonifica di acque basse che è ubicata a valle della zona di Valle Rose e che verrebbe interessata da un eventuale intervento di qualificazione aeroportuale.

12) Misure per impedire, ridurre e compensare gli effetti negativi

Ai sensi della lettera g) dell'allegato 2 alla LR 10/10 il rapporto ambientale deve contenere le misure previste per impedire, ridurre e compensare eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dovuti all'attuazione del piano o programma: la valutazione si esprime dunque in termini di misure prescrittive, mitigative e compensative. Se, a seguito della valutazione degli effetti attesi, verranno individuati eventuali effetti negativi residuali, si ritiene opportuno che nel rapporto ambientale siano forniti specifici indirizzi e prescrizioni nonché misure di mitigazione e/o compensazione per la compatibilità ambientale delle scelte attuative di piano.

13) Il sistema di monitoraggio

Si ritiene che il sistema di monitoraggio definito nell'ambito della VAS debba essere strettamente legato agli obiettivi specifici di piano, con particolare riguardo a quegli obiettivi che presentano, a seguito della valutazione, i maggiori aspetti di criticità in riferimento ad effetti negativi sul territorio e sull'ambiente. Si ribadisce pertanto l'importanza di enucleare compiutamente gli obiettivi generali e specifici a cui abbinare gli indicatori. Il sistema di monitoraggio deve trattare i seguenti aspetti:

- le misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano;
- la modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti;
- la periodicità di produzione di rapporti illustranti i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare;
- i soggetti, le responsabilità e le risorse finanziarie messe a disposizione per il monitoraggio.

Il monitoraggio e controllo degli impatti ambientali individuati nell'ambito della VAS, con un sistema d'indicatori collegati agli obiettivi e alle criticità individuate, si configura come integrativo del monitoraggio già previsto dal piano su tutte le componenti ambientali del quadro conoscitivo.

29.11.2010

Il Presidente del NURV
Moreno Mugelli