



BOLLETTINO UFFICIALE della Regione Toscana

Parte Seconda n. 50 del 16.12.2015

Supplemento n. 168

mercoledì, 16 dicembre 2015

Firenze

Bollettino Ufficiale: piazza dell'Unità Italiana, 1 - 50123 Firenze - Fax: 055 - 4384620

E-mail: redazione@regione.toscana.it

Il Bollettino Ufficiale della Regione Toscana è pubblicato esclusivamente in forma digitale, la pubblicazione avviene di norma il mercoledì, o comunque ogni qualvolta se ne ravvisi la necessità, ed è diviso in tre parti separate.

L'accesso alle edizioni del B.U.R.T., disponibili sul sito WEB della Regione Toscana, è libero, gratuito e senza limiti di tempo.

Nella **Parte Prima** si pubblicano lo Statuto regionale, le leggi e i regolamenti della Regione, nonché gli eventuali testi coordinati, il P.R.S. e gli atti di programmazione degli Organi politici, atti degli Organi politici relativi all'interpretazione di norme giuridiche, atti relativi ai referendum, nonché atti della Corte Costituzionale e degli Organi giurisdizionali per gli atti normativi coinvolgenti la Regione Toscana, le ordinanze degli organi regionali.

Nella **Parte Seconda** si pubblicano gli atti della Regione, degli Enti Locali, di Enti pubblici o di altri Enti ed Organi la cui pubblicazione sia prevista in leggi e regolamenti dello Stato o della Regione, gli atti della Regione aventi carattere diffusivo generale, atti degli Organi di direzione amministrativa della Regione aventi carattere organizzativo generale.

Nella **Parte Terza** si pubblicano i bandi e gli avvisi di concorso, i bandi e gli avvisi per l'attribuzione di borse di studio, incarichi, contributi, sovvenzioni, benefici economici e finanziari e le relative graduatorie della Regione, degli Enti Locali e degli altri Enti pubblici, si pubblicano inoltre ai fini della loro massima conoscibilità, anche i bandi e gli avvisi disciplinati dalla legge regionale 13 luglio 2007, n. 38 (Norme in materia di contratti pubblici e relative disposizioni sulla sicurezza e regolarità del lavoro).

Ciascuna parte, comprende la stampa di Supplementi, abbinata all'edizione ordinaria di riferimento, per la pubblicazione di atti di particolare voluminosità e complessità, o in presenza di specifiche esigenze connesse alla tipologia degli atti.

SEZIONE I

GIUNTA REGIONALE

- Deliberazioni

DELIBERAZIONE 30 novembre 2015, n. 1168

Art. 25 D.Lgs. 152/2006, art. 63 L.R. 10/2010 - Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale relativo al progetto "Aeroporto di Firenze - Master Plan aeroportuale 2014-2029", nei Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Signa. Proponente: ENAC.

SEZIONE I

GIUNTA REGIONALE - Deliberazioni

DELIBERAZIONE 30 novembre 2015, n. 1168

Art. 25 D.Lgs. 152/2006, art. 63 L.R.10/2010 - Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale relativo al progetto "Aeroporto di Firenze - Master Plan aeroportuale 2014-2029", nei Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Signa. Proponente: ENAC.

LA GIUNTA REGIONALE

Visti

la Direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale (VIA) di determinati progetti pubblici e privati;

la L.R. 1/2009;

il D.Lgs. 152/2006;

la L.R. 10/2010;

la propria Deliberazione n. 283 del 16.03.2015, relativa a "Indirizzi operativi inerenti l'effettuazione dei controlli. Procedura di VIA di competenza regionale e partecipazione regionale ai procedimenti di VIA di competenza statale. Nucleo regionale di valutazione. Schema tipo per la formulazione dei pareri e dei contributi tecnici istruttori, nell'ambito delle procedure di cui alla L.R. 10/2010. Sintesi delle componenti ambientali, riferite ai fattori di cui all'art. 40, interessate dal progetto";

Premesso che il progetto di cui trattasi rientra tra quelli di cui all'Allegato II, punto 10) "... aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza" della Parte II del D.Lgs. 152/06 e come tale è soggetto alla procedura di valutazione di impatto ambientale statale, ai sensi dell'art. 7, comma 3 dello stesso Decreto;

Premesso altresì che:

con nota del 24/03/2015, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (di seguito ENAC) ha depositato presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (di seguito MATTM), il Ministero per i Beni e le Attività Culturali (di seguito MiBAC), la Regione Toscana e le altre amministrazioni interessate, il progetto, lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) e la Sintesi non tecnica relativi al progetto "Master Plan aeroportuale 2014-2029 dell'Aeroporto di Firenze";

con nota del 01/04/2015, il MATTM, nel dichiarare la procedibilità dell'istanza di VIA presentata dal proponente, ha comunicato di aver completato l'esame preliminare di propria competenza, dal quale è emersa tra

l'altro la "presenza del progetto definitivo comprensivo degli elaborati grafici";

con note del 01/04/2015, il Settore VIA della Regione Toscana ha chiesto, sulla documentazione progettuale pervenuta, i pareri alle Amministrazioni interessate ed i contributi istruttori agli Uffici tecnici competenti;

in seguito alle sopra citate richieste, sono pervenuti i contributi tecnici degli Uffici e delle Agenzie regionali ed i pareri delle Amministrazioni interessate;

con nota del 08/06/2015, il proponente ha inviato una comunicazione al MATTM e alle altre Amministrazioni interessate, contenente alcune precisazioni sulla natura del Master Plan presentato, precisando quanto segue: "Le procedure di approvazione dei Master Plan aeroportuali tengono conto delle previsioni della legge 351/95 e della relativa circolare applicativa 1408/96 del Ministero delle Infrastrutture. Sulla base di tali previsioni la procedura di Impatto Ambientale viene svolta sui Master Plan corredati da tutti gli elementi progettuali ed ambientali necessari ad una completa valutazione degli impatti";

in data 23/06/2015 si è svolta la seduta del Nucleo Regionale di Valutazione dell'Impatto Ambientale, in cui è stato elaborato il parere n.106/2015;

con nota del Settore VIA della Regione Toscana del 29/06/2015 è stato trasmesso al MATTM il Parere n. 106 del Nucleo di Valutazione dell'Impatto Ambientale di cui sopra, nel quale si evidenziano le carenze rilevate nel corso dell'istruttoria ed un primo parziale quadro prescrittivo, nonché possibili misure di mitigazione rivolte alla conclusione del procedimento di VIA di competenza statale;

il MATTM in data 21/07/2015 ha trasmesso la richiesta di integrazioni al proponente;

il proponente ha provveduto a depositare le integrazioni richieste in data 4/09/2015 presso il MATTM e le Amministrazioni interessate;

in data 9/09/2015 il MATTM ha comunicato alla Regione Toscana l'avvenuto deposito delle integrazioni, al fine degli adempimenti regionali di cui all'art. 25 del D.Lgs. 152/2006;

in data 04/09/2015 il Settore VIA della Regione Toscana ha richiesto i contributi tecnici sulle integrazioni progettuali trasmesse dal proponente, alle Amministrazioni interessate ed agli Uffici tecnici competenti;

in seguito alle sopra citate richieste, sono pervenuti i contributi tecnici dei Settori e delle Agenzie regionali ed i pareri delle Amministrazioni interessate;

in data 6/11/2015 si è svolta la seduta del Nucleo di Valutazione dell'Impatto Ambientale, in cui è stato elaborato il Parere n. 110;

Considerato che:

- ai sensi dell'art. 25, comma 2 del D.Lgs. 152/2006 il parere delle Regioni interessate dalla procedura di VIA statale si configura come non obbligatorio e non vincolante per l'Autorità competente, nella fattispecie il MATTM;

- ai sensi dell'art. 25 comma 3 bis del D.Lgs. 152/2006, qualora le Amministrazioni di cui ai commi 2 e 3 del medesimo articolo 25 non si siano espresse nei termini ivi previsti, ovvero abbiano manifestato il proprio dissenso, l'Autorità competente procede comunque a norma dell'art. 26;

Considerato altresì che la stessa citata DGR 283/2015 di disciplina dei procedimenti di VIA:

- evidenza come la Valutazione di Impatto Ambientale non si sostanzia in una mera verifica di natura tecnica circa l'astratta compatibilità dell'opera, ma implica una complessa approfondita analisi comparativa tesa a valutare il sacrificio ambientale imposto rispetto all'utilità socio-economica dell'opera medesima;

- evidenza come la Valutazione di Impatto Ambientale non sia perciò un mero atto tecnico, ma piuttosto un provvedimento in cui viene esercitata una vera e propria funzione di indirizzo politico-amministrativo, con particolare riferimento al corretto uso del territorio attraverso la cura ed il bilanciamento della molteplicità degli interessi pubblici e privati;

- evidenza come la Valutazione di Impatto Ambientale si sostanzia nella ponderazione e mediazione di almeno 3 interessi pubblici concorrenti quali:

- 1- la tutela dell'ambiente;
- 2- il governo del territorio;
- 3- lo sviluppo economico o l'utilità socio-economica;

Richiamati, in relazione agli atti di pianificazione assunti dal Consiglio regionale per la definizione della strategia di sviluppo della piana fiorentina, i seguenti elementi sostanziali:

A - in merito al percorso che ha portato alla definizione della strategia di sviluppo della piana fiorentina contenuta nel Piano di Indirizzo Territoriale si rileva che:

la qualificazione dell'aeroporto di Firenze riveste un ruolo strategico e risponde all'esigenza di garantire una migliore funzionalità e operatività dello scalo fiorentino e una sua migliore integrazione con l'offerta aeroportuale toscana;

la qualificazione dell'aeroporto **interviene su un'area già fortemente antropizzata ed infrastrutturata nella quale la Regione e gli enti locali già da tempo avevano avviato un percorso finalizzato alla definizione di una strategia volta a porre le necessarie tutele ambientali per la conservazione delle residuali ma significative aree con caratteristiche di naturalità, la cui salvaguardia appariva necessaria per promuovere funzioni di riequilibrio ecologico delle diverse criticità già presenti e attese a seguito di ulteriori opere infrastrutturali già programmate;**

il percorso di progettazione del Parco della Piana ha preso avvio con il "Protocollo di Intesa per la definizione del Parco della Piana" sottoscritto il 6 dicembre 2005 tra Regione e Enti locali; a tale protocollo sono seguite

attività di progettazione partecipata, la sottoscrizione di un secondo protocollo nel 2007 e la redazione del Master Plan del Parco della Piana a cui sono seguiti i primi finanziamenti per l'attuazione di specifici progetti;

al fine di porre le condizioni e le salvaguardie per l'attuazione delle sopra citate linee di indirizzo strategiche afferenti alla qualificazione dell'infrastruttura aeroportuale e alla creazione del Parco della Piana, la Regione ha approvato con DCR 16 luglio 2014, n. 61 l'"Integrazione al piano di indirizzo territoriale (PIT) per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze";

l'integrazione al PIT contiene gli areali di salvaguardia per l'attuazione del primo progetto di territorio di rilevanza regionale "Il Parco Agricolo della Piana" e l'areale di salvaguardia per consentire la progettazione della qualificazione dell'aeroporto di Firenze;

la variante per l'integrazione al PIT sopra richiamata è stata sottoposta a VAS che si è conclusa con parere motivato dell'autorità competente - Determinazione del NURV n. 2 del 27/01/2014;

B - in merito ai contenuti dell'integrazione al PIT sopra richiamata e alla VAS applicata alle strategie definite all'interno della variante stessa, si rileva che:

la VAS ha articolato le analisi sui seguenti 3 scenari di sviluppo:

Ipotesi 0 - evoluzione dello scenario infrastrutturale e insediativo della Piana comprensivo degli interventi già programmati in assenza della integrazione al PIT;

Ipotesi 1 - data dall'ipotesi 0 e dalla realizzazione del progetto del Parco della Piana;

Ipotesi 2 - data dall'ipotesi 1 e dalla qualificazione dell'aeroporto valutata secondo 3 areali di fattibilità corrispondenti a diverse soluzioni per l'orientamento della pista;

gli interventi previsti dall'ipotesi 0 sono stati assunti dalla valutazione come elementi di quadro conoscitivo, ossia come lo scenario di sviluppo da prendere a riferimento nell'area vasta che comprende la zona nord di Firenze e tutti i Comuni della Piana Fiorentina: gli interventi determinano in linea generale una ulteriore infrastrutturazione dell'area della piana o delle zone urbane direttamente collegate, generando quindi nuove pressioni e criticità ad esempio in riferimento all'uso del suolo ma contribuendo, almeno per alcuni interventi lineari, ad una efficace e sinergica azione integrata per il sistema della mobilità con conseguenti effetti attesi positivi per il miglioramento della qualità dell'aria;

l'ipotesi 1, muovendo dallo scenario di riferimento (ipotesi 0), intende apporre le tutele sulle residuali aree con caratteristiche di naturalità la cui salvaguardia appare essenziale in ragione dei servizi ecosistemici che sono ancora in grado di fornire a tutto il sistema territoriale; la salvaguardia e la qualificazione di queste aree è inoltre necessaria quale elemento di mitigazione per le criticità

presenti e per quelle che potrebbero derivare dalla ulteriore infrastrutturazione già programmata nell'ipotesi 0;

L'ipotesi 2 di qualificazione aeroportuale è stata quindi valutata prendendo a riferimento lo scenario che vede la complementare presenza sia degli interventi programmati che la presenza del Parco della Piana con le relative aree di salvaguardia;

la variante al PIT, anche in base alle valutazioni svolte in sede di VAS, contiene le condizioni da porre in essere quale presupposto di sostenibilità dell'infrastruttura aeroportuale rispetto al sistema ambientale, insediativo e della mobilità. A tal fine la variante al PIT contiene:

1. condizioni e prescrizioni all'interno della Disciplina del Masterplan Aeroporti (art. 5 ter);

2. un sistema di azioni e di interventi per rafforzare l'attuazione del Parco della Piana (Allegati programmatici 1-6 dell'integrazione al PIT);

3. le opere e le infrastrutture necessarie per il miglioramento della mobilità collettiva e dell'accessibilità che contribuiscono alla riduzione dell'inquinamento atmosferico (Allegato programmatico 7 dell'integrazione al PIT);

Preso atto che le condizioni di cui al punto 1 sono contenute nell'art. 5ter "Prescrizioni per il progetto di qualificazione" del testo che integra la Disciplina del master plan "Il Sistema Aeroportuale Toscano" parte integrante dell'integrazione al PIT e sono costituite principalmente da:

- 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 (co. 1, lett. b);

- esclusione della pista di rullaggio per l'orientamento della pista parallela convergente (co. 1 lett. c);

- dismissione dell'attuale pista e ridestinazione a parco delle aree nel caso di orientamento della nuova pista parallela convergente e rinaturalizzazione delle aeree anche con interventi di piantumazione che concorrano a migliorare la qualità dell'aria (co. 1, lett. d e lett. g. 1);

- realizzazione di interventi per la salvaguardia della biodiversità e delle specie animali e vegetali, presenti nelle aree interferite, anche tramite soluzioni progettuali innovative (co. 1, lett. g. 2);

- realizzazione di interventi per la compensazione a seguito di interferenze con siti di importanza naturalistica regionale, tramite valutazione di incidenza da allegare alla Valutazione di Impatto Ambientale (co. 1, lett. g. 3);

- realizzazione di 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 (co. 1, lett. g. 4);

- realizzazione degli interventi di adeguamento e ricucitura della viabilità interferita, senza riduzione degli elementi prestazionali, prevedendo il mantenimento, per la pista parallela convergente, del collegamento diretto per Sesto Fiorentino attraverso il sottoattraversamento degli spazi aeroportuali, i conseguenti adeguamenti dello svincolo autostradale di Sesto Fiorentino e gli adeguamenti dell'Autostrada A 11 e della viabilità locale in corrispondenza del nuovo tracciato del Fosso Reale (co. 1, lett. g. 5);

- realizzazione degli interventi di mitigazione e compensazione per l'inquinamento atmosferico e acustico rispetto agli insediamenti esistenti, con particolare riferimento al contenimento del rumore e delle vibrazioni da realizzarsi anche tramite barriere con vegetazione lungo la fascia limitrofa, e comunque, per la pista parallela convergente, con misure atte a garantire che le strutture del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino possano continuare a svolgere le attività proprie con tutte le prestazioni previste (co. 1, lett. g. 6);

- realizzazione degli 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 (co. 1, lett. g. 7);

- interventi volti al recupero dei volumi di esondazione sottratti ai territori interessati dalla qualificazione aeroportuale (co. 1, lett. g. 8);

- redazione della Valutazione di Impatto Sanitario del progetto della qualificazione aeroportuale che tenga conto delle principali previsioni nell'area in esame, quali il termovalorizzatore e l'adeguamento autostradale, da allegare alla VIA (co. 1, lett. g. 9);

- la qualificazione ambientale in ambito aeroportuale, attraverso soluzioni specifiche per il risparmio energetico e lo sfruttamento delle energie rinnovabili, nonché soluzioni innovative per il ciclo dei rifiuti e delle acque che privilegino la riduzione dei consumi ed il riuso (co. 1, lett. g. 10);

- forme di perequazione intercomunale dei carichi ambientali aggiuntivi eventualmente connessi al progetto, da approfondire sulla base della proposta del Comitato di garanzia di cui all'articolo 5 quater (co. 1, lett. g. 11).

le condizioni di cui al punto 1 riguardano il progetto del nuovo aeroporto e sono pertanto a carico del richiedente: la rispondenza del progetto a tali condizioni è stata presa in considerazione nella procedura di Valutazione di Impatto Ambientale. Di fatto il progetto esaminato nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale non risponde alle condizioni dell'art. 5ter, co.1, lett. b in riferimento alla lunghezza

della pista e dell'art. 5ter, co. 1, lett. g. 5 in riferimento alla realizzazione del sottoattraversamento degli spazi aeroportuali per garantire il collegamento diretto con Sesto Fiorentino e presenta inoltre carenze informative e di analisi per i contenuti della Valutazione di Impatto Sanitario;

le azioni di cui al punto 2 sono contenute negli Allegati programmatici (1-6) parte integrante della variante al PIT e costituiscono ulteriori impegni della Regione Toscana poiché individuano specifiche azioni di miglioramento volte a rafforzare la strategia del progetto del Parco della Piana configurandosi quindi come misure di mitigazione degli effetti aggiuntivi indotti dalla qualificazione aeroportuale. Le azioni di cui al punto 2 sono costituite da:

- 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 in atmosfera, 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";

le azioni di cui al punto 2 sono prevalentemente contemplate nelle politiche della Regione Toscana e trovano riferimento nella programmazione settoriale;

gli interventi di cui al punto 3 comprendono le opere indicate nell'Allegato programmatico 7 dell'Integrazione al PIT "Interventi di miglioramento della mobilità collettiva nell'area interessata dall'integrazione al PIT, anche al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico";

Preso atto che la VAS si è chiusa positivamente nel rispetto dei contenuti programmatici e delle indicazioni per il progetto di qualificazione sopra richiamati. Il parere motivato di VAS ha richiamato l'importanza degli interventi di miglioramento della mobilità collettiva ed in particolare l'integrazione del sistema tranviario e il potenziamento dei collegamenti ferroviari (All. programmatico 7) sia per garantire gli standard di accessibilità alla infrastruttura aeroportuale che come misura di mitigazione degli effetti sulle componenti aria e rumore. Il punto 3 del parere motivato raccomanda che l'obiettivo di qualificazione dell'aeroporto venga perseguito contestualmente alla strategia delineata nell'Allegato programmatico 7;

Dato atto quindi, per quanto sopra detto, che la variante al PIT approvata con DCR 16 luglio 2014, n. 61 "Integrazione al piano di indirizzo territoriale (PIT) per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze", anche in esito al percorso di VAS, contiene gli elementi affinché la qualificazione dell'aeroporto possa essere realizzata senza inficiare i benefici attesi dalla implementazione del Progetto del Parco Agricolo della Piana;

Considerato che con il presente parere la Giunta:

- considera il progetto presentato quale specificazione della ricordata qualificazione dell'aeroporto di Firenze, come sopra ricordato;

- considera i limiti progettuali del masterplan, pur valutandone i contenuti in quanto lo stesso costituisce oggetto della valutazione di impatto ambientale da parte del MATTM il quale, con nota del 01/04/2015, ha comunque dichiarato la procedibilità dell'istanza di VIA presentata dal proponente;

- considera gli aspetti connessi alla gestione del territorio;

- valuta l'utilità socio economica dell'opera;

Considerato a tal proposito che l'opera in esame rappresenta un caposaldo strategico per la Regione Toscana sia in riferimento agli strumenti di programmazione e pianificazione regionale, sia per la funzione economico sociale che la stessa riveste, per cui la decisione della **Giunta Regionale costituisce un fondamentale momento di collaborazione con il MATTM al fine di inquadrare il progetto in esame all'interno di un quadro previsionale complessivo;**

Visto inoltre il Parere n. 110 del 06/11/2015 del Nucleo regionale di Valutazione allegato al presente provvedimento quale parte integrante (Allegato A) e preso atto che il nucleo, non potendo esprimere una fondata pronuncia di parere sulla base della documentazione predisposta dal Proponente, ha formulato una serie di considerazioni e relative criticità ed incompatibilità da comunicare al Ministero, quale contributo istruttorio al fine dell'espressione del provvedimento conclusivo del procedimento di VIA, di cui alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006;

Preso atto che il nucleo ha effettuato l'analisi dei principali impatti e fornito le indicazioni per gli approfondimenti ritenuti necessari per il superamento delle criticità emerse, in riferimento alle singoli componenti ambientali e che vengono inoltre rilevate alcune incoerenze urbanistiche del Masterplan aeroportuale in oggetto, sia in riferimento alla pianificazione regionale che comunale le quali dovranno essere approfondite nella successiva fase di approvazione dell'opera;

Ritenuto di individuare gli interventi prioritari

dell'area in esame partendo dal quadro definito negli allegati programmatici del PIT e della programmazione regionale, che coinvolgono molteplici soggetti, definiscono il quadro di riferimento per la qualificazione dell'aeroporto e la valorizzazione del Parco e richiedono un'azione sinergica a diversi livelli istituzionali:

- estensione del sistema tranviario verso Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio;
- completamento del sistema tranviario fiorentino attualmente in corso di realizzazione e di collegamento anche con l'aeroporto;
- potenziamento dei collegamenti ferroviari tra Pistoia, Prato e Firenze in funzione delle nuove potenzialità della rete a seguito degli interventi infrastrutturali programmati o in corso;
- realizzazione di collegamenti tra gli aeroporti di Firenze e Pisa attraverso interventi di velocizzazione ferroviaria, investimenti sulla rete infrastrutturale e sul livello di qualità dei convogli, la realizzazione della linea tramviaria T2 e del people mover tra Pisa stazione e Pisa aeroporto;
- progettazione e realizzazione della tangenziale nord-est di Pisa;
- realizzazione della terza corsia autostradale tra Firenze e Pistoia e risoluzione dello svincolo urbano di Peretola e di Ponte a Greve;
- il potenziamento dei collegamenti stradali nella Piana fiorentina e la costruzione di un nuovo Ponte sull'Arno a Signa;
- promozione di attività agricole e messa a coltura di terreni;
- realizzazione di interventi di piantumazione per ridurre l'inquinamento atmosferico e migliorare la fruibilità dei percorsi dedicati alla mobilità dolce;
- attuazione di misure di conservazione specifiche per le aree umide e per la rete ecologica, volti a mantenere gli ambienti naturali e seminaturali esistenti, migliorare la gestione idraulica del territorio e la qualità delle acque, controllare le specie alloctone, tutelare il popolamento di anfibi e mantenere/incrementare le presenze floristiche rare;
- attivare azioni per l'efficientamento energetico volte alla riduzione dell'inquinamento atmosferico quali, ad esempio, il teleriscaldamento;
- costruzione di percorsi ciclo-pedonali e di passerelle dedicate, per la realizzazione di itinerari funzionali sia alla fruizione del parco che al collegamento delle aree urbane limitrofe;

Ritenuto quindi:

- di prendere atto delle risultanze dell'istruttoria tecnica espletata dal nucleo regionale e le considerazioni dal medesimo espresse e riportate nel citato verbale del 06/11/2015;
- di rimettere al MATTM quale autorità competente per la VIA, la valutazione in merito ai rilievi procedurali

affrontati in sede di nucleo nonché alla procedibilità dell'istanza ai sensi del D.Lgs. 152/2006 in relazione all'adeguatezza del livello di approfondimento progettuale prodotto;

- di rimettere alla Commissione VIA del MATTM la valutazione delle criticità evidenziate nel sopra ricordato parere n. 110, anche sulla scorta di precedenti valutazioni condotte su altri aeroporti (considerato che fonte dei principali impatti sulla qualità dell'aria e sul rumore sono legate alle fasi di atterraggio e decollo degli aeromobili), in un contesto di riqualificazione infrastrutturale di area vasta, che è presupposto di sostenibilità dell'infrastruttura aeroportuale rispetto al sistema ambientale, insediativo e della mobilità;

Considerato che la realizzazione delle azioni e degli interventi programmatici siano misura necessaria affinché il progetto di qualificazione dell'aeroporto possa essere attuato senza compromettere i benefici attesi dal parco e senza incidere ulteriormente sulle componenti ambientali;

Considerata infine l'utilità socio economica dell'opera per il carattere strategico che la stessa riveste per l'intero tessuto economico e produttivo della Toscana;

Ritenuto quindi di esprimere l'orientamento favorevole della Regione con le seguenti due condizioni:

- la sottoscrizione prima dell'approvazione dell'opera, di specifico accordo di programma relativo agli interventi prioritari di cui sopra, considerato che i medesimi permettono di perseguire l'obiettivo di qualificazione aeroportuale contestualmente alla strategia delineata negli atti di programmazione regionale;

- l'individuazione da parte del Ministero delle successive fasi in cui siano presentati dal proponente gli sviluppi progettuali e le relative verifiche che il proponente è tenuto a ottemperare e che consentano lo svolgimento delle attività di controllo e monitoraggio degli impatti ambientali indicati nel parere del Nucleo VIA valutando anche la costituzione di uno specifico Osservatorio, il quale garantisca un'efficace e tempestiva comunicazione a cittadini, Enti ed Amministrazioni sullo stato di qualità del territorio interessato dalle opere di potenziamento dell'aeroporto di Firenze, di riqualificazione della Piana Fiorentina ad esso correlate e di mitigazione ambientale connesse al progetto;

Ritenuto infine, di proporre, con riferimento a quanto sopra, la costituzione, con il Decreto Ministeriale di VIA, di un Osservatorio con la finalità di garantire la risoluzione delle criticità ancora esistenti, con particolare riferimento a quelle relative alle fasi di cantiere;

A voti unanimi

DELIBERA

A) di trasmettere al Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare il parere n. 110 del Nucleo di valutazione di Impatto Ambientale regionale, quale contributo istruttorio al fine dell'espressione del provvedimento conclusivo del procedimento di VIA, di cui alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006, sul "Master Plan aeroportuale 2014-2029 dell'Aeroporto di Firenze";

B) di esprimere, al solo fine del procedimento di VIA, considerato anche che la qualificazione dell'aeroporto di Firenze riveste un ruolo strategico nelle politiche regionali, un orientamento favorevole in relazione all'intervento di cui al Masterplan Aeroportuale 2014-2029 di Firenze proposto dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), a condizione che:

- sia sottoscritto prima della Conferenza di Servizi di approvazione dell'opera un accordo di programma con i soggetti pubblici e privati interessati contenenti i reciproci impegni relativi agli interventi infrastrutturali e compensativi prioritari, necessari in termini di riduzione delle pressioni ambientali nell'area, e contenuti negli atti di programmazione regionale che definiscono il quadro di riferimento per la qualificazione dell'aeroporto e la valorizzazione del Parco; tali interventi permettono di perseguire l'obiettivo di qualificazione aeroportuale contestualmente alla strategia delineata negli atti di programmazione regionale e risultano in particolare:

- estensione del sistema tranviario verso Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio;

- completamento del sistema tranviario fiorentino attualmente in corso di realizzazione e di collegamento anche con l'aeroporto;

- potenziamento dei collegamenti ferroviari tra Pistoia, Prato e Firenze in funzione delle nuove potenzialità della rete a seguito degli interventi infrastrutturali programmati o in corso;

- realizzazione di collegamenti tra gli aeroporti di Firenze e Pisa attraverso interventi di velocizzazione ferroviaria, investimenti sulla rete infrastrutturale e sul livello di qualità dei convogli, la realizzazione della linea tramviaria T2 e del people mover tra Pisa stazione e Pisa aeroporto;

- progettazione e realizzazione della tangenziale nord-est di Pisa;

- realizzazione della terza corsia autostradale tra Firenze e Pistoia e risoluzione dello svincolo urbano di Peretola e di Ponte a Greve;

- il potenziamento dei collegamenti stradali nella Piana fiorentina e la costruzione di un nuovo Ponte sull'Arno a Signa;

- promozione di attività agricole e messa a coltura di terreni;

- realizzazione di interventi di piantumazione per ridurre l'inquinamento atmosferico e migliorare la fruibilità dei percorsi dedicati alla mobilità dolce;

- attuazione di misure di conservazione specifiche per le aree umide e per la rete ecologica, volti a mantenere gli ambienti naturali e seminaturali esistenti, migliorare la gestione idraulica del territorio e la qualità delle acque, controllare le specie alloctone, tutelare il popolamento di anfibi e mantenere/incrementare le presenze floristiche rare;

- attivare azioni per l'efficientamento energetico volte alla riduzione dell'inquinamento atmosferico quali, ad esempio, il teleriscaldamento;

- costruzione di percorsi ciclo-pedonali e di passerelle dedicate, per la realizzazione di itinerari funzionali sia alla fruizione del parco che al collegamento delle aree urbane limitrofe.

- in riferimento alle considerazioni, criticità ed incompatibilità di tipo ambientale riportate nel parere del Nucleo VIA di cui al punto A, siano individuate dal competente Ministero dell'Ambiente le successive fasi in cui siano presentati gli sviluppi progettuali e le relative verifiche che il proponente è tenuto a ottemperare e che consentano lo svolgimento delle attività di controllo e monitoraggio degli impatti ambientali, valutando anche la costituzione di uno specifico Osservatorio;

C) di attivare la Direzione urbanistica e Politiche Abitative, competente in materia di Paesaggio, per individuare, congiuntamente al MiBAC, un percorso finalizzato al superamento della problematica inerente alle incoerenze con la disciplina paesaggistica del PIT con valenza di Piano paesaggistico approvato con D.C.R. n. 37 del 27/03/2015, riservando ad un successivo atto l'espressione del parere relativo alla conformità urbanistica del progetto con le previsioni del PIT;

D) di comunicare, a cura del Settore VIA, VAS e Opere di interesse strategico regionale, il presente atto al MATTM, al MiBAC, alla Società proponente ed ai Soggetti interessati.

Si avverte che contro il presente atto può essere proposto ricorso innanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale o al Presidente della Repubblica entro, rispettivamente, 60 e 120 giorni dalla sua notificazione o piena conoscenza.

Il presente atto è pubblicato integralmente sul BURT ai sensi degli articoli 4, 5 e 5bis della l.r. 23/2007 e sulla banca dati degli atti amministrativi della Giunta regionale ai sensi dell'art. 18 della l.r. 23/2007.

Segreteria della Giunta
Il Direttore Generale
Antonio Davide Barretta

SEGUONO ALLEGATI