



Regione Toscana

Determinazione n. 2 del 27/1/2014

NURV

(Nucleo Unificato Regionale di Valutazione e verifica degli investimenti pubblici)

Autorità competente per la VAS

**Integrazione del Piano di Indirizzo Territoriale in merito alla definizione del Parco
agricolo della Piana fiorentina e alla qualificazione dell'Aeroporto di Firenze
- Rapporto Ambientale -**

Parere motivato

**Autorità precedente/ Proponente: Regione Toscana – Direzione Generale Governo del
territorio**

II NURV

come composto ai sensi della deliberazione della Giunta regionale n.498/2012 e del decreto del
Presidente della Giunta regionale n.171/2012, nella seduta del 27 gennaio 2014 presenti i seguenti
componenti:

Presenti: Elvira Pisani, Alessandro Compagnino, Alessandro Franchi, Paola Garvin, Paolo Matina

Assenti: Rosanna Zavattini

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)”;
- la legge regionale 10/2010 “Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza”;
- la legge regionale 49/1999 “Norme in materia di programmazione regionale”;

- la legge regionale 1/2005 "Norme per il governo del territorio";
- la risoluzione del Consiglio regionale del 29 giugno 2011, n. 49 avente ad oggetto "Approvazione programma regionale di sviluppo (PRS) 2011-2015";
- il PIT approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 72 del 24 luglio 2007 comprensivo dell'implementazione paesaggistica adottata con deliberazione del Consiglio Regionale n. 32 del 16 giugno 2009;

Premesso che

l'Integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze rientra nel campo di applicazione di cui all'art. 5 comma 2 della LR 10/10 e pertanto è soggetto a VAS;

con nota prot. AOOGR/240213/N.20.20 del 17.10.2010 la Direzione generale delle Politiche territoriali e ambientali della Regione Toscana (DGPTA) ha avviato la fase di consultazione preliminare per la proposta di piano relativa all'Integrazione del PIT sulla quale l'Autorità competente ha espresso le proprie osservazioni ai sensi dell'art.23 della LR 10/2010 con Delibera di Giunta regionale n.1026 del 6.12.2010;

sul BURT n.35, parte II, del 28.8.2013, è stato pubblicato l'avviso di avvio delle consultazioni sul Rapporto ambientale dell'Integrazione al PIT ai sensi dell'art.25 della LR 10/2010;

a seguito delle consultazioni al Nurv e al Proponente sono pervenute le seguenti osservazioni:

1. Consorzio di Bonifica Ombrone P.se -Bisenzo – ns. prot.AOOGR/242007 del 25.9.2013;
2. Consorzio di Bonifica Area Fiorentina- ns.prot.AOOGR/235999 del 18.9.2013;
3. Soprintendenza per i beni archeologici della Toscana-Firenze – ns.prot.AOOGR/248904 del 2.10.2013;
4. Comune di Sesto Fiorentino – U.O.A. Assetto del Territorio e Servizio Ambiente – ns. prot. AOOGR/273615 del 25.10.2013;
5. Comune di Campi Bisenzio – Settore Gestione del territorio pianificazione urbanistica - ns.prot. AOOGR/275812 del 28.10.2013;
6. Comune di Poggio a Caiano - ns.prot. AOOGR/275189 del 28.10.2013;
7. Provincia di Firenze – Direzione Urbanistica e Ambiente - ns.prot. AOOGR/275305 del 28.10.2013;
8. Provincia di Prato – Area Ambiente e Infrastrutture - ns.prot. AOOGR/275885 del 28.10.2013
 - Servizio Ambiente ed Energia
 - Ordine degli Ingegneri della Provincia di Prato
 - Prof.Ing. Lorenzo Domenichini – Facoltà Ingegneria Università di Firenze;
9. Comune di Carmignano – Settore n.4 Urbanistica-Edilizia pubblica e privata - ns.prot. AOOGR/275891 del 28.10.2013;
10. Comune di Prato - ns.prot. AOOGR/275962 del 28.10.2013
 - Servizio Urbanistica
 - Servizio Ambiente e Qualità Luoghi di Lavoro
 - Consiglio Nazionale delle Ricerche;
11. Azienda USL 4 Prato - ns.prot. AOOGR/277641 del 29.10.2013;
12. Associazione Parco Agricolo di Prato - ns.prot. AOOGR/280897 del 22.10.2013;

13. ARPAT - ns.prot. AOOGR/281678 del 4.11.2013;
14. Associazione Valentino Giannotti trasmissione via email del 31.10.2013;
15. Autorità di Bacino del Fiume Arno - prot. AOOGR/230741 del 12.9.2013;

Dato atto che

Il Nurv ha effettuato l'esame istruttorio del Piano e del Rapporto ambientale nelle sedute del 28.11.2013 e del 09.01.2014 e ha sentito il proponente nella seduta del 16.01.2014;

in data 09.01.2014 è pervenuta al Nurv la nota prot. AOOGR/0004983/P.10.040 del Settore Tutela e valorizzazione delle risorse ambientali, con la quale lo stesso si esprime sulla procedura di valutazione di incidenza del piano in esame;

Esaminati

- i documenti prodotti dal proponente, consistenti in:

Allegato A:

- 1 . Testo che integra il Documento di Piano del PIT e relativi allegati programmatici
 - 1.Promozione delle attività agricole e di forestazione legate alle esigenze di mitigazione ambientale, riqualificazione e valorizzazione del Parco della Piana
 - 2.Interventi correlati al Parco agricolo della Piana con particolare riferimento a interventi di piantumazione per ridurre l'inquinamento atmosferico, migliorare la fruibilità dei percorsi che collegano le aree urbane al parco, qualificare il disegno del Parco stesso
 - 3.Investimenti per le aree umide e per la rete ecologica nel Parco agricolo della Piana
 - 4.Interventi correlati al Parco agricolo della Piana per una migliore fruizione del parco archeologico di Gonfienti; All. 1
 - 5.Azioni di risanamento e miglioramento della qualità dell'aria, volte a ridurre le emissioni inquinanti nell'area interessata dal Parco agricolo della Piana
 - 6.Azioni per la promozione di energia da fonti rinnovabili e per l'efficienza energetica volte alla riduzione dell'inquinamento atmosferico
 - 7.Interventi di miglioramento della mobilità collettiva nell'area interessata dall'integrazione al PIT parco-aeroporto, anche al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico; All. 1; All. 2
- 2 . Testo che integra la Disciplina generale del PIT e relativi allegati grafici
 - S1 – Misure di salvaguardia ambiti A-B-C (scala 1:20.000)
 - S2 – Misure di salvaguardia ambito B-C (scala 1:5.000)
 - S3 – Misure di salvaguardia ambito C (scala 1:2.000)
3. Integrazione al Quadro Conoscitivo allegato alla Deliberazione della Giunta Regionale n. 705 del 26 luglio 2010
 - 3.a Documento ENAC "Aeroporto di Firenze Amerigo Vespucci – Valutazione delle due ipotesi con Orientamento 09/27 e 12/30" e relativi allegati;All.1; All.2;
 - 3.b Nota di IRPET Le ricadute economiche del consolidamento dell'offerta aeroportuale della Toscana
4. Testo che integra il Documento di piano del master plan Il Sistema Aeroportuale Toscano
5. Testo che integra la Disciplina di piano del master plan Il Sistema Aeroportuale Toscano
6. Nuovo allegato al PIT: I progetti di territorio di rilevanza regionale – il Parco agricolo della Piana; Disciplina
Elaborati grafici di Quadro conoscitivo
QC1. Rete delle acque

QC 2. Naturalità e biodiversità
QC3. L'articolazione delle aree agricole
QC4. Patrimonio storico-culturale della piana
QC5. I tracciati della mobilità alternativa
QC6. Proprietà pubbliche
Elaborati grafici di progetto
P1. Il sistema agro ambientale
P2. La rete della mobilità alternativa e della valorizzazione del patrimonio storico culturale
Misure di salvaguardia
S1 – Misure di salvaguardia ambiti A-B-C (scala 1:20.000)
S2 – Misure di salvaguardia ambito B-C (scala 1:5.000)
S3 – Misure di salvaguardia ambito C (scala 1:2.000)

Allegato B: Rapporto di valutazione redatto ai sensi degli artt. 11 e 48 della L.R. 1/2005

Allegato C: Rapporto Ambientale redatto ai sensi dell'art. 24 della L.R. 10/2010

Allegato D: Sintesi non tecnica al R.A. redatta ai sensi dell'art. 24, comma 4, della L.R. 10/2010

Allegato E: Allegati cartografici riferiti alle diverse ipotesi di qualificazione aeroportuale; ipotesi zero; ipotesi 1; ipotesi 2A; ipotesi 2B

Allegato F: Relazione del Responsabile del Procedimento

F1 - Relazione del 20 febbraio 2013

F2 - Relazione del 14 febbraio 2011

Allegato G: Relazione del Garante della comunicazione

G1 - Rapporto del 24 febbraio 2013

G2 - Rapporto del 7 febbraio 2011

- le osservazioni pervenute dai soggetti sopraelencati - agli atti d'ufficio del NURV - che sono state considerate nello svolgimento dell'attività istruttoria finalizzata alla redazione del presente parere per gli aspetti pertinenti alla valutazione ambientale, di seguito sintetizzate:

- approfondire la fattibilità di natura tecnica e gli effetti ambientali degli interventi di carattere idraulico e non, necessari per il superamento delle interferenze con le canalizzazioni di bonifica sia di acque alte che di acque basse, delle interferenze con le opere di mitigazione del rischio idraulico esistenti/programmate (aree di compenso e di laminazione), delle interferenze con le infrastrutture a rete (elettrodotti, acquedotti, fognature);

- approfondire le valutazioni degli effetti che le modificazioni del reticolo acque alte e basse potrebbe indurre sul sistema integrato degli stagni e dei laghi all'interno del SIR 45, che hanno funzioni idrogeologiche e notevole valenza per gli aspetti di tutela della biodiversità;

- definire azioni più incisive per la limitazione delle emissioni in atmosfera poiché le azioni e gli interventi previsti per l'implementazione del parco agricolo sono ritenuti necessari per il risanamento di una situazione già critica soprattutto per gli NOx e per le polveri e pertanto non è ambientalmente sostenibile ogni ulteriore pressione sulla componente aria (qualificazione dell'aeroporto) se non completamente compensata;

- condurre una VIS che tenga conto degli effetti cumulati dovuti a tutti gli interventi infrastrutturali programmati nell'area della piana fiorentina con particolare riferimento al termovalorizzatore e al potenziamento dell'aeroporto;

- approfondire la valutazione degli effetti sanitari sulla popolazione dell'area pratese in parte già sottoposta a impatti ambientali e sanitari dovuti alla presenza di numerose attività emissive e adesso interessata dai sorvoli, sia in fase di avvicinamento che di decollo, in relazione agli incrementi emissivi di ossidi di azoto, monossido di carbonio, biossidi di zolfo, idrocarburi incombusti, polveri;

- approfondire le valutazioni degli effetti sulla qualità dell'aria in relazione ai parametri COV e PM2,5 che non sono stati considerati nel rapporto ambientale nello svolgimento dell'analisi degli impatti sulla componente aria;

- applicare modelli diffusionali degli inquinanti che tengano conto delle condizioni morfologiche e meteorologiche al fine di individuare zone di accumulo e ristagno dove il contributo dato dal traffico aereo potrebbe essere determinante per il superamento dei limiti;
- approfondire gli impatti sul clima acustico utilizzando un fleet mix più vicino alle reali condizioni operative e definire gli scenari di impatto nelle condizioni più gravose;
- fornire l'esito delle valutazioni tecniche svolte circa la compatibilità della presenza della struttura del termovalorizzatore con il sorvolo aereo in condizioni di sicurezza;
- valutare l'interferenza tra il vincolo aeroportuale e la presenza delle dune antirumore realizzate per mitigare l'inquinamento acustico generato dall'A11 ed in caso di loro eliminazione o riduzione valutare gli effetti conseguenti anche in termini di movimentazione del materiale;
- condurre una valutazione di incidenza ambientale sul SIR 45 sia in relazione alla perdita di integrità del sito che in relazione alle incidenze sull'ANPIL Podere la Querciola e Oasi WWF Stagni di Focognano che potrebbero essere interessate da livelli di inquinamento acustico incompatibili con le misure di conservazione definite per il SIR 45;
- approfondire la valutazione dell'impatto che la qualificazione dell'aeroporto avrebbe su alcuni obiettivi del Parco agricolo quali la fruizione delle aree a valenza naturalistica, la valorizzazione della rete dei beni culturali, la costruzione di una rete dedicata alla mobilità alternativa;
- individuare una idonea ricollocazione per la porzione dei Boschi della Piana interferente con il vincolo aeroportuale e contestualmente estenderne la superficie quale elemento di mitigazione per l'inquinamento prodotto dal traffico aereo;
- approfondire e dettagliare, anche attraverso una revisione critica delle ipotesi di base e della taratura del modello, le valutazioni di impatto acustico estendendole anche ad un'area più vasta rispetto a quella comprendente solo l'intorno della zona aeroportuale;
- definire un monitoraggio del rispetto delle procedure antirumore e dei livelli acustici attraverso la registrazione in continuo di dati sui livelli di rumorosità.

Considerato che

A) La Variante integrativa al PIT, avente ad oggetto la definizione del Parco agricolo della Piana fiorentina e la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze, interviene su un'area fortemente antropizzata e infrastrutturata.

Con la variante in oggetto il Parco agricolo della Piana fiorentina assume la valenza di Progetto di territorio di rilevanza regionale e diventa elemento ordinatore delle politiche territoriali del sistema insediativo metropolitano. La definizione di una strategia e di un progetto per il Parco della Piana nasce dall'esigenza di porre tutele ambientali in un'area, già critica sotto il profilo di talune componenti ambientali, che tuttavia conserva aree residuali con caratteristiche di naturalità, la cui salvaguardia e qualificazione appare essenziale per mitigare le criticità presenti e quelle che potrebbero derivare dalla ulteriore infrastrutturazione già programmata. Il progetto del parco agricolo si articola in una serie di azioni, che puntano a:

- salvaguardare le aree agricole attraverso l'incentivazione di funzioni agricole sostenibili,
- garantire la fruibilità del parco attraverso il recupero e la ricostruzione delle reti ecologiche, la costruzione di una rete per la mobilità alternativa, la valorizzazione della rete dei beni culturali
- riqualificare il reticolo idraulico e sviluppare elementi di mitigazione ambientale e climatiche che qualifichino gli insediamenti ai margini del Parco.

L'obiettivo di qualificazione dell'aeroporto di Firenze risponde all'esigenza di garantire una migliore funzionalità e operatività dello scalo fiorentino e una sua migliore integrazione con l'offerta aeroportuale toscana e quindi con l'aeroporto di Pisa, che sia compatibile con il tessuto territoriale

ed ambientale di riferimento. Risulta evidente che, essendo stato definito il parco agricolo "elemento ordinatore di tutte le politiche territoriali e infrastrutturali dell'ambito interessato", l'adeguamento dell'infrastruttura aeroportuale deve avvenire in coerenza e nel rispetto di tale assunto. Il Piano individua pertanto un insieme di condizioni e di prescrizioni che definiscono i presupposti di sostenibilità non negoziabili (inseriti nella disciplina del Masterplan) affinché un progetto di qualificazione dell'aeroporto possa essere attuato senza compromettere ulteriormente il sistema ambientale dell'area e la funzionalità e i benefici attesi dal parco agricolo della piana.

La variante prevede quindi l'integrazione della Disciplina Generale del PIT, la definizione della Disciplina del Progetto di Parco Agricolo e l'integrazione della Disciplina del Master Plan relativo al "Sistema aeroportuale toscano", contenenti la definizione tematica e normativa del primo progetto di territorio di rilevanza regionale relativo al parco agricolo della piana, la definizione dell'areale di salvaguardia per l'adeguamento dell'aeroporto, gli elementi costitutivi, le invarianti strutturali, le prescrizioni e le direttive per il parco agricolo e infine le prescrizioni di sostenibilità ambientale e territoriale per la soluzione progettuale relativa all'adeguamento dell'aeroporto. Gli allegati programmatici A1-A7, parte integrante del Documento di Piano, definiscono inoltre un sistema di interventi e di azioni per l'attuazione della strategia sul parco della piana (A1-A6) e per il miglioramento della mobilità collettiva e dell'accessibilità all'aeroporto conseguentemente alla sua riqualificazione (A7).

B) L'analisi di coerenza esterna è stata condotta con il Programma Regionale di Sviluppo 2011-2015 che richiama il progetto di territorio di rilevanza regionale relativo al Parco agricolo della piana quale specifico strumento attuativo del PIT e prevede l'adeguamento e il potenziamento del sistema aeroportuale toscano, da conseguire attraverso la specializzazione delle funzioni di Pisa come aeroporto di rilevanza internazionale e di Firenze come city airport.

La coerenza esterna con atti di programmazione settoriale ha riguardato:

- il PAI, con il quale non sono rilevate incoerenze fermo restando che la realizzazione degli interventi in condizioni di sicurezza idraulica è elemento prescrittivo per tutti i livelli di pianificazione;
- il PRIIM, con il quale è stata rilevata una sostanziale coerenza in ordine agli obiettivi connessi al "Rafforzamento della dotazione aeroportuale, specializzazione delle funzioni degli aeroporti di Pisa e Firenze (..)", allo "Sviluppo di modalità di trasporto sostenibili in ambito urbano" e all'obiettivo strategico dell'integrazione gestionale tra i due principali scali toscani
- il PRAA 2007-2010, di cui l'integrazione al PIT assume gli obiettivi e verifica la coerenza attraverso la valutazione ambientale che è stata svolta utilizzando gli indicatori ambientali previsti dal PRAA in relazione alle criticità ambientali per la Piana fiorentina segnalate all'interno dello stesso PRAA
- la pianificazione provinciale e di ambito in materia di rifiuti, che prevede la localizzazione del termovalorizzatore e definisce le misure di mitigazione emerse nel corso della VIS
- il PRRMA (Piano Regionale per il risanamento e il miglioramento della qualità dell'aria), che individua tutti i comuni della piana in condizioni di criticità e pertanto definisce la necessità di individuare misure per la riduzione delle emissioni inquinanti. L'integrazione al PIT affronta la problematica all'interno della valutazione degli effetti ambientali, verificando se gli interventi pianificati possano andare ad incrementare o meno le emissioni inquinanti
- il Piano di Tutela delle Acque, che già evidenzia nell'area della piana un intenso sfruttamento con depressioni delle superfici piezometriche e la necessità di una gestione più corretta degli emungimenti. Rispetto agli obiettivi di tutela espressi dal PTA, potrebbero configurarsi profili di incompatibilità in relazione alla qualificazione dell'aeroporto, che potrebbe incidere negativamente sulla qualità delle acque superficiali e sotterranee: la problematica è stata analizzata all'interno della valutazione degli effetti ambientali.

L'analisi di coerenza interna è stata condotta inserendo in una tabella gli obiettivi, le azioni e le prescrizioni/direttive/salvaguardie contenute negli elaborati grafici e nelle parti disciplinari

dell'integrazione al PIT. L'analisi non evidenzia i potenziali elementi di incoerenza/contrasto con la strategia definita per il parco agricolo, con particolare riferimento agli obiettivi di fruibilità delle aree a valenza naturalistica, di valorizzazione della rete dei beni culturali, di costruzione di una rete dedicata alla mobilità alternativa.

C) L'ambito territoriale di valutazione comprende l'ambito più immediato di interazione fra Parco/aeroporto e le residenze, le attività produttive, gli attrattori di vario genere, le infrastrutture, i principali servizi e rappresenta l'areale di ricaduta degli effetti dell'integrazione al PIT.

Per lo svolgimento della valutazione sono stati selezionati un nucleo di indicatori, estratti da quelli utilizzati per la redazione della Relazione sullo Stato dell'Ambiente, ritenuti pertinenti in relazione agli obiettivi della integrazione al PIT e al contesto/criticità territoriali e ambientali presenti.

Sono state quindi analizzate le seguenti e componenti ambientali e i relativi indicatori chiave selezionati:

- aria (livelli di qualità dell'aria, emissioni in atmosfera di inquinanti, emissioni climalteranti, superficie dotata di vegetazione con funzione di mitigazione)
- rumore (popolazione esposta al rumore aeroportuale per classe di livello, percentuale di popolazione disturbata dal rumore aeroportuale, rumorosità da traffico)
- acqua (qualità corpi idrici superficiali e sotterranei, livello piezometrico rilevato nei pozzi, disponibilità della risorsa idrica, zone di protezione della falda, tipologia dei prelievi, riutilizzo delle acque reflue, collettamento e depurazione, interferenza con corpi idrici superficiali)
- ecosistemi (grado di frammentazione come riduzione e isolamento delle superfici non edificate, numero ed estensione degli habitat di maggior pregio ecologico - zone umide e siepi campestri -, stato ecologico e funzionalità ecologica degli habitat di maggior pregio, specie faunistiche e floristiche degli habitat della piana fiorentina)
- rifiuti (presenza di siti inquinati e bonificati certificati, quantità di rifiuti inceneriti e smaltiti in discarica e sul totale dei rifiuti prodotti)
- suolo (consumo di suolo, intensità di uso del suolo, urbanizzazione procapite, biopermeabilità, grado di pericolosità idraulica)
- salute (indicatori sanitari)

La diagnosi del contesto ambientale è stata pertanto condotta popolando gli indicatori sopra indicati e descrivendo la situazione attuale.

L'analisi ha messo in evidenza una situazione di criticità per la concentrazione degli ossidi di azoto e di polveri fini, sostanze prevalentemente generate da processi di combustione; viene inoltre rilevata l'assenza nella piana, allo stato attuale, di formazioni forestali di consistenza tale da poter contabilizzare quote di CO₂ sequestrata mentre sono state contabilizzate le emissioni di CO₂eq afferenti a tutti i comuni della Piana.

L'analisi della popolazione esposta a livelli di rumore aeroportuale ha messo in evidenza il superamento dei limiti normativi, certificati dal gestore dell'infrastruttura, in alcune aree residenziali; l'approvazione del Piano di Risanamento predisposto dal gestore migliorerà la situazione solo per gli ambienti chiusi. Al risanamento acustico contribuiscono inoltre i piani di risanamento di livello comunale per le strade di propria competenza e i piani di contenimento e abbattimento del rumore delle infrastrutture dei trasporti di interesse nazionale predisposti dai gestori delle medesime infrastrutture.

La qualità dei corsi d'acqua nella zona d'interesse presenta un quadro abbastanza critico anche se le concentrazioni di inquinanti rilevate fino ad oggi non hanno mostrato superamenti dei limiti normativi. Lo stato chimico del corpo idrico sotterraneo presenta una media qualitativa complessiva riferibile alla classe 4 "impatto antropico rilevante con caratteristiche idrochimiche scadenti"; si evidenzia una situazione critica per inquinamento da composti Organoalogenati e

elevate concentrazioni di PCE (tetracloroetilene).

Lo stato quantitativo evidenzia un impatto antropico ridotto con modeste condizioni di disequilibrio del bilancio idrico, senza condizioni di sovrasfruttamento; l'Autorità di Bacino del Fiume Arno, sulla base della densità dei punti di presa nella Piana fiorentina, indica un bilancio idrico "critico"- "medio critico". Sono presenti nella Piana numerose captazioni ad uso idropotabile l'estensione della cui area di rispetto risulta occupata anche da impianti industriali; viene evidenziata inoltre la presenza di un carico dell'agglomerato della Zona fiorentina ancora non completamente depurato e un funzionamento non ottimale degli impianti di depurazione per le aree sensibili ai fini della rimozione del fosforo totale.

In relazione alla pericolosità idraulica viene evidenziato che la progressiva urbanizzazione, il forte sviluppo delle infrastrutture e dei servizi ha indotto modificazioni ai coefficienti di deflusso e dei tempi di corrivazione creando problemi alla rete di scolo con fenomeni di pericolosità idraulica.

In relazione al tema della qualità degli ecosistemi è stato individuato il numero e la superficie delle aree verdi residue valutando il grado di frammentazione attuale anche come riduzione e isolamento delle superfici non edificate. Sono state inoltre cartografate le finestre di connessione ecologica esistenti e valutato il numero e l'estensione degli habitat di maggior pregio ecologico (aree umide e siepi campestri).

Non sono state evidenziate particolari criticità in ordine ai siti contaminati presenti in anagrafe e ai siti già bonificati e certificati.

L'estensione dei territori artificiali nell'area in esame presenta trend in crescita imputabili soprattutto all'occupazione di suolo per industria, commercio e servizi privati. E' stato inoltre cartografato l'indice di biopermeabilità che ha evidenziato grandi ambiti di potenziale rigenerazione agro-ambientale individuabili nella corona agricola che circonda Prato e che si estende a sud e sud est in continuità verso Signa e Campi Bisenzio e che tende ad indebolirsi verso la piana di Sesto.

Per quanto riguarda la componente salute, sulla base dei valori dei principali indicatori sanitari, non sono state rilevate criticità, tuttavia viene messa in evidenza la necessità di una base informativa di maggior dettaglio e quindi di approfondimenti di analisi.

Gli aspetti relativi alla sicurezza della popolazione nei confronti di possibili scenari di rischio incidentale, non trovano nel rapporto ambientale una analisi di contesto.

D) La valutazione degli effetti è stata condotta partendo dagli indicatori definiti nell'analisi di contesto e ponendo sotto analisi 3 scenari alternativi:

ipotesi 0 – che rappresenta l'evoluzione dello scenario infrastrutturale e insediativo della Piana comprensivo degli interventi infrastrutturali già programmati in assenza della integrazione al PIT.

ipotesi 1 – Data dall'ipotesi 0 e dall'attuazione delle previsioni del Parco agricolo della Piana

ipotesi 2 – data dall'ipotesi 1 e dalla qualificazione dell'aeroporto valutata considerando 3 areali di fattibilità:

- areale 2A prolungamento della pista attuale
- areale 2B ipotesi di pista "parallela convergente" (riferimento pista 12/30 degli studi ENAC)
- areale 2C ipotesi di pista "obliqua" (riferimento pista 09/27 degli studi ENAC).

Alcuni indicatori sono stati valutati anche in riferimento ai 3 areali di fattibilità ricompresi nell'ipotesi 2.

L'ipotesi 2 è stata valutata prendendo a riferimento gli effetti e gli assetti dati dall'ipotesi 1, a cui è stato "aggiunto" l'ampliamento dell'infrastruttura aeroportuale, senza peraltro considerare gli effetti di questa sul parco stesso: le cartografie di progetto del parco contenute nell'allegato A6 non contengono infatti gli elementi di pianificazione (areali in salvaguardia) dell'ampliamento

dell'aeroporto che di fatto incidono sull'unitarietà e sulle "prestazioni del parco". La valutazione degli effetti nell'ipotesi 2 è stata quindi condotta assumendo per il parco le medesime "prestazioni" date dall'ipotesi 1, mentre queste potrebbero risultare inferiori in funzione degli areali interessati dal progetto di qualificazione dell'aeroporto, a causa della maggiore frammentazione delle aree verdi e perdita di finestre di connessione, della diminuzione di habitat (zone umide ad esempio), della impermeabilizzazione dei suoli ecc. , da questo indotte. Si rileva che la valutazione non ha tenuto conto degli impatti sulla componente popolazione e degli impatti in fase di cantiere.

D.1) Per la componente **qualità dell'aria** i risultati delle stime emissive nell'ipotesi 2, evidenziano la necessità di assumere più decise iniziative e provvedimenti volti all'ulteriore contenimento delle emissioni di NOx e di PM10; tali inquinanti, pur a seguito degli interventi correlati al Parco agricolo della Piana, presentano situazioni di criticità prossime o superiori ai valori limite normativi, considerato tra l'altro che le stime emissive negli areali B e C sono state condotte sotto alcune ipotesi che prevedono un uso monodirezionale e l'assenza della bretella di rullaggio.

Le stime emissive dell'ipotesi 2 tengono conto degli effetti della realizzazione di infrastrutture per la mobilità pubblica collettiva. L'allegato programmatico A1.7 prevede infatti una serie di azioni per ottimizzare il sistema dei trasporti che assumono un ruolo determinate per la sostenibilità dell'intervento di qualificazione e potenziamento dell'aeroporto di Firenze anche per il perseguimento degli obiettivi di risanamento della qualità dell'aria.

L'analisi mette in evidenza effetti positivi sullo stock di CO2 assorbita a seguito degli interventi previsti dal progetto di Parco agricolo; si segnala che è stata omessa la quantificazione della CO2 assorbita nell'ipotesi di qualificazione aeroportuale, che potrebbe interferire con una porzione del progetto del Boschi della Piana.

Si segnala altresì la carenza di stime e valutazioni delle emissioni di CO2 equivalente, che non consente di determinare il saldo finale in termini di emissioni climalteranti.

La situazione del traffico che risulta dal quadro dell'infrastrutturazione prevista nell'ipotesi 0 è sostanzialmente equivalente all'ipotesi di qualificazione aeroportuale e quindi anche in termini di emissioni in atmosfera. Tali esiti si basano sull'assunzione della messa a regime di alcune infrastrutture di mobilità pubblica, tra cui il collegamento per il trasporto rapido di massa da Firenze verso i Comuni di Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio.

L'indicatore di **superficie arborea con funzione di mitigazione dell'inquinamento atmosferico** è stato valutato nell'ipotesi 0 considerando la realizzazione dei Boschi della Piana e nell'ipotesi 1 considerando anche gli interventi di piantumazione previsti dagli allegati programmatici. Nell'ipotesi 2 non è stata fatta nessuna valutazione nonostante si rilevi la possibile interferenza con una porzione dei Boschi della Piana (contenuti nell'ipotesi 0).

D.2) Per la componente **impatto acustico** sono state fatte simulazioni per determinare il numero delle persone esposte e disturbate da rumore aeroportuale. Vengono rappresentate le isofone corrispondenti a diversi valori dell'indicatore di esposizione (Lva) sotto alcune ipotesi circa l'orientamento e la funzionalità della pista nelle diverse alternative di orientamento, con i seguenti risultati:

- l'ipotesi 2A comporta un incremento dei livelli di esposizione e un aumento della popolazione interessata, configurando un peggioramento rispetto alla situazione attuale;
- l'ipotesi 2B sotto l'ipotesi di utilizzo monodirezionale ha effetti migliorativi rispetto allo stato attuale, sia per numero di popolazione esposta che per numero di popolazione disturbata dal rumore aeroportuale.
- l'ipotesi 2C non porta riduzione della popolazione complessivamente esposta e disturbata

dal rumore aeroportuale.

D.3) L'analisi della componente **acque** evidenzia, nell'ipotesi di riqualificazione dell'aeroporto, impatti negativi sulla qualità dei corpi idrici (superficiali e sotterranei) e criticità derivanti dalle interferenze con i corpi idrici superficiali, mentre non valuta gli eventuali impatti sul mantenimento dei livelli quantitativi della risorsa.

In relazione alla qualità dei corpi superficiali, vengono evidenziate criticità connesse all'impermeabilizzazione delle superfici e un incremento del carico inquinante dovuto al dilavamento delle stesse; per la risorsa sotterranea vengono ipotizzati scenari di rischio conseguenti al potenziamento della struttura aeroportistica (consumo e movimentazione carburanti) che comunque potranno trovare elementi prescrittivi in sede progettuale.

Le interferenze del sedime aeroportuale (areali messi in salvaguardia) con il reticolo idraulico, le reti acquedottistiche e fognarie, altre opere idrauliche, sono presenti in tutte e 3 le ipotesi di sviluppo aeroportuale, anche se con differente intensità.

La deviazione del Fosso Reale (ipotesi 2B) per una lunghezza di circa 3km determina modificazioni morfologiche (argini di 5 metri), la necessità di rivedere i livelli della viabilità attraversata compresa l'A11 in prossimità del casello di ingresso, impatti ulteriori sul SIC 45 ed in particolare sull'integrità delle aree degli stagni della Querciola e dell'Oasi di Focognano, ulteriori possibili interferenze con gli areali dei Boschi della Piana, modificazioni al sistema di regimazione idraulica che, considerando anche il necessario riassetto di tutta la rete delle acque basse, potrebbero alterare l'equilibrio del sistema con conseguente incremento del rischio idraulico. Analoghe considerazioni possono essere fatte per la deviazione del Canale di Cinta Orientale (ipotesi 2A) seppur le interferenze con la viabilità e con aree di pregio naturalistico siano inferiori.

L'interferenza con le opere di autocontenimento del Polo scientifico (sola ipotesi 2B) comporta la necessità di individuare nuovi areali per la rilocalizzazione delle aree di compenso e le ulteriori opere per la messa in sicurezza idraulica.

Va inoltre considerato che l'area in cui insiste l'aeroporto attuale, nonché quelle interessate dai possibili interventi di riqualificazione, ricadono in pericolosità idraulica PI2, PI3 e PI4 pertanto dovranno essere attuati i necessari interventi per garantire la sicurezza idraulica e il non aggravio delle condizioni di rischio nelle aree circostanti.

Rispetto alle criticità evidenziate non è stata al momento sviluppata una valutazione delle ipotesi di superamento delle interferenze e degli impatti cumulativi e indotti dagli interventi che si renderanno conseguentemente necessari. Tale analisi è essenziale nella valutazione della sostenibilità ambientale e deve essere effettuata propedeuticamente alla scelta della definitiva soluzione progettuale. A tal fine possono essere utili gli studi già condotti dal Consorzio di bonifica dell'Area Fiorentina.

D.4) Per la componente **ecosistemi** gli indicatori valutati riguardano il grado di frammentazione delle aree verdi e la riduzione del numero degli habitat di maggior pregio ecologico (siepi campestri e aree umide). Il tema della connessione tra le aree verdi agricole e l'insieme delle aree a valenza ambientale è uno degli elementi costitutivi del parco agricolo mentre la ricostruzione del sistema delle zone umide, di ambienti naturali e seminaturali ad alto valore ecologico costituisce invariante strutturale del progetto di parco agricolo che inoltre ha effetto di tutela e valorizzazione degli elementi lineari residui delle trame agricole tradizionali (siepi campestri).

Tuttavia la qualificazione dell'aeroporto, con la sola esclusione dell'ipotesi 2 A, determina un aumento del grado di frammentazione, la perdita di finestre di connessione, di superfici a verde, del numero e della superficie totale delle zone umide e del numero e della lunghezza delle siepi campestri. Le valutazioni conclusive indicano, inoltre, che, relativamente agli elementi indagati, l'areale di fattibilità 2B presenta una situazione "gravemente problematica e impossibile pertanto garantire la connettività tra 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 poste in continuità con quelle residue della piana,

determinando un disturbo continuo all'avifauna in quanto intercetta un'area di passaggio migratorio con anche possibili ripercussioni sulla sicurezza del volo.”

D.5) L'ipotesi di sviluppo aeroportuale determina inevitabilmente una maggior superficie necessaria rispetto all'ingombro attuale (34 ha per l'ipotesi 2A, 193 ha per l'ipotesi 2B, 116 ha per l'ipotesi 2C). In relazione all'ambito territoriale di riferimento è segnalata una interferenza con lo svincolo per Sesto Fiorentino, per il superamento della quale è previsto il sottoattraversamento degli spazi aeroportuali. E' in tal caso necessario sviluppare l'analisi degli impatti cumulativi e indotti dell'intervento.

D.6) Per la componente **salute** gli impatti vengono collegati agli impatti sul clima acustico e sulla qualità dell'aria. L'analisi evidenzia comunque una carenza di quadro conoscitivo che non rende esaustive le valutazioni condotte a questo livello, richiedendo quindi approfondimenti conoscitivi e valutativi.

E) Nell'area oggetto della variante sono presenti Siti Natura 2000. In particolare, viene interessato direttamente dalle previsioni della variante il SIR 45 Stagni della piana fiorentina e pratese. La DGR 644/2004 (Attuazione art. 12, comma 1, lett. a) della L.R. 56/00. Approvazione norme tecniche relative alle forme e alle modalità di tutela e conservazione dei Siti di importanza regionale (SIR)), definisce tale SIR area di notevole importanza per l'avifauna acquatica e per l'alto valore complessivo del sistema relittuale di stagni e prati umidi, ubicati in un ambito ad elevata antropizzazione; e prescrive l'adozione di una serie di misure di conservazione dello stesso. Per tale ragione, nell'ambito della variante al PIT è stato condotto uno studio di incidenza a livello di screening, che ha preso in considerazione i 3 areali di fattibilità (A,B,C).

Lo studio ha evidenziato che gli interventi di qualificazione dell'aeroporto, elemento di criticità già presente sia internamente che esternamente al sito, può incidere, in tutti e tre i casi, sulla conservazione del sito stesso. Nel caso degli areali di fattibilità B e C, lo studio evidenzia la possibilità di impatti significativi sugli habitat, sulle specie di flora e di fauna (soprattutto ornitica) e sull'integrità del SIR 45 "Stagni della piana fiorentina e pratese" e di potenziali impatti indiretti sul SIR 42 Monte Morello, SIR 40 La Calvana e SIR 41 Monte Ferrato e Monte Iavello.

Lo studio conclude quindi affermando che è necessario analizzare il progetto fin dalla fase preliminare per garantire l'adozione di tutte le soluzioni tecniche in grado di mitigare gli impatti e l'individuazione delle misure di compensazione qualora la soluzione individuata produca incidenze sui siti Natura 2000.

F) Il rapporto ambientale individua una serie di misure per mitigare/compensare gli effetti negativi riscontrati e per dare possibile soluzione alle interferenze dell'ipotesi di sviluppo aeroportuale con le componenti ambientali e territoriali.

Molte delle misure individuate trovano poi riscontro l'obiettivo dell'integrazione al PIT che prevedeva "l'individuazione delle condizioni/prescrizioni per la sostenibilità della qualificazione aeroportuale rispetto al sistema ambientale, insediativo e della mobilità, anche attraverso la realizzazione di adeguati interventi”.

In sintesi le misure contenute nel rapporto ambientale che vengono assunte come prescrizioni dalla disciplina del master plan sono:

- la qualificazione attraverso la realizzazione di una sola pista di lunghezza massima pari a 2000 m con una collocazione in grado di garantire la massima tutela degli insediamenti dall'inquinamento acustico ed atmosferico con utilizzo esclusivamente monodirezionale nell'ipotesi 2B fatte salve situazioni di emergenza

- la realizzazione di tutti i raccordi e le strutture necessarie alla qualificazione aeroportuale all'interno degli ambiti posti in salvaguardia con esclusione della pista di rullaggio nell'ipotesi 2B

vista la prescrizione sulla monodirezionalità e il necessario controllo delle emissioni in atmosfera

- la dismissione delle attuali infrastrutture non necessarie alla futura qualificazione e la loro destinazione a parco agricolo

Specifiche prescrizioni per il proponente del piano di sviluppo aeroportuale inserite nella disciplina del master plan sono:

- il perseguimento da parte del nuovo piano di sviluppo aeroportuale del miglioramento delle condizioni di sicurezza, dell'efficacia operativa e dell'utilizzabilità dell'infrastruttura.

- la rinaturalizzazione, anche con interventi di piantumazione che concorrano al miglioramento della qualità dell'aria, delle aree aeroportuali non più necessarie al nuovo assetto dell'infrastruttura e la conseguente destinazione a Parco agricolo delle stesse

- la redazione di uno studio di incidenza ambientale da allegare alla VIA, e la realizzazione degli interventi di compensazione necessari a seguito della valutazione di incidenza. La definizione di soluzioni progettuali innovative per la salvaguardia della biodiversità e delle specie animali e vegetali presenti nelle aree interferite

- la realizzazione di interventi di adeguamento del reticolo idraulico che ne garantiscano la funzionalità complessiva, compresa la modifica del tracciato del Fosso Reale nell'ipotesi 2B di sviluppo aeroportuale. In tal caso deve essere verificata la fattibilità e devono essere garantite, oltre alle prestazioni idrauliche, prestazioni ecologiche e ambientali e il corretto inserimento paesaggistico.

- la realizzazione di interventi per il riassetto di tutta la viabilità interferita, senza riduzione delle prestazioni e prevedendo, nel caso dell'ipotesi 2B, il mantenimento del collegamento diretto per Sesto Fiorentino attraverso il sottoattraversamento degli spazi aeroportuali, gli adeguamenti dello svincolo, gli adeguamenti dell'A11 e della viabilità locale anche per quanto riguarda le interferenze e il nuovo tracciato del Fosso Reale.

- interventi di mitigazione e compensazione dell'inquinamento atmosferico acustico rispetto agli insediamenti esistenti, con particolare riferimento al contenimento del rumore e delle vibrazioni da realizzarsi anche tramite barriere vegetazionali e, nel caso dell'ipotesi 2B, la realizzazione di misure atte a garantire lo svolgimento delle attività del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino con le attuali prestazioni.

- il recupero delle parti dei Boschi della Piana interessate dal progetto di qualificazione aeroportuale e quindi la loro ricollocazione in area idonea con aumento di superficie quale misura di mitigazione ambientale.

- interventi per il recupero dei volumi di esondazione/compenso sottratti ai territori interessati dalla qualificazione aeroportuale compresa, nell'ipotesi 2B, la ricollocazione delle aree già oggetto di esproprio per le compensazioni idrauliche del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino, l'acquisizione delle aree idonee per la ricollocazione degli interventi già realizzati dall'Università, la realizzazione degli interventi nelle nuove aree e la cessione delle stesse a titolo gratuito all'Università.

- la redazione di una Valutazione di Impatto Sanitario che tenga conto degli effetti cumulativi con altre opere quali il termovalorizzatore e l'adeguamento autostradale, da allegare alla VIA.

- la qualificazione ambientale in tutto l'ambito aeroportuale attraverso soluzioni specifiche e innovative per il risparmio energetico, lo sfruttamento di energie rinnovabili, il ciclo dei rifiuti, il risparmio idrico.

- forme di perequazione intercomunale degli eventuali carichi ambientali aggiuntivi

G) La valutazione ambientale ha preso in considerazione 3 ipotesi alternative:

- ipotesi 0 : soli interventi già programmati o in fase di autorizzazione/realizzazione
- ipotesi 1 : data dall'ipotesi 0 e dalla realizzazione del parco agricolo
- ipotesi 2 : data dall'ipotesi 1 con il potenziamento dell'aeroporto.

Nell'ambito dell'ipotesi 2 sono poi stati posti in valutazione tre ambiti localizzativi diversi per l'infrastruttura aeroportuale.

Si rileva, in via generale, che il processo di valutazione delle alternative deve essere accompagnato dalla esplicitazione del percorso logico che conduce alla scelta; ciò comporta la definizione di parametri di ponderazione delle varie matrici, non solo ambientali, interessate, in modo da rendere chiaro come si è giunti al giudizio di sintesi.

Se con riferimento alle alternative di tipo strategico (ipotesi 0, 1 e 2) può essere assunto che alla scelta dell'ipotesi 2, che apre le più importanti sfide dal punto di vista ambientale, concorrono una serie di valutazioni relative alla strategia di sviluppo regionale, nella scelta dell'ambito localizzativo dell'infrastruttura aeroportuale il percorso logico di valutazione deve essere esplicitato.

Il rapporto ambientale, nella Nota conclusiva della Valutazione di sintesi delle diverse ipotesi, indica che l'areale di fattibilità B presenta complessivamente impatti ambientali meno significativi ed esclude l'ipotesi relativa all'areale di fattibilità C. Tale conclusione non è supportata da una metodologia comparativa volta a prendere in considerazione e a definire un sistema di pesi sia per l'intensità degli impatti che per la natura/valenza e criticità della componente ambientale impattata che consenta di verificare, attraverso una analisi tra alternative, quella più sostenibile e meno onerosa per l'ambiente.

H) Sistema di monitoraggio

Il sistema di monitoraggio definito nel rapporto ambientale si basa sul controllo degli indicatori definiti per la diagnosi del contesto e per la valutazione degli effetti.

Si evidenzia inoltre che il rapporto di valutazione contiene ulteriori indicatori anche di tipo non strettamente ambientale ma che, ai fini della valutazione degli effetti ambientali/territoriali, possono risultare utili e fornire un quadro più completo anche relativamente al controllo delle pressioni ambientali indotte dall'infrastruttura aeroportuale, degli effetti positivi indotti dall'attuazione degli interventi previsti per il parco agricolo e degli interventi di compensazione/mitigazione.

Per consentire un effettivo monitoraggio del raggiungimento degli obiettivi di piano è comunque necessario che sia fissato per ciascun indicatore il valore attuale e il valore atteso.

esprime, a voti unanimi dei presenti,

il seguente parere

1) Il rapporto ambientale, indica nell'areale 2B la soluzione "ad impatto ambientale meno significativo", non supportando tale conclusione con una adeguata attribuzione di pesi agli impatti e alla valenza delle componenti ambientali. Affinché le scelte risultino coerenti con gli esiti delle

valutazioni e con gli obiettivi di sostenibilità ambientale è opportuna l'esplicitazione, nell'ambito della dichiarazione di sintesi, della valutazione comparativa degli impatti sulle diverse componenti ambientali interessate.

Si suggerisce a tal fine di includere tra le componenti ambientali interessate, anche la componente popolazione e di valutare il bilancio di CO2 equivalente.

2) Viste le condizioni di criticità della piana fiorentina in ordine alla componente ambientale qualità dell'aria, ogni ulteriore intervento dovrà essere sostenibilmente realizzato senza ulteriori aggravii per tale componente; considerando che lo sviluppo dell'aeroporto determinerà comunque una criticità per tale componente, si ritiene necessario che venga perseguito con maggior forza l'obiettivo di miglioramento della qualità dell'aria attraverso la definizione di ulteriori e più incisive misure di risanamento.

3) Gli interventi di miglioramento della mobilità collettiva ed in particolare l'integrazione del sistema tramviario e ferroviario nell'area della piana, contenuti nell'allegato programmatico A1.7, sono necessari sia per garantire standard sufficienti di accessibilità all'infrastruttura aeroportuale che come misura di mitigazione degli effetti sulle componenti ambientali aria, inquinamento acustico, salute umana. Si raccomanda che l'obiettivo di qualificazione dell'aeroporto di Firenze sia perseguito contestualmente alla strategia delineata nell'allegato programmatico A1.7 per la mobilità collettiva nell'area della Piana.

4) Si suggerisce di valutare l'introduzione, all'interno dell'art.5ter della Disciplina del Masterplan, di eventuali ulteriori prescrizioni volte a massimizzare l'abbattimento alla sorgente del rumore dagli aerei.

5) Si ritiene opportuno inserire nel sistema di monitoraggio di tipo ambientale, ulteriori indicatori definiti nel rapporto di valutazione relativamente al controllo delle pressioni ambientali indotte dall'infrastruttura aeroportuale, degli effetti positivi indotti dall'attuazione degli interventi previsti per il parco agricolo e degli interventi di compensazione/mitigazione.

Si ritiene inoltre necessario definire per ciascun indicatore il valore attuale e il valore atteso, le modalità di raccolta dei dati e la periodicità dei rapporti di monitoraggio.

6) Il rapporto ambientale individua le criticità e le interferenze territoriali/ambientali connesse allo sviluppo dell'aeroporto ma non affronta il problema della risolvibilità di queste e degli impatti connessi. La valutazione della sostenibilità della scelta di intervento deve essere invece accompagnata dalla valutazione della risolvibilità delle criticità e delle interferenze territoriali/ambientali già evidenziate dal Rapporto Ambientale.

Si segnala, sulla base di quanto più dettagliatamente evidenziato ai paragrafi D3 e D5 del "considerato", la necessità di considerare nella valutazione delle alternative progettuali anche gli effetti indotti e cumulativi derivanti dagli eventuali interventi di modifica dei tracciati e dell'assetto del reticolo idraulico, della rilocalizzazione delle aree di compenso del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino e del riassetto della viabilità interferita.

Si ritiene necessario procedere alla individuazione delle ipotesi di soluzione e alla valutazione della loro fattibilità in una fase antecedente alla progettazione definitiva.

7) Gli esiti della valutazione di incidenza confermano le conclusioni dello studio condotto a livello di screening e indicano che la qualificazione dell'aeroporto all'interno dell'areale posto in salvaguardia dal PIT determina impatti significativi sui siti Natura 2000 e che gli effetti certi sul SIR 45 e sull'intero sistema delle aree protette della piana fiorentina e pratese dovranno essere valutati nell'ambito di uno studio di incidenza appropriato, da effettuarsi nelle successive fasi di definizione progettuale; ciò comporta la necessità di valutare soluzioni alternative e dimostrare che la soluzione progettuale prescelta sia la meno dannosa per gli habitat, le specie e l'integrità del sito Natura 2000. In mancanza di soluzioni alternative, nel caso in cui l'intervento debba comunque essere realizzato per motivi di rilevante interesse pubblico, dovranno essere definite ed adottate

misure compensative da comunicare al Ministero dell'Ambiente e alla Commissione Europea. Si richiama la necessità di sviluppare gli studi e le analisi di cui sopra già in una fase antecedente alla progettazione definitiva.

Alessandro Compagnino



Alessandro Franchi



Paola Garvin



Paolo Matina

Elvira Pisani

