

Documento di avvio del procedimento di integrazione del Piano di indirizzo territoriale in merito alla definizione delle prestazioni e delle funzioni del Parco della Piana Fiorentina e alla qualificazione dell'aeroporto di Firenze

Contenuti

Il presente documento contiene:

ai sensi dell'art.15 della LR.1/05:

- a) la definizione degli obiettivi del piano, delle azioni conseguenti, e degli effetti ambientali e territoriali attesi;
- b) il quadro conoscitivo di riferimento, comprensivo dell'accertamento dello stato delle risorse interessate e delle ulteriori ricerche da svolgere;
- c) e d) l'indicazione degli enti ed organi pubblici eventualmente competenti all'emanazione di pareri, nulla osta o assensi comunque denominati, richiesti ai fini dell'approvazione del piano;
- e) l'indicazione dei termini entro i quali, secondo le leggi vigenti, gli apporti e gli atti di assenso di cui alle lettere c) e d) devono pervenire all'amministrazione competente all'approvazione.

ai sensi dell'art.11 della LR.1/05 e del Reg. 51/R/06:

- f) l'analisi di fattibilità dell'atto;
- g) la coerenza esterna;
- h) l'individuazione delle specifiche forme di partecipazione.

ai sensi dell'art.23 della LR.10/10:

- i) le indicazioni necessarie inerenti lo specifico piano o programma, relativamente ai possibili effetti ambientali significativi della sua attuazione;
- l) i criteri per l'impostazione del rapporto ambientale.

a) Definizione degli obiettivi del piano, delle azioni conseguenti, e degli effetti ambientali e territoriali attesi

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 deliberazione del Consiglio Regionale n. 32 del 16 giugno 2009 è stata adottata l'implementazione del PIT con valore di piano paesaggistico ai sensi dell'art. 143 del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 e successive modificazioni, di tale implementazione sono attualmente efficaci le misure di salvaguardia dell'art. 36 della Disciplina generale.

L'integrazione del PIT che si intende avviare con il presente documento trova applicazione all'articolo 1, comma 4 della Disciplina generale del PIT che recita "*Le disposizioni della presente disciplina sono suscettibili di revisioni e adeguamenti in funzione degli eventuali aggiornamenti o di eventuali integrazioni del PIT ove lo richieda l'evoluzione degli obiettivi della strumentazione programmatoria della Regione e qualora lo sollecitino eventi e circostanze concernenti il territorio toscano e l'evolversi delle esigenze e delle conoscenze correlate al suo governo. In ogni caso lo stato attuativo del PIT e gli effetti della sua messa in opera saranno annualmente sottoposti a verifica da parte della Giunta regionale anche mediante apposite consultazioni. Le risultanze di detta verifica saranno presentate all'esame del Consiglio regionale.*"

Si intende infatti operare, in coerenza con i contenuti statuari e strategici del PIT vigente e delle disposizioni di salvaguardia dell'implementazione paesaggistica adottata, per meglio dettagliare 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.

L'area della "Piana" nella quale ricade l'aeroporto di Firenze-Peretola è ricompresa nell'ambito territoriale considerato dal Protocollo d'intesa siglato in data 3 novembre 2006 dalla Regione con le Province ed i Comuni capoluogo di provincia, nonché il Circondario Empolese, finalizzato a definire politiche di livello metropolitano e promuovere un patto per lo sviluppo locale (PASL) di area.

In data 6 febbraio 2007, peraltro, la Regione con le Province e i Comuni di Firenze e Prato, ha sottoscritto un Protocollo d'intesa che, sviluppando quanto contenuto nel precedente protocollo del 3 novembre 2006, formula specifici approfondimenti tematici al fine di addivenire a soluzioni condivise nella formazione e nella messa in opera delle politiche concernenti la qualità ambientale dell'area e lo sviluppo della mobilità, della presenza dell'università e della residenza universitaria, delle funzioni produttive, delle funzioni espositive e congressuali e per adeguare, nel contempo, la formazione e gestione, in modo coerente, dei rispettivi strumenti di pianificazione territoriale.

In un contesto insediativo particolarmente complesso, qual è quello della "Piana fiorentina" che tuttavia conserva caratteri di rilevanza ambientale, territoriale, su iniziativa dei comuni dell'area la Regione ha avviato sin dal 2005, con la sottoscrizione di uno specifico Protocollo d'intesa, la definizione del Parco della Piana e, dal dicembre 2008, ha promosso e sostenuto un processo partecipativo che ha assunto grande rilievo e che ha rafforzato le idee guida del Parco, sino alla recente approvazione da parte della Giunta regionale, con delibera del 1 febbraio 2010, del Master Plan. Oggi, il Parco esce dal terreno passivo delle salvaguardie dei piani regolatori per entrare in un processo di progettazione attivo (non è un caso che i comuni interessati alla costituzione del Parco siano raddoppiati in pochissimo tempo, passando da 4 a 8) e fortemente condiviso in sede sociale, culturale e politico-istituzionale. Un processo di comunicazione, progettazione e partecipazione che sta continuando e che si articola in un denso calendario di attività anche per i prossimi mesi.

Il concetto di Parco metropolitano inteso come grande infrastruttura verde che ne ricomprende altre al suo interno e che è costituito da sistemi funzionali sostanzianti in forma di reti e nodi, corrisponde alle più avanzate ricerche ed esperienze in campo europeo ed internazionale. In questa prospettiva il Parco della Piana è elemento ordinatore di tutto l'ampio sistema territoriale di riferimento e dunque anche base dei criteri di ammissibilità delle diverse funzioni e infrastrutture nell'area in parola.

L'allegato Master Plan denominato "Il sistema aeroportuale toscano", parte integrante del PIT vigente, costituisce il documento di programmazione settoriale finalizzato a promuovere l'integrazione e lo sviluppo del sistema aeroportuale regionale.

In particolare, le questioni relative alla qualificazione dell'aeroporto di Peretola, sia in relazione al potenziamento dello scalo che dell'eventuale riposizionamento della pista, interessano direttamente i territori dei Comuni di Firenze e Sesto Fiorentino.

L'integrazione del PIT consentirà di disporre degli elementi di interesse regionale utili ai fini della riqualificazione dell'area nel suo complesso e pertanto costituirà la cornice per la presentazione da parte della Società di gestione dell'aeroporto del "Piano di sviluppo aeroportuale" di cui alla L.351/1995 e del relativo studio di impatto ambientale. L'opera, di interesse nazionale e regionale, dovrà infatti essere assoggettata a valutazione di impatto ambientale, coordinata dal Ministero dell'Ambiente, e al procedimento di approvazione coordinato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dovrà essere coerente con gli atti di programmazione regionale.

Per le ragioni richiamate la Giunta Regionale avvia il procedimento di integrazione del PIT ai fini suddetti.

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.

Le prescrizioni di cui sopra saranno declinate nel Documento di piano e nella Disciplina del vigente Master Plan degli aeroporti toscani.

Nell'ambito del procedimento di integrazione del PIT, attraverso le verifiche di compatibilità ambientale e territoriale previste dalle disposizioni legislative vigenti, potranno essere individuati i tipi di intervento ed il relativo ambito territoriale.

L'adozione della integrazione del PIT sarà sottoposta dalla Giunta all'esame del Consiglio Regionale sulla base del cronoprogramma allegato al presente atto.

Gli effetti attesi da questa integrazione del PIT sono costituiti dalla maggiore efficacia del ruolo che il Parco potrà svolgere come elemento ordinatore a livello intercomunale per l'intera Piana Fiorentina e da un bilancio positivo connesso alla qualificazione dello scalo aeroportuale.

L'integrazione del PIT potrà avere efficacia, a seguito della pubblicazione della sua adozione, attraverso le salvaguardie previste dalla stessa L.r. 1/2005, che opereranno nelle fasi preliminari all'approvazione.

Tali salvaguardie renderanno nullo qualsiasi atto in contrasto con esse, fino all'adeguamento degli strumenti della pianificazione territoriale e degli atti di governo del territorio di comuni e province alle prescrizioni contenute nella stessa integrazione del PIT.

b) Quadro conoscitivo di riferimento, comprensivo dell'accertamento dello stato delle risorse interessate e delle ulteriori ricerche da svolgere

Per il quadro conoscitivo di riferimento, concernente l'integrazione del PIT di cui al presente atto, si rinvia allo specifico allegato al medesimo presente atto.

c) Indicazione degli enti e degli organismi pubblici eventualmente tenuti a fornire gli apporti tecnici e conoscitivi idonei ad incrementare il quadro conoscitivo di cui alla lettera b), ai fini dell'effettuazione della valutazione integrata, comprendente la valutazione ambientale strategica

Vengono qui di seguito identificati i soggetti con specifici compiti, anche ai fini della procedura di VAS:

- Proponente: la Direzione Generale delle Politiche Territoriali e Ambientali della Regione;
- Autorità Competente: la Giunta Regionale, sentito il NURV;
- Autorità Procedente: il Consiglio Regionale.

L'ambito territoriale di riferimento della proposta di integrazione del PIT riguarda, nella interpretazione più ampia, le Province di Firenze e Prato, Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Calenzano, Signa, Prato, Carmignano e Poggio a Caiano; Lastra a Signa. Scandicci.

L'elenco degli enti e degli organismi pubblici eventualmente tenuti a fornire gli apporti tecnici e conoscitivi idonei ad incrementare il quadro conoscitivo allegato, ai fini dell'effettuazione della valutazione integrata è il seguente: Province di Firenze e Prato, Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Calenzano, Signa, Prato, Carmignano e Poggio a Caiano, ASL, ARPAT, Autorità di Bacino del Fiume Arno, Consorzi di Bonifica della Piana di Sesto e dell'Ombrone, ATO Rifiuti, ATO Acque, Direzione Regionale del Ministro per i Beni ed Attività Culturali, Sovrintendenze per i Beni Paesaggistici e per i Beni Archeologici, ENAC ed ENAV, Settori regionali interessati.

Non si individuano in questa fase enti ed organi pubblici competenti all'emanazione di pareri, nulla osta o assensi comunque denominati, richiesti ai fini dell'approvazione dell'integrazione del PIT.

L'elenco dei "Soggetti competenti in materia ambientale" da consultare sia sul documento preliminare, sia sul rapporto ambientale e l'elenco degli "Enti territoriali interessati" da consultare sul rapporto ambientale è il seguente: Province di Firenze e Prato, Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Calenzano, Signa, Prato, Carmignano e Poggio a Caiano, ASL, ARPAT, Autorità di Bacino del Fiume Arno, Consorzi di Bonifica della Piana di Sesto e dell'Ombrone, ATO Rifiuti, ATO Acque, Direzione Regionale del Ministro per i Beni ed Attività Culturali, Sovrintendenze per i Beni Paesaggistici e per i Beni Archeologici, Settori regionali interessati.

Il suddetto elenco è integrato dagli altri soggetti competenti e interessati di cui alla successiva lettera g).

Nel termine di sessanta giorni dalla trasmissione gli atti di avvio, devono essere svolte le consultazioni e definiti gli esiti. Il proponente, l'autorità competente e i soggetti competenti in materia ambientale si consultano sul documento preliminare per definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale

d) Indicazione dei termini entro i quali, secondo le leggi vigenti, gli apporti e gli atti di assenso di cui alla lettera c) devono pervenire all'amministrazione competente all'approvazione

Nel termine di sessanta giorni dalla trasmissione gli atti di avvio, devono essere svolte le consultazioni e definiti gli esiti.

Il proponente, l'autorità competente e i soggetti competenti in materia ambientale si consultano sul documento preliminare per definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale

e) Analisi di fattibilità dell'atto

L'atto verrà predisposto dal Settore Sperimentazione e Pianificazione Territoriale della Direzione Generale delle politiche territoriali, ambientali e della mobilità in stretta collaborazione con le aree di coordinamento ed i settori della Direzione interessati.

L'integrazione del PIT avrà efficacia nei confronti degli strumenti della pianificazione e degli atti di governo del territorio, in attuazione dell'articolo 48 della L.R. n.1/2005 e costituirà il riferimento per l'esame di piani e progetti relativi al Parco della Piana e alla qualificazione dell'aeroporto. Costituirà inoltre riferimento generale per il successivo accordo di pianificazione di cui all'articolo 21 della L.R. n.1/2005, che la regione intende promuovere, d'intesa con gli Enti Locali interessati, per la definizione delle scelte di dettagli del Parco della Piana.

f) Coerenza esterna

Per quanto riguarda gli elementi di valutazione di coerenza esterna si evidenzia innanzitutto la coerenza degli obiettivi con le indicazioni presentate nel programma di governo regionale e nel DPEF attualmente all'esame del Consiglio regionale.

Tra gli obiettivi del programma di governo si evidenzia infatti la necessità di integrare l'offerta degli aeroporti di Firenze e Pisa, agevolando una progressiva specializzazione dei due scali (es. Firenze city airport collegato con grandi capitali europee, Pisa aeroporto internazionale con forte presenza del low-cost) e ripensando sia le politiche di investimento, che le modalità e tempi di collegamento con le città.

Gli ambiti che interessano la verifica di coerenza con gli atti di pianificazione e programmazione settoriale sono essenzialmente:

- 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.

Tali ambiti sono approfonditi nei relativi allegati al presente documento.

g) Individuazione delle specifiche forme di partecipazione

La Giunta Regionale, avvalendosi dell'azione del Garante regionale della comunicazione di cui alla legge regionale 1/2005, attuerà le forme di partecipazione più efficaci per consentire la massima informazione e l'effettiva discussione pubblica dei presupposti, degli obiettivi e dei contenuti previsionali che compongono l'adozione della nuova integrazione del PIT ai sensi degli artt. 11, 19, 20 della LR.1/05 e del Reg.51/R/06.

Il Garante della comunicazione formulerà allo scopo uno specifico programma di lavoro che sarà sottoposto all'approvazione della Giunta regionale e che verrà reso pubblico nelle forme più adeguate oltre che sul proprio sito e su quello del Parco della piana (www.parcodellapiana.it) entro il 10 settembre 2010 per lo svolgimento dei compiti allo stesso assegnati dalla L.r. 1/2005 e dalla L.r. 10/2010.

Allo scopo di cui sopra, il Garante attiverà ogni necessaria collaborazione con i competenti uffici della Direzione regionale alla partecipazione e della Direzione regionale alle politiche, territoriali, ambientali e della mobilità. Le modalità tecniche e metodologiche utilizzate per la partecipazione alla formazione dell'integrazione del PIT saranno tali da consentire un approfondito esame, altrettanto pubblico, delle analisi e delle alternative in gioco sia note che ancora ignote.

I soggetti interessati che la Giunta Regionale intende coinvolgere nel processo di informazione, comunicazione e partecipazione sono, oltre ai cittadini, alle loro associazioni e comitati, gli Enti locali, le Associazioni degli enti locali toscani, le Organizzazioni di rappresentanza dell'economia e del lavoro, le Associazioni ambientali e culturali, i Ministeri delle Infrastrutture e dell'Ambiente, l'ENAC e l'ENAV, le Società aeroportuali toscane, l'Unione piloti, la Direzione regionale del Ministero per i beni e le attività culturali, le Soprintendenze, l'Università di Firenze, l'ATO per i

rifiuti, l'ARPAT, l'ASL, i gestori delle aree naturali protette e altre realtà associative similari o interessate.

Una volta concluse le attività di informazione, comunicazione e partecipazione il Garante formulerà uno specifico rapporto di sintesi delle discussioni, analisi e proposte emerse durante il percorso partecipativo e lo sottoporrà all'esame della Giunta Regionale. La quale valuterà quali esiti assumere come rilevanti per i contenuti dell'integrazione del Pit e definirà le eventuali conseguenti modifiche alla bozza di integrazione del PIT e allo schema di rapporto ambientale, per giungere alla proposta di adozione.

Si prevede che il percorso di informazione, comunicazione e partecipazione sia avviato all'inizio del mese di settembre 2010 e concluso entro il mese di novembre dello stesso anno.

Nella successiva attuazione dell'integrazione del PIT in esame, il Garante della comunicazione, ai sensi dell'art.21, comma 3, della legge regionale 27 dicembre 2007, n. 69 recante Norme sulla promozione della partecipazione alla elaborazione delle politiche regionali e locali», assumerà ogni necessaria iniziativa al fine di realizzare modalità di partecipazione adeguate alla complessità della messa in opera delle previsioni del PIT come modificato dalla integrazione in parola, assicurando altresì un adeguato monitoraggio della stessa efficacia delle suddette modalità. Tra esse, il Garante potrà sollecitare e promuovere presso gli enti competenti l'attivazione di specifiche modalità tecniche di dibattito pubblico.

h) Indicazioni necessarie inerenti l'integrazione del PIT, relativamente ai possibili effetti ambientali significativi della sua attuazione

In questa fase iniziale di valutazione si procederà essenzialmente alla individuazione degli indicatori di sostenibilità da sviluppare successivamente e nell'attribuire loro un grado di rilevanza al fine di individuare un set più limitato di indicatori chiave. Si imposterà quindi il *Rapporto di sostenibilità* secondo una matrice nella quale gli indicatori saranno definiti a partire da obiettivi e azioni tratti dai documenti elaborati.

Gli ambiti tematici che saranno presi in considerazione sono: mobilità, trasporti e infrastrutture; acqua; aria (rumore ed inquinamento atmosferico), suolo, natura; energia; economia; industria; agricoltura; turismo; servizi; istruzione, educazione e cultura; insediamenti; paesaggio; documenti della cultura.

Una volta precisati gli indicatori si attribuiranno ad essi i valori derivanti dalla rilevazione dello stato attuale degli elementi conoscitivi presi in esame utili ad individuare un grado di rilevanza relativo alla fragilità e alla strategicità delle risorse interessate.

Gli effetti ambientali attesi dalla definizione delle scelte di carattere generale per il Parco della Piana Fiorentina, consentiranno di raggiungere positivi effetti ambientali attraverso i conseguenti atti che le recepiranno, in quanto elemento ordinatore delle scelte territoriali.

In particolare:

- vengono approfonditi i corridoi ecologici, costituiti dal reticolo idraulico delle acque alte e delle acque basse, dal sistema dei laghetti presenti nella Piana e dalla vegetazione ripariale;
- viene valorizzato il sistema rurale quale presidio per la valorizzazione degli elementi qualificanti della Piana,
- viene sviluppato il sistema della fruibilità degli ambiti interessati dal Parco, tramite un sistema di "mobilità lenta", che si interscambia con la rete dei servizi pubblici di mobilità e tramite la fruibilità delle emergenze culturali, paesaggistiche e ambientali.

Il presente Documento preliminare per l'integrazione al PIT individua i seguenti obiettivi strategici di carattere ambientale per la qualificazione funzionale dell'aeroporto di Firenze.

Per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze, in coerenza con il Master Plan *“Il sistema aeroportuale toscano”*, ed in base alle disposizioni dell'art. 15 della L.R. 1/2005 e della L.R. 10/2010, si assume, per quanto riguarda gli aspetti ambientali, l'obiettivo strategico di mitigare gli effetti di inquinamento atmosferico ed acustico con particolare riferimento agli insediamenti interessati dai sorvoli e la compatibilità con il reticolo idraulico della Piana.

Il P.R.A.A. 2007 – 2010 individua tra le altre la *“Zona di criticità ambientale dell'area fiorentina”*. con criticità relative all'inquinamento acustico, atmosferico, elettromagnetico nonché criticità relative alla gestione dei rifiuti e delle acque a cui devono essere aggiunte quelle relative alla realizzazione delle grandi opere.

L'obiettivo di qualificazione dell'aeroporto viene attuato nel quadro degli obiettivi di mitigazione ambientale assunti dagli atti di pianificazione e programmazione regionale.

Inoltre saranno definite specifiche prescrizioni tese a qualificare l'aeroporto con criteri di compatibilità rispetto ai caratteri ambientali, paesaggistici, storici e di fruibilità che devono caratterizzare il territorio interessato.

i) Criteri per l'impostazione del rapporto ambientale

Gli obiettivi di protezione ambientale ritenuti rilevanti, anche in forza del sopraggiunto quadro normativo in materia di Valutazione Ambientale Strategica (che prevede che *“La VAS è avviata dal proponente contestualmente all'avvio del procedimento di formazione del piano o programma e deve concludersi anteriormente alla sua approvazione”* - L.R. 10/2010, art. 7, co. 2-), che vengono assunti come obiettivi strategici di protezione ambientale sono:

- lotta ai processi di cambiamento climatico (declinato nei seguenti obiettivi specifici: riduzione Emissioni di CO²; razionalizzare e ridurre i consumi energetici; incremento di energia prodotta da fonti rinnovabili);
- salvaguardia della natura, del paesaggio e della biodiversità (declinato nei seguenti obiettivi specifici: valorizzare le risorse paesaggistiche; aumentare le aree protette, migliorandone la gestione e la conservazione della biodiversità; mantenimento e recupero dell'equilibrio idrogeologico e dell'erosione costiera);
- tutela dell'ambiente e della salute (declinato nei seguenti obiettivi specifici: riduzione della popolazione esposta ad inquinamento atmosferico; riduzione della popolazione esposta ad inquinamento acustico, elettromagnetico ed a radiazioni ionizzanti; riduzione utilizzo prodotti fitosanitari e sostanze chimiche pericolose per la salute umana e per l'ambiente; riduzione del grado di rischio di accadimento di incidente rilevante; prevenzione del rischio sismico);
- uso sostenibile delle risorse naturali e gestione dei rifiuti (declinato nei seguenti obiettivi specifici: minimizzazione del consumo di suolo; riduzione della produzione di rifiuti, miglioramento del sistema di raccolta e diminuzione quantitativi conferiti in discarica; bonifica siti inquinati e ripristino aree dismesse; tutela qualità delle acque ed uso sostenibile della risorsa idrica).

Occorre approfondire gli aspetti cumulativi generali dei diversi carichi ambientali ed il rapporto con alcuni problemi specifici rispetto alle aree di particolare rilevanza ambientale interessate. Dette aree, in ottemperanza alle previsioni delle direttiva 2001/42/CE, sono state identificate in:

- Aree Protette e Aree Natura 2000, con particolare riferimento al Sito di Interesse Comunitario *“Stagni della Piana Fiorentina”* (Codice Bioitaly IT5140011), per le quali sarà redatto lo studio di incidenza a livello adeguato ad una integrazione del PIT non localizzativa;
- Zone di criticità ambientale, come individuate dal P.R.A.A. 2007 – 2010 che evidenzia come l'Aeroporto A. Vespucci di Firenze ricada all'interno della *“Zona di criticità ambientale dell'area fiorentina”*. Gli aspetti di criticità di questa area includerebbero fenomeni di inquinamento acustico, atmosferico, elettromagnetico nonché criticità relative alla gestione dei

rifiuti (capacità di trattamento dei rifiuti prodotti, produzione pro capite di rifiuti, % di raccolta differenziata) e delle acque. A questo scenario si aggiunge l'impatto connesso alla presenza ed alla attuale implementazione di grandi infrastrutture di mobilità quali ad esempio, tra le opere in corso, la realizzazione della terza corsia dell'autostrada A1 nel tratto Firenze Nord – Firenze Sud, tra le opere in programma la previsione di realizzazione della terza corsia Firenze-Pistoia.

Sulla base dell'avvio del procedimento possono essere configurate le seguenti ipotesi alternative riguardanti l'aeroporto nell'integrazione del piano di indirizzo territoriale:

- scenario in cui sono mantenute le attuali previsioni ed opportunità di sviluppo dell'aeroporto, con le conseguenti criticità attualmente rilevabili (c. d. “*Business As Usual*” o B.A.U.)
- scenario di qualificazione funzionale dell'infrastruttura aeroportuale (c.d. scenario evolutivo).