



REGIONE TOSCANA - Giunta Regionale
Direzione Generale Politiche Territoriali,
Ambientali e per la Mobilità

Area di Coordinamento
“Pianificazione Territoriale e Paesaggio “

Allegato A5

Testo che integra la Disciplina del master plan
“Il Sistema Aeroportuale Toscano”

DISPOSIZIONI PER LA QUALIFICAZIONE DELL'AEROPORTO DI FIRENZE. MODIFICHE
ALLA DISCIPLINA DEL MASTERPLAN DEGLI AEROPORTI, APPROVATA CON
DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO REGIONALE 24 LUGLIO 2007, N.72.

Art.1

Modifiche all'articolo 3 della disciplina del masterplan degli aeroporti "Obiettivi strategici per il sistema aeroportuale"

1. Dopo il comma 1 dell'articolo 3 della disciplina del masterplan degli aeroporti, sono inseriti i seguenti:

"1 bis. Il processo di integrazione aeroportuale rappresenta obiettivo strategico ai fini dell'implementazione del Programma Regionale di Sviluppo che prevede la specializzazione delle funzioni di aeroporto di rilevanza internazionale per Pisa e di city airport per Firenze, in un'ottica di gestione dei due aeroporti come componenti di un unico sistema aeroportuale regionale.

1 ter. La Regione promuove con i soggetti interessati un percorso di integrazione, anche gestionale, tra gli aeroporti di Pisa e Firenze quali scali a sviluppo correlato, al fine di garantire l'utilizzazione più sostenibile, dal punto di vista ambientale ed economico, della capacità aeroportuale complessiva."

Art.2

Modifiche all'articolo 4 della disciplina del masterplan degli aeroporti

1. Il comma 3 dell'articolo 4 della disciplina del masterplan degli aeroporti è sostituito con il seguente:

"3. Gli strumenti di pianificazione territoriale e atti di governo del territorio individuano le vie e le infrastrutture di accesso agli ambiti aeroportuali; eventuali modifiche agli strumenti di pianificazione devono verificare la compatibilità degli interventi rispetto alla funzionalità delle vie e delle infrastrutture di accesso, tendendo a separare i traffici urbani da quelli commerciali, promuovendo l'uso del mezzo ferroviario e di altri sistemi di trasporto delle persone e delle merci in sede propria."

Art.3

Inserimento degli articoli 5 bis, 5 ter, 5 quater e 5 quinquies nella disciplina del masterplan degli aeroporti

1. Dopo l'articolo 5 della disciplina del masterplan degli aeroporti sono inseriti i seguenti articoli:

"Articolo 5 bis. Obiettivi strategici per la qualificazione Aeroporto di Firenze-Peretola

1. Sulla base del quadro conoscitivo, con riferimento all'intervento di qualificazione dell'aeroporto di Firenze-Peretola, il presente masterplan individua i seguenti obiettivi strategici:

– l'aumento dei livelli di competitività del territorio regionale, con particolare riferimento all'area metropolitana, in coerenza con la programmazione regionale;

- l’integrazione del sistema aeroportuale fiorentino con lo scalo pisano attraverso forme di coordinamento operativo, e gestionale delle infrastrutture e dei servizi;
- la qualificazione dell’aeroporto con funzioni di city-airport nell’ambito del sistema aeroportuale toscano, migliorandone la funzionalità;
- l’adeguamento del livello di servizio agli utenti ai migliori standard europei ed internazionali con riferimento dei livelli di qualità, accoglienza, funzionalità e sostenibilità ambientale delle infrastrutture e dei servizi;
- la garanzia della compatibilità della qualificazione aeroportuale con la qualità degli insediamenti, dell’ambiente, del paesaggio e della mobilità, e la promozione di conseguenti iniziative relative alla gestione delle attività aeroportuali;
- il miglioramento dell’accessibilità dello scalo in rapporto agli altri sistemi di trasporto urbani e regionali garantendo l’integrazione dell’aeroporto con le infrastrutture viarie, ferroviarie e tramviarie e con gli interventi urbani dedicati alla mobilità ciclabile, pedonale e all’utenza debole.

Articolo 5 ter. Prescrizioni per il progetto di qualificazione

1. Ai fini della valutazione di sua competenza nel procedimento di approvazione del piano di sviluppo aeroportuale, la Regione verifica, in riferimento alle possibili soluzioni di pista all’interno dell’ambito di salvaguardia S2, corrispondenti al prolungamento della “pista attuale” e alla “pista parallela convergente con orientamento 12/30”, da ora in poi chiamata pista parallela convergente, ai sensi dell’articolo 9, comma 12 quater, che:

a) il piano di sviluppo aeroportuale per la qualificazione dell’aeroporto di Firenze sia congruente agli obiettivi strategici di cui all’articolo 5 bis, e con le relative funzioni definite per l’aeroporto di Firenze-Peretola quale city airport;

b) 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;

c) la pista di rullaggio, comunque da escludere per la pista parallela convergente in funzione sia della monodirezionalità della pista, sia del controllo delle emissioni inquinanti, nonché i raccordi e tutte le altre strutture necessarie alla qualificazione dell’aeroporto, da realizzarsi all’interno degli ambiti di salvaguardia B e C di cui all’articolo 9, commi 12 bis e 12 quinquies della disciplina generale del PIT, siano realizzati nel rispetto delle disposizioni previste per il Parco agricolo della Piana;

d) sia garantita, nel caso in cui il progetto di qualificazione riguardi la pista parallela convergente, la dismissione di quella esistente da destinare secondo quanto previsto all’art.9 comma 12 bis della Disciplina generale del PIT .

e) il nuovo piano di sviluppo aeroportuale sia finalizzato al miglioramento della sicurezza della pista, dell’efficacia operativa e dell’utilizzabilità dell’infrastruttura aeroportuale nel suo insieme;

f) la progettazione della qualificazione dell’infrastruttura aeroportuale assuma come elementi prioritari:

- f.1) l'integrazione della infrastruttura nel parco agricolo della piana e nel sistema insediativo metropolitano;
- f.2) il servizio all'utente, attraverso infrastrutture materiali ed immateriali in grado di garantire la massima fruibilità dello scalo e in particolare dell'aerostazione, la realizzazione di parcheggi e collegamenti ciclabili e pedonali nonché di servizi interattivi in grado di garantire una informazione efficace ed in tempo reale rivolta alle varie tipologie di utenza dell'aeroporto e al sistema insediativo circostante;
- f.3) i livelli di sicurezza per la gestione dell'aeroporto e degli aeromobili dovranno essere compatibili anche con le previsioni urbanistiche vigenti all'esterno dell'ambito di salvaguardia B e C di cui all'art. 9 commi 12 bis e 12 sexies della Disciplina generale del PIT.
- g) sia garantita la previsione e la realizzazione, a cura e spese del proponente, di:
- g.1) interventi di rinaturalizzazione delle aree aeroportuali non più necessarie da destinare a Parco agricolo della Piana, anche con interventi di piantumazione che concorrano a migliorare la qualità dell'aria;
- g.2) interventi per la salvaguardia della biodiversità e delle specie animali e vegetali, presenti nelle aree interferite, anche tramite soluzioni progettuali innovative;
- g.3) 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;
- g.4) 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, nel rispetto del comma 3;
- g.5) 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;
- g.6) 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;
- g.7) 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;
- g.8) interventi volti al recupero dei volumi di esondazione sottratti ai territori interessati dalla qualificazione aeroportuale, compresa, per la pista parallela convergente, la preventiva rilocalizzazione delle aree già oggetto di esproprio per compensazioni idrauliche del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino, l'acquisizione delle aree necessarie per la rilocalizzazione degli interventi già realizzati dall'Università nella parte oggetto di esproprio, la realizzazione nelle nuove aree degli interventi e la conseguente cessione a titolo gratuito all'Università stessa;
- g.9) 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 .
- g.10) 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;

g. 11) 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.

2. Oltre a quanto previsto al comma 1 la Regione verifica che il progetto di qualificazione della infrastruttura aeroportuale persegua le seguenti finalità:

- compatibilità con il progetto di territorio "Parco agricolo della Piana" e più in generale con il sistema ambientale ed insediativo della piana;
- raccordo con il sistema insediativo e della mobilità, garantendo che la contestuale operatività dello scalo aeroportuale realizzi e rispetti adeguati livelli di sostenibilità;
- miglioramento della qualità della vita delle popolazioni insediate nell'ambito di influenza degli effetti aeroportuali, rispetto allo stato di fatto; per quanto riguarda in particolare l'esposizione al rumore, l'inquinamento dell'aria, le condizioni di salute in generale;
- condizioni di sicurezza delle suddette popolazioni, degli utenti e dei lavoratori dello scalo aeroportuale;
- organicità dell'intero intervento di qualificazione aeroportuale, in grado di comprendere tutte le opere aeroportuali, gli interventi di raccordo con la rete della mobilità, gli interventi di regimazione idraulica, gli interventi ambientali e paesaggistici di integrazione con il parco della piana, gli interventi di limitazione e mitigazione dell'inquinamento acustico;
- compatibilità con il Sistema delle aree naturali protette: SIR45 "Stagni della Piana Fiorentina", ANPIL della Querciola e Stagni di Focognano, al fine di garantire la qualità ecologica ed ambientale esistente nel territorio interessato dal Parco della Piana, prevedendo adeguate opere di mitigazione e compensazione;
- qualità architettonica delle strutture aeroportuali e il loro più congruo inserimento paesaggistico.
- compatibilità con le Ville medicee appartenenti al Patrimonio UNESCO presenti nella fascia pedecollinare prospiciente l'area della piana fiorentina oggetto della salvaguardia finalizzata alla qualificazione dell'aeroporto (Villa della Petraia e Villa di Castello) al fine di garantirne la tutela e la valorizzazione in funzione del relativo piano di gestione dell'UNESCO.

3. Gli interventi finalizzati alla qualificazione dell'aeroporto garantiscono la funzionalità complessiva del reticolo idraulico.

Qualora il piano di sviluppo aeroportuale interessi il Fosso Reale, oltre a valutare ogni possibile soluzione che non ne contempra lo spostamento, è comunque verificata la fattibilità ed è garantita la funzionalità del reticolo idraulico complessivo. Gli interventi di adeguamento del reticolo idraulico ne garantiscono la funzionalità idraulica, le prestazioni ecologiche e ambientali, nonché il corretto inserimento paesaggistico.

4. Gli interventi finalizzati alla qualificazione dell'aeroporto assicurano il mantenimento del livello prestazionale del sistema infrastrutturale, con particolare riferimento al sistema della viabilità stradale nel suo complesso, tramite la migliore integrazione dell'adeguamento del sistema infrastrutturale con gli interventi di qualificazione aeroportuale.

5. La qualificazione dell'aeroporto contribuisce alla riduzione dell'inquinamento atmosferico, generato dal carico di traffico veicolare ed aereo, attraverso il potenziamento dei sistemi di trasporto pubblico e dell'intermodalità.

Le emissioni inquinanti sono compensate con idonee misure di mitigazione.

6. Gli interventi finalizzati alla qualificazione dell'aeroporto prevedono in fase di progettazione e redazione del relativo studio di impatto ambientale la realizzazione di efficaci opere di mitigazione del rumore prodotto a terra ed in volo dagli aeromobili, anche mediante l'ottimizzazione delle procedure specifiche di decollo antirumore; contestualmente tale studio prevede la mitigazione delle vibrazioni e la realizzazione delle relative opere con particolare riferimento al buon funzionamento delle apparecchiature del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino.

Articolo 5 quater. Comitato di garanzia sulla sostenibilità delle attività dell'aeroporto di Firenze.

1. La Regione assicura l'informazione e la partecipazione della popolazione territorialmente interessata dall'attività dell'aeroporto di Firenze-Peretola e dalla sua funzionalità nella verifica periodica degli effetti che ne derivano sulla qualità dell'abitare, delle attività economiche e sociali, della mobilità collettiva, unitamente a quelli ambientali e sanitari sugli insediamenti e le aree investiti dalla sua operatività.

2. A tale fine la Regione, d'intesa con le Amministrazioni locali territorialmente competenti e con gli Enti responsabili della gestione aeroportuale e del controllo della sua funzionalità, promuove la costituzione di un Comitato di garanzia cui partecipano specifiche rappresentanze della popolazione territorialmente interessata, delle Amministrazioni locali competenti, degli Enti di gestione e di controllo, delle compagnie aeree che si avvalgono dell'Aeroporto di Firenze-Peretola, degli utenti e dei clienti dello scalo fiorentino, dei lavoratori che prestano la loro opera presso il medesimo e nell'erogazione dei suoi servizi.

3. Il Comitato garantisce l'evidenza pubblica e la discussione con la popolazione interessata delle risultanze della sua attività di monitoraggio, avvalendosi per la propria azione di un apposito collegio di esperti e delle fonti informative più appropriate.

Articolo 5 quinquies. – Dibattito pubblico sui progetti di qualificazione dell'Aeroporto Firenze-Peretola.

1. Allo scopo di dare effettiva applicazione all'art. 9, comma 12 ter, della Disciplina generale del Pit la Regione promuove l'attivazione del Dibattito pubblico - quale già istituito dalla legge regionale 69/2007 - sui progetti concernenti la qualificazione dell'aeroporto di Firenze-Peretola e formula il parere di propria competenza nell'ambito del procedimento di Valutazione di impatto ambientale ad essi relativa con riferimento anche agli esiti del Dibattito pubblico medesimo.

2. Il Dibattito pubblico verrà svolto nelle forme e nelle modalità disposte dalla legge regionale in materia. Ove il dibattito pubblico sia proposto dal soggetto proponente l'opera, la Regione in tale ambito assicurerà la propria collaborazione al fine di garantire la massima efficacia dell'istituto stesso.”.