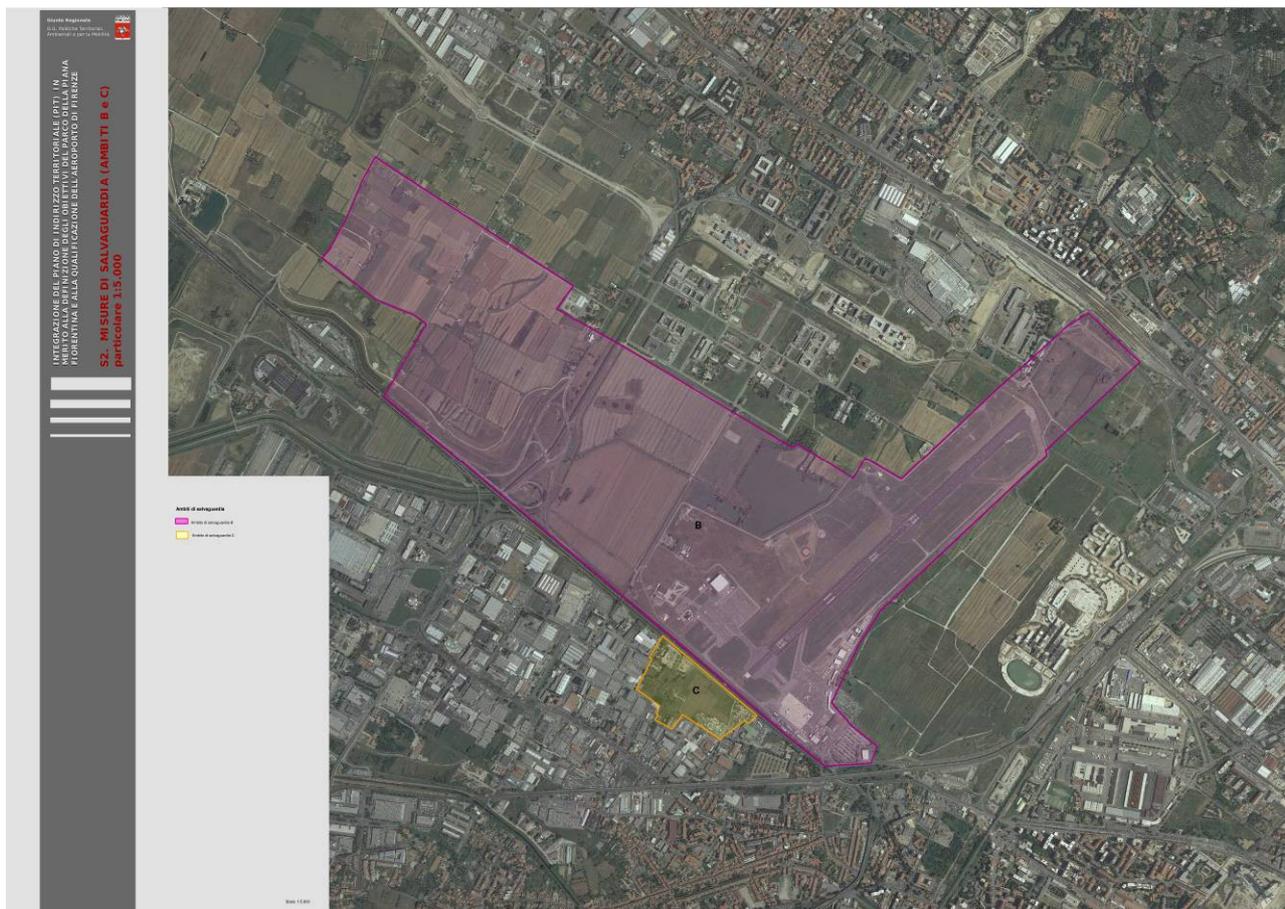


Sintesi dei contenuti della Delibera di Giunta relativa all'integrazione al PIT Parco agricolo della piana e qualificazione dell'aeroporto di Peretola

Per quanto riguarda l'**aeroporto di Peretola**, l'Integrazione considera come necessaria la qualificazione dell'attuale pista aeroportuale e individua a tal fine un'areale di salvaguardia¹ nel quale sono ipotizzabili due opzioni di adeguamento della pista: l'allungamento del tracciato esistente o la realizzazione di una nuova pista in direzione Firenze-Prato.



La salvaguardia in questo ambito ha una durata massima di tre anni e nell'areale di riferimento sono consentiti solo progetti finalizzati alla qualificazione dell'aeroporto. Una volta definita l'ipotesi di qualificazione dell'aeroporto, le rimanenti aree entreranno a far parte del Parco agricolo della Piana. L'Integrazione al Pit non sceglie a priori fra un'opzione e l'altra in quanto entrambe presentano problemi di diversa natura ed entità, che richiedono non soltanto di essere approfonditi dal punto di vista tecnico, ma di essere argomentati in un dibattito pubblico così da arrivare in modo partecipato a definire la soluzione più soddisfacente per la collettività interessata.

¹ Le *misure di salvaguardia* sono disposizioni ad efficacia immediata, generale e transitoria che, in attesa che le previsioni degli strumenti di pianificazione territoriale alle diverse scale e i relativi atti di governo del territorio siano congruenti alla disciplina di questo Piano e delle norme contenute negli elaborati che lo integrano, sospendono per periodi temporali esplicitamente sanciti, qualsiasi atto contrastante con dette misure a pena di nullità.

In ogni caso, a prescindere dall'ipotesi scelta, è richiesto che essa dia la garanzia della compatibilità con la qualità degli insediamenti, dell'ambiente, del paesaggio e della mobilità, nonché con il progetto di Parco agricolo della Piana (**il parco agricolo è l'elemento ordinatore**), e che l'attività di volo sia monitorata e adeguatamente contenuta anche attraverso l'istituzione di un Comitato indipendente di garanzia sulla funzionalità ambientale dell'aeroporto.

La scelta fra le due opzioni sarà quindi sottoposta, oltre che alla procedura in corso di VAS (valutazione ambientale strategica) e alla futura VIA (valutazione d'impatto ambientale) sul progetto, a un percorso di "dibattito pubblico" (vedasi LR 69/07) che dovrà valutare:

- quale opzione scegliere per la 'qualificazione' della pista (raggiungimento dei requisiti regolamentari, in particolare rispetto alla lunghezza della pista), fra l'allungamento della pista esistente² e la nuova pista in direzione Firenze-Prato³;
- quali limiti fissare per il numero di voli e la tipologia di aeromobili impiegabili, in considerazione dei carichi ambientali già presenti sulla piana; a tal fine si prevede l'istituzione di un Comitato autonomo che verifichi i dati del monitoraggio e definisca i limiti sostenibili.

In entrambe le ipotesi il Rapporto Ambientale della VAS analizza, oltre agli effetti attesi sulla qualità dell'aria, sul rumore, sugli ecosistemi (e sulle altre matrici ambientali usualmente considerate), anche gli interventi complementari necessari a rendere attuabili le due ipotesi di pista e i relativi effetti ambientali e territoriali. È prevista la mitigazione degli effetti della qualificazione aeroportuale, anche attraverso forme di perequazione intercomunale dei carichi ambientali aggiuntivi connessi al progetto.

La lunghezza di 1960 metri può essere ottenuta comunque in entrambe le ipotesi di pista considerate.

Nell'ipotesi di allungamento della pista attuale gli interventi necessari riguardano l'interramento del tratto di A11 in corrispondenza della pista e il superamento del fosso minore in testa alla pista.

Nell'ipotesi di nuova pista "parallela" gli interventi, assai più rilevanti, comprendendo: lo spostamento del Fosso reale e del reticolo delle acque basse, nonché il collegato rialzamento dell'A11; gli svincoli dell'A11 per Sesto e Osmannoro, oltre che la viabilità di collegamento fra questi, il polo scientifico e Sesto; l'abolizione di zone umide e di aree di laminazione delle acque; il consumo di aree agricole di pregio.

Inoltre, per quanto riguarda l'areale di salvaguardia relativa alle ipotesi di ampliamento dell'aeroporto, il progetto di Parco agricolo della piana, considerato dalla variante stessa "principio ordinatore di tutte le politiche territoriali" prevede:

- la valorizzazione delle aree agricole di pregio perimetrale dal parco stesso;
- la mitigazione degli impatti delle infrastrutture e la riqualificazione dei margini urbani;
- la valorizzazione delle aree di pregio ambientale già sottoposte a tutela;
- il ripristino dei corridoi ecologici fra collina e piana, in particolare con il progetto di una connessione multifunzionale fra Castello, Osmannoro, Piagge e Arno.

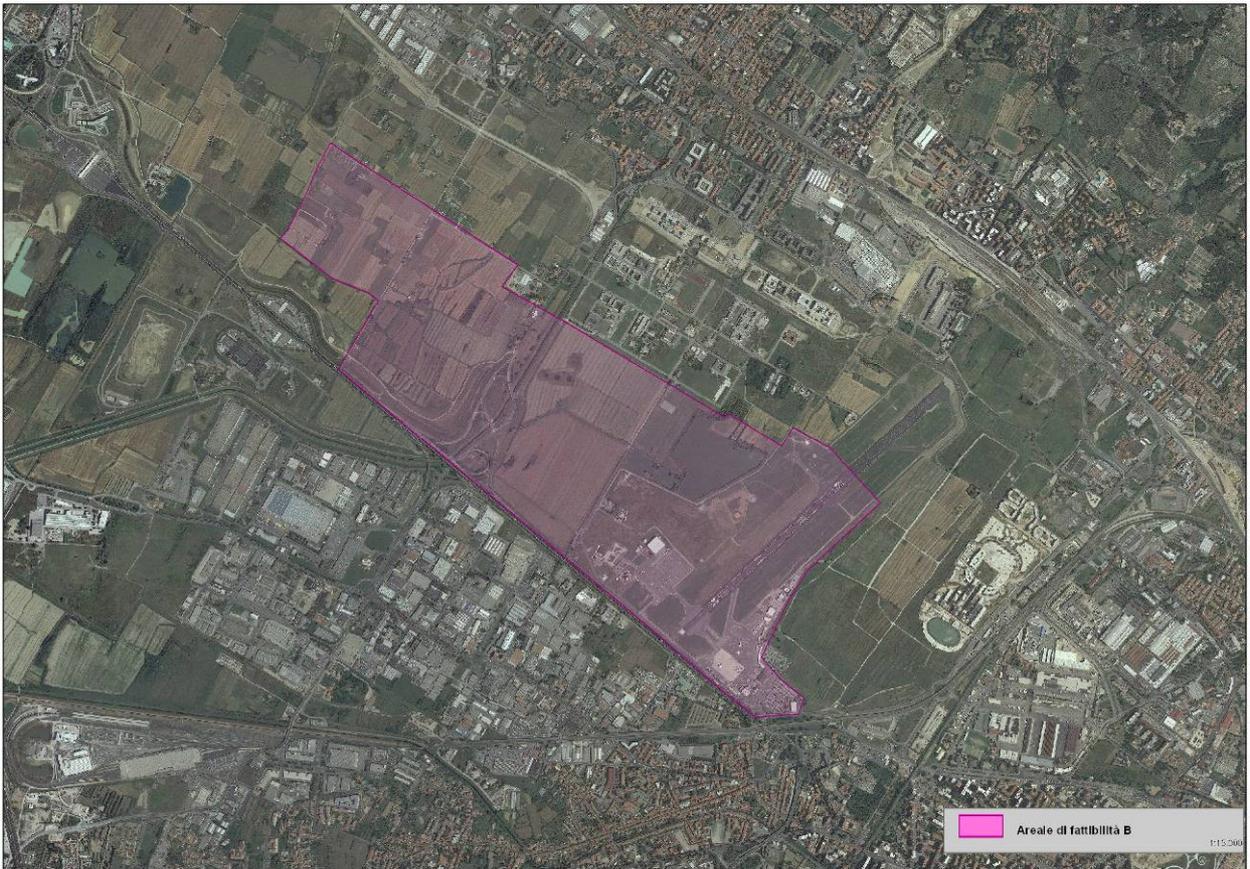
² Areale di Fattibilità A.

³ Areale di Fattibilità B.

Areale fattibilità A



Areale fattibilità B



Per quanto riguarda il **Parco agricolo della Piana** (che comprende i Comuni di Calenzano, Campi Bisenzio, Carmignano, Firenze, Poggio a Caiano, Prato, Sesto Fiorentino, Signa), l'Integrazione introduce un nuovo e specifico allegato al PIT stesso, denominato Progetti di territorio di rilevanza regionale. Per quanto riguarda questo progetto andranno ricercate, nei prossimi mesi, tutte le opportune integrazioni con le altre politiche di intervento settoriale attivate e attivabili dalla Regione.

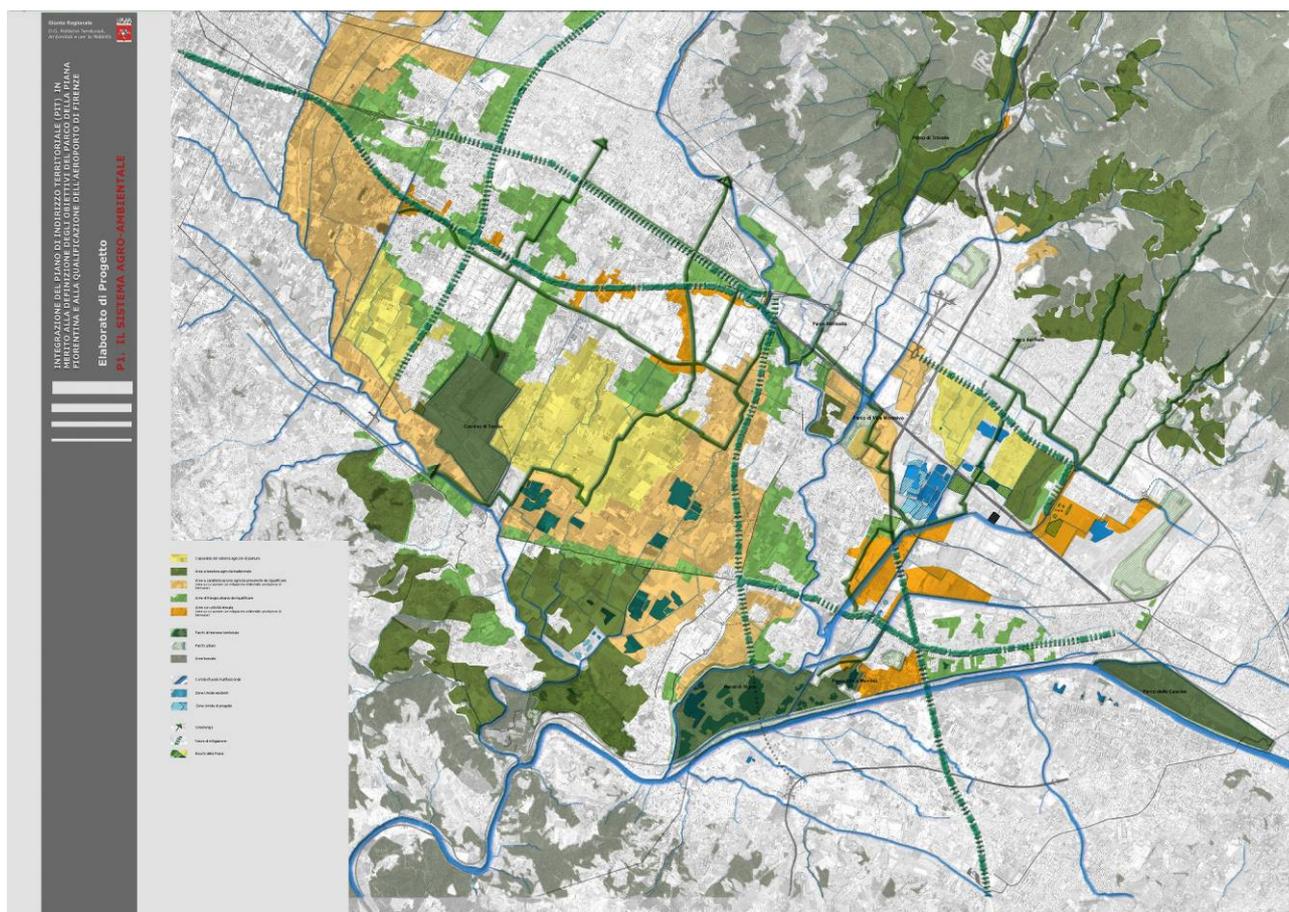
Il progetto del Parco Agricolo ha l'obiettivo di qualificare in termini insediativi, produttivi ed ambientali questa parte di territorio. Le proposte progettuali sono state definite a partire dalle indicazioni dei cittadini fornite durante la prima fase di lavoro per il Parco avvenuta tra gennaio 2009 e luglio 2010 seguita da successive rielaborazioni tecnico-progettuali svolte dai Tecnici di Regione, Province e Comuni della Piana chiamati ad affrontare i principali nodi progettuali per il Parco durante due laboratori svolti nel Luglio e nel Dicembre 2010.

Il progetto di Parco è andato progressivamente a costruirsi attraverso la partecipazione e la condivisione di tutti i tecnici e gli amministratori dei Comuni interessati, e nello specifico esso si compone di:

- la perimetrazione delle aree del parco a destinazione agricola e di qualificazione ambientale (oltre 7.000 ettari);



- la valorizzazione delle aree a destinazione agricola che prevede la multifunzionalità per la produzione alimentare di qualità, la creazione di reti corte di vendita e consumo per gli abitanti, il recupero delle trame agrarie storiche, la valorizzazione ambientale, paesaggistica e fruitiva del territorio.



- le azioni volte alla riqualificazione e il reimpiego delle acque di superficie (torrenti, fiumi, canali, gore ecc.) a usi agricoli; alla riqualificazione a parco fluviale delle aree di pertinenza dei principali corsi d'acqua; al ripristino dei corridoi ecologici della piana con interventi volti alla tutela e conservazione della biodiversità, alla riqualificazione della rete ecologica, in particolare con la riconnessione ambientale della collina con la piana e l'Arno, alla valorizzazione delle zone umide e le funzioni di corridoi ecologici dei corsi d'acqua; la riqualificazione delle aree di proprietà pubblica per progetti di sviluppo dell'agricoltura, politiche di ricomposizione fondiaria e dei servizi al parco; a destinazione del patrimonio edilizio (ville, cascine, case coloniche) per attività connesse all'agricoltura e ai servizi per il parco; alla promozione del popolamento rurale; alla riqualificazione dei margini urbani degli insediamenti che si affacciano sul parco e del loro relativo miglioramento in termini microclimatici, alla mitigazione delle opere infrastrutturali a forte impatto territoriale;

