

I Comuni di Calenzano, Carmignano e Poggio a Caiano hanno promosso un Tavolo pubblico di confronto denominato "Aeroporto Parliamone" sul sistema aeroportuale e sul progetto di ammodernamento dello scalo fiorentino con l'obiettivo di promuovere un percorso di informazione sugli interventi previsti, con particolare riferimento agli aspetti economici, normativi e di sicurezza, sociali, ambientali e alle mitigazioni, al fine di fornire ai cittadini un'informazione strutturata, ordinata, articolata e imparziale.

Il percorso, finanziato dall'Autorità Regionale per la Partecipazione e condotto dalla Società Cantieri Animati di Firenze, si è articolato su quattro incontri pubblici che hanno visto la partecipazione di oltre 300 cittadini e 30 esperti a cui si sono aggiunti 11 mila accessi al sito dedicato.

Gli incontri sono stati gestiti non in forma assembleare ma con interventi programmati a cui hanno partecipato esperti e rappresentanti istituzionali, seguiti da sessioni di approfondimento a tavoli tematici.

A conclusione del percorso è stato elaborato un documento di sintesi che raccoglie gli elementi, le valutazioni e le perplessità emerse, che riteniamo opportuno inviarvi per una vostra attenta analisi.

Cordiali saluti.



Comune di Calenzano Prot. in partenza n. 13050 del 26-05-2016

Aeroporto parliamone

Percorso di confronto pubblico
SULL'AEROPORTO DI FIRENZE-PERETOLA

RAPPORTO FINALE



Percorso di confronto pubblico ai fini della Lr. 46/2013, promosso da:

Comune di Calenzano
Comune di Carmignano
Comune di Poggio a Caiano

con il sostegno dell'*Autorità regionale per la garanzia e la promozione della partecipazione della Toscana.*

Organizzazione del percorso e metodologie partecipative:
Cantieri Animati, Firenze

Redazione rapporto finale: Chiara Pignaris
Progetto grafico e impaginazione: Allegra Guardi

Sito web:
<http://open.toscana.it/web/aeroporto-parliamone>

Un aeroporto nel cuore della piana, preoccupazioni emerse e nodi da sciogliere

Documento finale del percorso di confronto pubblico

"Aeroporto Parliamone"

INDICE

Introduzione	6
Gli argomenti del confronto	8
La rete transeuropea dei trasporti	8
Il piano nazionale degli aeroporti	8
Di chi sono gli aeroporti? Da chi sono gestiti?	9
Il traffico aereo italiano ed europeo	11
La mobilità in toscana	11
Il contesto territoriale	13
Il parco della piana	15
L'aeroporto di Firenze-Peretola	18
La fusione con l'aeroporto di Pisa	18
I problemi dell'aeroporto oggi	18
Il progetto di 'ammodernamento'	19
Le modifiche alla viabilità e ai trasporti	21
Le opere di adeguamento idraulico	21
La valutazione degli impatti ambientali	22
Gli interventi di compensazione ambientale	22
Quanto costa il progetto e chi lo paga	24
Le possibili ricadute economiche dell'opera	25
L'iter progettuale: a che punto siamo	26
Il percorso di confronto pubblico	29
Oggetto del processo	29
Obiettivi	29
Metodologia	29
Comunicazione	29
Tempi	31
I partecipanti	31
Memoria del percorso partecipativo	31
Costi del processo	32

Esiti dei tavoli tematici	33
ROTTE E ATTERRAGGI	33
Quali sono gli elementi da considerare quando si progetta una pista?	33
Quali sono i problemi dell'aeroporto attuale?	33
La nuova pista migliorerà l'operatività dello scalo?	34
La nuova pista sarà davvero monodirezionale?	34
Quanti voli su Firenze ci saranno?	34
Si parla in qualche documento progettuale delle rotte di atterraggio sul lato di Firenze?	35
Nel caso di atterraggio da Firenze come sarà sorvolata la Scuola Marescialli Carabinieri?	35
Cosa si può prevedere dei sorvoli su Firenze in caso di mancato atterraggio?	35
SICUREZZA E OSTACOLI	36
Come si valuta la sicurezza del volo negli aeroporti?	36
Il termovalorizzatore risulta compatibile con l'aeroporto dal punto di vista della sicurezza?	36
Come si valuta la sicurezza in relazione all'avifauna e al bird strike?	37
Che rischi ci sono per la popolazione che vive nei dintorni dell'aeroporto?	37
RUMORE E QUALITÀ DELL'ARIA	39
Il nuovo aeroporto migliora la situazione rispetto all'attuale?	39
Abbiamo dei sistemi di misurazione affidabili?	41
Chi effettuerà le misurazioni e il controllo dei dati?	41
Come sarà garantita la trasparenza e l'accessibilità ai dati?	41
Quali interventi di mitigazione sono previsti?	42
IMPATTI SUL TERRITORIO	42
L'ampliamento dell'aeroporto è compatibile con il Parco della Piana?	43
Potrà ancora svilupparsi il polo universitario?	43
Non si rischia di annichilire uno sviluppo reale per uno sviluppo ipotetico?	43
Perché non si sono analizzate in modo approfondito le possibili alternative?	44
ASPETTI GEOLOGICI E IDRAULICI	44
Perché non è stato prodotto uno studio del sottosuolo?	44
Perché non è stato tenuto in considerazione il parere del Consorzio di Bonifica?	44
Qual è l'impatto sulla rete delle acque?	44
IMPATTI SULLE AREE UMIDE	45
Qual è l'impatto sulle aree umide e gli habitat?	45
Come è risolto il problema delle aree protette vincolate dalla Commissione Europea?	46

IMPATTI SULLA MOBILITÀ	46
Che impatti creerà la nuova pista sulla mobilità veicolare?	47
Come sarà risolto il collegamento tra Osmannoro e Sesto Fiorentino?	47
Quali impatti produrrà sulla mobilità dolce?	48
Sarà modificato lo svincolo di Peretola?	48
Saranno realizzati dei nuovi parcheggi a Peretola?	48
La linea 2 della tranvia riuscirà a smaltire il nuovo carico di passeggeri?	48
ASPETTI NORMATIVI E PROCEDURALI	48
Perché i Master Plan di Firenze e Pisa non sono stati portati avanti insieme?	48
In base a quali dati l'aeroporto di Firenze è stato definito "strategico"?	49
Il Master Plan è un progetto preliminare o un progetto definitivo?	49
La procedura di VIA è stata condotta in modo corretto?	50
È stata prodotta una valutazione dell'impatto sanitario?	51
Qual è il peso degli enti locali nella decisione finale?	52
Quando sarà attivato il Comitato di Garanzia previsto dal PIT?	52
COSTI E RICADUTE ECONOMICHE DELL'OPERA	52
È davvero necessario un aeroporto più grande per rendere un territorio più competitivo?	53
Qual è l'impatto di un aeroporto in termini di sviluppo?	53
Quali nuovi posti di lavoro porterà l'aeroporto?	54
La valutazione costi/benefici comprende gli impatti economici negativi e le compensazioni?	54
Quali voci sono comprese nella quantificazione dei costi?	55
ESITI DEL PERCORSO E PROPOSTE	55
Come saranno utilizzati gli esiti di questo percorso di confronto?	55
CREDITI	58

INTRODUZIONE

Parlare di aeroporto in questi anni non è stato facile. Contrariamente a quanto si possa pensare siamo di fronte all'opera più problematica della Toscana e il confronto e il dibattito in merito sono stati quasi inesistenti. Per dirla meglio, è la qualità del dibattito che è mancata. A fronte delle paginate di giornale, della politica urlata, della propaganda di Toscana Aeroporti con manifesti ciclopici e decine di migliaia di euro spese in stand interattivi e pubblicazioni, un confronto pubblico nel merito non c'è stato. In casi come questo, in cui si fanno opere infrastrutturali di interesse pubblico, è la politica che assume il ruolo di garante e si preoccupa di far emergere le criticità e le posizioni in campo; in questo caso molta della politica che conta ha deciso aprioristicamente di stare a prescindere dalla parte dell'ampliamento o, per meglio dire, del nuovo aeroporto, rinunciando ad assumere il ruolo che le compete. La partecipazione non può essere considerata semplicemente una spesa, ma uno strumento per far bene le cose e spendere meno poi. La democrazia ha un costo, ma l'assenza di democrazia ne avrebbe uno molto più alto. Tutto quello che si sviluppa prima, evitiamo di trovarlo come problema poi; quello che si sottovaluta si scontra in fase di realizzazione con la realtà e se va bene ci sono costi altissimi di fermo cantiere, se va male si fanno danni irrimediabili. L'esperienza delle grandi opere italiane è questa, e insieme a fiumi di denaro pubblico se n'è andata la credibilità dello Stato, in termini di efficienza e di capacità di realizzare le infrastrutture necessarie al Paese. Così la Toscana, che è stata la prima ad avere una legge sulla partecipazione, a prevedere il dibattito pubblico nelle prescrizioni del PIT e che ha finanziato negli anni decine di progetti di partecipazione, non ha sentito la necessità di mettere attorno ad uno stesso tavolo le varie posizioni, per provare a capire cosa fosse meglio per la grande area metropolitana fra Firenze e Prato, in relazione a ipotesi alternative sul progetto di sviluppo di Toscana Aeroporti. Le leggi nazionali ed europee si indirizzano al dibattito

pubblico, alla partecipazione, al coinvolgimento della cittadinanza e delle categorie economiche o associative nella condivisione dei progetti, ma qui no. Perché? Perché dell'aeroporto di Peretola non si può parlare in maniera seria? Perché di fronte a inviti pressanti per partecipare e portare il loro punto di vista, da parte di chi ha organizzato questi incontri, Toscana Aeroporti e Enac non sono intervenuti? Perché Prato e Firenze continuano a essere lasciate fuori dalla valutazione degli impatti? Chi si è avvicinato al progetto con interesse, sicuramente di domande ne ha sviluppate ancora tante, perché più si entra nel merito e più ci sono cose non si capiscono. Noi abbiamo sempre avuto una posizione contraria a questa opera, non soltanto per questioni ambientali ma soprattutto perché la realizzazione della nuova pista comprometterà per sempre lo sviluppo qualitativo dell'area della Piana. Questo non ci ha impedito di farci promotori di un processo imparziale, sotto l'egida dell'Autorità Regionale per la Partecipazione, per dare voce a chi aveva qualcosa da dire. Ma parlare e entrare nel merito può far male a chi non ha ragioni forti. La democrazia è questa e avremmo gradito che chi era a favore avesse esposto le proprie ragioni. Ma la comunicazione più efficace per chi ha il vento in poppa è far credere che l'opera sia già decisa e già pronta ad essere costruita. Cosa può fare un qualsiasi cittadino di fronte all'inesorabilità delle cose? Tutto può sembrare una battaglia contro i mulini a vento. A questo gioco ci sono stati anche molti amministratori che non hanno avuto voglia di approfondire una cosa già determinata. Peccato! Il processo informativo e di confronto si è svolto in modo molto civile e il livello del dibattito è stato molto alto, tanto che ne siamo usciti tutti più consapevoli. Anche i numeri sono stati importanti: più di diecimila accessi al sito e trecento persone ai tavoli di confronto, decine di esperti coinvolti. Un segnale di partecipazione da parte dei cittadini, che hanno dimostrato interesse una volta coinvolti nel processo informativo. Tanti, quelli favorevoli, dicono che dell'aeroporto se ne

è parlato molto e che ora era il momento di decidere. Anche questa affermazione fa parte della propaganda. Nella nostra lunga esperienza politica di aeroporto non se n'è mai parlato. La vicenda era chiusa con lo scorso ampliamento, che rendeva lo scalo fiorentino nelle condizioni di soddisfare l'utenza business e il servizio alla città, demandando a Pisa tutto il resto. I piani degli ultimi trent'anni si sono preoccupati di salvaguardare una fetta importante di territorio, che servisse da compensazione ambientale allo sviluppo residenziale, industriale e commerciale della città. Questa fetta aveva il nome di Parco della Piana che, seppur non abbia avuto che uno sviluppo parziale ma importante, ha risposto a questa funzione. Da questo processo partecipativo ne siamo usciti ancora più convinti che il parco sia la priorità. Una nostra opinione, sicuramente di parte, che però pensiamo sia anche consapevole e non pregiudiziale. Nelle discussioni ai tavoli di lavoro l'elemento del parco ritorna correntemente, un po' come le cose a cui dai valore quando le perdi. Si fosse parlato così tanto di pista parallela, pensate che l'Università avrebbe investito quasi un miliardo di euro nel Polo Scientifico mettendolo in fregio alla pista? Oppure che gli enti avrebbero investito quasi cinquanta milioni nel parco della Piana? Oppure che si sarebbe realizzata lì la Scuola dei Marescialli? Quello che si capisce bene dalle carte è che da avere un parco si passa ad avere importanti fasce di rispetto aeroportuali, che se dovessimo ricostruire degli habitat compensativi dovremmo realizzarli dieci anni prima di distruggere quelli esistenti, che il bird striking si valuterà dopo aver realizzato la pista. Chiaramente senza poter far più niente. Emerge con evidenza il problema della viabilità: l'Osmannoro che perde il suo contatto diretto con Sesto, sostituito da una strada più lunga di 3 km, la cui percorrenza sarà un costo per i cittadini e per l'ambiente, con sessantamila macchine che faranno 3 km in più ogni giorno in termini di tempo e carburante. Il sottoattraversamento della pista, che non viene preso in considerazione perché non conforme alle normative, rimarrebbe la soluzione migliore e, visto che le deroghe per questo progetto sono state tante, si poteva prevederne una in più. Una proposta concreta

è il declassamento della bretella autostradale Fi Nord Peretola con nuove uscite urbane e cucitura di nuove strade, una proposta valida a prescindere dall'aeroporto. La cosa più dibattuta dagli esperti è la quantità di norme che non sono rispettate nel progetto di masterplan: mancanza di piano di riutilizzo delle terre, franco idraulico del nuovo Fosso Reale che non soddisferebbe il requisito di ritorno duecentennale delle piene, richiesto in tutti i casi di adeguamento idraulico, valutazione ambientale fatta sul dato medio di sviluppo e non massimo, sorvolo di Firenze non valutato. Inoltre sono emerse varie carenze nella valutazione degli impatti e nella predisposizione dei dati: si considerano impattati soltanto i residenti e non le migliaia di lavoratori della Piana; non sono considerati edifici sensibili la Scuola Marescialli dei Carabinieri e l'Università insieme ad altre scuole di Capalle.

Sintetizzando, si può dire che il livello di approfondimento del progetto non è ai livelli di chiarire tutti i dubbi e le problematiche ipotizzate.

Scegliere non è mai facile e a volte si sceglie su opzioni che portano con sé elementi confliggenti, in cui comunque vada c'è una componente di errore. L'aeroporto porta cose positive e porta problemi, non fare l'aeroporto limita lo sviluppo ma risparmia parti importanti di ambiente. Il ruolo di un amministratore attento è proprio questo, mettere sul piatto della bilancia le varie opzioni: per quanto ci riguarda pensiamo che i danni della nuova pista sarebbero maggiori dei benefici. Più il progetto si approfondisce e più ci convinciamo che le priorità di questa città siano gli investimenti a fine ambientale, sulla qualità della vita, sul Polo Scientifico e quelli ad alto livello tecnologico.

Con questo dossier emerso dal processo di confronto lasciamo agli atti un documento leggibile per chiunque voglia farsi un'opinione, nella speranza che essere più consapevoli aiuti tutti a fare scelte maggiormente ragionate e di buon senso.

Alessio Biagioli, *Sindaco di Calenzano*

Doriano Cirri, *Sindaco di Carmignano*

Marco Martini, *Sindaco di Poggio a Caiano*

Gli argomenti del confronto

LA RETE TRANSEUROPEA DEI TRASPORTI

L'Europa ha emanato¹ dei nuovi orientamenti che definiscono la **Rete Transeuropea dei trasporti** (TeN-T) come un "Meccanismo per collegare l'Europa" (Connecting Europe Facility) al fine di renderla più competitiva e sostenibile. L'obiettivo è infatti di ottenere un'infrastruttura di qualità elevata, con obiettivi di basse emissioni di carbonio e di riduzione dell'inquinamento, di maggior sicurezza energetica e di protezione dell'ambiente. La rete è composta da due livelli: una rete centrale che si chiama Core Network e dovrà essere realizzata entro il 2030, e una rete globale che si chiama Comprehensive Network, da realizzare entro il 2050.

La **Core Network** si articola in nove "corridoi" ed è formata da:

- 38 aeroporti principali, in cui rientrano 11 aeroporti italiani: Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia, Bergamo Orio al Serio, Bologna, Milano Linate, Torino, Genova, Napoli, Cagliari, Palermo;
- 94 porti principali;
- 15.000 km di ferrovia ad alta velocità;
- 35 progetti transfrontalieri per ridurre le "strozzature" della rete.

Nella **Comprehensive Network** sono inserite tantissime infrastrutture di diverso tipo, tra cui 22 aeroporti italiani: Trieste, Treviso, Verona, Bolzano, Brescia, Forlì, Firenze, Pisa, Ancona, Roma Ciampino, Pescara, Foggia, Bari, Brindisi, Lamezia Terme, Reggio Calabria, Trapani, Catania-Comiso, Lampedusa, Pantelleria, Alghero, Olbia.

Il Regolamento 1316 stabilisce anche le condizioni, i metodi e le procedure per la concessione di un'assistenza finanziaria dell'Unione alle reti transeuropee, al fine di sostenerne i progetti. L'Italia non può avere finanziamenti europei dal Fondo di coesione per investimenti nelle reti trans-europee di trasporto poiché non rientra tra i paesi con reddito nazionale lordo (RNL) per abitante inferiore al 90% della media dell'UE 28.



1. Regolamenti n. 1315 e 1316 del dicembre 2013

IL PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI

Il Ministero dei Trasporti ha avviato nel 2013 un piano di riordino del settore aeroportuale, per recepire le direttive della Commissione Europea e promuovere lo sviluppo sostenibile del comparto. Partendo dalla constatazione che il sistema aeroportuale italiano è troppo frammentato, il piano individua un elenco di aeroporti nazionali sui quali concentrare gli investimenti, passando alle Regioni quelli con minor traffico.

Il Piano Nazionale degli Aeroporti, approvato dal

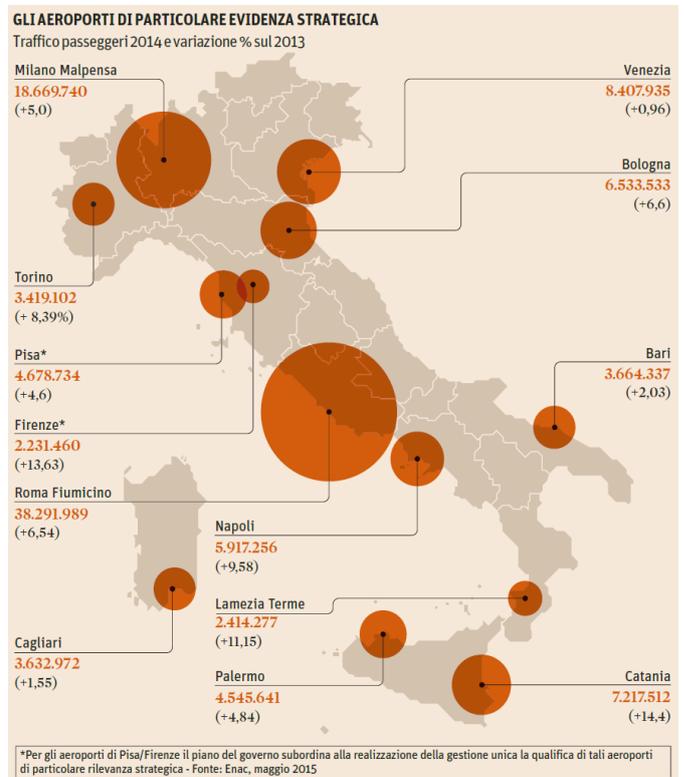
Consiglio dei Ministri nell'agosto 2015, individua **12 aeroporti di particolare rilevanza strategica**, tra cui tre gate internazionali - Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia - e ulteriori 26 aeroporti di interesse nazionale.

Gli aeroporti strategici sono stati individuati all'interno di **bacini territoriali** di traffico omogeneo, calcolando una distanza di max. 2 ore di percorrenza in auto da un aeroporto esistente, in base al principio di prevedere un solo aeroporto strategico per ciascun'area. L'unica eccezione alla regola è il **bacino Centro Nord**, nel quale "in base alle caratteristiche morfologiche del territorio e ai dati di traffico" gli scali individuati sono due: l'aeroporto di Bologna ed il sistema aeroportuale Pisa/Firenze, la cui qualifica di importanza strategica è stata però subordinata alla realizzazione della gestione unica. L'importanza strategica è stata assegnata prima di tutto agli aeroporti inseriti nel Core Network della Rete Transeuropea dei trasporti (TEN-T), privilegiando nel caso di più aeroporti core presenti nello stesso bacino i gate intercontinentali, scegliendo invece, nel caso di mancanza di aeroporti core nel bacino, l'aeroporto della Comprehensive Network con maggiori movimenti di traffico.

Il Piano Nazionale degli Aeroporti è un "piano di settore" e rientra tra i casi il cui il processo di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è parte integrante del percorso approvativo. La procedura è di competenza del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, e deve essere sottoposta a una fase di consultazione preliminare (detta scoping) con i "soggetti competenti in materia ambientale", al fine di definire la portata e il livello di dettaglio delle informazioni che dovranno essere inserite nel Rapporto Ambientale. Tale consultazione dura 90 giorni e avviene sulla base di un Rapporto preliminare ambientale che descrive i possibili impatti significativi dell'attuazione del piano.

La successiva fase di VAS vera a propria, che è avviata a seguito della presentazione del Rapporto ambientale, deve essere accompagnata da un'adeguata fase di informazione e consultazione pubblica e prevedere una fase di raccolta delle osservazioni da parte dei soggetti portatori di interessi e del pubblico.

Il Rapporto preliminare ambientale sul Piano Nazionale degli Aeroporti è stato pubblicato il 30 novembre 2015 e la consultazione dei Soggetti competenti in materia ambientale è iniziata il 10/02/2016.



DI CHI SONO GLI AEROPORTI? DA CHI SONO GESTITI?

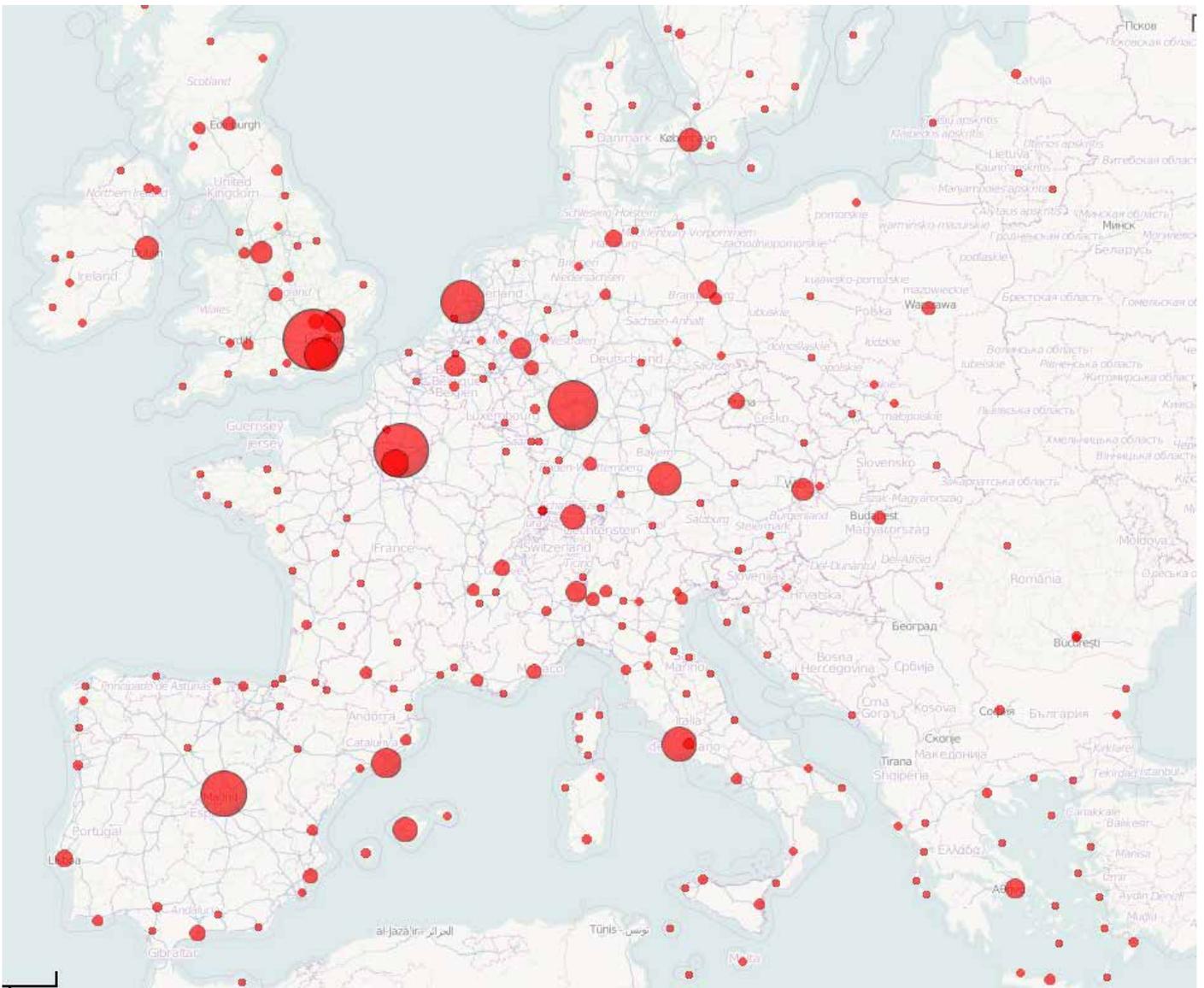
Gli aeroporti civili statali, in Italia, sono di proprietà del demanio aeronautico ma vengono gestiti da **società concessionarie** cui è affidato, sotto la vigilanza dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (Enac), il compito di

amministrarli e di coordinare e controllare le attività dei vari soggetti privati che vi operano.

La legge italiana prevede che per la gestione degli aeroporti siano costituite **apposite società di capitali**, quindi i gestori aeroportuali in Italia possono essere enti pubblici, privati, o una forma mista. Come in altri paesi europei, la maggior parte degli aeroporti è di proprietà pubblica ma ultimamente si è accentuata la tendenza, da parte di importanti gruppi industriali o istituti di credito, ad acquisire delle quote o la maggioranza del capitale sociale di alcuni aeroporti del Paese.

La società di gestione aeroportuale deve garantire tutti i servizi di assistenza a terra e l'ordinato movimento dei mezzi e del personale sui piazzali, nonché la sicurezza su passeggeri, bagagli e merci. In cambio della concessione, che non può essere superiore ai 40 anni, le società di gestione pagano allo Stato un **canone annuo** determinato in base al volume di traffico di passeggeri e merci.

Nel caso si renda necessario ampliare o ammodernare un aeroporto, l'**Enac** svolge attività di regolamentazione tecnica, certificazione, autorizzazione, concessione, coordinamento, controllo, ispezione e attività



sanzionatoria in materia di progettazione, costruzione, manutenzione ed esercizio delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali.

L'**attività di progettazione** delle opere aeroportuali è strettamente connessa alla programmazione degli interventi e degli investimenti che sono alla base della concessione di gestione di un aeroporto. Il Ministero dei Trasporti, avvalendosi dell'Enac, verifica che i gestori realizzino le opere concordate e in caso di adempimento può **revocare la qualifica di aeroporto di interesse nazionale**. La norma non prevede, però, la revoca nel caso in cui la mancata realizzazione delle condizioni sia dipesa da cause imprevedibili e non imputabili alla responsabilità dei gestori.

La gestione ed il controllo del traffico aereo civile italiano è demandata all'**Enav** - Ente Nazionale di Assistenza al Volo - che garantisce la sicurezza e la regolarità della circolazione nello spazio aereo. Per svolgere questa funzione strategica, l'Enav presidia le torri di controllo fornendo i "Servizi di Terminale", ovvero avvicinamento, decollo e atterraggio di un aeromobile.

IL TRAFFICO AEREO ITALIANO ED EUROPEO

Il traffico passeggeri registrato per l'anno 2015² nei 45 aeroporti italiani è di **oltre 156 milioni di passeggeri**, con un incremento del 4,5% rispetto al 2014. La metà dei traffici riguarda gli scali del Lazio e della Lombardia, seguite dal Veneto e dalla Sicilia, con circa il 9% del traffico ciascuna. Tutte le altre regioni hanno ospitato un traffico uguale o inferiore al 5% del totale.

Nella classifica³ dei primi venti aeroporti europei basata sul traffico passeggeri del 2010 e del 2014, il solo Hub italiano presente è quello di Roma Fiumicino che si trova al 7° posto, con un traffico di circa 38,5 milioni di passeggeri.

Negli ultimi dieci anni, grazie al diffondersi del modello *low cost* che ha reso accessibile il trasporto aereo ad ampi strati di popolazione, il traffico nazionale passeggeri ha visto un incremento del 60% e le previsioni di crescita dell'Enac stimano un incremento annuo fino al 2030 del 3,3%. La maggiore parte della crescita sarà dovuta al **traffico internazionale**, che è il segmento con maggiore potenzialità di sviluppo. Ovviamente le previsioni potranno avere scostamenti in funzione dell'andamento dell'economia globale e, conseguentemente, dei flussi turistici.

2. Dati Enac: http://www.enac.gov.it/La_Comunicazione/Pubblicazioni/info-1171036406.html

3. Fonte: Istituto per la Ricerca e l'Ingegneria dell'Ecosostenibilità - Rapporto Preliminare Ambientale Piano Nazionale degli Aeroporti - processo di VAS, novembre 2015.

LA MOBILITÀ IN TOSCANA

La Regione Toscana ha recentemente elaborato uno strumento unitario di pianificazione delle politiche della mobilità che razionalizza e mette in rete le singole materie – ferrovie, autostrade, porti, aeroporti, interporti, trasporto pubblico locale, viabilità regionale, mobilità ciclabile – secondo le nuove direttive europee e nazionali: il **Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM)**. Tra i principali obiettivi del piano vi è l'esigenza di dare alla Toscana e all'Italia centrale un ruolo nelle Reti di trasporto europee (TEN) per il riequilibrio del Mediterraneo nei flussi mondiali.

Partendo da analisi economiche e indagini sui comportamenti, il piano definisce gli obiettivi strategici, gli indirizzi e le risorse attivabili per ciascun ambito, stabilendo i criteri di ripartizione delle risorse. Le politiche del PRIIM sono basate su un'analisi dei quadri conoscitivi esistenti, in particolare la descrizione della situazione relativa agli aeroporti è descritta nell'Allegato A.b.7 - IL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO.

Il Piano definisce una classificazione degli **aeroporti che costituiscono il sistema toscano**: 8 aeroporti di interesse regionale, di cui 2 aeroporti internazionali, 3 di interesse nazionale/regionale e 3 con funzioni di aviazione generale. Gli scali aperti al traffico commerciale e di aviazione generale sono: l'Aeroporto Galileo Galilei (Pisa) che dispone di due piste, rispettivamente di circa 3000 m e 2500 m, l'Aeroporto Amerigo Vespucci (Firenze) con pista di circa 1650 m, l'Aeroporto Teseo Tesei (Marina di Campo - Isola d'Elba) con una pista di circa 1050 m, l'Aeroporto Corrado Baccharini (Grosseto) con pista di circa 2650 m, e l'Aeroporto di Ampugnano (Siena) con pista di circa 1400 m.

Gli aeroporti di Pisa e Firenze movimentano la quasi totalità del traffico regionale, sia di passeggeri sia di merci, e gestiscono quasi tutti i servizi di linea. In particolare, Pisa e Firenze presentano connessioni con destinazioni nazionali, continentali e, per quanto riguarda Pisa, intercontinentali (New York). Il PRIIM individua l'Aeroporto di Firenze come "aeroporto di interesse nazionale e regionale, di rilevanza economica fino all'internazionale".

Le proiezioni Enac al 2030 per la Regione Toscana, effettuate mantenendo i livelli attuali di quota di domanda di traffico aereo da e per la Toscana, vedono un valore di poco superiore ai 10 milioni di passeggeri. Con riferimento ai dati Assaeroporti del 2011, i passeggeri che utilizzano gli scali toscani sono circa 6,4 milioni, che rappresentano poco più del 4,3 % del totale dei passeggeri che utilizzano gli aeroporti italiani. Questo valore si pone almeno 2-3 punti al di sotto del peso economico della regione (6,8% in termini di PIL) e scende ancora di più rispetto alla sua rilevanza turistica (11,3% degli arrivi secondo dati del 2009). Si prevede quindi che possano essere raggiunti livelli maggiori di passeggeri recuperando le quote di traffico da e per la Toscana che attualmente sono soddisfatte da altri sistemi aeroportuali. Il sistema aeroportuale della Toscana assume un ruolo

centrale per l'organizzazione della mobilità e per l'attrattività del territorio e uno degli obiettivi specifici del piano è il rafforzamento della dotazione aeroportuale, mediante la specializzazione delle funzioni degli aeroporti di Pisa e Firenze **in un'ottica di pianificazione integrata di attività e servizi e del relativo sviluppo**. In coerenza con il Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) regionale⁴, lo sviluppo dei due scali dovrà avvenire in maniera complementare, non concorrenziale ma sinergica, esaltando le specificità di ciascuno, "compatibilmente con la tutela delle risorse territoriali ed ambientali, con particolare riferimento alla mitigazione degli effetti di inquinamento acustico e atmosferico". Con l'integrazione al PIT, la Regione ha provveduto ad individuare ulteriori impegni relativi al progetto di Parco Agricolo della Piana e al fine di porre in atto specifiche azioni di risanamento e miglioramento della qualità dell'aria, volte a ridurre le emissioni inquinanti nell'area interessata, anche attraverso interventi di miglioramento della mobilità collettiva.

In particolare l'Allegato programmatico 7 prevede le seguenti azioni di interesse per la mobilità:

- integrazione della rete delle tramvie della Piana Fiorentina;
- potenziamento dei collegamenti ferroviari;
- potenziamento dei collegamenti tra gli aeroporti di Firenze e Pisa;
- promozione di interventi per i collegamenti viari;
- sviluppo rete piste ciclabili.

Tale impegno è stato confermato con il Documento di Economia e Finanza Regionale (DEF) 2016⁵ che prevede interventi per lo sviluppo della piana fiorentina.

Nelle politiche per la mobilità la Regione ha previsto anche un'**azione diretta nel capitale sociale delle società aeroportuali**. La Regione partecipa, infatti, alle compagini sociali delle società di gestione di alcuni dei principali aeroporti della Toscana (Pisa, Firenze, Marina di Campo, Grosseto) e nel corso del 2012 è entrata nella società

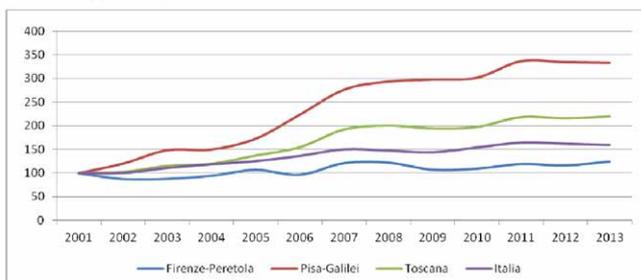
Aeroporto di Firenze (AdF S.p.A.) con l'acquisizione di un pacchetto azionario pari a circa il 5% del capitale sociale. Nel 2014 ha ceduto una quota di azioni dell'aeroporto di Pisa pari all'11,90% del capitale sociale, mantenendo un pacchetto azionario del 5%. All'inizio del 2015 le società di Pisa e Firenze hanno approvato un progetto di fusione che ha dato vita alla **società aeroportuale unica "Toscana Aeroporti S.p.A."**.

La Regione, inoltre, intraprende azioni per **supportare gli investimenti in materia di sicurezza e funzionalità** delle attività aeroportuali e per l'avvio di collegamenti aerei, mobilitando sia risorse regionali che risorse PAR FAS 2007-2013 e previa specifica autorizzazione della Commissione Europea. Su tali investimenti dovranno essere svolte tutte le verifiche deputate a far sì che non si configurino come configgenti con le normative europee in materia di aiuti di Stato.

4. "Integrazione al piano di indirizzo territoriale per la definizione del parco agricolo della piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze", approvato con deliberazione del consiglio regionale n. 61 del 16 luglio 2014.

5. Approvato con D.C.R. n.89 del 21 dicembre 2015. Vedi Progetto regionale 1 Interventi per lo sviluppo della piana fiorentina (pag. 20): <https://www.consiglio.regione.toscana.it/upload/COPAS/documenti/allegato%201%20DEFR%202016.pdf>

Andamento del traffico passeggeri
Numeri indici (2001=100)



Fonte dati: ENAC

IL CONTESTO TERRITORIALE

Il territorio della Piana ha una storia antica; in epoca

etrusca faceva capo alla città-stato di Fiesole, fautrice della sua bonifica, con un sistema di drenaggio mantenuto anche dalla centuriazione di epoca romana. Pur con le grandi trasformazioni, fino alla metà del secolo scorso il confine tra città e campagna è rimasto nettamente distinto. Con il boom edilizio degli anni '60 gli spazi urbani si sono progressivamente dilatati facendo diventare la campagna un **grande spazio periurbano**.

La Piana tra Firenze e Prato è oggi un ampio territorio in cui si sovrappongono i tipici interventi disordinati e autoreferenziali generati dallo sviluppo economico ad alcuni "elementi strutturali" ancora in parte leggibili come:

- il **reticolo idrografico** formato, dal lato pratese, dai fiumi Ombrone e Bisenzio e verso Sesto Fiorentino e Firenze dai fossi Reale e Macinante;
- il **tessuto agricolo**, ricco di testimonianze della cultura mezzadrile, nel quale si inserisce la Villa medicea di Poggio a Caiano e l'annessa tenuta, imperniata su una grande fattoria (Cascine di Tavola - oggi sito ANPIL);
- le **zone umide**, diffuse a macchia di leopardo e oggi sottoposte a tutela, alcune di origine naturale, altre invece artificiali derivanti dall'attività di escavazione o costruite per la compensazione idraulica e ambientale (è il caso, fra gli altri, dello stagno di Focognano, a ovest dell'Osmannoro, che ospita un'oasi faunistica del WWF).





Oasi di Focognano

Da questa struttura si staccano in modo netto i tracciati delle **infrastrutture di trasporto**, la cui conformazione in rilevato costituisce un forte elemento barriera tra la piana, i suoi centri urbani, le colline settentrionali e l'asta fluviale dell'Arno:

- la **ferrovia Firenze-Prato**, che separa il centro di Prato dalle pendici del Monte Calvana e taglia i centri urbani di Calenzano e Sesto Fiorentino dalle loro aree produttive;
- l'**autostrada Firenze-mare (A11) e la Direttissima**, che delimitano una fascia che si è progressivamente saturata, eccetto un lembo a sud dell'abitato di Sesto Fiorentino;
- la **ferrovia pisana**, quadruplicata negli anni '90, che nel suo raccordo con la Firenze-Prato "chiude" la piana sul lato di Firenze;
- l'**autostrada del sole (A1)**, che divide il bacino territoriale di influenza diretta dei Comuni di Firenze e Sesto Fiorentino, da quello di Campi Bisenzio-Calenzano e Prato.

L'incrocio di queste infrastrutture lineari determina una suddivisione della pianura compresa tra Firenze e il fiume Ombrone in quattro macro-aree, fisicamente comunicanti fra loro e con l'esterno attraverso un numero limitato di varchi artificiali, ponti o sottopassaggi.

La **Piana è un territorio fra i più densamente popolati e vissuti della Toscana**: vi vivono circa 800.000 abitanti,

cui si aggiungono tutti coloro che nella Piana lavorano e sviluppano attività produttive o semplicemente "transitano". Il territorio della Piana ospita ogni genere di imprese e manifatture (il quinto polo industriale italiano) e produce circa 1/3 della ricchezza toscana.

L'**accessibilità ai territori aperti della piana è un problema** che riguarda tutti i Comuni: di fatto le uniche situazioni in cui le relazioni città-territorio non risultano finora compromesse in modo grave sono quelle a sud di Sesto Fiorentino e intorno a Campi Bisenzio (a sud e a ovest).

Nel 1990, dopo una lunga fase di coordinamento regionale degli interventi di pianificazione per il sistema territoriale Firenze-Prato-Pistoia, la Regione tentò di costruire un quadro di coerenza allo sviluppo di tutta l'area mediante l'elaborazione di uno **Schema strutturale**, ma le profonde trasformazioni seguenti non sono comunque riuscite a generare quell'identità metropolitana che si desiderava raggiungere. Molti "vuoti" si sono via via riempiti, riducendo il sistema degli spazi aperti e aumentando la congestione. A crescere, in particolare, sono state le superfici occupate da **attività produttive, terziarie e commerciali**: il distretto dell'Osmannoro a cavallo dei comuni di Firenze, Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio; i "macrolotti" I e II di Prato; le aree industriali a nord di Campi e a sud di Calenzano.

Si sono anche realizzate **grandi infrastrutture "puntuali"** che costituiscono anch'esse grandi enclave impenetrabili: l'ampliamento dell'aeroporto di Peretola; l'interporto di Gonfienti; gli impianti di smaltimento dei rifiuti di Case Passerini; il "polo tecnologico" delle Ferrovie all'Osmannoro.

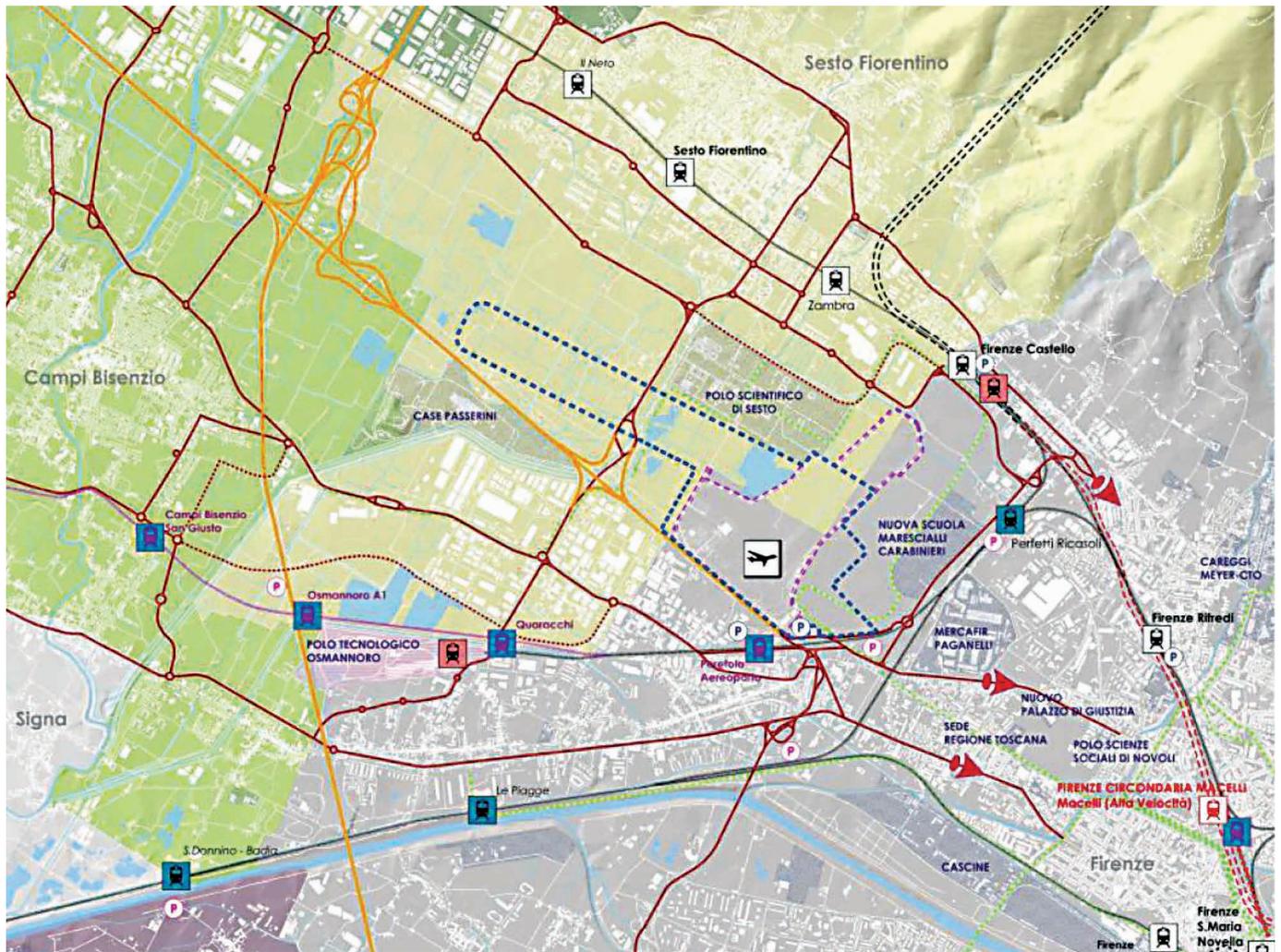
Altri "capisaldi" del sistema insediativo che erano previsti sono invece state realizzate in modo parziale: il polo direzionale di Castello, di cui è in fase di realizzazione solo lo stralcio relativo alla Scuola sottufficiali e alle residenze per l'Arma dei Carabinieri; il **Polo scientifico**

dell'Università a Sesto Fiorentino.

A parte la ferrovia e le autostrade nazionali, le **infrastrutture lineari - soprattutto quelle destinate al trasporto pubblico - sono rimaste arretrate** rispetto al processo di urbanizzazione che avrebbero dovuto supportare.

Si ringrazia il prof. Francesco Alberti per il contributo ai capitoli sull'inquadramento territoriale.

interessante e innovativo dello Schema strutturale, ha prodotto in questi ultimi due decenni studi interessanti ma pochi interventi concreti, se paragonati ai ritmi dello sviluppo edilizio e all'estensione della piana. Questa idea ha comunque **esercitato un'azione frenante allo sviluppo insediativo**, che trova riscontro negli obiettivi di tutela delle aree agricole fissati dagli strumenti della pianificazione territoriale approvati dopo la riforma della



IL PARCO DELLA PIANA

L'idea del **parco centrale metropolitano** come cuore verde e "cerniera" fra i sistemi ambientali dell'Arno e delle colline, che rappresentava l'elemento più

legge urbanistica regionale del 1995 e dai vincoli imposti dai piani comunali, in particolare a Prato. Quanto al **parco fluviale dell'Arno**, gli interventi più significativi sono la realizzazione della ciclopiista tra le Cascine e Signa, il parco "Chico Mendez" a San Donnino e i primi due

lotti (per un totale di 70 ettari) del progetto di recupero ambientale dell'area dei "Renai" a Signa.

Il **Parco della piana** e l'**aeroporto Amerigo Vespucci** sono sempre stati visti come antagonisti nelle prime fasi del dibattito sulla pianificazione intercomunale dell'area fiorentina, ma sono poi finiti col legittimarsi a vicenda, almeno dal punto di vista "politico", nella cornice dello Schema strutturale che riconosce entrambi ufficialmente

sia con la sua implementazione in chiave di "Parco agricolo" ad opera dell'Amministrazione regionale Rossi (assessore Anna Marson). Il processo di formazione del **progetto di Parco agricolo della piana** ha preso avvio nel 2005, coinvolgendo via via diversi enti e attivando un percorso di attività di ascolto e coinvolgimento dei cittadini e delle realtà associative del territorio, coordinato dal Garante della comunicazione regionale prof. Massimo Morisi.

Comune di Calenzano Prot. in partenza n. 13050 del 26-05-2016



come "elementi strutturali emergenti a carattere fondativo per l'assetto dell'area e quindi di interesse regionale".

L'idea del **parco come elemento ordinatore del territorio** è stata assunta sia con l'ipotesi di Parco della Piana sostenuta dall'Amministrazione regionale Martini,

Parallelamente a questo percorso, da parte della società Aeroporto di Firenze AdF Spa, è stato presentato nel 2009 alla Commissione Ambiente del Consiglio Regionale, uno **studio per la qualificazione funzionale dello scalo aeroportuale Amerigo Vespucci di Firenze**. Tale studio

conteneva **5 diverse ipotesi di orientamento** della pista aeroportuale. La Regione Toscana e la Provincia di Firenze hanno commissionato quindi al Dipartimento di tecnologie dell'architettura e design "Pier Luigi Spadolini" dell'Università degli studi di Firenze, una ricerca per valutare l'impatto delle cinque ipotesi e nel Febbraio 2012 l'Enac ha predisposto il documento: "Aeroporto di Firenze Amerigo Vespucci – Valutazione delle due ipotesi con orientamento 09/27 e 13/30" al fine di rendere decisivo il quadro valutativo delle ipotesi della nuova pista.

La Giunta Regionale ha deliberato nel 2010 l'avvio del procedimento di **"Integrazione del Piano di Indirizzo Territoriale in merito alla definizione degli obiettivi del Parco della Piana Fiorentina e alla qualificazione dell'Aeroporto di Firenze"**. Il percorso di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ha accompagnato l'elaborazione del piano e ha visto laboratori progettuali che hanno coinvolto tutti gli Enti interessati dal progetto e giornate di partecipazione civica. L'integrazione del PIT, approvata il 16 luglio 2014, formula una serie di prescrizioni atte a garantire la compatibilità territoriale di una nuova qualificazione dello scalo aeroportuale cui vincolare qualunque conseguente progettazione.

Il Parco ha una superficie che complessivamente supera i 7.000 ettari, e costituisce la più grande *infrastruttura verde e rurale* dell'area metropolitana fiorentina. La stessa idea del Parco mira a riconoscere tutti «i vuoti» della Piana nel loro complesso intreccio costituito da aree di interesse naturale, parchi urbani, vuoti inter e intra-urbani e soprattutto vaste aree agricole esistenti e potenziali. Il Parco si configura come un progetto territoriale che vuole definire e tutelare un limite strutturale tra quanto è identificabile come "città" e quanto è identificabile come "campagna". Da qui l'idea del Parco come *"elemento ordinatore"* del territorio della Piana, come fattore che rafforza il sistema

di relazioni tra le funzioni urbane circostanti.

L'integrazione del PIT concernente il Parco agricolo prevede anche l'attivazione di politiche specifiche affinché le aree fertili siano destinate esclusivamente ad attività agricole e a funzioni di riequilibrio ambientale, anziché essere considerate aree disponibili per future espansioni dell'urbanizzazione. A tal fine una specifica salvaguardia⁶ è stata prevista per le aree che, ad oggi, hanno una esclusiva destinazione agricola.



L'Integrazione del PIT prevede poi come obiettivo specifico la **qualificazione funzionale dell'aeroporto di Firenze**, integrando il Master Plan concernente *"Il sistema aeroportuale toscano"* elaborato nel 2009 e stabilendo alcune prescrizioni, tra cui:

- **lo sviluppo di un'unica pista che non superi i 2000 metri** lineari con un utilizzo monodirezionale qualora si opti per una pista parallela all'autostrada, senza sorvolo di Firenze (salve situazioni emergenza) e senza pista di rullaggio;
- **la ridestinazione al Parco agricolo delle aree non necessarie** alla qualificazione aeroportuale;
- **la previsione di una serie di opere di tutela ambientale**, di mitigazione dell'inquinamento acustico, di arricchimento boschivo, di recupero dei volumi di esondazione e di mantenimento della funzionalità del reticolo idraulico della Piana correlate all'opzione di pista parallela e al suo inserimento nel sistema territoriale della Piana stessa e del Parco, da far gravare sulle risorse dell'investitore privato;
- **la redazione della valutazione di impatto sanitario** del progetto di qualificazione aeroportuale.

⁶ cfr. art. 38 quater della Disciplina del PIT.

L'AEROPORTO DI FIRENZE-PERETOLA

L'aeroporto Amerigo Vespucci è nato nel 1929⁷ con il trasferimento delle attività di volo dal Campo di aviazione di Campo di Marte a Peretola. Lo scalo fiorentino ha sempre suscitato l'interesse delle compagnie aeree per la vicinanza al capoluogo toscano, turisticamente attrattivo, tuttavia fino alla fine degli anni '80 l'aeroporto non è riuscito a decollare seriamente. Nel 1986 l'aeroporto fiorentino vide un aumento del traffico grazie al successo sul mercato del turboelica ATR 42, particolarmente adatto alla pista di Peretola, allungata l'anno precedente da 1.000 a 1.400 metri.

L'arrivo della compagnia Meridiana, che utilizzava un nuovo quadrigetto britannico con prestazioni di decollo e atterraggio adatte ad aeroporti con piste brevi, contribuì a rilanciare l'aeroporto con l'introduzione di una serie di nuovi voli nazionali e internazionali. Per molti anni, tuttavia, l'adeguamento delle piccole strutture dello scalo fu rimandato, e solo nei primi anni '90 il Ministero dei Trasporti ha sostenuto una prima ristrutturazione ed un primo allargamento dell'aerostazione esistente, con l'ampliamento dei piazzali per gli aeromobili e la realizzazione di un nuovo piazzale per l'aviazione generale. A sua volta, la SAF, **Società dell'aeroporto fiorentino** (in seguito AdF), ha realizzato nel 1992 una propria aerostazione, di 2.000 metri quadrati, dedicata agli arrivi; il Comune di Firenze ha invece provveduto a realizzare il parcheggio auto di fronte allo scalo. Negli anni seguenti l'operatività dello scalo vide una **rapida crescita**: dai 500.000 passeggeri del 1994 al milione del 1997. La pista è stata allungata fino a 1.650 metri nel '96, in occasione dello svolgimento di un vertice europeo a Firenze, e sono stati ampliati i piazzali e la stazione partenze. Nel 2000 è stato elaborato un Piano generale di sviluppo dell'Aeroporto che ha apportato ulteriori miglioramenti funzionali. Nel 2006 la pista

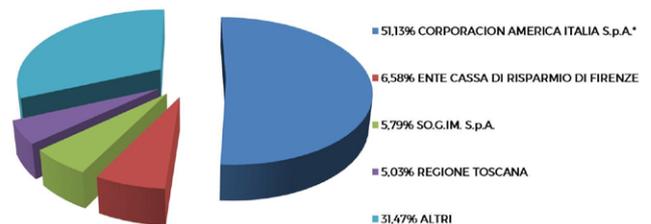
esistente fu completamente ricostruita, assumendo l'attuale configurazione di 1.750 metri.

7. Nel 1929 fu emanato il decreto ministeriale che ne decise la realizzazione e il 1931 (4 giugno) avvenne l'inaugurazione ufficiale, con lavori di costruzione presumibilmente avvenuti soprattutto nel 1930.

LA FUSIONE CON L'AEROPORTO DI PISA

Dal giugno 2015 gli aeroporti di Firenze e Pisa sono gestiti da un unico soggetto, derivante dalla fusione per incorporazione della AdF S.p.A. (società di gestione dello scalo A. Vespucci di Firenze) nella SAT Spa (società di gestione dello scalo G. Galilei di Pisa): la **società Toscana Aeroporti S.p.a.** Si tratta di una società per azioni quotata in Borsa il cui azionariato è rappresentato per il 51,13% dalla società Corporation America Italia S.p.A., presieduta dall'imprenditore argentino Eduardo Eurnekian.

Nell'illustrazione sono indicati i soggetti che alla data odierna partecipano direttamente o indirettamente in misura superiore al 5% al capitale sociale).



* Dichiarante ovvero soggetto posto al vertice della catena partecipativa: Southern Cone Foundation

I PROBLEMI DELL'AEROPORTO OGGI

Da diversi anni la società di gestione dell'aeroporto Firenze-Peretola lamenta che la pista esistente presenta alcune criticità che limitano l'operatività dello scalo. Le problematiche sono legate principalmente alle **dimensioni e alle caratteristiche della pista attuale** che, per la sua lunghezza ridotta, non consente l'uso di alcuni tipi di aeromobili delle compagnie aeree. Inoltre,

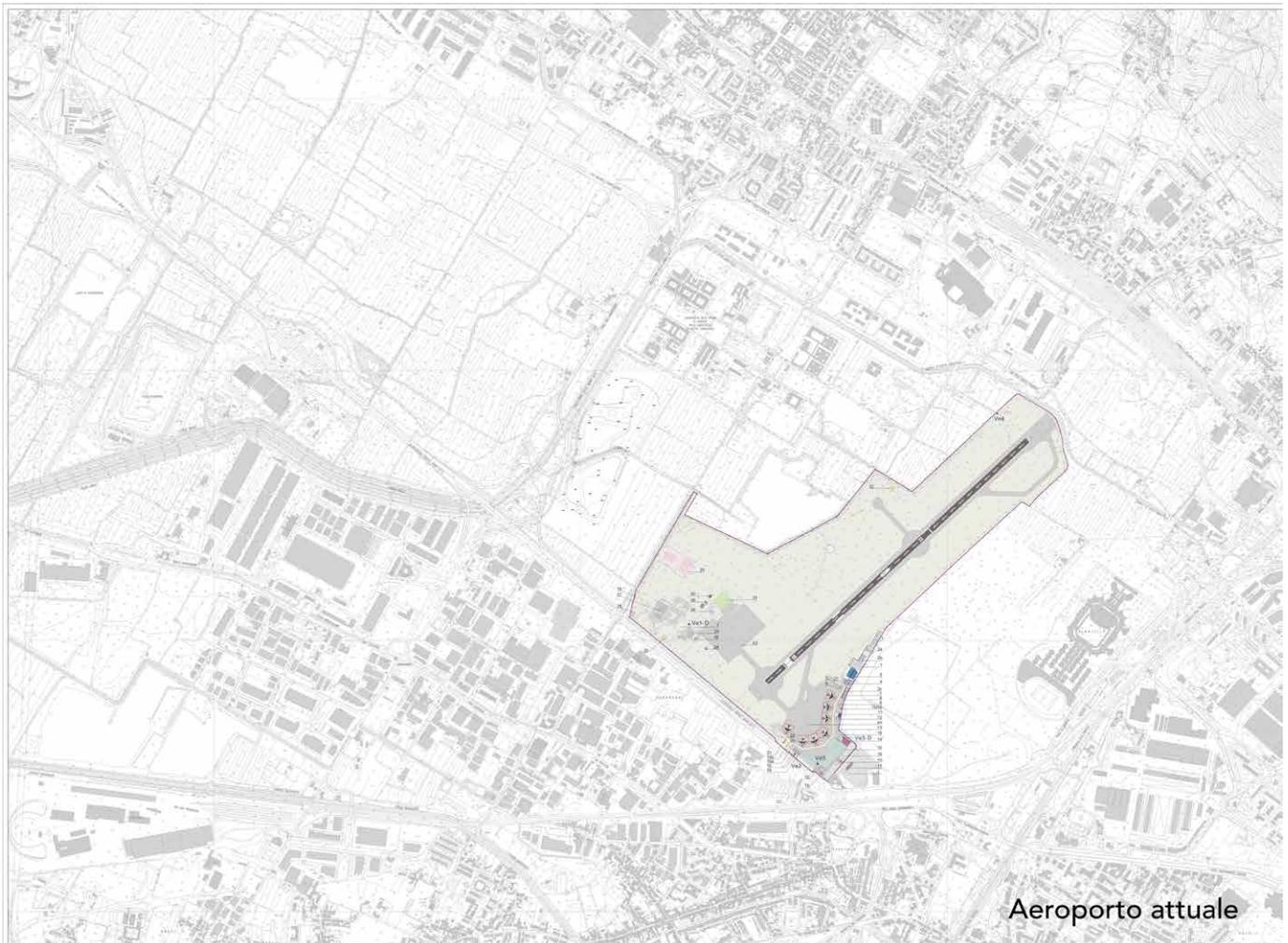
in presenza di alcune particolari condizioni atmosferiche (in particolare il vento in coda), le compagnie si vedono oggi costrette, per motivi di sicurezza, a far dirottare gli aeromobili verso altri aeroporti oppure a limitare il peso degli aeromobili riducendo il carburante o sbarcando bagagli e passeggeri, causando una riduzione del raggio di destinazioni raggiungibili dall'aeroporto.

IL PROGETTO DI 'AMMODERNAMENTO'

Il piano di sviluppo dell'aeroporto di Firenze (Master Plan aeroportuale 2014-2029) è stato approvato nel 2014 da AdF in base alle indicazioni tecniche di Enac e prevede la riqualificazione dell'aeroporto mediante

la realizzazione di una nuova pista di volo e altre opere accessorie. **La nuova pista prevede una lunghezza di 2.400 metri⁸** e un orientamento di 12/30, pressoché parallelo all'autostrada. La realizzazione della nuova pista comporta l'esproprio di alcune delle aree limitrofe alla pista attuale per una superficie di circa 140 ettari, da anettere al sedime attuale.

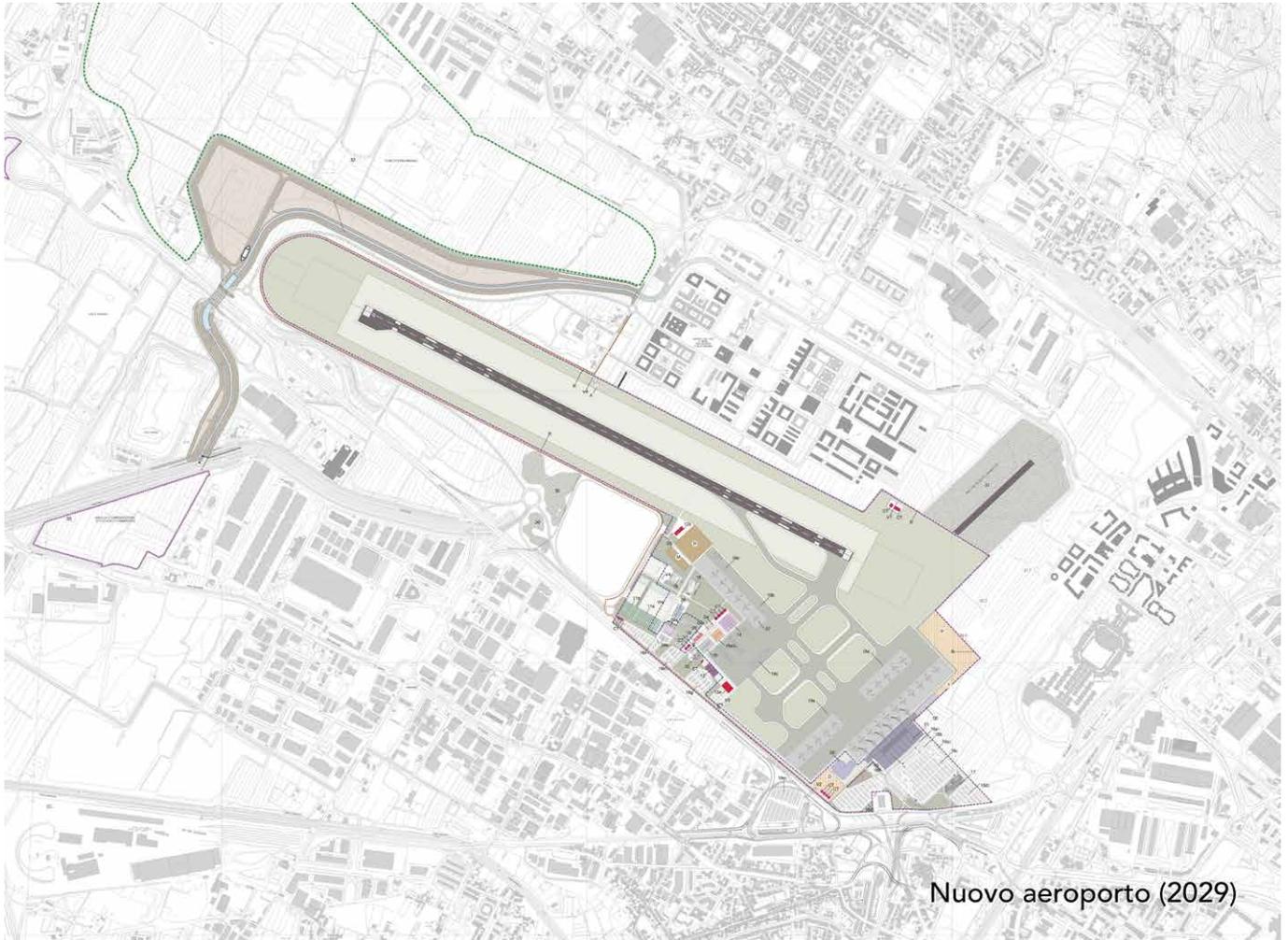
La pista attuale sarà usata fino a quando entrerà a regime la nuova pista, poi sarà utilizzata in parte per ospitare le opere accessorie a supporto della nuova pista e in parte come parco pubblico⁹. Le **opere accessorie connesse all'intervento** di ampliamento dello scalo prevedono: nuovi piazzali per le manovre e le soste degli aerei, edifici di servizio, uffici, un nuovo terminal aviazione generale, un



nuovo terminal passeggeri, un nuovo hangar aeroclub, una nuova viabilità interna e parcheggi di pertinenza. La realizzazione della nuova pista dell'aeroporto andrà a incidere su aree a destinazione agricola (vincolate dal PIT

come Parco della Piana), sul sito di interesse comunitario (Sic) "Stagni della Piana Fiorentina e Pratese", sull'area naturale protetta di interesse locale (Anpil) denominata "Podere la Querciola", sul Lago di Peretola.

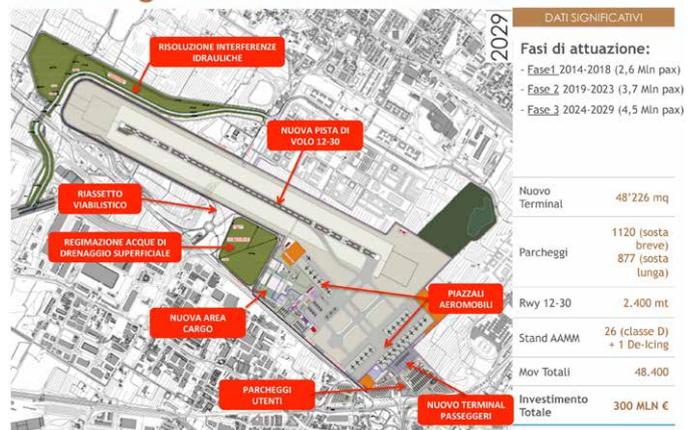
Comune di Calenzano Prot. in partenza n. 13050 del 26-05-2016



Nuovo aeroporto (2029)



Piano degli Interventi Master Plan 2014-2029



È prevista la ricostituzione di questi siti in altra area a breve distanza, la **riprotezione dei bacini naturalistici e la realizzazione di un nuovo lago**¹⁰.

8. Il PIT approvato dal Consiglio Regionale il 14 luglio prevede una pista di max. 2.000 metri ma Enac aveva presentato delle Osservazioni (non accolte e oggetto di un ricorso al TAR da parte di Enac) chiedendo che la previsione fosse portata a 2.400 metri.

9. Il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, in data 6/04/2016 ha prodotto un parere tecnico in cui si chiede che l'area dell'attuale pista, dopo la sua dismissione, sia oggetto di accurata risistemazione secondo i principi della pianificazione paesaggistica, con eliminazione della pista attuale e rinaturalizzazione completa dell'area (<http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1530/2452?Testo=&RaggruppamentoID=189#form-cercaDocumentazione>).

10. Il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, nel medesimo parere della precedente nota, ha prescritto che, prima della eliminazione del Lago di Peretola, sia realizzato un nuovo lago, di capienza uguale o superiore dell'attuale.

LE MODIFICHE ALLA VIABILITÀ E AI TRASPORTI

Oltre agli interventi sopra citati, sarà realizzata una riconfigurazione dell'attuale viabilità dello **svincolo autostradale di Sesto Fiorentino**. L'attuale strada di collegamento tra la zona industriale dell'Osmannoro e l'abitato di Sesto sarà deviata con un percorso in superficie che circumnavigherà la nuova pista fino allo svincolo autostradale/Osmannoro. Il collegamento con il centro storico fiorentino e la Stazione ferroviaria di Firenze SMN sarà effettuato dalla Linea e della tranvia, attualmente in costruzione.

LE OPERE DI ADEGUAMENTO IDRAULICO

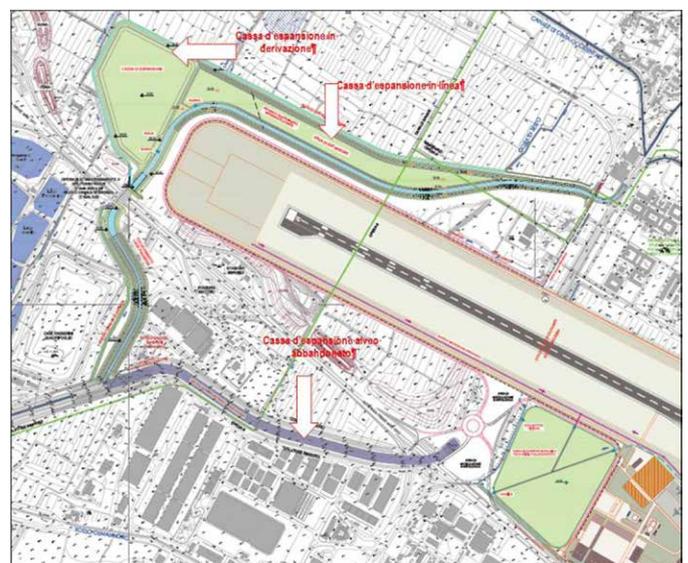
Il progetto prevede inoltre la **deviazione di un tratto del Fosso Reale**, con contestuale realizzazione di interventi di regimazione, laminazione¹¹, messa in sicurezza idraulica e attraversamento dell'autostrada. Il nuovo tracciato del Fosso Reale costeggerà la nuova pista sul

lato ovest, passando tra la discarica di Case Passerini e la centrale di compostaggio, per poi ricongiungersi all'alveo esistente a valle di ponte Maccione.

Poiché l'area si presenta fragile e articolata dal punto di vista idraulico, saranno eseguiti interventi a completamento dell'opera di deviazione: la realizzazione di un nuovo sistema di regimazione e drenaggio delle "acque basse" e la contestuale creazione di un bacino di laminazione.

Per quanto concerne le interferenze col reticolo idrografico di superficie delle "acque basse", verranno riorganizzati i diversi sistemi di gestione delle acque di drenaggio della porzione di Piana interessata dagli interventi. A valle dello stabilimento Baxter di Sesto Fiorentino sarà realizzata un'area di espansione del materiale grossolano portato dalle piene, che sarà separata dall'alveo di magra mediante un argine. Sarà inoltre realizzata una cassa d'espansione a monte dell'autostrada A11 e un'altra cassa d'espansione sarà ricavata nel sedime dell'alveo abbandonato, nel tratto compreso tra l'autostrada ed il ponte di Maccione.

11. Si tratta di opere idrauliche volte a realizzare argini e vasche per permettere il contenimento delle acque che, in caso di piena, il fiume non è in grado di contenere nel suo alveo.



Stralcio planovolumetrico degli interventi di sistemazione idraulica del Fosso Reale

LA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI AMBIENTALI

Lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) del Master Plan aeroportuale è stato realizzato dalla società specializzata Ambiente s.c. e consegnato il 24 marzo 2015 al Ministero dell'Ambiente per l'avvio della procedura di **Valutazione d'Impatto Ambientale** propedeutica alla Conferenza dei Servizi che dovrà dare il via libera definitivo al progetto di sviluppo dello scalo fiorentino.

La Valutazione di Impatto Ambientale, comunemente detta VIA, è una procedura tecnico-amministrativa il cui obiettivo è valutare i possibili impatti significativi (i cambiamenti positivi o negativi) sull'ambiente e sul patrimonio culturale derivanti dalla realizzazione di determinati progetti. I documenti che vengono prodotti in fase di VIA **devono descrivere e valutare gli effetti diretti e indiretti di un progetto** su: l'uomo, la fauna e la flora, il suolo, l'acqua, il clima e il paesaggio, i beni materiali ed il patrimonio culturale, l'interazione tra i precedenti fattori.

La VIA si basa sia sulle informazioni fornite dal proponente del progetto, sia sulla consulenza data da altre strutture della pubblica amministrazione (tramite pareri), sia sulla partecipazione del pubblico, cioè la comunità e i gruppi sociali (tramite "osservazioni scritte"). Un obiettivo importante delle procedure di VIA è quello di favorire la partecipazione delle comunità locali nei processi decisionali sull'approvazione dei progetti.

La VIA si applica alle categorie di progetti individuati dalla direttiva comunitaria di riferimento e dalle norme statali e regionali che hanno il compito di recepirla e attuarla¹². Le opere soggette a VIA sono numerose e di vario genere: strade, ferrovie, porti, aeroporti, insediamenti industriali, centrali per la produzione

di energia elettrica, elettrodotti, oleodotti, gasdotti, ecc. La procedura deve essere presentata all'Autorità competente che nel caso degli aeroporti è il **Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare**, acquisito il parere del Ministero per i Beni e le attività culturali.

Quando un progetto può avere ripercussioni su un sito della rete europea "Natura 2000", come nel caso del progetto di ampliamento dell'aeroporto di Firenze, lo Studio di Impatto Ambientale dovrà contenere anche lo **Studio di Incidenza**, che ha lo scopo di verificare se l'integrità degli habitat e delle specie in essi contenute è salvaguardata.

¹² Direttiva 2011/92/UE; D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., Parte II; norme regionali di attuazione: L.R. 10/2010.

GLI INTERVENTI DI COMPENSAZIONE AMBIENTALE

A fronte dell'occupazione di suolo, sono previsti interventi di compensazione ambientale di pari entità su una superficie di 146 ettari, tra cui la creazione del parco peri-urbano di Sesto Fiorentino, la creazione di un'area ecologico-ricreativa al posto della vecchia pista, la ricollocazione del Lago di Peretola¹³ e delle aree umide protette.

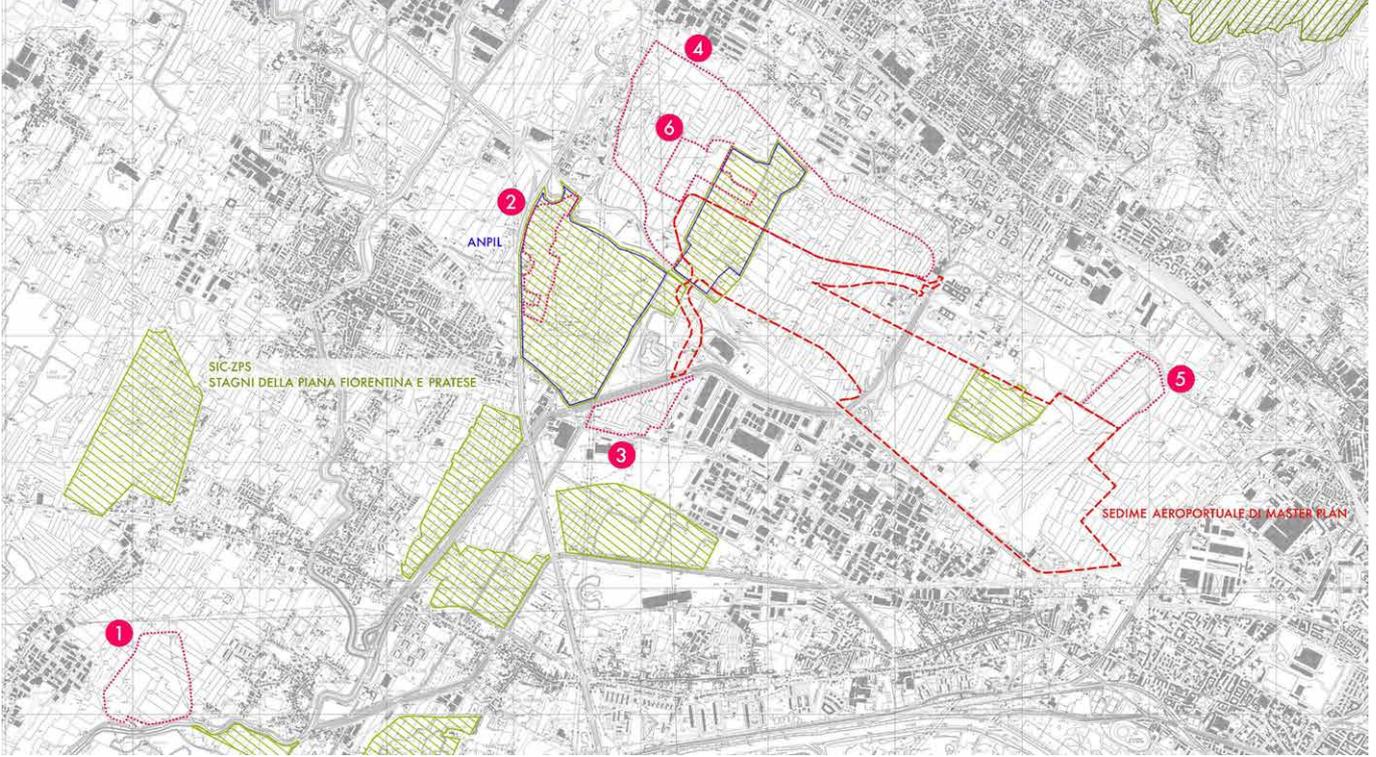
Creazione del parco peri-urbano di Sesto Fiorentino

Creazione di un parco peri-urbano nel comune di Sesto Fiorentino, nella fascia territoriale compresa tra il futuro sedime aeroportuale e i margini meridionali dell'abitato cittadino. Creazione di un sistema dei Boschi della Piana, di un'area (Porta del Parco) ove collocare le strutture di servizio e di un sistema di piste ciclabili e pedonali.

Creazione di area verde (ripristino della pista attuale)

Restituzione dell'attuale pista alla piana e riutilizzo di

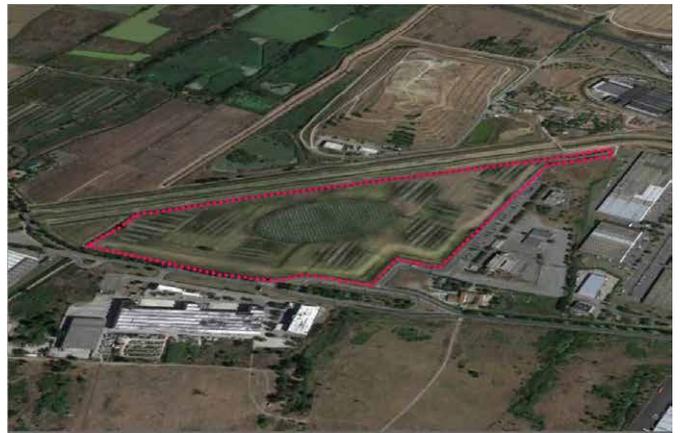
SEDIME AEROPORTUALE DI MASTER PLAN, SIC, ZPS, ANPIL E AREE DI COMPENSAZIONE



Comune di Calenzano Prot. in partenza n. 13050 del 26-05-2016



1 - creazione aree umide e habitat protetti - zona umida 'Il Piano'



3 - creazione aree umide e habitat protetti - zona umida e campestre 'S.Croce'



2 - creazione aree umide e habitat protetti - area campestre 'Il Prataccio'



4 - creazione habitat protetti - parco periurbano di Sesto Fiorentino



parte dell'area attualmente occupata come parco ludico ricreativo¹⁴.

Ricollocazione e riqualificazione delle aree umide

Interventi di ricollocazione e riqualificazione delle zone umide "Il Piano" in Comune di Signa, "Il Prataccio" in Comune di Campi Bisenzio, "Santa Croce" in Comune di Sesto Fiorentino al fine di ricreare il paesaggio agrario tipico della piana fiorentina.

13. Vedi nota n°8.

14. Vedi nota n°7.

QUANTO COSTA IL PROGETTO E CHI LO PAGA

Nella relazione tecnica generale del 23/02/2015, il costo complessivo previsto delle opere è stato stimato in 334.500.000 euro a cui si sommano circa 31.000.000

di manutenzione straordinaria per un investimento complessivo di 365.500.000 euro. Questi valori comprendono gli espropri e le opere propedeutiche, sono al netto di IVA e al lordo dei ribassi d'asta, non tengono conto altresì di imprevisti, dei costi relativi alle terre e dei costi derivanti da eventuali prescrizioni.

Piano degli Investimenti Master Plan

TOTALE INVESTIMENTI
MASTER PLAN: ca. € 300 MLN

- 1° FASE (2014-2018): € 240 MLN
- 2° FASE (2019-2023): € 50 MLN
- 3° FASE (2024-2029): € 15 MLN



Per opere propedeutiche vengono intese le opere di deviazione del Fosso Reale, di compensazione e mitigazione ambientale e altre opere necessarie a risolvere le interferenze.

L'investimento sarà per la metà autofinanziato e per la metà proveniente da finanziamenti pubblici¹⁵. Una parte sostanziale dei costi, circa 200 milioni, saranno utilizzati nei primi anni e un impegno immediato di 8 milioni è già stato impiegato per avviare alcuni adeguamenti dell'attuale aerostazione. I lavori saranno realizzati in tre fasi:

- **FASE 1** (2014-2018) opere di adeguamento e realizzazione della nuova pista;
- **FASE 2** (2019-2023) taxi way, hangar A.G., parcheggi, gates;
- **FASE 3** (2024-2029) stand, land side e parcheggi, gates e caserma dei Vigili del Fuoco.

15. È possibile avere un maggiore dettaglio dei costi consultando la relazione tecnica generale del Master Plan, revisione del 23/02/2015, presente nella sezione elaborati di progetto sul sito dedicato del Ministero: <http://www.va.minambiente.it/it/IT/Oggetti/Documentazione/1530/2452?Testo=&RaggruppamentoID=2#form-cercaDocumentazione>

LE POSSIBILI RICADUTE ECONOMICHE DELL'OPERA

L'Istituto regionale di programmazione economica della Toscana (Irpel) ha prodotto nel 2013 uno studio per stimare l'impatto economico e occupazionale indotto dalla qualificazione dell'offerta aeroportuale toscana¹⁶, partendo dalle previsioni di passeggeri elaborate all'interno della pianificazione nazionale e riprese dai documenti di programmazione regionale. La possibilità di rafforzare il sistema aeroportuale toscano come polo strategico nazionale, secondo lo studio, è condizionata alla **capacità di valorizzare i due scali di Pisa e Firenze all'interno di un sistema integrato**; così come, di contro, la perdita di attrattività di ciascuno di essi mette a rischio la competitività dell'intero sistema regionale.

La Toscana infatti è una regione che mostra un **livello di internazionalizzazione superiore alla media nazionale**: contribuisce per il 7,9% al totale delle esportazioni italiane. A differenza delle altre principali regioni esportatrici, più della metà delle esportazioni (in valore) si realizza al di fuori dei paesi europei. Sul fronte turistico, inoltre, la Toscana è la terza regione italiana per numero di arrivi di turisti stranieri, dopo Veneto e Lazio, e addirittura seconda per numero di giornate di presenza. Si presume quindi che nei prossimi anni il territorio si troverà ad esprimere una domanda crescente di trasporto aereo che non potrà essere soddisfatta dalla capacità di offerta attuale.

Il possibile impatto economico dell'ampliamento dell'offerta aeroportuale regionale, è quantificato mediante **tre componenti**:

1. L'impatto sul sistema economico regionale di una maggiore accessibilità da e verso i mercati internazionali si traduce in una maggiore crescita del PIL, un aumento dell'export e dei livelli occupazionali, favorendo in particolare quei settori che utilizzano in modo intensivo il trasporto aereo, come ricerca e sviluppo, informatica, comunicazioni, meccanica, assicurazioni e credito.
2. L'impatto occupazionale generato dalle attività e dai servizi realizzati all'interno della struttura aeroportuale a seguito dell'incremento di operatività dello scalo fiorentino può essere stimato fra i duemila e i cinquemila addetti a livello regionale, nei due scenari di minimo e massimo ipotizzati all'orizzonte del 2030, considerando l'impatto diretto, indiretto e indotto.
3. L'impatto della spesa realizzata sul territorio da coloro che utilizzano il sistema aeroportuale regionale (in alternativa a scali extra-regionali) per raggiungere la Toscana, sia dal resto d'Italia che dall'estero, è invece stimabile, in maniera prudenziale, fra i 200 e i 500 addetti. Il risparmio per l'utenza toscana nell'utilizzo di aeroporti situati all'interno del territorio, dovuto al minore tempo di trasporto, è invece quantificato fra i 20 e i 45 milioni di euro.

L'Irpel sostiene che queste stime riportate costituiscono una evidenza quantitativa, pur parziale, della rilevanza economica dei profondi cambiamenti in atto nel nostro sistema economico e sociale, che riguardano la crescente apertura internazionale degli scambi, la nuova domanda di mobilità e la riduzione dei tempi degli spostamenti. La disponibilità di collegamenti diretti con i principali scali internazionali costituisce dunque, oggi, un indubbio fattore di competitività, destinato a premiare i territori più connessi rispetto a quelli relativamente meno accessibili.

¹⁶ Integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale in merito alla definizione degli obiettivi del Parco agricolo della Piana fiorentina e alla qualificazione dell'Aeroporto di Firenze - Allegato A 3b.

L'ITER PROGETTUALE: A CHE PUNTO SIAMO

Il percorso di approvazione del progetto è iniziato il 24 marzo 2015 con l'avvio della procedura di VIA, su iniziativa dell'Enac, e tempo fino al 23 maggio per la presentazione delle osservazioni da parte del pubblico. Sul **sito Web del Ministero dell'Ambiente** è stata quindi pubblicata, ed è ancora disponibile, tutta la documentazione a corredo del progetto, che comprende:

- lo Studio di Impatto Ambientale (SIA), articolato in 20 documenti, 120 tavole e 2 allegati specialistici;
- la Relazione Paesaggistica, articolata in 1 relazione, 7 carte ed un dossier fotografico;
- lo Studio di Incidenza, composto da 19 elaborati;
- lo Studio di Impatto Sanitario, composto da 5 elaborati.

A seguito di questa prima fase, sono giunte al Ministero dell'Ambiente 25 osservazioni al Master Plan e al relativo Studio di Impatto Ambientale: nove inviate da vari comitati e associazioni contrari all'aeroporto di Firenze; sei da Comuni della piana, altre da enti pubblici, Università di Firenze, società private e cittadini (tra i quali un gruppo studentesco del polo universitario di Sesto Fiorentino). Oltre alle osservazioni, sono stati acquisiti agli atti due pareri: quello del Consorzio di Bonifica n.3 Medio Valdarno e il parere della Regione Toscana, tramite il NURV (Nucleo Regionale di Valutazione Ambientale), che a sua volta ha raccolto altri dieci pareri di amministrazioni locali (Comuni di Calenzano, Campi Bisenzio, Firenze, Prato, Sesto Fiorentino, Signa, Città Metropolitana di Firenze, Provincia di Prato) e di enti e soggetti vari (Autorità Bacino Fiume Arno, Consorzio di Bonifica n.3 Medio Valdarno); sei contributi tecnici (Arpat, Autorità Idrica Toscana, Publiacqua, Aziende Sanitarie USL 10 di Firenze e 4 di Prato, Autostrade per l'Italia) e 11 pareri di settori funzionali della stessa Regione.

In data 21 luglio, sulla base del materiale pervenuto, il Ministero dell'Ambiente ha inviato ai proponenti una **richiesta di integrazioni**, concedendo 45 giorni di tempo per le risposte, prorogabili per fondate ragioni. I proponenti hanno quindi presentato in data 3 settembre 2015 una seconda tornata di documenti integrativi, sui quali sono state raccolte osservazioni entro la scadenza del 4/11/2015. In questa fase le osservazioni inerenti le integrazioni al Master Plan e al relativo SIA inviate a Roma da enti e istituzioni toscane sono state trenta: sei presentate da comuni dell'area (Calenzano, Campi Bisenzio, Carmignano, Firenze, Poggio a Caiano, Sesto Fiorentino); una da un'amministrazione sovracomunale (Città Metropolitana di Firenze); quindi da istituzioni del territorio (tra cui l'Università di Firenze), comitati della piana, associazioni ambientaliste e di altra natura, soggetti privati. In data 25/11/2015 Enac ha prodotto un documento di "Controdeduzione" alle osservazioni dell'Università, che a sua volta ha replicato con un'ulteriore "Osservazione" (23/12/2015) per reiterare le contestazioni ad Enac. In data 2/12/2015 sono state poste agli atti anche delle ulteriori "Integrazioni volontarie" (14 documenti) prodotte dai promotori del progetto per precisare e ribadire alcuni aspetti delle valutazioni ambientali. In data 4/12/2015 è stato trasmesso a Roma il parere della Regione Toscana, composto dalla delibera di Giunta (n.1168 del 30/11/2015) e dal parere espresso dal Nucleo di valutazione ambientale (n°110 del 6/11/2015), che ha raccolto a sua volta nove pareri di enti locali e 13 pareri di enti tecnici e settori regionali. In allegato sono stati reinviati a Roma anche il precedente parere del Nucleo di valutazione ambientale (n°106 del 23/6/2015) con annessi i pareri di enti e istituzioni toscane¹⁷.

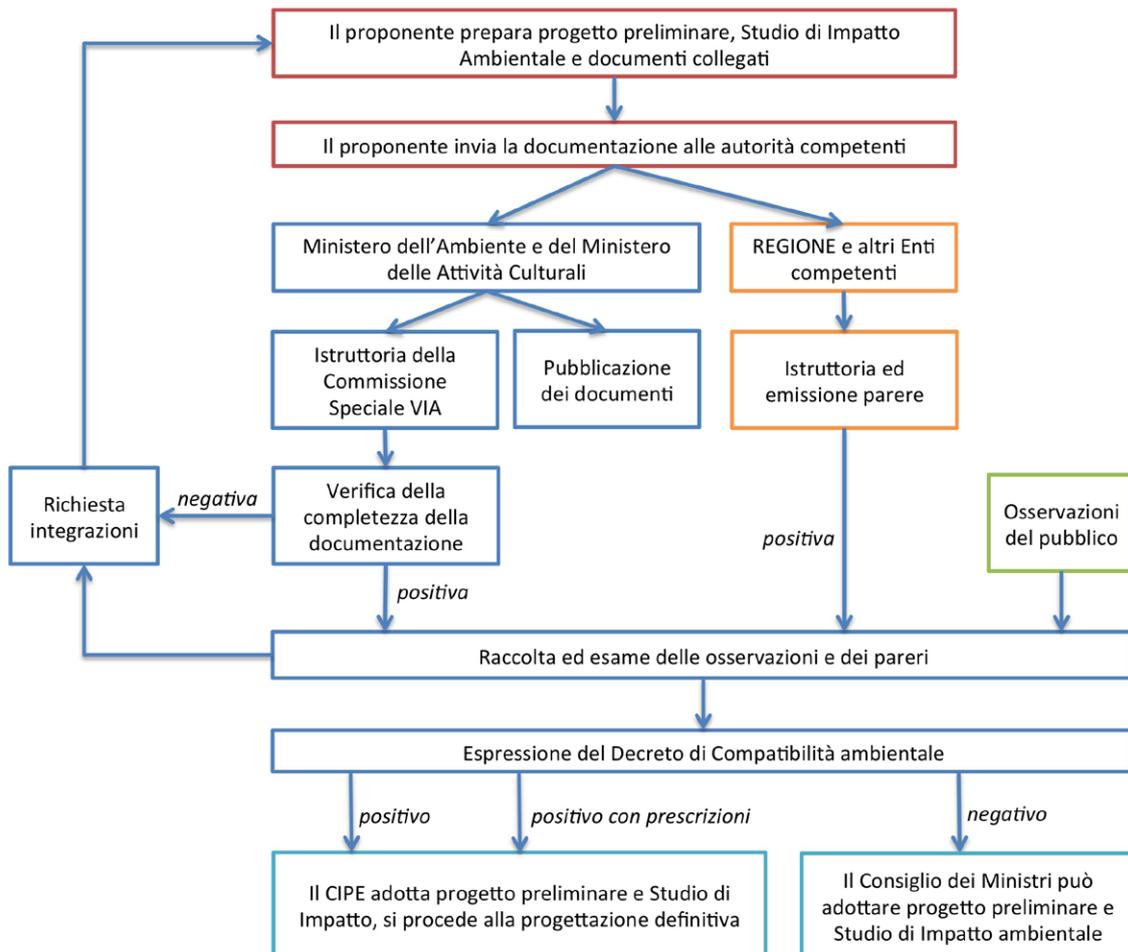
La Giunta Regionale ha posto tra i vincoli per l'espressione di un parere favorevole al Master Plan, ai fini della procedura VIA, la sottoscrizione da parte dei

soggetti pubblici e privati coinvolti di un **accordo di programma** che garantisca la realizzazione di una serie di altre opere. In particolare: «estensione del sistema tranviario verso Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio; completamento del sistema tranviario fiorentino attualmente in corso di realizzazione e di collegamento anche con l'aeroporto; potenziamento dei collegamenti ferroviari tra Pistoia, Prato e Firenze in funzione delle nuove potenzialità della rete a seguito degli interventi infrastrutturali programmati o in corso; realizzazione di collegamenti tra gli aeroporti di Firenze e Pisa attraverso interventi di velocizzazione ferroviaria, investimenti sulla rete infrastrutturale e sul livello di qualità dei convogli, la realizzazione della linea tranviaria T2 e del people

mover tra Pisa stazione e Pisa aeroporto; progettazione e realizzazione della tangenziale nord-est di Pisa; realizzazione della terza corsia autostradale tra Firenze e Pistoia e risoluzione dello svincolo urbano di Peretola e di Ponte a Greve; il potenziamento dei collegamenti stradali nella piana fiorentina e la costruzione di un nuovo ponte sull'Arno a Signa».

Sebbene la durata prevista dalla legge per il procedimento di VIA sia di 150 giorni, ad oggi si attende ancora il pronunciamento definitivo di chiusura VIA da parte del Ministero dell'Ambiente¹⁸. Il provvedimento di compatibilità ambientale sarà quindi adottato dal CIPE (Comitato interministeriale per la programmazione economica) contestualmente all'approvazione

Comune di Calenzano Prot. in partenza n. 13050 del 26-05-2016



del progetto preliminare. Si procederà poi alla progettazione definitiva, che non sarà soggetta a VIA ma a verifica di ottemperanza: in pratica la commissione speciale VIA esaminerà il progetto definitivo, rilevando eventuali difformità con il progetto preliminare, ed esprimerà il proprio parere sulla ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale e sull'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni eventualmente contenute nel decreto di compatibilità ambientale. Poi la pratica passerà al Ministero delle Infrastrutture e alla Conferenza dei Servizi sulla compatibilità urbanistica, quindi potranno partire espropri, le gare di appalto e l'apertura dei cantieri.

17. Tutto il materiale è consultabile sul sito del Ministero dell'Ambiente/sezione VIA e, per quanto riguarda il parere regionale, sul sito della Regione Toscana/sezione Leggi, atti e documenti.

18. Da quanto recentemente dichiarato ad aprile dal Presidente Enrico Rossi, dovrebbe avvenire entro la metà di maggio 2016.



Il percorso di confronto pubblico

OGGETTO DEL PROCESSO

L'iniziativa, promossa dai Comuni di Calenzano, Carmignano e Poggio a Caiano, aveva l'obiettivo di promuovere un percorso di informazione e confronto pubblico sul **progetto di ampliamento e realizzazione della nuova pista dell'Aeroporto di Firenze-Peretola**, con particolare riferimento all'impatto economico, normativo e di sicurezza, sociale, ambientale e sugli interventi di mitigazione.

Il Master Plan aeroportuale 2014-2029 presentato da Enac e Toscana Aeroporti, in fase di VIA presso il Ministero dell'Ambiente, si inserisce infatti in un territorio complesso, quello della Piana fiorentina-pratese, interessato da numerose infrastrutture esistenti e in previsione: allargamento delle Autostrade, realizzazione del termovalorizzatore, realizzazione dell'Alta Velocità...

OBIETTIVI

L'obiettivo principale del processo era di **rendere i cittadini più informati e in grado di formarsi un'opinione consapevole**, riportando equilibrio nell'informazione. A ottobre 2015 era infatti stata realizzata un'intensa campagna di comunicazione da parte di Toscana Aeroporti, ritenuta troppo di parte e poco esauriente da parte di diversi rappresentanti di associazioni e comitati.

Il processo aveva anche l'obiettivo di **mappare le preoccupazioni dei cittadini e raccogliere eventuali suggerimenti migliorativi** (es. soluzioni per mitigare

gli impatti; proposte per organizzare il monitoraggio dell'opera nelle diverse fasi realizzative in modo trasparente e aperto alla cittadinanza, ecc.). Agli incontri sono stati invitati anche **tecnici dei diversi enti ed esperti**, che hanno aiutato i cittadini a comprendere il progetto e le sue ricadute economiche e ambientali. Alla fine del percorso è stato elaborato, da parte della società incaricata di gestire il processo (Cantieri Animati) il presente **dossier riassuntivo** delle principali questioni evidenziate e dei contributi proposti, da consegnare a Enac-Toscana Aeroporti e agli organi istituzionali competenti.

METODOLOGIA

Per approfondire il confronto in un clima di ascolto e di rispetto reciproco, gli incontri sono stati organizzati con momenti in plenaria e momenti di **dialogo in tavoli di lavoro tematici moderati da facilitatori** esperti terzi e neutrali. Il clima delle discussioni è stato in alcuni momenti molto vivace ma sempre civile. Al fine di consentire la partecipazione anche ai cittadini che abitano lontano, o che il sabato mattina hanno impegni lavorativi o famigliari, tutti gli incontri sono stati **ripresi in streaming** e i video sono stati pubblicati nel sito web del progetto.

COMUNICAZIONE

Per la comunicazione del percorso sono stati prodotti diversi **materiali grafici**: totem roll-up, locandine,

Roll-up



Locandina
A3

Volantino
A5

volantini. Inoltre, per promuovere gli incontri sono stati effettuati anche dei **passaggi radio** in due tranches: la prima prevedeva 6 passaggi spot giornalieri dal 27 febbraio al 5 marzo (giornata del primo incontro); la seconda ha visto 6 passaggi spot giornalieri dal 9 al 15 marzo.

Il fulcro delle attività di comunicazione è stato il **portale regionale Open Toscana**, stanza "Aeroporto Parliamone" (<http://open.toscana.it/web/aeroporto-parliamone/home>), che costituisce un completo archivio di tutti i contributi prodotti o pervenuti durante il percorso. Nel portale si trovano inoltre il calendario dei quattro appuntamenti, le riprese video

degli incontri, i tavoli di discussione virtuali (poco utilizzati, perché gli argomenti venivano già discussi e analizzati in sede dei tavoli "reali") e un elenco di siti web che trattano il tema dell'ampliamento dell'aeroporto di Firenze-Peretola.

Il percorso ha visto anche l'attivazione di un'e-mail dedicata (parliamone@cantierianimati.it), largamente utilizzata dai partecipanti per confermare le iscrizioni agli incontri e per scambiare contributi relativi ai report, e l'apertura di una pagina Facebook con la funzione principale di fornire informazioni utili relativi alla logistica degli incontri e, al tempo stesso, comunicare la pubblicazione di nuovi contenuti

nella stanza "Aeroporto Parliamone". La **pagina Facebook**¹⁹ ha visto molte condivisioni fornendo un grande contributo alla diffusione delle informazioni (nei questionari somministrati la maggior parte delle persone dice di aver appreso del percorso attraverso i social).

19. <https://www.facebook.com/aerortoparliamone>

TEMPI

Il progetto è iniziato il 20 gennaio 2016 e si è concluso alla fine di aprile. Gli incontri pubblici si sono svolti il sabato mattina nelle seguenti date:

- **5 marzo: incontro pubblico di avvio del percorso**, ore 9.00-13.00, Aula Magna CNR, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino;
- **19 marzo: approfondimento a tavoli di lavoro tematici**, ore 9.00-13.00, Centro Espositivo St.Art. Eventi, Calenzano;
- **2 aprile: approfondimento a tavoli di lavoro tematici**, ore 9.00-13.00, Scuderie Medicee, Poggio a Caiano;
- **16 aprile: presentazione degli esiti del confronto e tavola rotonda**, ore 9.30- 13.00, Hotel NH, Firenze.

I PARTECIPANTI

Nonostante i tempi strettissimi la partecipazione è stata ampia: in soli tre mesi il sito web del progetto sul portale di Open Toscana ha registrato **più di 11.000 visite** e gli incontri pubblici hanno visto il **coinvolgimento di 25 esperti e oltre 300 nominativi** (partecipanti registrati). Dall'esame dei questionari che l'Autorità regionale chiede di sottoporre ai partecipanti dei processi da essa sostenuti, emerge un **pubblico composto in gran maggioranza da persone laureate o diplomate**, con

prevalenza del genere maschile ed età compresa tra i 25 e gli 85 anni. Per quanto riguarda la provenienza, abbiamo al primo posto Sesto Fiorentino, seguito da Firenze, Calenzano, Campi, Prato e Carmignano. Nella sezione a risposta aperta riguardante le attese nei confronti del processo è emersa, oltre ad una diffusa speranza di poter ancora incidere sulle scelte, una **forte richiesta di avere maggiori informazioni**, il più possibile approfondite ed imparziali, al fine di conoscere in modo più approfondito il progetto di ampliamento dell'aeroporto.

MEMORIA DEL PERCORSO PARTECIPATIVO

L'intenso lavoro dei quattro incontri è stato riassunto in **12 report** inviati ai partecipanti e pubblicati nel sito internet del progetto. Sono stati raccolti anche molti contributi di esperti e associazioni²⁰.

Il confronto pubblico a tavoli tematici ha permesso di approfondire cinque argomenti:

- 1. caratteristiche del progetto** (strutturazione ed efficienza dello scalo, sicurezza, rotte di volo, monodirezionalità della pista, ecc.);
- 2. rumore e qualità dell'aria** (impatto acustico, emissioni, ecc.);
- 3. impatti sul territorio e sulla rete delle acque** (reticolo idrografico, opere accessorie, deviazione Fosso Reale, spostamento laghi e aree umide, rischio idraulico, ecc.);
- 4. costi e ricadute economiche dell'opera**, riorganizzazione della mobilità;
- 5. aspetti normativi e procedurali** (vincoli urbanistici, iter del progetto, tempi di avvio, ecc.).

L'assenza dei proponenti dell'opera non ha reso possibile garantire un'informazione dettagliata e rappresentativa di tutti i punti di vista, ma il **confronto è stato comunque aperto e argomentato**, anche

Descrizione

del percorso

Calendario

degli incontri

Video

- degli incontri
- spot del percorso

Tavoli di discussione



Materiali

- slides
- reports
- domande e risposte
- documenti

Approfondimenti

contributi degli esperti

Siti web

sull'argomento

grazie alla presenza tra i partecipanti di diversi tecnici (ingegneri, urbanisti, architetti, geologi, economisti, professori universitari, ricercatori, funzionari degli enti, rappresentanti di Irpet, Confindustria, Arpat) che hanno offerto la propria competenza tecnica per spiegare ai cittadini il progetto utilizzando le carte e i materiali progettuali pubblicati nel sito del Ministero dell'Ambiente.

Il processo sembra già aver innescato un **impatto di più ampio raggio**, poiché i partecipanti hanno avanzato proposte per il monitoraggio dell'ambiente per la messa in rete delle informazioni in modalità "open data" che vanno ben oltre la discussione pubblica sull'infrastruttura proposta.

20. Pubblicati nella "Stanza della partecipazione" dedicata al progetto del sito Open Toscana Partecipa, nella sezione Approfondimenti.

COSTI DEL PROCESSO

Il processo partecipativo ha visto un contributo da parte dell'Autorità regionale di € 25.000,00 lordi e un co-finanziamento da parte dei tre Comuni promotori di € 10.000,00. I costi sono stati così ripartiti:

- Affitto sale e tecnologie: € 3.400,00;
- Allestimenti: € 354,00;
- Progettazione, gestione e facilitazione dei processi (squadra di 8 persone): € 18.000,00;
- Esperti: € 3.000,00;
- Coffee break per i partecipanti: € 800,00;
- Streaming, registrazione video e documentazione fotografica: € 3.336,00;
- Comunicazione, grafica e stampe di mappe e materiali informativi: € 6.110,00.

Esiti dei tavoli tematici

ROTTE E ATTERRAGGI

Quali sono gli elementi da considerare quando si progetta una pista?

L'ICAO, organizzazione internazionale dell'aviazione civile che sviluppa i principi e le tecniche della navigazione aerea per renderla più sicura e ordinata, indica come corretta pratica di progettazione la costruzione di una pista aeroportuale orientata secondo i venti prevalenti, raccomandando di controllare che i venti al traverso non siano troppo forti. Per venti trasversi si intendono i venti con una componente nella direzione perpendicolare all'asse della pista, cioè tutti quei venti che soffiano in senso non perfettamente allineato con la direzione della pista stessa.

Gli esperti presenti alle discussioni hanno spiegato che i venti al traverso sono limitanti a seconda della massa degli aerei che operano nell'aeroporto: gli aerei più grandi, che richiedono per atterrare e decollare lunghezze di pista maggiori, sono meno sensibili al vento al trasverso mentre quelli più leggeri (per esempio, gli aerei dell'Aviazione Generale) sono più sensibili. In particolare, venti al traverso anche solo di 10 nodi (18,52 km orari) possono dare fastidio ad un aereo dell'Aviazione Generale mentre un aereo grande (in genere tutti quelli utilizzati dall'aviazione commerciale) può decollare ed atterrare anche in presenza di venti al trasverso di 20 nodi. La pista principale dovrebbe essere orientata preferibilmente tenendo conto dei venti prevalenti al fine di massimizzare il coefficiente di utilizzo (C.U.), cioè per minimizzare i casi in cui i venti trasversali

possano dare fastidio. Il coefficiente di utilizzo è la percentuale che indica in quanti casi l'uso dell'aeroporto è limitato dai venti al traverso, non tiene quindi conto di altri fattori, quali ad esempio la nebbia o il vento in coda (cioè che spira nella stessa direzione dell'aereo in decollo o in atterraggio), che possono limitare l'operatività di uno scalo. Il limite minimo raccomandato da ICAO per il C.U. è il 95%.

Quali sono i problemi dell'aeroporto attuale?

La pista attuale di Firenze-Peretola è orientata secondo quanto indica la normativa ICAO riguardo alla direzione dei venti prevalenti ma la sua funzionalità è fortemente limitata in presenza di venti in coda. I venti in coda possono essere un problema per l'operatività di uno scalo se superano i 10 nodi.



La bidirezionalità²¹, in questo senso, è importante ma la pista attuale non può essere usata in senso bidirezionale per la scarsa distanza disponibile per l'atterraggio da Nord-Est, dovuta alla presenza del Monte Morello. In presenza di vento forte da sud-ovest occorrerebbe atterrare con provenienza da nord-est, ma essendo da questa parte la lunghezza disponibile per l'atterraggio

molto corta, di fatto l'aereo viene dirottato ad un altro scalo (oggi si hanno circa 450 voli dirottati all'anno).

21. In una pista bidirezionale gli atterraggi e i decolli possono avvenire da entrambe le direzioni; in una pista monodirezionale gli aerei atterrano e ripartono dalla medesima direzione (nel nostro caso sempre verso Prato).

La nuova pista migliorerà l'operatività dello scalo?

La nuova lunghezza della pista migliorerà sicuramente l'operatività dello scalo: passando a 2.400 metri alcuni aerei che oggi non possono atterrare, come gli Airbus A321, potrebbero atterrare facilmente anche se c'è vento forte in coda, mentre i Boeing 737/800 potrebbero decollare con forti venti in coda con qualche limitazione di peso. A questa tipologia di aereo appartengono ad esempio tutti quelli della compagnia Ryanair. Tuttavia la nuova pista, pur essendo operativamente ammissibile, opererà in una situazione non ottimale poiché non è orientata secondo le buone pratiche di progettazione, ovvero non è disposta secondo l'orientamento dei venti prevalenti.

Non viene inoltre risolta la questione della bidirezionalità, in quanto anche la nuova pista dovrà operare in modo prevalentemente monodirezionale per evitare il sorvolo dell'abitato di Firenze a bassa quota. Se le modalità operative che verranno decise saranno tali da escludere tassativamente i sorvoli su Firenze, infatti, in presenza di venti forti da Ovest i voli saranno dirottati. Secondo i calcoli dell'Università di Firenze, i dirottamenti saranno di poco inferiori al valore massimo ammissibile per gli operatori (1%).

La nuova pista sarà davvero monodirezionale?

Se la pista fosse "esclusivamente" monodirezionale sul lato di Firenze, sarebbe sufficiente disporre della

cosiddetta superficie di mancato atterraggio, ovvero una superficie ridotta (rispetto a quella di avvicinamento) che inizia ad 1.8 Km dall'inizio della pista e che serve nelle rare situazioni in cui l'aereo prova ad atterrare arrivando molto vicino alla pista ma, non riuscendoci, è costretto a riprendere quota. In questo progetto, invece, in tutte le fasi progettuali è stata definita anche la superficie di atterraggio dal lato di Firenze; questa risulta comunque in deroga rispetto alle norme internazionali risultando più ripida di quanto sia previsto normativamente.

L'ICAO prescrive che un aeroporto con un'unica pista debba avere questa pista bidirezionale. Il progetto sembra quindi allineato con tale normativa nel prevedere un uso della pista bidirezionale "con uso prevalente in direzione ovest", e non esclusivamente monodirezionale.

Quanti voli su Firenze ci saranno?

Le stime dell'Università di Firenze indicano che almeno l'1% di voli sorvolerà Firenze a causa di vento forte in coda. L'Enac sostiene che questo 1% sarà dirottato a Pisa o a Bologna (come attualmente sta accadendo per la pista attuale a causa del Monte Morello) senza quindi il sorvolo della città di Firenze.

L'Università di Firenze prospetta la possibilità che anche in altre situazioni di vento forte in coda, non comprese nell'1% sopra detto, i piloti possano preferire e richiedere di atterrare lato Firenze perché questa operazione viene ritenuta più sicura rispetto ad un atterraggio con forte vento in coda. In tal caso l'atterraggio sarà concesso in accordo con quanto previsto dalla normativa internazionale, dato la pista è stata progettata per un uso "prevalentemente" monodirezionale e non "esclusivamente" monodirezionale. Se anche in queste situazioni, invece, la torre di controllo deciderà che il sorvolo di Firenze non può essere concesso (interpretando la pista come

“esclusivamente” monodirezionale anche se non lo è), anche in questi ulteriori casi i voli saranno dirottati su Pisa e Bologna, portando il numero di dirottamenti in un anno ad un valore molto prossimo a quello, considerato inaccettabile, della pista esistente. Rimanendo quindi aperti diversi scenari di utilizzo della pista, i cittadini che hanno partecipato al percorso vorrebbero avere un chiarimento sull’entità del traffico aereo che potrà sorvolare a bassa quota Firenze e sulle condizioni dei venti che potranno produrre tale necessità.

Si parla in qualche documento progettuale delle rotte di atterraggio sul lato di Firenze?

Nel Master Plan non si fa menzione della rotta di avvicinamento sul lato Firenze e viene dichiarato un uso della pista monodirezionale. Un partecipante però mostra uno studio²² fatto da Trans-Tech, (una società che fa gli studi sulle rotte aeree) su richiesta di Enac, inserito nella documentazione del PIT. In questo documento non si parla di pista monodirezionale ma, anzi, vengono chiarite le modalità di manovra di atterraggio sul lato Firenze. La rotta di avvicinamento illustrata nel documento avviene dal lato Prato-Pistoia, come nel caso di atterraggio sul lato di Prato, l’aereo però atterra sul lato Firenze perché quando arriva ad un’altezza di circa mille piedi, cioè 300 metri dal suolo, è prevista una procedura di “circling”, ovvero un cerchio intorno all’aeroporto. La traiettoria precisa non viene definita nel documento ma è determinata dalle norme internazionali, in base ad un raggio di curvatura predeterminato. Questa manovra di “circling” è una manovra prevista in tutti gli aeroporti. Secondo i partecipanti è opportuno che Enac fornisca chiarimenti sulle rotte aeree di atterraggio sul lato Firenze.

22. “Nuova pista di volo RWY 12-30 - soluzione F, Studio delle nuove procedure di volo strumentali” presente nella documentazione del PIT.

Nel caso di atterraggio da Firenze come sarà sorvolata la Scuola Marescialli Carabinieri?

Dal medesimo studio si evince che la Scuola Marescialli Carabinieri si troverebbe proprio sulla traiettoria di discesa nel caso di atterraggio dal lato di Firenze. Dato che la pendenza della traiettoria sarà attorno al 5%, la caserma, che dista circa 1 km dalla pista, verrebbe sorvolata a circa 70 metri dal suolo.



Cosa si può prevedere dei sorvoli su Firenze in caso di mancato atterraggio?

Anche nel caso in cui la nuova pista dovesse essere utilizzata in modo esclusivamente monodirezionale, rimarrebbero da valutare le procedure di mancato atterraggio, che prevedono necessariamente il sorvolo di almeno una parte della città di Firenze. Enac non spiega in modo approfondito nel Master Plan quali siano le traiettorie su Firenze, motivando questa scelta con il bassissimo numero annuo di mancati atterraggi (si sostiene che saranno al massimo 10 in un anno). Secondo i calcoli dell’Università di Firenze basati sull’incidenza dei mancati atterraggi per la pista attuale dell’aeroporto, invece, se la nuova pista dovesse essere utilizzata in modo esclusivamente monodirezionale 100 voli almeno all’anno sorvolerebbero Firenze in

caso di mancato atterraggio.

Alcuni presenti al tavolo sostengono che probabilmente 100 sorvoli su Firenze non sono importanti, ma affermano di poter essere sicuri di questo e del loro impatto solo a seguito di uno studio di valutazione. Il Codice dell'ambiente, che deriva da regolamenti europei e disciplina le procedure per la valutazione d'impatto ambientale (VIA), prevede infatti di valutare tutti gli impatti.

SICUREZZA E OSTACOLI

Come si valuta la sicurezza del volo negli aeroporti?

La sicurezza del volo consiste nell'assicurarsi che gli aerei non trovino:

- ostacoli fissi nelle fasi di atterraggio e decollo. Sono stabilite una serie di superfici al di sopra delle quali non devono sporgere gli edifici o l'orografia del territorio;
- ostacoli non fissi (volatili) nelle fasi di atterraggio e decollo.

Entrambi questi problemi sono questioni regolate non solo dal nostro Codice della Navigazione ma anche dai regolamenti internazionali. Per quanto riguarda gli ostacoli fissi, uno dei temi più importanti è quello delle "superfici di avvicinamento". Ci sono una serie di superfici infatti che, se "forate" da ostacoli fissi, richiedono uno studio aeronautico per accertare se l'ostacolo crea disturbo alla navigazione aerea, ed altre che, invece, non devono essere "forate" in assoluto. Le superfici più importanti sono quelle di avvicinamento, perché gli aerei in atterraggio seguono traiettorie con minore pendenze rispetto alla fase di decollo, in cui si alzano più rapidamente.

Il regolamento internazionale definisce le superfici di avvicinamento per ogni direzione di atterraggio. A

tal proposito uno studio di Enav (Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo) allegato al Master Plan²³ verifica e controlla che le norme internazionali sulle superfici di avvicinamento siano rispettate.

23. Relazione 06_RS_ENAV_2015.

Il termovalorizzatore risulta compatibile con l'aeroporto dal punto di vista della sicurezza?

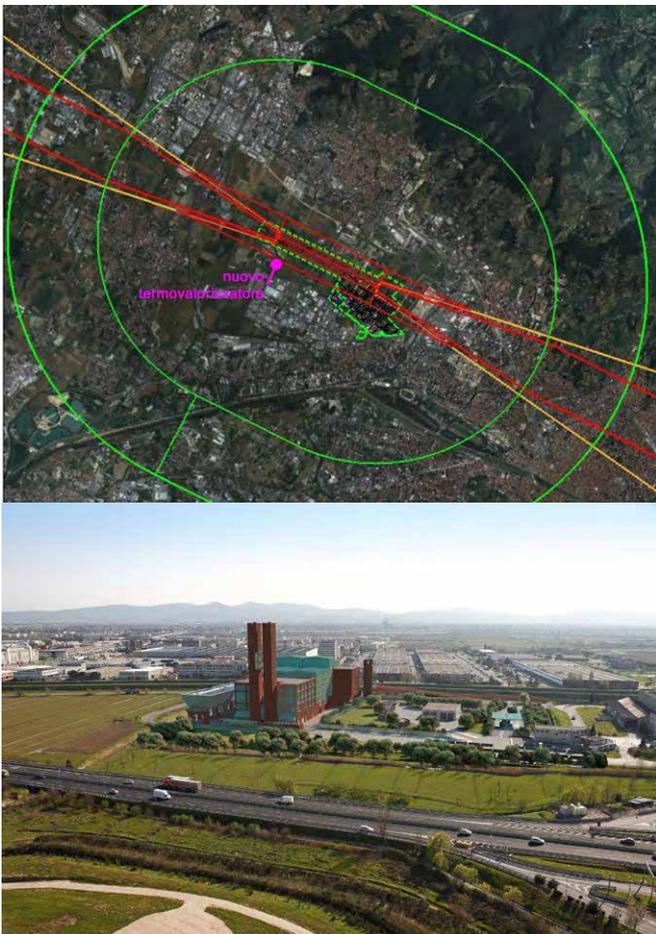
La discussione sulla sicurezza ha affrontato anche il tema del nuovo termovalorizzatore (inceneritore), il cui progetto prevede due camini alti 70 metri collocati lateralmente alla pista. I principali pericoli per la navigazione aerea creati dai camini del termovalorizzatore sono di due tipi. Da un lato, la sommità dei camini "forerebbe" una delle superfici aeronautiche di circa 30 m, costituendo quindi un ostacolo fisico agli aeromobili in prossimità della pista la cui ammissibilità deve essere accertata mediante uno studio aeronautico. Il secondo tipo di pericolo, invece, è la possibilità che i fumi emessi dai camini possano raggiungere la pista, causando così una riduzione della visibilità per i piloti durante le operazioni di decollo e di atterraggio.

La compatibilità del termovalorizzatore con l'aeroporto è un problema che poteva essere affrontato sia all'interno della VIA dell'aeroporto che all'interno della VIA del termovalorizzatore. La scelta fatta da Enac è stata quella di affrontare il problema in sede di VIA del termovalorizzatore.

Lo studio sulla sicurezza realizzato da Enav²⁴, presente nella procedura di VIA a livello provinciale del termovalorizzatore, si conclude con l'autorizzazione alla costruzione dei camini di 70 metri, ma viene prescritto di prestare attenzione alle emissioni che fuoriescono nelle vicinanze dell'aeroporto. Lo studio di Enav termina infatti con una raccomandazione sull'emissione dei fumi

che possono impedire la visione della pista: la ditta costruttrice e il gestore degli impianti devono garantire che l'emissione dei fumi, sia per colore che per intensità, sia tale da non ostacolare la visibilità. Questo tema preoccupa i partecipanti perché risulta poco chiaro l'ambito di definizione e risoluzione del problema dei fumi, mancandone totalmente uno studio.

24. Relazione: "Studio aeronautico per la valutazione dell'impianto di incenerimento" - integrazioni del 23/04/2015 - link: <http://server-nt.provincia.fi.it/conoscenza/termo/index.htm>



Come si valuta la sicurezza in relazione all'avifauna e al *bird strike*?

Gli incidenti aerei derivanti dall'impatto con i volatili sono ritenuti dalle norme internazionali ICAO un grave

problema che deve essere tenuto sotto controllo. Le norme internazionali, e quindi anche quelle nazionali dell'Enac, prescrivono di monitorare ciò che avviene nei dintorni degli aeroporti dal punto di vista naturalistico e ambientale, cioè di tenere in considerazione l'impatto delle aree umide. In particolare è l'art. 9 dell'ultimo regolamento dell'Unione Europea sugli aeroporti 139/2014/UE che parla degli obblighi di monitoraggio delle aree limitrofe all'aeroporto, evitando la creazione di aree che potrebbero attirare fauna selvatica nociva per le operazioni degli aeromobili. Per la pista attuale infatti sono tenute sotto controllo l'area Val di Rose e il lago di Peretola.

Va tenuto presente che l'impatto dell'avifauna è significativo soprattutto in testa alla pista perché interferisce con la fase di atterraggio. La problematica del *bird strike* (collisione tra un uccello e un aeromobile) nel nuovo aeroporto, per alcuni presenti al tavolo, sembra peggiorativa rispetto alla situazione attuale in quanto le aree umide, potenziate nel progetto, sono situate sulla traiettoria futura di atterraggio. Ai partecipanti è sembrato preoccupante che nel contesto dell'approvazione tecnica del Master Plan da parte di Enac non sia stato valutato il problema del *bird strike*; la documentazione della VIA si limita infatti ad affermare che il problema del *bird strike* per la nuova pista sarà valutato solo dopo che saranno avvenuti i primi impatti.

Che rischi ci sono per la popolazione che vive nei dintorni dell'aeroporto?

I partecipanti al tavolo hanno ritenuto fondamentale approfondire il tema del rischio di incidenti aerei per la popolazione e le comunità presenti nel territorio limitrofo all'aeroporto, in particolare per il Polo scientifico di Sesto Fiorentino e la scuola Marescialli Carabinieri. Un singolo aereo se cade in una zona antropizzata può avere effetti gravissimi. Questa tematica viene trattata dalle

norme nazionali perché riguarda la sicurezza al suolo. La sicurezza del volo precedentemente trattata è invece una questione internazionale.

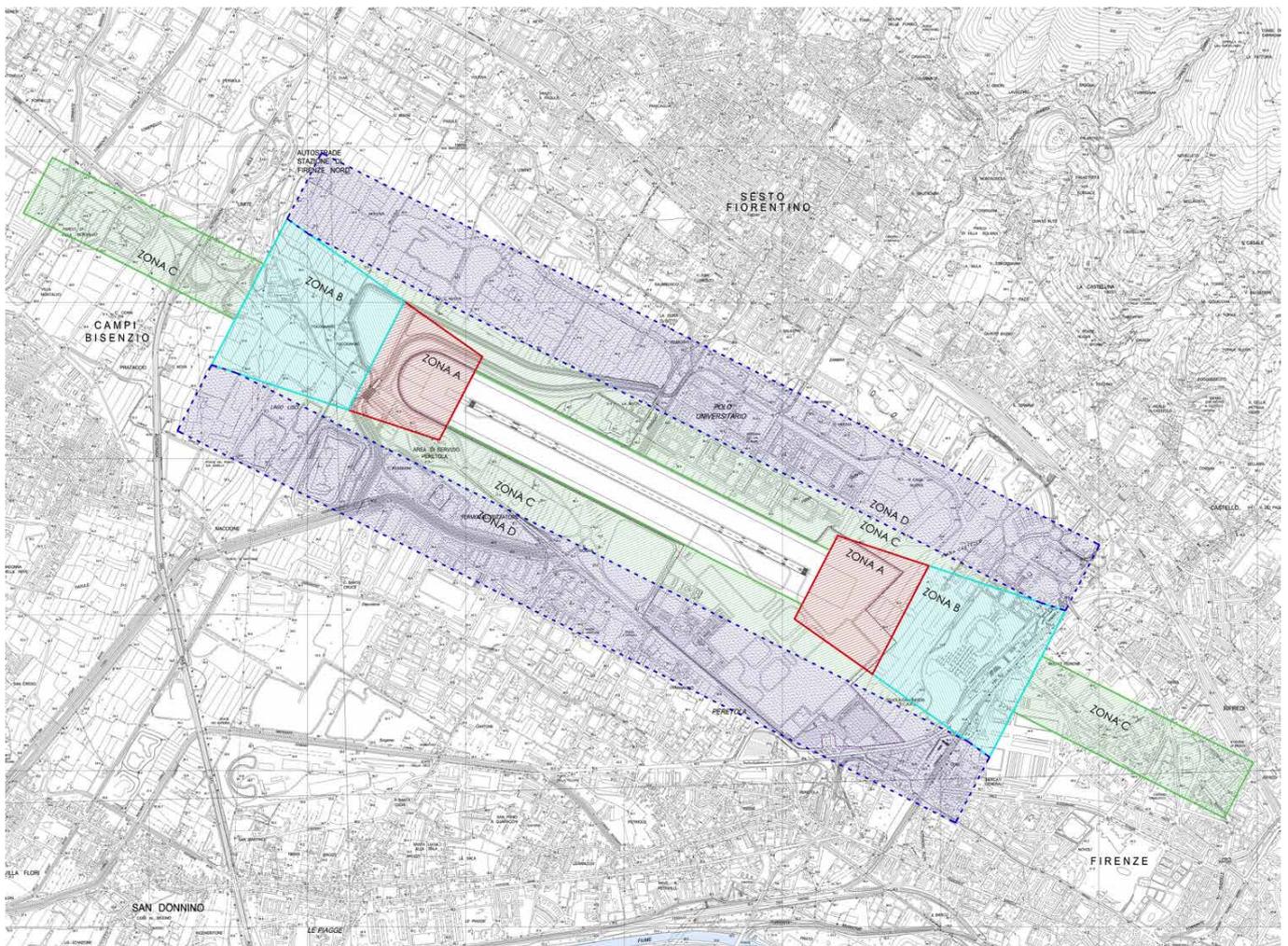
Gli esperti presenti alle discussioni hanno spiegato che i metodi per identificare le aree a rischio sono essenzialmente due:

- la determinazione delle aree rischio mediante un modello geometrico (meno preciso) secondo l'art. 707 del Codice della Navigazione che individua le aree di rischio da recepire nei regolamenti urbanistici per evitare, attraverso i regolamenti comunali, la costruzione di nuovi edifici in prossimità degli aeroporti;
- la determinazione di aree rischio basate su calcoli

matematici dettagliati secondo l'art. 715 del Codice della Navigazione.

Nel Master Plan il piano di rischio della pista 12/30 in progetto è basato su zone di tutela di forma geometrica, ovvero su superfici geometriche di diversa pericolosità, da A più pericolosa a D. L'area del Polo scientifico (che attualmente è in zona D) risulta nel progetto passare parzialmente in zona C. La Caserma Marescialli Carabinieri nel nuovo progetto sarà in zona B, il centro direzionale autostrade sarà in zona C, l'area di servizio dell'autostrada A11 ricadrebbe parzialmente all'interno dell'area A.

La normativa indica che in zona A, B, C vanno evitati insediamenti ad elevato affollamento quali centri



congressuali, scuole. In pratica la normativa esclude la presenza di obiettivi sensibili nelle vicinanze aeroportuali, ma non indica tuttavia chiaramente quali siano i comportamenti da tenere nel caso inverso, in cui cioè l'edificio sensibile esista già e sia in progetto un aeroporto nelle vicinanze.

Viene sottolineato dall'Università di Firenze come Enac in un suo documento²⁵ abbia affermato: *“Sul tema va premesso che nell'applicazione dei Piani di Rischio la congruenza tra gli insediamenti presenti sul territorio e l'impianto aeroportuale costituisce requisito vincolante nel caso delle nuove opere; la situazione di non rispondenza regolamentare riguardante il contesto dell'attuale aeroporto con la pista 05/23 e le urbanizzazioni esistenti è ammessa solo in virtù della preesistenza dello stato di fatto rispetto alle nuove disposizioni normative”*. Enac avrebbe quindi sostenuto la necessità di congruenza tra insediamenti presenti sul territorio e l'impianto aeroportuale, ovvero che questa congruenza è un requisito vincolante in caso di nuove opere. Portando questa argomentazione nel valutare l'ipotesi di pista 09-27, Enac ha poi escluso questa ipotesi perché sarebbe stata incompatibile con gli edifici attualmente esistenti. Perché non ha usato lo stesso parametro per la valutazione della pista 12/30?

I cittadini vorrebbero che fosse valutato il rischio reale, ovvero che fosse applicato l'art. 715 del Codice della Navigazione per valutare il rischio in modo scientifico, partendo dai dati storici degli incidenti aerei e quindi rappresentando in modo più reale il rischio di incidenti rispetto al modello geometrico presentato nella valutazione compiuta da Enac. Nell'area del nuovo aeroporto infatti sono localizzati tessuti urbani sensibili secondo il censimento della popolazione svolto dalla stessa Università di Firenze. Ben 2.500 persone frequentano ogni giorno il Polo scientifico (di queste mille occupano la parte dell'immobile situata in zona

C) e circa 1.500 frequenteranno la scuola Caserma Marescialli.

I partecipanti sono stupiti che l'istruttoria nella procedura di VIA non comprenda uno studio del rischio sulla popolazione, poiché rappresenta anch'esso un impatto ambientale. Non solo questo è richiesto genericamente dal Codice dell'Ambiente, ma la Direttiva 2014/52/UE include esplicitamente il rischio di incidenti fra gli effetti rilevanti dal punto di vista ambientale.

25. “Aeroporto di Firenze Amerigo Vespucci, Valutazione delle due ipotesi con orientamento 09/27 e 12/30” allegato A 3.a all'integrazione al Pit per la definizione del Parco agricolo della Piana e la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze.

RUMORE E QUALITÀ DELL'ARIA

Il nuovo aeroporto migliora la situazione rispetto all'attuale?

Il miglioramento della situazione esistente è uno dei presupposti per la realizzazione di un'opera, come peraltro suggerito dalle vigenti norme in materia ambientale (D.Lgs. 152/2006). Secondo Enac la proposta migliorerà la situazione attuale, ma i partecipanti osservano che lo scenario di progetto assume come acquisite le opere di mitigazione che dovranno essere fatte in futuro, mentre la situazione attuale è calcolata senza prendere in considerazione le opere di mitigazione del Piano di risanamento che avrebbe dovuto essere già stato realizzato. I cittadini vorrebbero che il confronto tra pista attuale e di progetto fosse fatto a parità di condizioni (risanamento attuato per entrambe o per entrambe assente). Sollevano inoltre molti dubbi riguardo al confronto tra gli scenari d'impatto acustico ed emissioni inquinanti relativi al progetto e quelli della cosiddetta “alternativa zero”, ovvero la non realizzazione del progetto con il mantenimento dell'esistente²⁶.

Il principale dubbio è che le modalità di calcolo degli

inquinanti nella situazione attuale, prese a riferimento per determinare gli scenari dell'alternativa zero, e le proiezioni degli inquinanti con il Master Plan eventualmente realizzato, non siano sufficientemente affidabili e che l'ampliamento dell'aeroporto e la nuova pista possano peggiorare la situazione rispetto a ciò che si registra ora. A livello generale, gli esperti convenuti si sono mostrati concordi nel rilevare come i dati a disposizione, sia per la caratterizzazione dello stato di fatto, sia per quanto riguarda le simulazioni e valutazioni d'impatto ambientale del progetto proposto, siano pochi o insufficientemente dettagliati, ovvero non consentano una analisi precisa e riproducibile secondo criteri di scientificità. Molti dei fenomeni modellizzati sono d'altra parte fortemente non lineari: piccole variazioni delle condizioni su cui sono stati basati i calcoli possono cambiare radicalmente i risultati, il che impone che tali condizioni siano esplicitamente dichiarate e rese disponibili per eventuali verifiche.

La scarsa quantità di studi sull'impatto sanitario dell'aeroporto esistente, e in generale dell'inquinamento atmosferico della Piana, crea preoccupazione nei cittadini. Si vorrebbero dei chiarimenti sul numero di persone effettivamente esposte, poiché dai documenti presentati da Enac gli impatti sono calcolati solo sui residenti. Le persone esposte invece saranno molte di più, poiché occorre comprendere anche gli "utilizzatori", a vario titolo, della piana fiorentina.

Anche per il rumore, i valori in decibel prodotti da decolli e atterraggi sono a quanto pare calcolati solo come media nell'arco delle 24 ore, senza che siano riportati i valori di picco. I partecipanti osservano che sono i livelli "massimi" del rumore, nelle fasi di picco, che provocano veramente fastidio, dunque occorrerebbe verificare quanti e come sono distribuiti i picchi, invece di riportare esclusivamente la media. Alcuni cittadini hanno chiesto chiarimenti su quali potrebbero essere gli impatti al

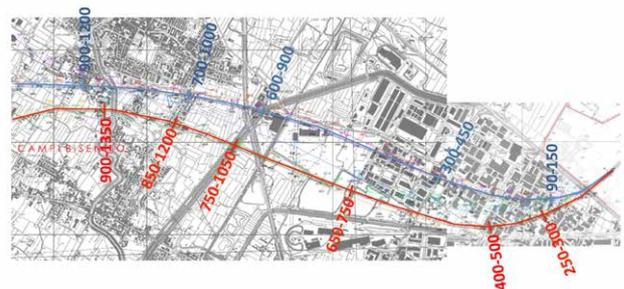
di fuori dell'area delimitata dalle isofone, se sono stati calcolati gli effetti su ricettori specifici particolarmente sensibili (asili, scuole, etc.). Gli esperti hanno spiegato che dai documenti forniti da Enac si evince che il calcolo sugli impatti al di fuori delle isofone verrebbero realizzati dopo la realizzazione dell'opera, per stabilire un eventuale piano di risanamento (es. installazione di doppie finestre per abbattere il rumore interno).

26. In realtà l'alternativa zero considerata nel Master Plan non è realistica (come ammesso esplicitamente nella Sintesi non tecnica, SIA_SNT_00_REL_001, a pag. 107), perché la pista attuale non potrebbe mai sostenere il numero di voli ipotizzato, tanto più essendo in deroga già dal 2009 sotto gli aspetti dell'inquinamento acustico.

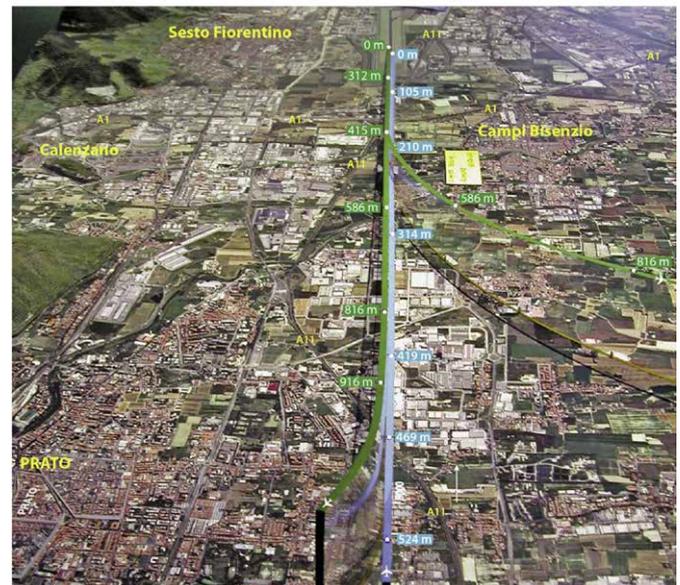
AEROPORTO DI FIRENZE - STATO ATTUALE

LE ATTUALI ROTTE - DECOLLO PER PISTA 23

In rosso sono rappresentate le rotte di decollo, in celeste quelle di atterraggio



LE ROTTE FUTURE: in verde le rotte di decollo, in celeste quelle di atterraggio (dal plastico di Toscana Aeroporti).



Abbiamo dei sistemi di misurazione affidabili?

I partecipanti hanno osservato che, anche attualmente, non vi è sempre chiarezza, trasparenza, completezza, nei dati che illustrano la situazione degli inquinanti e del rumore con l'esercizio di questo aeroporto. Esistono forti dubbi anche sulla rappresentatività e copertura dei dati di Arpat per quel che riguarda la piana, anche perché sono state ridotte, per vari motivi, le centraline di rilevamento sul territorio regionale e questo ha in qualche modo sguarnito proprio l'area dell'aeroporto, della quale non si ha un monitoraggio affidabile e ufficiale almeno dal 2011/2012.

Occorrerebbe conoscere in maniera più approfondita e affidabile lo stato d'inquinamento attualmente esistente, anche per valutare in futuro l'impatto dell'eventuale nuova pista e confrontarlo con le simulazioni, verificandone meglio l'affidabilità. La determinazione di questa sorta di "livello zero" dovrebbe basarsi su una rilevazione quanto più possibile completa e continuativa, da iniziarsi subito e da mantenersi nel lungo periodo, usando tecniche che consentano di distinguere natura e origine dei diversi inquinanti.

Per questi motivi, i partecipanti chiedono che gli Enti pubblici preposti al controllo e alla programmazione, creino le condizioni affinché da subito parta una campagna mirata indipendente e pubblica di rilevazione degli inquinanti e dei rumori, che possa consentire, prima dell'avvio del cantiere dell'eventuale nuovo aeroporto, di avere un livello delle informazioni preciso, utilizzabile, chiaro, utile per la misurazione delle successive variazioni con l'entrata in esercizio dell'eventuale nuova infrastruttura.

Chi effettuerà le misurazioni e il controllo dei dati?

Secondo i partecipanti occorre che sia chiarito fin d'ora quali sarebbero le modalità, le procedure, gli enti, che

dovranno garantire il monitoraggio dell'esercizio del nuovo aeroporto: chi sarà il controllore, chi si occuperà di raccogliere i dati e come verranno analizzati, come verranno messi a disposizione del pubblico?

Nel Master Plan si parla di istituire un "Comitato di garanzia"²⁷ ma non è chiaro, dai materiali a disposizione, da chi sarà eventualmente composto e che compiti avrebbe. Questo invece è un punto importante, poiché implica il fatto che si dovrà continuamente e costantemente monitorare l'esercizio dell'aeroporto per consentire controlli ed eventuali aggiustamenti in caso di sfioramento degli inquinanti o del rumore, o per il venire meno di certe condizioni di sicurezza.

Dunque, posto che dovrà essere chiarito "chi" monitora e "come" monitora, occorre anche stabilire una serie di procedure efficaci per evitare lo "sfioramento" dei limiti reali degli inquinanti e del rumore; un eventuale mancato rispetto di limiti e prescrizioni dovrebbe risultare fortemente oneroso per i trasgressori, dovranno cioè essere pensate delle procedure correttive efficaci, che comportino degli oneri e/o sanzioni per i gestori/proprietari dell'infrastruttura, consentendo una gestione virtuosa dal punto di vista ambientale dell'aeroporto²⁸.

²⁷. Norme tecniche del Master Plan degli Aeroporti (art. 5 quater) allegato al PIT.

²⁸. Viene citato come esempio il Quota Count system, utilizzato a Londra Heathrow, Madrid e Bruxelles, per limitare il rumore aeroportuale, in particolare di notte.

Come sarà garantita la trasparenza e l'accessibilità ai dati?

Connessa alle precedenti domande, è la questione generale che qualsiasi considerazione sul rumore e sugli inquinanti atmosferici può essere svolta adeguatamente solo in presenza di informazioni affidabili, aggiornate e aggiornabili, prese nel lungo periodo o per periodi di tempo dichiarati e adeguati, e con uno "storico"

preciso, che siano tra loro comparabili, specifiche per inquinante, ecc.

Dunque i partecipanti vorrebbero che tutti gli interessati in futuro possano disporre dei dati completi e delle informazioni sulle procedure utilizzate per elaborarli.

Ovvero:

- che vengano rese pubbliche e accessibili le modalità di raccolta dei dati;
- che si conosca nello specifico la precisione del dato, la sua completezza o meno;
- che si conoscano i “modelli” in base ai quali questi dati vengono elaborati;
- che si conoscano anche le modalità utilizzate per compiere simulazioni con i modelli dichiarati.

Questi fattori, in sostanza, consentirebbero di riprodurre i calcoli e verificare le simulazioni, in una logica veramente di “open data” e di trasparenza che gioverebbe a tutti.

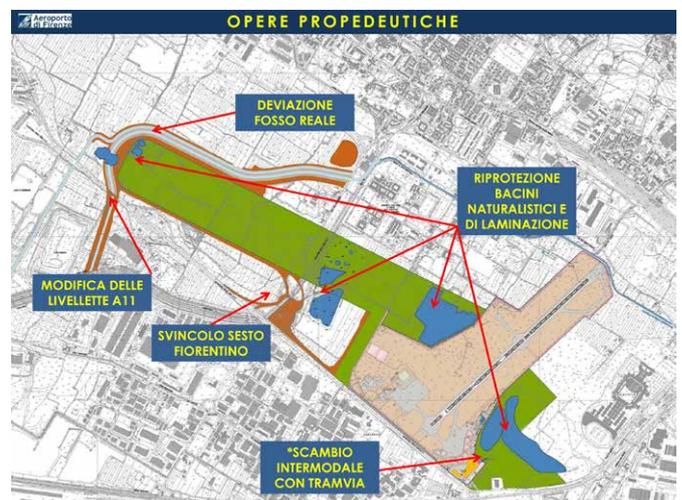
Quali interventi di mitigazione sono previsti?

Dalle carte esaminate si rileva che nelle Integrazioni presentate per la VIA è presente una ipotesi che era stata formulata dall’Università di Firenze: una ‘duna’ realizzata con il riporto di terra, alta circa 10 metri, parallela alla pista e lunga circa 1 chilometro, che servirebbe per proteggere il Polo universitario dal rumore. I cittadini esprimono alcune preoccupazioni sul fatto che questa “duna” possa provocare conflitti tra altri elementi, ad esempio influenzando nella direzione dei venti prevalenti o nel tracciato della deviazione del Fosso Reale, e vorrebbero più informazioni.

IMPATTI SUL TERRITORIO

I partecipanti che hanno approfondito il tema nel tavolo specifico hanno, in generale, osservato che il progetto contraddice la natura dei luoghi, il reticolo idrografico, aumenta l’impermeabilizzazione dei suoli. Il principale

problema è costituito dalla nuova direzione della pista, ortogonale al reticolo idrografico e agli antichi sedimenti della centuriazione romana, cioè alle strutture fondative del territorio della piana. La nuova pista comporta infatti, oltre alla necessità di deviare il Fosso Reale, un notevole impiego di “territorio vergine”: circa 110 ettari pressoché interamente sottratti alla dotazione di aree agricole destinate dal Regolamento urbanistico di Sesto Fiorentino alla realizzazione del Parco della piana, tra le quali anche aree ambientali soggette a tutela (SIC e ANPIL).



Il tavolo tematico ha rilevato inoltre una serie di criticità non solo ambientali: sono presenti seri problemi di intersezione della viabilità d’accesso con l’autostrada e la rete stradale urbana. La nuova pista comporta, infatti, rilevanti interferenze con la rete delle infrastrutture viarie: la necessità di modificare lo svincolo autostradale Firenze-Sesto Fiorentino ma soprattutto la perdita del collegamento stradale Sesto Fiorentino-Osmannoro, che costituisce una delle principali vie di comunicazione della piana collegando direttamente l’abitato di Sesto Fiorentino, il Polo universitario, il distretto produttivo-direzionale dell’Osmannoro, il polo tecnologico delle ferrovie e il

borgo lineare che si sviluppa lungo la via Pistoiese. Inoltre, sebbene la pista sia grande e ambiziosa, tutte le altre attrezzature aeroportuali e infrastrutturali appaiono molto sacrificate.

L'ampliamento dell'aeroporto è compatibile con il Parco della Piana?

Dal punto di vista urbanistico sono state ribadite una serie di incoerenze del progetto del Master Plan 2014-2029 dell'Aeroporto di Firenze rispetto alla filosofia di sviluppo e alla visione strategica per la Piana Fiorentina, come delineate dai principali strumenti urbanistici, piani e programmi attualmente vigenti in Toscana²⁹ e nei comuni interessati dal progetto, al momento non ancora smentiti da alcun decreto, deroga, variante urbanistica o determinazione adottata ufficialmente.

In particolare, secondo i partecipanti è stato stravolto il ruolo del Parco agricolo della Piana fiorentina, su cui la Regione e i comuni coinvolti avevano investito tante energie e risorse, che è diventato da elemento ordinatore delle infrastrutture a elemento mitigatore dell'aeroporto. Si sottolinea peraltro una questione non tanto di illegittimità, quanto di incoerenza politica: la grande contraddizione fra questo Master Plan e il progetto del Parco della Piana, frutto di un importante processo partecipativo.

I cittadini, i rappresentanti delle associazioni, gli enti che avevano partecipato a quel percorso di mobilitazione collettiva, si dicono molto preoccupati che il Master Plan del nuovo aeroporto di Firenze possa inficiare ed annichilire una visione e una strategia di sviluppo urbanistico per il territorio comunale e dell'intera Piana perseguita da decenni dalle amministrazioni locali, non senza difficoltà e anche di fronte a scelte che hanno spesso comportato dei sacrifici economici. Ne è testimonianza la sede utilizzata per il terzo incontro del percorso di confronto, le Scuderie medicee legate al

complesso della villa/patrimonio Unesco, restaurate con intelligenza e valorizzate in armonia con il progetto di territorio relativo al Parco della Piana (sede in cui, mentre si svolgeva il confronto a tavoli tematici, erano esposti peraltro i disegni dei progetti del recente concorso nazionale per la ricostruzione dell'antico ponte del Manetti come "Porta del Parco della Piana").

29. I principali documenti regionali che disciplinano la riqualificazione degli Aeroporti di Firenze e di Pisa sono: la Variante di Integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana per la definizione del Parco agricolo della Piana e la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze (Deliberazione del Consiglio Regionale n. 61 del 16 luglio 2014) e l'Allegato A, Elaborato 5 del PIT "Master Plan Il Sistema Aeroportuale Toscano".

Prospettiva della Piana di Sesto Fiorentino



Potrà ancora svilupparsi il polo universitario?

Le preoccupazioni riguardano anche il Polo universitario di Sesto Fiorentino, sul cui sviluppo è stato investito tanto, che si troverà nella situazione da una parte di non poter costruire edifici specialistici ed innovativi già progettati, dall'altra vari edifici attualmente in uso a ricercatori e studenti universitari si troveranno entro l'area di rispetto del nuovo aeroporto, con evidenti disagi e rischi per l'incolumità dei frequentatori.

Non si rischia di annichilire uno sviluppo reale per uno sviluppo ipotetico?

L'indirizzo politico 'sovra-ordinato' alle amministrazioni dei piccoli comuni della piana, dal livello statale a quello regionale finanche al livello della città metropolitana, appare quello di favorire uno sviluppo ipotetico e

potenziale, il cui beneficio pubblico per la collettività (con riferimento alle procedure di VIA, che possono anche ammettere deroghe alle normative specifiche per un'opera di grande beneficio pubblico) non è ancora stato dimostrato con chiarezza, in assenza di vari scenari alternativi. Uno sviluppo ipotetico che, secondo i partecipanti, andrebbe peraltro ad annichilire uno sviluppo alternativo reale già in atto: vengono infatti disattese e compromesse per sempre tutte le aspirazioni di riqualificazione ambientale, socio-economica e culturale della Piana e vanificate le risorse già spese.

Perché non si sono analizzate in modo approfondito le possibili alternative?

Un altro elemento sottolineato con forza è che non appaiono adeguatamente considerate e approfondite le possibili soluzioni alternative per la giacitura e le dimensioni della pista, ognuna rapportata allo studio di soluzioni sistemiche ed innovative del sistema dei trasporti e basata sul concetto di 'hub' aeroportuale che integri gli aeroporti di Firenze con ruolo di city airport, di Pisa con ruolo di aeroporto intercontinentale della Toscana e di Bologna come aeroporto intercontinentale di supporto, interconnessi da un moderno ed efficiente sistema di trasporto su ferro e di interscambio 'smart' di procedure e informazioni.

ASPETTI GEOLOGICI E IDRAULICI

Perché non è stato prodotto uno studio del sottosuolo?

Alcuni esperti presenti ai tavoli hanno confermato, anche dopo un'attenta disamina della documentazione integrativa volontaria prodotta dai proponenti del progetto, una grave carenza informativa: l'assenza di un completo e dettagliato quadro conoscitivo del sottosuolo. Particolarmente rilevante è ritenuta la

mancanza di una precisa caratterizzazione dei terreni, cosa che appare grave per un'opera che interessa una estensione territoriale così vasta su terreni delicati. Alcuni hanno affermato che non si possa parlare della valutazione di un "progetto", dal momento che la proposta è priva di approfondimenti esecutivi. Al momento, infatti, non si possono valutare dettagliatamente i costi (che a seconda dell'intervento richiesto dai diversi tipi di terreni escavati potrebbero lievitare fuori da ogni previsione), né prevedere in dettaglio le modalità di organizzazione degli scavi e dello smaltimento delle terre scavate. Non si potrebbe quindi neppure procedere alla VIA, per la quale saranno presumibilmente richieste necessarie integrazioni informative.

Perché non è stato tenuto in considerazione il parere del Consorzio di Bonifica?

Il Consorzio di Bonifica ha parere vincolante sulla rete delle acque basse ma, relativamente agli interventi di deviazione del Fosso Reale, alcuni esperti hanno spiegato che la Lr. 91/1998 "Norme per la difesa del suolo" è stata modificata dalla Lr. 80/2015; quindi, se prima il parere su opere simili a quelle previste nel Master Plan dell'aeroporto era del Consorzio di Bonifica, allo stato attuale esso spetta alla competenza regionale³⁰.

³⁰. Ai termini dell'art. 12 comma 1) lettera g-ter) della Lr. 80/2015.

Qual è l'impatto sulla rete delle acque?

I partecipanti ritengono che gli aspetti idraulici presentino alcuni elementi critici:

- è stata rilevata una non coerenza³¹ del progetto con il Piano gestione rischio alluvioni (PGRA);
- secondo le informazioni possedute dai partecipanti, il passaggio del Fosso Reale deviato sotto l'autostrada presenta un franco di progetto (distanza tra il pelo dell'acqua e l'intradosso dell'infrastruttura) inferiore a

quelle richiesto per legge; verrebbero cioè rispettate le norme relative alle piene decennali ma non a quelle centennali e duecentennali³²;

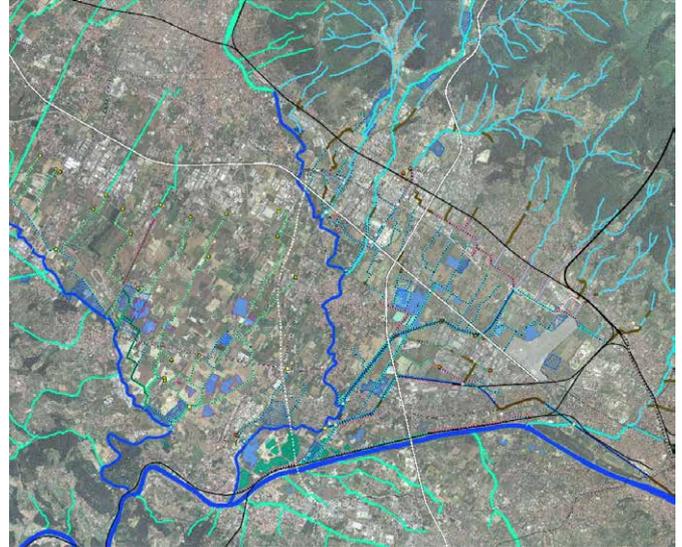
- alcuni partecipanti hanno rilevato la necessità di indicare chiaramente e per tutta la piana lo stato attuale completo della struttura idraulica artificiale e il confronto con uno stato di progetto idraulico altrettanto completo e globale, specificando in particolare come cambierà il livello di rischio nelle zone già urbanizzate.

Gli interventi di adeguamento idraulico non comprendono solo la deviazione del Fosso Reale, che preoccupa i cittadini poiché il nuovo andrebbe a lambire la discarica di Case Passerini, con rischio di grave inquinamento ambientale in caso di eventi alluvionali disastrosi, e per il problema della manutenzione, che dovrà essere quotidiana nel sottopasso dell'autostrada, ma prevedono anche la riconfigurazione del sistema dei bacini di laminazione. Queste modifiche destano molte preoccupazioni, in particolare si teme che il progetto preveda una riduzione della portata della vasca di accumulo/laminazione di competenza della Scuola Marescialli dei Carabinieri.

31. La medesima incoerenza è stata enunciata anche nel contributo recentemente inviato dall'Autorità di Bacino del Fiume Arno nell'ambito della VAS del Piano nazionale Aeroporti.

32. Ndr: nei documenti consultabili sul sito del Ministero dell'Ambiente, risulta che la livelletta dell'autostrada verrà rialzata di 0,70 m così da avere un franco è 0,94 m; questi dati sono riportati nella Documentazione Integrativa sett. 2015, Relazione Idrologica-Idraulica, pag.36 dove è scritto: *Rispetto alla situazione attuale il sistema idraulico del Masterplan aeroportuale costituito dal nuovo Fosso Reale e dalle aree di laminazione comporta una riduzione dei livelli idrici in tutti gli scenari di piena. Nelle condizioni più critiche (TR 200 anni e durata 36 ore) le aree di laminazione in progetto consentono di mantenere alla sezione a monte del nuovo attraversamento autostradale il livello idrico massimo del Fosso Reale a quota 39,56 m.s.l.m., che garantisce il franco idraulico di circa 1 m (94 cm) rispetto alla quota degli argini. Il battente idraulico che sollecita l'arginatura del nuovo Fosso Reale risulta pertanto minore nella situazione di progetto rispetto all'attuale e quindi comporta*

minori rischi di rottura (<http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1530/2452?RaggruppamentoID=132&pagina=5#form-cercaDocumentazione>).



IMPATTI SULLE AREE UMIDE

Durante le discussioni è stata spesso rimarcata l'importanza degli ambienti umidi per il Parco Agricolo della Piana. Si tratta di un sistema di stagni, acquitrini e zone umide molto importanti per la conservazione della biodiversità, con diversi livelli di protezione, dal livello locale (ANPIL, Area Naturale Protetta di Interesse Locale), regionale (SIR, Sito di Interesse Regionale per la conservazione della biodiversità) a quello europeo (ZPS, Zona a Protezione Speciale e SIC, Sito di Interesse Comunitario, compresi nella Rete Ecologica Europea Natura 2000). Il Master Plan dell'aeroporto, interferendo con tali zone a causa della lunghezza della nuova pista, contraddice norme e piani di conservazione della biodiversità (che ad esempio nel caso delle ZPS prevedono addirittura il divieto di bonifica delle aree umide).

Qual è l'impatto sulle aree umide e gli habitat?

I partecipanti evidenziano come il progetto comporti

pesantissimi impatti sugli habitat e sulle specie botaniche e zoologiche, di importanza prioritaria secondo normative nazionali ed europee (Direttiva Habitat in primis), presenti nell'area interessata dal progetto. Un contributo specifico prodotto dal Comitato No Aeroporto di Prato e Provincia elenca, con numerosi e precisi riferimenti a leggi, norme e regolamenti, le molte deroghe a norme nazionali ed europee richieste dal Master Plan in ambito naturalistico ed ambientale, ma anche tecnico, urbanistico, ecc. e le molte procedure d'infrazione UE che da esso potrebbero essere causate. Il Master Plan dell'aeroporto, interferendo con le zone umide del SIC/ZPS Stagni della Piana a causa della lunghezza della nuova pista, contraddice norme e piani di conservazione della biodiversità, particolarmente stringenti nel caso di minacce a specie prioritarie, che prevedono per i progetti che investono queste aree una precisa e puntuale Valutazione di Incidenza delle conseguenze su habitat e specie. Difficile valutare "di lieve entità" l'incidenza su habitat che verrebbero drasticamente ridotti, spostati, non facilmente ricostruibili. Difficile valutare gli effetti dell'aumento dell'inquinamento, soprattutto derivante da carburanti incombusti solitamente scaricati dagli aerei in fase di atterraggio, con presumibili danni anche all'agricoltura di qualità che attualmente caratterizza l'area della piana e delle colline fiorentine.

Vengono giudicate carenti le integrazioni volontarie dei proponenti, laddove in particolare nel documento³³, in riferimento alle nuove zone umide previste a compensazione della perdita di habitat naturali causata dal nuovo aeroporto, il proponente manchi di evidenziare come intenda sopperire alle condizioni ecologiche transitorie necessarie a formare una nuova catena trofica. Secondo alcuni esperti che hanno partecipato alle discussioni, deve essere valutato in una decina d'anni il lasso di tempo minimo necessario

a ricostituire tali condizioni.

Qualora il progetto venisse realizzato, i cittadini chiedono che, nello spostamento delle aree protette si segua un cronoprogramma preciso che preveda prima la creazione dei nuovi habitat, e solo successivamente la distruzione di quelli esistenti.

33. Chiarimenti_INT_GEN_REL_002-6

Come è risolto il problema delle aree protette vincolate dalla Commissione Europea?

Il progetto prevede lo spostamento di alcune aree protette della Rete Natura 2000, la rete ecologica europea; tale procedura comporta la richiesta di un parere vincolante della Commissione Europea. Alcuni cittadini partecipanti hanno chiesto di sapere se tale parere è stato espresso e raccolto.

Gli esperti al tavolo hanno spiegato che la presenza delle aree protette della Rete Natura 2000 ha comportato lo svolgimento di una Valutazione di Incidenza Ambientale (VInCA), all'interno della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Al momento dell'espressione del parere di VIA da parte del Ministero dell'Ambiente, e alla luce delle conclusioni della VInCA, la Commissione Europea potrà esprimere un parere. Per adesso quindi la questione non è stata ancora affrontata.

IMPATTI SULLA MOBILITÀ

Per quanto riguarda la mobilità, i partecipanti hanno messo in evidenza alcune mancanze generali:

- non esiste uno studio approfondito relativo alla situazione attuale e all'impatto che il nuovo intervento potrà avere sul contesto;
- manca - negli stessi atti regionali di programmazione territoriale (PIT) e infrastrutturale (PRIIM) - una valutazione degli effetti cumulativi degli interventi

sulla piana, manca per la piana un sistema di gestione dei flussi, soprattutto stradali, prevalentemente motorizzati;

- manca una “struttura tecnica centrale pensante” che possa valutare la coerenza fra gli interventi, dotata di strumenti e competenze adatte;
- rispetto a molti quesiti puntuali allo stato dei fatti non ci sono risposte a disposizione.

Le criticità generali evidenziate sono confermate dall’analisi di singole questioni e punti critici emersi durante le discussioni, illustrate nei punti seguenti.

Che impatti creerà la nuova pista sulla mobilità veicolare?

La situazione della viabilità stradale alla fine della realizzazione del progetto secondo la maggior parte dei partecipanti potrebbe essere peggiorativa. Nello scenario progettuale descritto all’apertura al traffico del nuovo aeroporto (2019) la situazione appare migliorata, ma vengono considerate come già costruite opere che non si sa se verranno mai realizzate, visto che al momento sono solo delle previsioni.

Viene messo in evidenza il costo in termini di tempo, risorse e ambiente dell’allungamento degli spostamenti per tutti coloro che lavorano nella piana. Più volte viene evidenziato come già la situazione data sia critica e congestionata. Ad esempio via Luder, in uscita da Firenze in prossimità dell’aeroporto, già oggi supporta un carico critico di circa 60.000 veicoli giornalieri³⁴.

La preoccupazione non è però solo legata al possibile aumento di traffico prodotto dall’ampiamiento dell’aeroporto, ma deriva dalla constatazione che nella stessa area insistono diverse previsioni delle quali non si sono sufficientemente studiati gli effetti cumulativi.

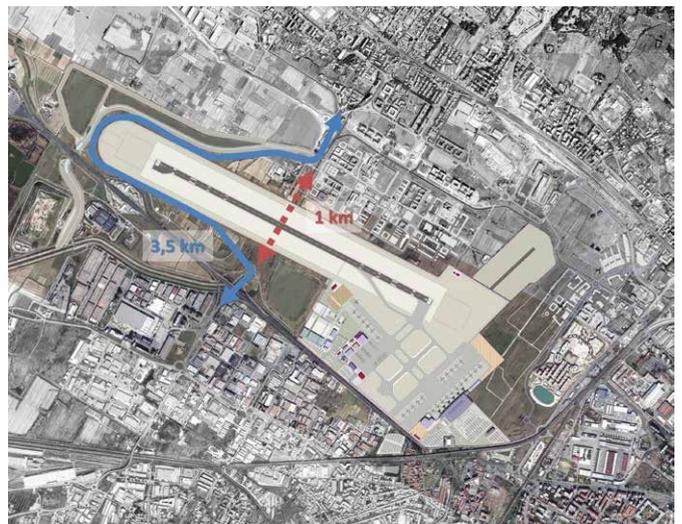
“Con i progetti previsti si incrementerà il traffico: all’aeroporto i parcheggi passeranno da 1.500 posti auto a 3.600, + 5.700 previsti per stadio e outlet, + i

carichi urbanistici della Scuola Marescialli Carabinieri (che a regime sarà usufruita da 5.000 persone) e delle aree di trasformazione di Novoli che sono previste dal Regolamento urbanistico (che comporteranno un aumento complessivo di circa 10.000 residenti) + terza corsia autostradale... Tutto questo farà aumentare enormemente il numero di mezzi in transito”.

34. Dati desunti per comparazione dai flussi di traffico on-line rilevati dal progetto TrafficFlow del Comune di Firenze – vedi sito Open data.

Come sarà risolto il collegamento tra Osmannoro e Sesto Fiorentino?

La perdita del collegamento diretto tra l’abitato di Sesto Fiorentino e la sua area industriale è vista da tutti come una grave criticità. I partecipanti osservano che dal punto di vista stradale il progetto non è “a parità di prestazioni”, contravvenendo in questo a una precisa condizione posta dalla Regione in sede di Variante al PIT. La circumnavigazione della pista significa un raddoppio della lunghezza del collegamento stradale Osmannoro-Sesto con conseguenze in termini di impatti ambientali ed economici che, quanto meno, andrebbero quantificati.



Quali impatti produrrà sulla mobilità dolce?

L'inserimento della nuova pista "taglierà" ulteriormente il territorio compreso tra le colline medicee e la valle dell'Arno con il Parco delle Cascine, creando per la mobilità dolce (pedonale e ciclabile) una nuova barriera in aggiunta a quella della linea ferroviaria AV già presente ed al previsto svincolo di Peretola.

Il collegamento collina-fiume era stato giudicato importante in funzione del Parco urbano di Castello, che avrebbe dovuto sorgere dove è attualmente prevista la parte terminale della nuova pista, soprattutto nell'idea di connessioni ciclabili o pedonali trasversali che nella piana sono pochissime.

Sarà modificato lo svincolo autostradale di Peretola?

Si teme inoltre che lo svincolo di Peretola andrà a creare altri problemi per le sue dimensioni, dal momento che probabilmente dovranno essere introdotte nuove modifiche allo schema viario. Si esprime preoccupazione in particolare per via Pratese, che aveva trovato un suo equilibrio.

Saranno realizzati dei nuovi parcheggi a Peretola?

Studi (non citati, ndr) rilevano che il 75% degli utenti arrivano all'aeroporto in auto. Il Master Plan non sembra però prevedere un adeguato aumento delle aree destinate a parcheggio. I dubbi sono molti: "Dove sono? Quanti sono? Come saranno distribuiti e come saranno gestiti? Saranno solo per l'aeroporto o anche per i pendolari e i cittadini?".

La linea 2 della tranvia riuscirà a smaltire il nuovo carico di passeggeri?

Alcuni esperti informano che sulla Linea 2 della tranvia che arriverà a Peretola non esistono studi disponibili

aggiornati con le nuove previsioni di carico, è quindi molto plausibile che nasca già sottodimensionata, tenuto conto che il quadro in cui si inserisce è profondamente mutato rispetto a quello in cui è stata progettata. Questo non solo per la previsione del raddoppio degli utenti dell'aeroporto, ma anche per l'eliminazione dei servizi originariamente previsti tra SMN e la nuova stazione Foster (fermata regionale di corrispondenza con l'AV, *people mover* tra le due stazioni), tutti "riversati" anch'essi sulla linea 2.

Il prolungamento della nuova tranvia oltre la fermata di Peretola appare invece solo una compensazione, poiché il presupposto di tale allungamento era l'intervento di Castello e solo con il Polo scientifico il sistema non avrà un carico di passeggeri sufficiente. Sesto del resto è già servito dalla ferrovia locale.

ASPETTI NORMATIVI E PROCEDURALI

Un tema ricorrente nelle discussioni, generale e trasversale alle varie tematiche specifiche, è stato il rilievo pressoché unanime dell'incoerenza strategica e politica del Master Plan rispetto a tutta una serie di indirizzi e direttive, progetti, piani e programmi di livello regionale, nazionale ed europeo. L'argomento è stato approfondito anche in uno specifico tavolo di lavoro, che ha sviluppato alcune considerazioni generali, riportate di seguito, e alcuni approfondimenti specifici che sono stati inseriti dei punti precedenti, in relazione ai diversi argomenti.

Perché i Master Plan di Firenze e Pisa non sono stati portati avanti insieme?

Gli aeroporti di Pisa e Firenze sono individuati nel Piano di indirizzo Territoriale regionale (PIT) come "scali a sviluppo correlato, al fine di garantire l'utilizzazione più sostenibile, dal punto di vista ambientale ed economico, della capacità aeroportuale complessiva". Anche il Piano

Nazionale Aeroporti (PNA), oggi in fase di Valutazione Ambientale Strategica, prevede una stretta integrazione funzionale e operativa, non solo societaria, tra gli aeroporti di Pisa e Firenze, ponendola tra l'altro come condizione per definire il polo aeroportuale toscano come strategico (e quindi capace di attrarre anche investimenti pubblici, non solo privati).

I partecipanti hanno rilevato che tale integrazione tra gli scali toscani, che avrebbe dovuto essere sia di tipo progettuale che gestionale, non è stata invece sviluppata in nessun documento di progetto del Master Plan. Chiedono quindi che sia prodotto un progetto di "sviluppo correlato" dei due aeroporti, "al fine di garantire l'utilizzazione più sostenibile, dal punto di vista ambientale ed economico, della capacità aeroportuale complessiva", come richiesto esplicitamente dal PIT e implicitamente dallo stesso PNA.



In base a quali dati l'aeroporto di Firenze è stato definito "strategico"?

Nel Piano Nazionale Aeroporti (PNA) l'importanza strategica è stata assegnata prima di tutto agli aeroporti inseriti nel *Core Network*, privilegiando nel caso di più aeroporti core presenti nello stesso bacino i gate intercontinentali. Nel caso di mancanza di aeroporti core nel bacino di riferimento, si è scelto come strategico

l'aeroporto della *Comprehensive Network* con maggiori movimenti di traffico.

I vari documenti prodotti da Enac non sono però tra loro coerenti per quanto riguarda gli scenari di sviluppo dell'aeroporto di Firenze: la VIA del Master Plan ipotizza una previsione di 4,5 milioni di passeggeri l'anno nel 2030, mentre la VAS del PNA (anch'esso prodotto da Enac) ipotizza al 2030 solo 3,3 milioni di passeggeri. I partecipanti hanno discusso molto per capire come la classificazione dell'aeroporto possa influire sulla sua possibilità di ottenere finanziamenti pubblici³⁵ e se questo possa comportare il rischio di incorrere in una procedura d'infrazione comunitaria per aiuti di stato illegittimi. In particolare si sono chiesti se il fatto che l'aeroporto di Firenze a livello nazionale sia classificato come strategico, mentre a livello europeo è classificato nella rete *comprehensive* (e non *core*), comporti che per l'utilizzo del finanziamento pubblico statale, attualmente previsto in 150 milioni di euro, ci sia il rischio di incorrere in una procedura d'infrazione comunitaria per aiuti di stato illegittimi³⁶.

35. Ndr: l'Italia non può però avere finanziamenti europei dal Fondo di coesione per investimenti nelle reti trans-europee di trasporto RTE-T poiché non rientra tra i paesi che hanno un reddito nazionale lordo (RNL) per abitante inferiore al 90% della media dell'UE 28; si tratterebbe quindi di finanziamenti da parte del Governo nazionale.

36. Ndr: su questo tema è in corso un acceso dibattito a livello sia europeo sia nazionale ed è anche in corso una consultazione pubblica:

- <http://www.eunews.it/2016/03/08/facilitare-finanziamenti-porti-e-aeroporti-commissione-ue-avvia-consultazione/52639>
- <http://www.politicheeuropee.it/attivita/19593/ads-aeroporti-e-compagnie-aeree>
- http://www.aeroportodellostretto.it/it/sogas/area-stampa/primo-piano_.asp?id=84

Il Master Plan è un progetto preliminare o un progetto definitivo?

In più tavoli tematici i partecipanti hanno fatto notare che, nonostante il materiale prodotto da Enac e Toscana

Aeroporti sia quantitativamente ampio, i contenuti di quadro conoscitivo del Master Plan dell'aeroporto di Firenze trascurano diversi elementi sia di natura territoriale che tematica. Alcune delle lacune, presenti fin dall'inizio del procedimento, sono state colmate a seguito della richiesta di integrazioni, altre invece no. I tecnici presenti hanno affermato che il Master Plan non ha un contenuto progettuale paragonabile a quello che il Codice degli Appalti prescrive per un progetto definitivo, sul quale la norma prevede di svolgere la Valutazione d'Impatto Ambientale. Si tratta di una anomalia delle norme nazionali che riguarda tutti i Master Plan aeroportuali, che però non è stata risolta neanche nel caso fiorentino. I presenti ricordano che alcuni pareri tecnici espressi dagli enti locali hanno affermato proprio questa differenza di approfondimento tra Master Plan e progetto definitivo.

Tra le principali mancanze è segnalato che il progetto prevede sbancamenti e riporti di una grande quantità di metri cubi di terra, ma il progetto non è corredato del piano di gestione delle terre da scavo che il d.lgs. 163/2006 impone debba essere presentato e validato prima dell'espressione del parere di valutazione ambientale. È stato osservato da alcuni partecipanti che la dichiarazione del proponente circa la volontà di svolgere tale adempimento dopo la chiusura della fase di valutazione di impatto ambientale presuppone ulteriore profilo di illegittimità del procedimento.

Un'altra integrazione che era stata richiesta ma sembra non essere stata fornita³⁷, è quella dell'analisi degli effetti cumulativi delle azioni del Master Plan con le altre opere di rilevante impatto ambientale previste nell'area della piana³⁸.

³⁷. Pag. 51 dell'allegato A al Parere n.110 del nucleo di VIA del 16 novembre 2015:
<http://www.regione.toscana.it/documents/10180/13048403/SUPP+n.168+al+B.U.+del+16.12.2015+pll.pdf/8bf00935-ba00-4029-91a5-74948514fc8b>

91a5-74948514fc8b

³⁸. Ndr: nei Documenti Integrativi di Sett. 2015 (pag 11) è presente però uno studio degli impatti cumulativi sul rumore e sull'atmosfera: <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1530/2452?RaggruppamentoID=132&pagina=11#form-cercaDocumentazione>

La procedura di VIA è stata condotta in modo corretto?

In questo momento è in corso, ormai oltre le scadenze previste e dichiarata come quasi giunta al termine, la procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) del Master Plan dell'aeroporto; a monte di questa, l'unica Valutazione Ambientale Strategica (VAS) esistente è quella della variante al PIT, che però fa riferimento ad un areale di salvaguardia e a una pista di massimo 2.000 metri, non 2.400 metri come nel Master Plan.

Proprio in questo periodo è in corso la VAS del Piano Nazionale Aeroporti (PNA), che si trova nella fase iniziale di scoping, in cui cioè il proponente definisce quali dovranno essere i contenuti della VAS, in collaborazione con i soggetti competenti in materia ambientale. Anche se non si tratta necessariamente di procedure consequenziali, i partecipanti hanno di nuovo sottolineato che l'unica VAS che realmente conferma i contenuti della VIA in corso (ovvero la pista di 2.400 metri) è proprio quella del PNA; per questo motivo qualcuno ha avanzato l'ipotesi che sia possibile e opportuno



richiedere di sospendere la VIA dell'aeroporto in attesa della definizione della VAS del PNA³⁹.

Un'altra criticità evidenziata è che le valutazioni ambientali avrebbero dovuto essere riferite allo scenario di massima capacità d'utilizzo della pista da 2.400 metri prevista dal Master Plan, che secondo alcune dichiarazioni alla stampa dei componenti del Consiglio di Amministrazione di Toscana Aeroporti Spa è di oltre 6 milioni di passeggeri l'anno, altrimenti gli effetti rischiano di essere sottostimati (un eventuale aumento del numero di passeggeri/anno comporterebbe un aumento delle pressioni ambientali senza obbligo di una nuova VIA). Per questo motivo gran parte dei partecipanti ritiene fondamentale, e dunque chiede, che le stime degli impatti vengano svolte sul numero massimo teorico che si potrebbe movimentare con la pista di progetto, ovvero 6 milioni di passeggeri e non solo 4,5.

Infine molte critiche sono state espresse riguardo alla notizia di una riunione⁴⁰ a Roma del gruppo istruttorio della Commissione Nazionale VIA per il Master Plan dell'aeroporto, a cui ha partecipato il Presidente della Regione Toscana Enrico Rossi, che al termine ha anticipato che a breve la Commissione si esprimerà con un parere "favorevole con prescrizioni". A questo proposito i partecipanti hanno fatto notare che:

- l'anticipazione del parere prima del voto e dunque della pronuncia ufficiale della Commissione Nazionale VIA presenterebbe profili di illegittimità;
- il combinato-disposto fra normativa VIA e Codice nazionale degli appalti fa sì che, per dare parere positivo, la Commissione Nazionale VIA dovrebbe in qualche modo certificare che il contenuto del Master Plan dell'aeroporto di Firenze è effettivamente equivalente a quello di un progetto definitivo⁴¹, nonostante fino ad oggi i pareri tecnici espressi dagli enti locali e il verbale del NURV regionale affermino il contrario;

- nel caso che le prescrizioni inserite nell'eventuale parere favorevole della Commissione Nazionale VIA fossero corpose e rilevanti, e richiedessero una vera e propria nuova progettazione di una parte del Master Plan dell'aeroporto, tale nuova progettazione dovrebbe essere sottoposta a una nuova VIA.

39. Ndr: a questo proposito il Comune di Pisa ha presentato il 14 aprile 2016, tramite l'ANCI, una nota in cui si osserva che "la VIA del Master Plan dell'aeroporto di Pisa ha preceduto la VAS del Piano Nazionale degli Aeroporti, invertendo l'ordine delle valutazioni previste dalla legge nazionali su VIA e VAS". Per approfondimenti: <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1584/2615>

40. Fonte: <http://www.toscana-notizie.it/-/via-aeroporto-peretola-rossi-a-breve-avremo-osservatorio>

41. In un comunicato stampa Toscana Aeroporti ha ribadito che: "una prassi che, assolutamente univoca e costante, si è sviluppata nell'arco di anni, che i piani di sviluppo degli aeroporti finanziati o cofinanziati dallo Stato, aventi interesse strategico generale, sono immediatamente assoggettati a valutazione di impatto ambientale senza attendere i progetti dei singoli interventi ove presentino i requisiti richiesti dalle disposizioni europee in materia e con grado di definizione degli interventi analogo a quello previsto dal codice dei contratti pubblici di appalto per le grandi infrastrutture strategiche (articolo 183, c. 2, del decreto legislativo 163 del 2006)".

È stata prodotta una valutazione dell'impatto sanitario?

La Regione si era impegnata a realizzare la VIS (Valutazione di Impatto Sanitario); i partecipanti sono consapevoli che essa non è obbligatoria, ma la ritengono comunque doverosa, e hanno chiesto di sapere se essa verrà svolta, con quali modalità, da parti di quali enti e con che tempi. In ogni caso, la valutazione degli effetti previsti dall'opera sulla salute avrebbe dovuto essere approfondita in sede di VIA, mentre invece così non è stato⁴².

Il tavolo chiede pertanto a tutti i soggetti in causa uno sforzo perché il parametro salute venga preso in considerazione, auspicando un coinvolgimento massiccio di ARS che dovrebbe fornire un quadro epidemiologico dello stato in essere.

42. Ndr: Nei Documenti Integrativi (sett 2015) è inserito un documento intitolato 'Valutazione di Impatto Sanitario', ma secondo gli esperti partecipanti al tavolo lo studio riporta dati poco scientifici e non pertinenti e manca del tutto di un quadro allo stato attuale della salute delle diverse popolazioni di riferimento. Link alla relazione: <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1530/2452?RaggruppamentoID=132&pagina=19#formcercaDocumentazione>

Qual è il peso degli enti locali nella decisione finale?

Il Master Plan aeroportuale è palesemente non conforme con il PIT regionale, il PTC (Piano territoriale di Coordinamento) provinciale, i PRG (Piani Regolatori Generali) comunali. Le norme attuali vigenti in Italia sembrano però consentire che la Conferenza dei servizi finale possa comunque approvarlo, anche con pareri negativi degli enti territoriali, andando a costituire variante automatica agli strumenti urbanistici vigenti. Per la maggior parte dei partecipanti si tratta di una questione rilevante e critica sia dal punto di vista sostanziale che procedurale.

Dal punto di vista sostanziale, si è evidenziato che l'inserimento nella piana delle nuove strutture dell'aeroporto comportano uno stravolgimento delle altre previsioni oggi vigenti: il Polo universitario di Sesto Fiorentino, lo svincolo autostradale etc. Una variante non potrà quindi essere "automatica" ma dovrà essere giustificata anche dal punto di vista territoriale e urbanistico.

Dal punto di vista procedurale, alcuni esperti presenti ai tavoli hanno sottolineato che allo stato attuale, e almeno fino all'eventuale approvazione definitiva della riforma costituzionale, per la legge italiana⁴³ gli aeroporti sono di competenza legislativa concorrente Stato-Regioni. Mentre il parere degli enti locali non è vincolante, un eventuale parere negativo della Regione Toscana alla Conferenza dei servizi, anche alla luce di recenti sentenze della Corte Costituzionale⁴⁴, non potrebbe essere

ignorato dallo Stato, in particolare su una decisione che modifica gli strumenti regionali di Governo del Territorio.

43. Art. 117, terzo comma, della Costituzione Italiana.

44. Ndr: viene portata come esempio la sentenza 7/2016 della Corte Costituzionale che ritiene fondato il ricorso della Regione Puglia sul mancato coinvolgimento regionale nelle materie a riparto legislativo concorrente dei «porti e aeroporti civili» e del «governo del territorio».

Quando sarà attivato il Comitato di Garanzia previsto dal PIT?

Le norme tecniche del Master Plan degli Aeroporti (art. 5 quater) allegato al PIT, prevedono l'istituzione di un Comitato di garanzia, composto tra l'altro dal proponente, ma anche dagli enti locali e dai cittadini della piana e da esperti, con compiti di monitoraggio.

Alcuni partecipanti riterrebbero opportuna una sua costituzione immediata, in modo da creare un luogo di discussione esperta e pubblica di accompagnamento alle prossime fasi. Altri invece hanno espresso parere negativo sulla proposta di chiedere fin d'ora l'istituzione del comitato, perché lo riterrebbero come una specie di resa di fronte al progetto di ampliamento dell'aeroporto.

COSTI E RICADUTE ECONOMICHE DELL'OPERA

Dal punto di vista delle ricadute economiche sono state messe in evidenza alcune mancanze generali:

- manca una valutazione costi benefici completa ed integrata;
- manca una approfondita comparazione fra scenari economici alternativi;
- esiste una asimmetria fra studio degli aspetti tecnico-funzionali e indagine economica (quella di Irpet risulta parziale avendo valutato solo alcuni benefici);
- non è stata costruita una analisi che tenga in conto la presenza di sistemi e sottosistemi, con funzioni

ben definite.

Sono inoltre state raccolte alcune riflessioni critiche puntuali, di seguito riportate.

È davvero necessario un aeroporto più grande per rendere un territorio più competitivo?

I rappresentanti del mondo imprenditoriale che hanno partecipato alle discussioni e gli economisti invitati all'ultimo incontro non hanno dubbi nel dire che un aeroporto efficiente rappresenti un volano per l'economia dei territori. La presenza di un moderno aeroporto a pochi chilometri dal centro della città è visto come un elemento di valore per una parte del sistema economico locale, in particolare per tutte quelle imprese che necessitano di forti relazioni con l'esterno in tempi brevi e di alti livelli di comfort. Alcuni partecipanti osservano che questa caratteristica può rappresentare un asset fondamentale in termini di attrattività e competizione con altri territori nel mondo business attuale, in cui il fattore tempo conta più di altro.



Altri esperti presenti ai tavoli hanno però ricordato che, parlando di competitività dei territori, sicuramente l'accessibilità è importante ma ancora di più lo sono le competenze, e in particolare l'addensamento delle competenze. Le forme di connessione sono molto

diverse dal passato: oggi le reti di collaborazione si costituiscono e lavorano prevalentemente online, in rete; solo periodicamente ci si incontra di persona. In futuro sarà sempre più importante rendere possibile la condivisione di dati e documenti, più che lo spostamento delle persone.

In questo scenario appare una chiara contraddizione aver sacrificato (a meno che non si decida di trasferire altrove il polo per renderne possibile la crescita/evoluzione) un Polo scientifico con laboratori e centri di ricerca d'eccellenza internazionale per favorire lo sviluppo di un aeroporto. Alcuni partecipanti hanno osservato che Firenze ha una fama riconosciuta in tutto il mondo e non ha certo bisogno di un nuovo aeroporto per richiamare i turisti, la cui sovrabbondanza crea già problemi.

Qual è l'impatto di un aeroporto in termini di sviluppo?

I partecipanti favorevoli al progetto di ampliamento vedono i benefici in una dimensione non tanto locale quanto regionale, ritenendo che il sistema integrato Pisa-Firenze possa rendere la Toscana più competitiva negli scenari internazionali. Altri elementi favorevoli vengono ripresi dallo studio Irpet 2013⁴⁵ e possono essere così schematizzati:

- Benefici diretti (in termini di occupazione e economia del sistema locale) vengono dalla realizzazione dell'infrastruttura, dell'opera stessa.
- L'operatività dell'aeroporto ampliato genererà un aumento della domanda di beni e servizi collegati (nei calcoli viene usato un parametro, scientificamente consolidato, che mette in relazione il numero di passeggeri con il numero di occupati).
- L'impatto economico dovuto all'aumento dell'accessibilità dell'intero sistema è più difficile da misurare. In questo caso sarebbe sicuramente un incremento dei settori turismo e esportazioni rispetto

ad oggi dove gli aeroporti di riferimento sono principalmente Pisa e Bologna.

Molti partecipanti hanno obiettato che lo studio dell'Irpet non appare sufficientemente approfondito e non tiene conto delle modifiche avvenute all'aeroporto attuale, che dai dati più recenti non sembra affatto in declino. Inoltre non sono convinti che un aeroporto produca sempre sviluppo ed hanno portato l'esempio di Quaracchi, che a differenza delle previsioni con l'arrivo dell'aeroporto non si è per nulla rilanciato. Quaracchi è il luogo dove maggiore è l'impatto acustico dell'attuale aeroporto ed *"È diventato un ghetto di cittadini immigrati con aree e case cedute a poco prezzo"*. Un partecipante racconta che le previsioni con l'arrivo dell'aeroporto negli anni '80 erano diverse, si prevedeva un afflusso di persone quindi di alberghi, ristoranti, ecc. *"Non è vero che l'aeroporto ha portato sviluppo e turismo, diventerà così anche Peretola a seguito della realizzazione della nuova pista"*. Riguardo alla possibile sinergia con Pisa, i cittadini vorrebbero maggiori informazioni in merito alla integrazione della mobilità su ferro e chiedono di capire perché non è stata approfondita seriamente l'alternativa di potenziare le relazioni via ferro con l'Aeroporto di Pisa piuttosto che ampliare l'aeroporto fiorentino.

45. Ndr: lo studio Irpet non è stato finanziato dai proponenti ma realizzato dall'Istituto nell'ambito delle proprie attività istituzionali, in supporto al Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità. La valutazione si basa sullo scenario Master Plan di Enac e non mette a confronto ipotesi diverse.

Quali nuovi posti di lavoro porterà l'aeroporto?

Il nuovo aeroporto porterà indubbiamente posti di lavoro e ricadute occupazionali, ma i partecipanti si sono chiesti di quale qualità sarà l'occupazione portata dall'aeroporto. Purtroppo si teme che sarà una tipologia a salario basso. Si porta l'esempio americano dove

c'è l'occupazione piena ma questo non si trasforma in domanda di beni e servizi: salari sono medio bassi e temporanei. La parte di occupazione *knowledge intensive* difficilmente si stabilisce nei dintorni di un aeroporto, poiché cerca sistemazioni più interessanti.

Altra preoccupazione è legata alla stima degli arrivi (2,25 milioni)⁴⁶: quale è la dotazione ricettiva oggi davanti a questo scenario? Sarà necessario costruire altri alberghi? La previsione dell'arrivo di 1,2 milioni di manager appare molto forte.

Alcuni partecipanti sostengono che anche il Parco della Piana avrebbe messo in moto nuove economie e attirato turisti.

46. Considerato che il numero di passeggeri di un aeroporto è contato sia in arrivo che in partenza, la stima di 4,5 milioni corrisponde a 2,25 milioni di turisti in arrivo. Il raddoppio dal vecchio al nuovo aeroporto comporterebbe quindi il passaggio da circa 1 milione a circa 2 milioni di turisti in arrivo.

La valutazione costi/benefici comprende gli impatti economici negativi e le compensazioni?

In particolare alcuni partecipanti hanno informato che a Sesto Fiorentino viene registrata dagli operatori una diminuita commerciabilità degli immobili collocati intorno all'area interessata, in realtà non solo per l'aeroporto ma per l'insieme delle infrastrutture qui programmate. Secondo alcuni, dunque, vi è già un impatto sui cittadini di Sesto che vedono ridotti i valori dei propri immobili rispetto ad altre aree, con risvolti negativi sulle possibilità di credito. Da questo punto di vista è importante capire quali sono le compensazioni previste, il loro valore, il quadro completo degli investimenti. In generale viene specificato che, se si guarda alla piana in un'ottica metropolitana, l'aeroporto non si situa ai margini ma molto vicino al suo centro: quindi il progetto prevede di realizzare la nuova pista nel cuore dell'area abitata, in uno dei pochi spazi

ancora liberi, comportando anche una perdita della sua fruibilità che va a svantaggio della collettività.

Quali voci sono comprese nella quantificazione dei costi?

Dai pochissimi materiali a disposizione riguardanti la fattibilità economica, sembra che nei costi non siano stati calcolati quelli indiretti e quelli non monetizzabili, come i disagi dovuti ai cantieri. *“Il nodo di Peretola rimane il problema: cosa succede in fase di cantierizzazione? L’autostrada deve essere rialzata: cosa succede in fase di cantierizzazione?”*. Una persona presente al tavolo sostiene che già oggi ci sono trasferimenti di funzioni in corso (da parte di Autostrade) per cominciare a liberare l’area della futura pista.



Viene fatto notare da alcuni presenti al tavolo che la scelta della nuova pista risulta in controtendenza rispetto alle politiche della Regione Toscana che si qualificano per la sostenibilità, riconosciute a livello internazionale. Ragionando in termini di tempi lunghi: quanto costerà mantenerlo? E quanto costerà dismetterlo?

ESITI DEL PERCORSO E PROPOSTE

Come saranno utilizzati gli esiti di questo percorso di confronto?

Diversi partecipanti hanno espresso nei primi incontri

perplessità sull’opportunità e possibile efficacia del processo di confronto Aeroporto Parliamone, a fronte di decisioni politiche già prese e dichiarate e soprattutto in assenza dei proponenti del Master Plan. Lo sviluppo della discussione ha chiarito il ruolo indipendente, terzo e neutrale dell’Autorità regionale per la garanzia e la promozione della partecipazione (e del processo partecipativo da essa sostenuto) rispetto alla Regione Toscana, riconoscendo infine in modo unanime la rilevanza della partecipazione quale occasione preziosa di approfondimento e condivisione democratica delle conoscenze e dei valori civili che stanno, o dovrebbero stare, alla base di ogni processo decisionale.

Al fine di riuscire a dare senso sostanziale ed effettivo agli esiti del percorso partecipativo, basandosi da un lato sulle criticità emerse in sede di VAS e VIA non ancora risolte, dall’altro sugli sforzi e sacrifici spesi dai comuni promotori in politiche e strategie mirate ad un’idea di sviluppo orientata al rispetto e alla valorizzazione delle caratteristiche del territorio, sono state individuate dai partecipanti come sintesi ed esito della discussione al tavolo, alcune richieste e proposte indirizzate ai decisori pubblici.

In particolare si chiede che:

1. Sia avviata una valutazione sistemica delle diverse alternative alla realizzazione dell’infrastruttura, con stima costi/benefici e analisi comparativa di scenari diversi che includano anche l’ipotesi di interconnessione con gli scali di Pisa e Bologna; diversi orientamenti della pista; un approfondito studio sullo stato attuale e sulle ipotesi di ammodernamento del sistema dei trasporti alla scala inter-regionale, regionale, metropolitana; una riconsiderazione del ruolo della Piana, riportando al ruolo di ordinatore del territorio il progetto del Parco della Piana, del quale occorre anche una puntuale valutazione economica, che tenga conto del

potenziale di sviluppo turistico (con le Ville Medicee patrimonio dell'Umanità Unesco), degli investimenti e del potenziale di crescita (e di rilevanza) del Polo scientifico di Sesto, della economicamente vivace realtà dell'area dell'Osmannoro.

2. Sia elaborato un progetto che possieda i requisiti informativi richiesti dal Codice degli Appalti per un progetto definitivo e la possibilità che tali informazioni siano distribuite e disponibili al pubblico in modo trasparente e 'open', così da renderlo correttamente valutabile nei suoi impatti e conseguenze complessive sulle relazioni fra i vari elementi territoriali ma anche valutarne le ricadute sociali ed economiche.

3. Sia realizzato un nuovo studio di valutazione dell'impatto sanitario (VIS) accurato e indipendente, che tenga conto della popolazione che abita (o che lavora/studia) in questa area e delle diverse opere impattanti da un punto di vista ambientale che sono state realizzate negli ultimi 10 anni. Alcuni partecipanti hanno ricordato che l'area della piana nel 2000 era già stata oggetto di VIS e che tale valutazione si era conclusa con una chiara definizione della criticità di questo territorio, sul quale non potevano essere aggiunte ulteriori infrastrutture perché non sostenibili da un punto di vista della salute degli abitanti dell'aerea.

4. Sia valutato in modo più approfondito il rischio reale, ovvero sia svolto uno studio secondo l'art 715 del Codice della Navigazione per valutare il rischio in modo scientifico, partendo dai dati storici degli incidenti aerei e quindi rappresentando in modo più reale il rischio di incidenti rispetto al modello geometrico presentato nella valutazione compiuta da Enac.

5. Gli Enti pubblici preposti al controllo e alla programmazione, creino le condizioni affinché da subito parta una campagna mirata indipendente e pubblica - ufficiale, affidabile, trasparente e "open

data" - di rilevazione degli inquinanti e dei rumori (con centraline collocate fin da ora nei pressi dell'aeroporto) che possa consentire, prima dell'avvio del cantiere dell'eventuale nuovo aeroporto, di avere un livello delle informazioni preciso, utilizzabile, chiaro, utile per la misurazione delle successive variazioni con l'entrata in esercizio dell'eventuale nuova infrastruttura.

6. Sia realizzato uno studio integrato di tutta la situazione urbanistica della piana (struttura idraulica, norme e previsioni di sostanza trasformativa vigenti nei territori dei diversi Comuni, progetti futuri..).

7. Sia istituita una 'community' terza e neutrale, una sorta di 'enciclopedia interattiva' della Piana che continui l'opera di informazione e consapevolezza del pubblico e che indipendentemente organizzi, sistematizzi e renda effettivamente disponibili i materiali informativi elaborati per il progetto del nuovo aeroporto e per altri studi, piani e progetti che interessano questi territori.

Data la forte contrarietà della maggior parte dei partecipanti nei confronti del progetto, non è stato possibile approfondire quali eventuali opportunità potrebbero essere studiate al fine di migliorare il progetto di inserimento della nuova pista diminuendo il forte impatto sul contesto né produrre suggerimenti per le eventuali future opere accessorie o di mitigazione. Gli unici suggerimenti raccolti riguardano:

- il possibile declassamento dell'ultimo tratto di autostrada così da rendere maggiormente accessibile l'Osmannoro e diminuire il peso dei flussi automobilistici sui due nodi, in particolare quello di Peretola.





CREDITI

Cabina di regia:

Alessio Biagioli, Sindaco di Calenzano

Doriano Cirri, Sindaco di Carmignano

Marco Martini, Sindaco di Poggio a Caiano

Edoardo Prestanti, Vice Sindaco di Carmignano

Francesco Puggelli, Vice Sindaco di Poggio a Caiano

Pier Luigi Menchi, Responsabile area affari generali Comune di Calenzano

Ilaria Melani, Responsabile servizio comunicazione Comune di Calenzano

Chiara Pignaris, Cantieri Animati snc, Firenze

Ufficio stampa:

Valentina Baronti

Fabrizia Prota



Facilitatori di tavolo:

Massimo Carta

Claudia Casini

Giovanni Ginocchini

Michela Guidi

Giovanni Ruffini



Facilitatori di sala:

Allegra Guardi

Federico Peruzzi

Esperti:

Francesco Alberti, Università di Firenze, Dipartimento di Architettura

Oliviero Baccelli, direttore Centro di Economia Regionale dei Trasporti e del Turismo, Università Bocconi

Paolo Baldeschi, Università di Firenze, coordinatore Rete Comitati Toscani

Enrico Becattini, direttore Politiche mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale, Regione Toscana

Riccardo Benedetti, ricercatore LaMMA

Lorenzo Bigagli, ricercatore Istituto di Inquinamento Atmosferico CNR

Francesco Borchì, Università di Firenze, Dipartimento di Ingegneria

Marco Bottino, presidente Consorzio Bonifica 3 Medio Valdarno



Piero Caliterna, coordinatore Commissione Urbanistica, Ordine degli Ingegneri di Firenze

Mauro Chessa, presidente Ordine dei Geologi della Toscana

Gianluca Dell'Acqua, docente di Strade, ferrovie e aeroporti Università di Napoli Federico II

Lorenzo Domenichini, Università di Firenze, Dipartimento di Ingegneria

David Fanfani, Università di Firenze, Dipartimento di Architettura

Fausto Ferruzza, architetto, Presidente Legambiente Toscana

Alessandro Franchi, responsabile Settore VIA/VAS, Arpat

Claudio Franco, responsabile Servizi Tecnici, Comune di Poggio a Caiano

Barbara Gaballo, architetto, presidente associazione "A Sesto acuto"

Manuela Giorgetti Fialdini, geologo libero professionista

Mauro Giovannelli, avvocato esperto in Diritto amministrativo

Mauro Lombardi, Università di Firenze, Dipartimento di Scienze per l'Economia e l'Impresa

Franco Lucarelli, dipartimento di Fisica e Astronomia Università di Firenze, INFN-LABEC

Alberto Magnaghi, Università di Firenze, Dipartimento di urbanistica e pianificazione del territorio

Manlio Marchetta, Università di Firenze, unità di ricerca Paesaggio, Patrimonio culturale, Progetto

Fiorenzo Martini, coordinatore Commissione Trasporti, Ordine degli Ingegneri di Firenze

Giovanni Modugno, Università di Firenze, Dipartimento di Fisica

Alfonso Moni, Legacoop Toscana

Gianluca Niccoli, resp. Settore Lavori pubblici, patrimonio e ambiente, Comune di Carmignano

Pietro Novelli, architetto, presidente Ecoaction Toscana

Renzo Pampaloni, responsabile Servizio Ambiente, Comune di Calenzano

Paolo Paoli, presidente comitato "No aeroporto" di Prato e Provincia

Paolo Pecile, docente di Urbanistica, Università di Firenze

Leonardo Piccini, ricercatore IRPET

Serena Pillozzi, Università di Firenze, Dipartimento di Medicina Sperimentale e Clinica

Marco Ponti, professore ordinario di Economia applicata, Politecnico di Milano

Daniele Quiriconi, Segretario Confederale Regionale CGIL Toscana

Sandro Ratti, presidente della sezione territoriale fiorentina nord di Confindustria Firenze

Carlo Ricceri, ricercatore naturalistico, comitato "No aeroporto" di Prato e Provincia

Leonardo Rombay, presidente Italia Nostra Firenze

Sonia Simoni, responsabile Settore Ambiente, Comune di Carmignano

Maria Rosa Vittadini, docente di Urbanistica Facoltà di Architettura, Università Iuav di Venezia

Fabio Zita, ex dirigente Settore VIA Regione Toscana



