

ALLEGATO G

INTEGRAZIONE DEL PIANO DI INDIRIZZO TERRITORIALE
IN MERITO ALLA DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL
PARCO DELLA PIANA FIORENTINA
E
ALLA QUALIFICAZIONE DELL'AEROPORTO DI FIRENZE

RAPPORTO⁽¹⁾

ex art. 16, comma 3 ed ex art. 20, comma 2 della l.r.1/2005

SULLE ATTIVITÀ

di INFORMAZIONE, ASCOLTO E COMUNICAZIONE

PROMOSSE DAL GARANTE DELLA COMUNICAZIONE PER IL PIANO DI INDIRIZZO
TERRITORIALE DELLA REGIONE TOSCANA

in applicazione della deliberazione della Giunta Regionale
n. 1209 del 29.12.2008;

ai fini dell'attuazione della delibera della Giunta regionale
26 luglio 2010, n. 705

recante lo

*«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»;*

e in ragione della deliberazione del Consiglio Regionale
n. 74 del 24 luglio 2013

recante la

Adozione dell'integrazione del Piano di indirizzo territoriale per la definizione del Parco agri-
colo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze
ex art. 17 della legge regionale 1/2005
e della contestuale Risoluzione del Consiglio Regionale n. 205 dello stesso 24 luglio 2013.

Aggiornamento al 6 giugno 2014
del rapporto presentato il 24 febbraio 2013
e conseguente integrazione dello stesso.

¹ Rapporto a cura, redazione e responsabilità del garante, Massimo Morisi (Università di Firenze), che si è avvalso dell'aiuto (essenziale) di Maddalena Rossi (Università di Firenze) e di Irene Lorieri (Regione Toscana). Insieme al prezioso contributo di Francesco Berni (Regione Toscana).

sommario

Un premessa necessaria	6
Come è costruito questo rapporto	8

PARTE PRIMA

Il Progetto di Territorio “Parco Agricolo della Piana. L’oggetto e lo stato del procedimento 9

1. L’area interessata dalla variante	10
2. Il processo di formazione della variante	13
2.1 Il processo di formazione del Progetto di Parco agricolo della Piana	13
2.2 Le proposte di qualificazione funzionale dell’Aeroporto A. Vespucci di Firenze	16
3. I contenuti della variante	17
a. Il Parco agricolo della Piana	18
b. La qualificazione funzionale dell’Aeroporto A. Vespucci di Firenze	20

PARTE SECONDA

Le ipotesi di qualificazione dell’Aeroporto Firenze-Peretola 22

I criteri di valutazione adottati 22

4. Avvertenze per la lettura e le sue ragioni	23
4.1 Fonti utilizzate per la lettura della Vas	23
5. Le ipotesi di qualificazione aeroportuale annoverate dalla matrice valutativa regionale	24
6. Le dimensioni della valutazione e la scelta degli indicatori	26
Definizioni	26
7. La matrice di valutazione	28
DIMENSIONE TERRITORIALE (Mobilità, trasporti, infrastrutture)	29
DIMENSIONE TERRITORIALE (Mobilità, trasporti, infrastrutture – segue)	31
DIMENSIONE TERRITORIALE (Insediamenti e Paesaggio)	32
DIMENSIONE TERRITORIALE (Insediamenti e Paesaggio - segue)	34
DIMENSIONE AMBIENTALE (Aria)	35
DIMENSIONE AMBIENTALE (Rumore)	36
DIMENSIONE AMBIENTALE (Acqua)	38
DIMENSIONE AMBIENTALE (Acqua - segue)	39
DIMENSIONE AMBIENTALE (Acqua - segue)	40
DIMENSIONE AMBIENTALE (Ecosistemi)	41
DIMENSIONE AMBIENTALE (Ecosistemi - segue)	42
DIMENSIONE AMBIENTALE (Ecosistemi - segue)	43
DIMENSIONE AMBIENTALE (Consumo di suolo)	45

DIMENSIONE TECNICO OPERATIVA relativa alla funzionalità dello scalo aeroportuale	46
--	----

8. Osservazioni (in funzione di possibili integrazioni analitiche o conoscitive).....	47
--	-----------

PARTE TERZA

Questioni aperte	50
-------------------------------	-----------

L'incontro pubblico del 6 e 7 dicembre 2012	50
--	-----------

9. Le questioni trattate nell' incontro pubblico del 6-7 dicembre 2012.....	51
--	-----------

a. La giornata del 6 dicembre – Il progetto di territorio “Parco agricolo della Piana” come principio ordinatore dello sviluppo territoriale dell’area fiorentino-pratese	53
---	----

a.1 – il tema e la proposta	53
-----------------------------------	----

a.2 – gli interrogativi che ne derivano e le risposte della Regione.....	55
--	----

1. Che significato dare alla «norma» che concepisce il Parco agricolo quale elemento ordinatore delle politiche territoriali dell’area della Piana Fiorentina ? Cosa intendiamo per elemento ordinatore? Che tipo di gerarchizzazione, di interventi, di interessi e, a monte, di valori, l’idea dell’elemento ordinatore porta con sé?	55
---	----

2. Quali progetti e quali interventi possono dare forza e sostanza all’idea di Parco?	57
---	----

3. Qual è la funzionalità strategica del «progetto di territorio» costituito dal Parco agricolo della Piana in relazione alla qualità della vita dell’area e alle nuove opportunità di crescita economica sostenibile, quale lo sviluppo di una agricoltura periurbana?.....	60
--	----

4. Perché la questione della qualificazione dell’Aeroporto è stata collocata nell’ambito della variante inerente il Parco della Piana e non è stata invece elaborata una apposita variante per la sua definizione?	63
--	----

b. La giornata del 7 dicembre – La qualificazione dell’aeroporto Firenze-Peretola	65
---	----

b. 1 – l’agenda aeroportuale	66
------------------------------------	----

b. 2 – l’agenda aeroportuale: le questioni aperte.....	69
--	----

1. Perché ...un “nuovo” aeroporto nella Piana?	69
--	----

2. Qual è l’attendibilità delle fonti informative sulle quali sono state condotte le valutazioni sulle diverse ipotesi di orientamento della pista, stante la loro media anzianità?	74
---	----

3. Qual è la consistenza del postulato della monodirezionalità dell’utilizzo della pista, in quanto condizione della preferibilità della c.d. pista ‘parallela’ ? Qual è l’ancoraggio normativo su cui quel postulato può essere fondato?	74
---	----

1. Le risposte sin qui ottenute	85
--	-----------

Un ritardo ...forse ben speso.....	85
------------------------------------	----

Le ulteriori risposte.....	86
----------------------------	----

1. Quale significato dare alla «norma» che concepisce il Parco agricolo quale elemento ordinatore delle politiche territoriali dell’area della Piana Fiorentina? Cosa intendiamo per elemento ordinatore? Che tipo di gerarchizzazione, di interventi, di interessi e, a monte, di valori, l’idea dell’elemento ordinatore porta con sé?	86
--	----

2. Quali progetti e quali interventi possono dare forza e sostanza all’idea di Parco?	86
---	----

3. Qual è la funzionalità strategica del «progetto di territorio» costituito dal Parco agricolo della Piana in relazione alla qualità della vita dell’area e alle nuove opportunità di crescita economica sostenibile, quale lo sviluppo di una agricoltura periurbana?.....	88
--	----

4. Perché ...un “nuovo” aeroporto nella Piana?	88
--	----

5. Qual è l’attendibilità delle fonti informative sulle quali sono state condotte le valutazioni sulle diverse ipotesi di orientamento della pista, stante la loro media anzianità?	93
---	----

6. Qual è la consistenza del postulato della monodirezionalità dell'utilizzo della pista, quale condizione della preferibilità della c.d. pista 'parallela'? Qual è l'ancoraggio normativo su cui quel postulato può essere fondato?	96
7. Quale la stima del fabbisogno di modificazioni nell'assetto infrastrutturale - sia antico che attuale - e degli investimenti necessari per le diverse ipotesi?	97

PARTE QUARTA

Dopo l'adozione	100
Premessa alla parte del Rapporto post-adozione	101
Le attività del garante nella fase post adozione	101
Il quadro sintetico delle osservazioni presentate <i>ex lege</i> 1	103
Il quadro sintetico delle osservazioni presentate <i>ex lege</i> 10	123
Una sintesi conclusiva	132
DOCUMENTI UTILIZZATI	135

Un premessa necessaria

E' un peccato che la legge regionale 69/2007, recante "Norme sulla promozione della partecipazione alla elaborazione delle politiche regionali e locali", sia scritta com'è scritta. Perché il caso di specie - come situare un nuovo aeroporto - dalle legittime ambizioni di mercato - in un grande parco metropolitano, per di più "agricolo", e di rilevanza regionale - avrebbe più che meritato di vedere finalmente interrotta l'inapplicazione dell'istituto del "dibattito pubblico". Una inapplicazione che ha per l'appunto connotato la messa in opera della legge 69. Eppure quello stesso parco metropolitano è definito nel Pit in attesa di variante, come "progetto di territorio": e dunque come ben suscettibile di essere ricompreso nelle fattispecie di cui al Capo II° della stessa legge 69. E' altresì evidente come l'attivazione di un dibattito pubblico, nella versione attuale della legge, avrebbe richiesto una interpretazione evolutiva della norma legislativa: discutibile ma coerente con il suo spirito. Resta il fatto che questo genere di incertezze, circa il se e come applicare l'istituto del dibattito pubblico ha sostanzialmente ridotto e non poco la missione essenziale di quella stessa legge: che era pur sempre la possibilità di conferire nuovo "ossigeno"² alle politiche pubbliche regionali. *Ossigeno* non solo come qualità democratica ma anche come capacità di produrre risultati efficaci, cioè concreti in quanto condivisi ad opera dei destinatari intermedi e finali di quelle stesse politiche.

Ma quel dibattito pubblico per l'appunto non ha avuto luogo. Eppure avrebbe riguardato un tema di peculiare complessità: come situare un efficiente aeroporto "dentro" un parco che, proprio in quanto *parco agricolo metropolitano* dovrebbe costituire la più importante innovazione territoriale della pianificazione urbanistica e strategica toscana degli ultimi e dei prossimi decenni.

Va ribadito che il disposto normativo sul dibattito pubblico, per rendere quest'ultimo effettivamente fruibile, dovrebbe affrontare l'ipotesi della sua "obbligatorietà" a fronte di progetti territoriali di particolare rilevanza, come sommessamente il sottoscritto ha proposto durante il "consuntivo" concernente la funzionalità della 69 e la sua permanenza nell'ordinamento toscano³. E chiaro che una simile ipotesi presuppone una forte condivisione politica circa la distinzione tra "politica" e "politiche", e dunque la consapevolezza che il consenso elettorale (con o senza primarie) non è di per sé sinonimo di una qualche condivisione di quanto poi si decide e si amministra mediante "provvedimenti" (...piani, programmi, atti) concreti. Insomma, ...io cittadino ti scelgo come leader, presidente o sindaco ma su quanto attiene alla mia vita ovvero ai valori personali o ai beni comuni ai quali associo la mia esistenza di cittadino, il mio vivere in un luogo, il mio abitare, il mio rapporto con la mia terra e con le sue risorse e le sue forme, voglio essere io o almeno "anche" io a mettervi il naso, a guardarci dentro, a verificare, a valutare i pro e i contro di qualunque intervento pubblico e privato ne modifichi la consistenza e il destino. Altrimenti, se questo non mi verrà consentito o se qualcuno tenterà di manipolare la mia opinione, ...cercherò di rendere difficile la legittimazione dei tuoi programmi e dei tuoi progetti. Può darsi che io cittadino non abbia ragione o addirittura che io sia vittima di pregiudizi aprioristici o di strumentalizzazioni o che non sia disposto a mettere in discussione assunti, credenze e convinzioni con le quali mi identifico, ma l'Amministrazione è chiamata a confrontarsi con i miei argomenti, a prenderli sul serio, se non altro perché - nel mondo di oggi - una cittadinanza anche minimamente attiva sarà sempre in grado di innescare un conflitto territoriale e di pregiudicare, quanto meno nei tempi e nei costi politici, l'agenda di governo. Non solo, è tutt'altro che improbabile che se

² Secondo la formula utilizzata da Nelson Friedrich nella sua magistrale relazione al seminario promosso dal Master interateneo in "Progettazione e gestione dei processi partecipativi" presso l'Università di Firenze il 14 dicembre 2012.

³ Cfr. Consiglio regionale della Toscana, Prima Commissione, *Sintesi degli elementi relativi alla l.r. 69/2007 emersi dagli interventi al Seminario dell'11 giugno 2012 e dalle Audizioni del 21 maggio 2012*.

l'Amministrazione si sottoporrà allo sforzo di assumere come serie le mie preoccupazioni, le mie obiezioni, le mie stesse paure essa possa ricavarne motivi per immaginare soluzioni cui non aveva pensato, o ipotesi progettuali, se non alternative, almeno significativamente correttive. Così come è possibile che l'Amministrazione sia indotta a valutare costi, oneri, implicazioni o opportunità che i suoi tecnici, in perfetta buona fede, non potevano rappresentarle. Potrebbe anche darsi che il sottoporsi a una simile verifica possa risparmiarle, col senno del poi, qualche contenzioso giurisdizionale e qualche dispiacere mediatico. Non c'è alcun cedimento a filo-comitatismi di comodo in un simile assunto, bensì, la sola messa in valore dell'insegnamento del pensiero europeo del '900 più colto e avveduto. L'insegnamento di J. Habermas, ad esempio, dal quale abbiamo appreso come le politiche pubbliche possano trarre la loro legittimazione e dunque la loro efficacia da una mutua "coincidenza dialogica" tra i loro *autori* e i loro *destinatari*⁴ in una visione condivisa dell'interesse pubblico e del bene della comunità.

Ebbene, nel caso di specie aderire a una simile prospettiva di analisi e dialogo avrebbe richiesto una condivisione politica circa l'opportunità di un dibattito pubblico che non si è data in ambito regionale né si è manifestata nel confronto tra Regione e Amministrazioni locali cioè sulla scala delle relazioni tra più livelli di governo. D'altra parte, la politicizzazione (verticale e trasversale) della questione e delle poste in gioco che vi si associano è stata, a un tempo, sia concausa che conseguenza degli scarsi esiti del dialogo tra istituzioni e del mancato inverarsi di un adeguato percorso dialogico tra istituzioni e cittadini. Così come ha tutt'altro che aiutato il protrarsi nei decenni della mancata soluzione delle questioni inerenti il destino e la configurazione pianificatoria, funzionale e infrastrutturale di tutta l'area, con il succedersi pluridecennale di ipotesi di piano e di progetto mai approdate ad assetti solidamente condivisi di area vasta ed anzi metropolitana⁵. Per cui il conseguente "bisogno di decidere" ha alla fine prevalso sull'esigenza di un confronto esaustivo circa le sue ragioni, le sue implicazioni, le possibili alternative.

Per questi motivi il presente rapporto raccoglie i risultati, non di un dibattito pubblico, ma di un'attività assai più modesta e ricognitiva: che ha inteso offrire a un virtuale dibattito pubblico una qualche pur inadeguata supplenza, in particolare mediante l'incontro organizzato presso la Facoltà di Fisica (Polo scientifico di Sesto Fiorentino) il 6 e 7 dicembre 2012. Questa azione che ha fatto leva su una lettura evoluta degli artt. 19 e 20 della legge 1/2005, concernente il governo del territorio in Toscana, ha dunque supplito alla mancanza di un vero e proprio dibattito pubblico. A tal fine l'Ufficio del garante ha potuto contare sul sostegno dell'Assessore Anna Marson e del suo staff tecnico insieme a quello del settore infrastrutture e ambiente della Regione, unitamente al supporto di Arpat e Ars, e sulla condivisione della Presidenza della Regione circa l'opportunità di organizzare una pur breve ma intensa discussione pubblica antecedente le nuove determinazioni della Giunta regionale in merito sia alle nuove prospettive derivanti dal "pronunciamento" di Enac sulle diverse opzioni di qualificazioni aeroportuale⁶ sia alle ulteriori misure prospettabili per porre in opera il progetto territoriale del Parco⁷. Inoltre, il garante ha potuto avvalersi di risorse logistiche, economiche e organizzative che competono al suo ruolo primario, quello di membro della comunità scientifica dell'Università di Firenze, senza le quali sarebbe stato assai difficile sia porre in moto che concludere l'azione di informazione, ascolto e discussione in cui quella stessa attività si è concretata.

⁴ Cfr. J. Habermas, *Faktizität und Geltung. Beiträge zur Diskurstheorie des Rechts und des demokratischen Rechtsstaats*, Frankfurt a. M., Suhrkamp, 1992 (tr. it. *Fatti e norme*, Milano, Guerini, 1996). Cfr. anche A. Mastropaolo, *La democrazia è una causa persa? Paradossi di un'invenzione imperfetta*, Torino, Bollati Boringhieri, 2011, cap. 11°.

⁵ Cfr. il contributo di R. Innocenti all'Incontro pubblico del 6 e 7 dicembre 2012 presso la Facoltà di Fisica al Polo scientifico di Sesto Fiorentino, su cui *infra* § 9.

⁶ Mediante lo studio di approfondimento delle diverse ipotesi di orientamento della pista aeroportuale, del febbraio 2012.

⁷ Vedi *infra* § 3.1.

Come è costruito questo rapporto

Ci è parso opportuno tentare un inquadramento complessivo dei temi che sarebbero stati oggetto dell'incontro pubblico del 6 e 7 dicembre 2012. Per cui abbiamo riassunto gli elementi sostanziali del processo decisionale in corso, sia in riferimento ai suoi termini sostanziali, sia con riguardo alle sue scansioni procedurali, dedicando allo scopo una prima sezione descrittiva del rapporto. Non stupisca se, a differenza del primo rapporto del garante⁸, quello presente destina uno spazio più evidente alle tematiche inerenti alla qualificazione dell'Aeroporto di Peretola. E' una "sproporzione" che non vuole rimarcare una diversa rilevanza tematica visto che il postulato della variante al Pit è appunto l'invarianza del Parco come elemento ordinatore delle politiche territoriali per la Piana. Bensì il fatto che le previsioni di salvaguardia sono funzionali a diverse ipotesi di sviluppo aeroportuale da valutare all'interno del progetto di territorio concernente il Parco della Piana. Valutazione che è oggetto precipuo di questo rapporto come implementazione di quello stesso progetto di territorio al fine di un possibile accordo di pianificazione tra tutti gli Enti chiamati ad accordare i rispettivi strumenti urbanistici per darvi attuazione operativa. In tale prospettiva abbiamo trattato presupposti e termini dell'esercizio di Vas sin qui compiuto dall'Amministrazione regionale, con una lettura interpretativa che ha inteso fornire alla discussione dell'incontro pubblico le modalità comparative adottate.

In tale chiave abbiamo sintetizzato andamento e contenuti della discussione svoltasi all'incontro pubblico del 6-7 dicembre. Lo abbiamo fatto cercando di evidenziarne i fili conduttori, cioè i diversi temi e sottotemi che vi si sono susseguiti, concatenando le trascrizioni di quei contributi alla discussione che in modo emblematico potessero dare esemplificativa testimonianza delle diverse posizioni manifestate e degli argomenti da esse utilizzati o almeno evocati. Ci è parso anche opportuno associare ai contributi dell'incontro pubblico del 6-7 dicembre alcuni altri contributi più direttamente correlati ai primi tra quelli raccolti dall'audizione delle Commissioni VI e VII del Consiglio regionale del 2011, laddove si evidenziasse il persistere di determinate posizioni o tematiche. Abbiamo infine rimarcato quelle che a giudizio di chi scrive risultano le questioni che ciascuna delle due giornate ha ribadito o fatto emergere come problematiche o aperte, per affidarle alle valutazioni e alle determinazioni delle istituzioni competenti. Chiudono il rapporto alcune appendici documentali, connesse ai lavori dell'incontro pubblico di Sesto fiorentino e alle sue risultanze⁹.

⁸ Si tratta del rapporto del garante datato 7 febbraio 2011.

⁹ Va precisato che, non appena gli interessati avranno ultimato la validazione delle trascrizioni sottoposte al loro esame al fine di consentire agli stessi interventori eventuali integrazioni o precisazioni, tutta la documentazione di cui al presente rapporto, inclusi i documenti audio, sarà consultabile al sito www.parcodellapiana.it.

PARTE PRIMA

Il Progetto di Territorio “Parco Agricolo della Piana

L’oggetto e lo stato del procedimento

1. L'area interessata dalla variante

Il territorio oggetto di variante, la cosiddetta Piana, è costituito, indicativamente, dall'insieme di aree che, dal margine nord-ovest di Firenze, dalla zona destinata al Parco di Castello, si estendono, delimitate a nord dalla strada Mezzana-Perfetti-Ricasoli e a sud dal corso del fiume Arno, fino alla confluenza dell'Ombrone.

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, il volo aereo del 1954 documenta ancora come, fino alla metà del secolo scorso, fosse nettamente distinto il confine tra città e campagna. Con il boom edilizio degli anni '60 gli spazi urbani si sono progressivamente dilatati facendo diventare la campagna un grande spazio periurbano, sottoposto a forti pressioni di carattere insediativo e infrastrutturale che ne hanno provocato una rapida trasformazione, e alterato in buona parte le sue caratteristiche.

Ad una visione zenitale e sincronica, l'aspetto che più caratterizza la piana tra Firenze e Prato è dato dalla sovrapposizione, appunto, dei tipici segni autoreferenziali generati dallo sviluppo economico post-bellico rispetto a un palinsesto territoriale evolutosi con continuità fino agli anni Cinquanta e ancora in parte leggibile nei suoi elementi strutturali, in alcune aree più chiaramente, in altre solo in filigrana. Vale a dire:

- il **reticolo idrografico**, i cui corpi principali, tutti caratterizzati da arginature prevalentemente artificiali, sono costituiti, sul lato pratese, dai fiumi Ombrone e Bisenzio, con il loro andamento sinuoso, e dai relativi affluenti, e verso Sesto Fiorentino e Firenze dalle linee spezzate dei fossi Reale e Macinante;
- il **tessuto agricolo**, ricco di testimonianze della cultura mezzadrile, ordito sul sistema dei fossi e dei canali alimentati dai corsi d'acqua principali e innervato dalla viabilità su cui si è appoggiato lo sviluppo insediativo; su questa trama si stacca, a sud di Prato, il disegno di un sistema territoriale costituito dalla Villa medicea di Poggio a Caiano e dall'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 (testimonianza del paesaggio originario della piana), altre invece artificiali, formate nelle aree già impiegate per attività di escavazione (per lo più in prossimità dell'Arno).

Da questa struttura si staccano in modo netto i tracciati delle principali infrastrutture di trasporto, la cui conformazione in rilevato costituisce un forte elemento di segregazione territoriale che si interpone fra la piana, i centri urbani di riferimento, i rilievi settentrionali e l'asta fluviale dell'Arno. Con andamento est-ovest e procedendo da nord verso sud:

- la **ferrovia Firenze-Prato** (il cui tracciato originario è stato raddoppiato a cavallo della prima guerra mondiale con la prima tratta della Direttissima Firenze-Bologna), che separa il centro di Prato dalle pendici del Monte Calvana e taglia i centri urbani di Calenzano e Sesto Fiorentino dalle loro espansioni più recenti a destinazione prevalentemente produttiva;
- l'**autostrada Firenze-mare (A11)**, che con la Direttissima definisce una fascia che si è andata progressivamente saturando, con la parziale eccezione di un lembo di piana a sud dell'abitato di Sesto Fiorentino compreso tra l'autostrada del sole e l'aeroporto A. Vespucci;

- la **ferrovia pisana** – quadruplicata negli anni '90 – che nel tratto Cascine-Signa costituisce l'argine artificiale in destra d'Arno con radi e limitati varchi di accesso all'ambito golenale, mentre nel suo raccordo con la Firenze-Prato “chiude” la piana sul lato di Firenze;
- con andamento nord-sud, 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.

La Piana è un territorio fra i più densamente popolati e vissuti della Toscana¹⁰. Nella Piana vivono circa 800.000 abitanti, di antico e di recente insediamento. A questi si aggiungono tutti coloro che nella Piana lavorano e sviluppano attività produttive o semplicemente “transitano”. Nella Piana si produce circa 1/3 della ricchezza toscana. Il suo territorio ospita ogni genere di imprese e manifatture (in questa area si integra e dipana il quinto polo industriale italiano) molti e popolosi aggregati urbani, progettati e cresciuti in fretta soprattutto dalla seconda metà degli anni Cinquanta del Novecento: “aggregati” che della Piana hanno modificato le logiche storico-strutturali degli insediamenti e creato margini urbani sempre precari, sempre non finiti e sempre bisognosi di una complessiva riqualificazione.

La Piana, che lo Schema Strutturale¹¹ approvato dalla Regione nell'ormai lontano 1990 faceva sostanzialmente coincidere con l'area metropolitana di Firenze-Prato-Pistoia, oggi si caratterizza infatti, oltre che per gli insediamenti del sistema policentrico metropolitano, per la presenza di infrastrutture e attività produttive di rilievo sovracomunale e regionale quali l'aeroporto di Peretola, l'interporto di Gonfienti, gli impianti di trasformazione di rifiuti solidi urbani di Case Passerini e Le Miccine, il sistema produttivo e terziario di Osmannoro e Capalle ed il distretto industriale pratese. Ad un tempo la Piana - ed è questione assurda a rilievo strategico sia con l'ipotesi di Parco della Piana sostenuta dall'Amministrazione regionale Martini¹², sia con la sua implementazione in chiave di “Parco agricolo” ad opera dell'Amministrazione regionale Rossi¹³ e dell'Assessore Anna Marson in specie - si connotava anche per una specifica vocazione agricola. Connotato oggi acutamente avvertito come da valorizzare da chi stabilmente interagisce con l'associazionismo imprenditoriale e di consumo di prossimità¹⁴ e che domanda da tempo politiche intersettoriali particolarmente integrate e attente alle problematicità empiricamente rilevabili presso chi fa impresa agricola¹⁵. Ma che,

¹⁰ Sia consentito rinviare, per un inquadramento d'insieme, a M. Morisi, *La città della piana. Vecchie e nuove forme di lavoro in un'area di antica industrializzazione* (in collaborazione con P. Feltrin), Roma Edizioni Lavoro 2000, ...non per un cedimento senil-narcistico (per fortuna di chi scrive quel libretto non rileva circa il giudizio sulla carriera accademica del medesimo) ma perché in quel pur modesto elaborato di ricerca era ben chiara una constatazione empirica, che altrove e dopo è stata posta non con altrettanta nettezza: ...che nella Piana si giocavano e si sarebbero giocati la qualità, economica e civile, dello sviluppo toscano. E che dunque le politiche ambientali, insediative, infrastrutturali avrebbero dovuto rispondere a una filosofia territoriale all'altezza della crucialità metropolitana e regionale del luogo.

¹¹ Cfr. P. Giorgieri (a cura di), *Firenze. Il progetto urbanistico. Scritti e contributi 1975-2010*, Facoltà di Architettura dell'Università degli studi di Firenze, Dipartimento di Urbanistica e pianificazione del territorio, 16 novembre 2011, e *ivi*, G. Giovannoni e R. Innocenti, *Dallo schema strutturale al secondo piano strategico. Il governo dell'area metropolitana*.

¹² Cfr. il primo rapporto del garante sulle attività di ascolto e comunicazione pubblicato nel novembre del 2009, intitolato “*Cosa dicono i cittadini*”.

¹³ Cfr. il secondo rapporto del garante sulle attività di ascolto e comunicazione pubblicato nel febbraio del 2011, sulla base, in particolare delle attività dei *Laboratori progettuali per il Parco agricolo della Piana*, che hanno operato, direttamente e indirettamente, tra il luglio e il dicembre del 2010 ad iniziativa dell'assessore Anna Marson.

¹⁴ Emblematico l'intervento di Alessandro Venturi durante la sessione del 6 dicembre 2012 dell'Incontro pubblico presso la Facoltà di Fisica al Polo scientifico di Sesto fiorentino. Cfr. *infra*, § 9.1.

¹⁵ Cfr., anche e per le problematiche che solleva in specie, le risultanze delle interviste condotte dal garante nell'ambito dell'attività di informazione e ascolto condotta ai fini del già menzionato secondo rapporto (febbraio 2011), nel quale da aperte degli esponenti di Coldiretti e Cia si evidenziano alcuni interrogativi, sintetizzabili in alcuni passaggi delle interviste medesime. Vale a dire:

“...anche il nome a quel punto ha un suo significato, perché definirelo Parco metropolitano della piana fiorentina, di agricolo ha poco...adesso non vorremmo avviare la battaglia del nome...ma ci vorrebbe un accostamento che esprima un concetto credibile anche dal punto di vista del rapporto col fare seriamente e redditivamente agricoltura. Se entriamo in un parco agricolo, l'agricoltura va concepita come effettivamente e non solo evocativamente centrale” (Coldiretti, intervista 26 novembre 2010). Ciò, proprio per cogliere realmente la nuova opportunità che si apre per le aziende agricole operanti o attraibili nel Parco, ma che richiede un impegno fortemente innovativo di governo del settore: “è evidente che immaginare che il percorso di queste centinaia di aziende possa essere orientato alla valorizzazione agricola del Parco richiede uno sforzo straordinario. E' l'unico modo per poterle aiutare a integrarsi in quella che sarà inevitabilmente una nuova realtà, perché cambieranno i rapporti, cambieranno i soggetti, cambieranno le frequentazioni, cioè ci sarà una dinamica all'interno di questa realtà. Ecco perché allora la definizione (n.d.r. del Parco della piana)... può avere capacità di integrazione ulteriore, perché è evidente che noi consideriamo, essendo credo riconosciuti tra i paladini della multifunzionalità, l'idea che qui probabilmente si farà meno grano, meno mais, posto che non sono aree vocate probabilmente a ciò, ma tutto sommato esistono, poi ci saranno delle riconversioni, ci saranno delle nuove possibilità, in alcune zone c'erano aree per i camper, l'agri-campeggio, nascono anche probabilm-

te in prossimità di alcuni elementi significativi sul piano paesaggistico di fruizione pubblica, possono esserci delle realtà dove probabilmente immaginare che l'imprenditore agricolo possa avere dei binari o dei percorsi di semplificazione e di maggior fruibilità e utilizzazione, questo potrebbe essere l'orizzonte strategico" (Coldiretti, intervista 26 novembre 2010). L'agricoltura può infatti integrarsi con altre attività: "può avere le opportunità, che sono quelle dei mercati di vicinato, possono essere l'agri-campeggio, noi abbiamo delle realtà dove si fanno delle piazzole per i camper, delle aree attrezzate gestite dall'agricoltura. C'è un'evoluzione, c'è stata negli ultimi anni nella normativa agricola, un'evoluzione che consente di considerare anche reddito agricolo chi fa il pane e chi fa la pizza..." (Coldiretti, intervista 26 novembre 2010). Per chi rappresenta l'impresa agricola è comunque essenziale "...prioritario il bene agricolo. Poi sul nome parco si possono eventualmente anche fare delle riflessioni, però intanto c'è una priorità assegnata al bene agricolo, a un bene che può essere quello alimentare ma direi anche culturale, alla fine, perché quello deve essere, a una filiera corta che diventa importante per tutte le persone che abitano in questa zona, a un benessere generale, a una vivibilità del territorio, sicuramente diversa da quella che è stata concepita finora" (Coldiretti, 26 novembre 2010). Il tutto, però, senza perdere di vista il reddito degli agricoltori se non vogliamo farne dei custodi assistiti del paesaggio: "...penso a quello che può essere invece lo sviluppo del parco e gli aiuti che possiamo trovare per farlo nascere, questo parco. La necessità, anzi, l'indispensabilità è che le imprese che ci sono sopra, che nascono, che si riconvertono anche verso un approccio culturale al parco, necessitano di avere un reddito, e questo reddito o viene dalla loro capacità imprenditoriale, oppure ci sono anche degli incentivi, ... degli incentivi per poter partire con delle attività, forse sono necessari. Ieri sera, da parte del dirigente, è venuto fuori l'esempio di cercare di proteggere le arterie di comunicazione con delle alberature, con fasce alberate, sia per l'impatto visivo, acustico, un po' anche per l'inquinamento che poi possono portare... Certo che in questo caso non si può intervenire con il PSR, con la misura 226 imboschimenti urbani, che ha nel PSR della provincia di Firenze, credo o 8000 o 5000 euro, che si fa, insomma? Quindi, mettiamo da parte il PSR che ha grosse esigenze di ammodernamento delle aziende e quindi le risorse sono concentrate proprio perché le aziende possano migliorarsi su questo, e interventi per quanto riguarda le aziende sulla piana e per il miglioramento... di cui possono necessitare, bisogna trovarle da altre parti. Sui terreni di proprietà di enti pubblici si potrebbero creare delle imprese che possono diventare anche delle imprese modello, delle imprese stimolo, si potrebbero dare ai giovani, cercando di utilizzare dei terreni che probabilmente oggi sono inutilizzati o sottoutilizzati, o in che maniera non lo sappiamo di preciso. Io porto l'esempio di Prato, credo che il Comune di Prato abbia nelle sue proprietà 17-20 ettari di terreno, a più riprese mi è stato detto che non sanno neanche dove ce le hanno, loro non sono in grado di capire questi terreni dove sono e la lentezza con cui affrontano, poi bisogna vedere, perché poi qualcosa sparirà anche con l'usucapione, ma la lentezza con cui si avvicinano a queste cose fa sì che noi è già diversi anni che chiediamo questa disponibilità proprio per vedere attraverso dei bandi di rimetterla a disposizione degli imprenditori, non è ancora venuto fuori nulla. Allora, se il concetto prioritario del parco agricolo è quello che di agricoltura si parla e di valorizzazione agricola si parla, questi sono interventi che dovrebbero venire fuori, sicuramente importanti" (Coldiretti, 26 novembre 2010). Ma c'è un'ulteriore avvertenza da parte dell'associazionismo imprenditoriale dell'agricoltura: "La dinamicità è importante. Il parco agricolo concepito come luogo di conservazione: questo per le aziende non è concepibile...rispetto al concetto della dinamicità, io immagino di vedere nel parco la nascita anche di piccole serre, ma che consentano davvero un utilizzo più preciso del suolo stesso, queste piccole attività con la produzione del fresco, e perché no, qua ci metto quella che può essere la convivenza futura, anche la nascita di qualche allevamento, o la rinascita di qualche allevamento, che gli allevamenti sono spariti dalla piana. Poi stiamo parlando con tanti ristoratori e con tanti gruppi di acquisto stessi, per ritrovare, a partire ad esempio dalla pecora campigiana, tante altre produzioni che nella piana stessa sono scomparse, a parte la Calvana. Poi però c'è da convivere con gli allevamenti, e i cittadini di questo non sempre si allegrano" (Coldiretti, intervista 26 novembre 2010). Non mancano dubbi sulla possibilità di rendere davvero economicamente sostenibile l'agricoltura nell'area del parco: "Certamente nutriamo dubbi sul fatto che il presidio di questo territorio [il Parco della Piana] alla fine sia affidato agli agricoltori, all'agricoltura generale. Se gli agricoltori devono avere solo la funzione di giardinieri della piana, alla fine ... avranno bisogno di grosse incentivazioni, e risulteranno poi alla fine un costo che non sappiamo se avremo la possibilità di continuare a sostenere. Vi sono aree molto più fertili di questa per le coltivazioni, pensiamo alla Maremma per esempio, dove ci sono terreni che non sono più coltivati, e invece ci si "accanisce" un po' su questa zona qui, è giusto salvaguardare da un punto di vista anche paesaggistico, se si vuole, ma anche di salute del territorio in sé. Ma è quanto meno problematico pensare di poterci svolgere un'attività agricola di una certa importanza o di un certo rendimento economico" (CNA, intervista, 25 novembre 2010). La Confederazione Italiana degli Agricoltori (CIA) evidenzia che l'area compresa nel parco "da un punto di vista produttivo è in gran parte seminativo, poco irriguo, se non in qualche pezzo ...bisognerebbe conoscere meglio la tipologia dei terreni...tradizionalmente la zona produttiva dell'area fiorentina era Ugnano e Mantignano, che con tutti gli interventi che si sono succeduti nel tempo, è andata impoverendosi in maniera pesante, la stessa cooperativa di legnaia ha una capacità produttiva che si rivolge fuori provincia, addirittura, per quanto riguarda gli ortaggi, frutteti e ortaggi...la Cooperativa di Legnaia è nata a Legnaia, perché Ugnano e Mantignano erano gli orti di Firenze, ora lì c'è rimasto ormai davvero qualche residuo ... c'è da capire se i terreni sono adatti a un uso orticolo-frutticolo, perché un uso diverso rispetto a questo, vigna e olio, per intenderci, risulterebbe inopportuno. E' difficile immaginare che si tratti di un territorio con capacità qualitative importanti sul versante della produzione vitivinicola e olivicola. Non si tratta certo di pensare a investimenti che mirino a fare concorrenza al Tavernello, non immaginiamo sia questo lo scopo di un grande parco agricolo metropolitano come quello che nella Piana si vuol realizzare. La scommessa reale, se le condizioni irrigue potessero consentirlo o se comunque potessero essere sviluppate allo scopo, è quella di fare della Piana e del suo Parco, da un punto di vista agricolo, il luogo primario della produzione ortofrutticola per l'area metropolitana. Naturalmente, per arrivare a un simile obiettivo occorre risolvere i problemi legati alla proprietà, che in parte risulta frammentata, e dall'altra forse tipica di grandi proprietari in attesa di sviluppi urbanistici, dunque di valorizzazione immobiliare e quindi con prezzi da realizzo immobiliare" (CIA, intervista 13 gennaio 2011). Si rimarca come l'eventuale disponibilità di aree di proprietà pubblica potrebbe rappresentare un'opportunità di non poco momento "... questa cosa della proprietà pubblica potrebbe essere un punto su cui fare un ragionamento davvero ... perché c'è una ricerca anche di territorio da parte... di aziende agricole che potrebbero tornare a fare ortaggi nella piana, perché qui se si vuole fare un'agricoltura che abbia un senso... il seminativo diventa terreno di contoterzisti... si potrebbe fare un ragionamento sull'ortofrutta... probabilmente non su tutto, però nella parte più vicina alle città, che poi è quella che potrebbe avere un senso, quindi agganciare l'ortofrutta a un ragionamento che ne so, con la Cooperativa di Legnaia, per un ragionamento di Novoli, e poi questa cosa della filiera corta, che potrebbe avere un senso essendo così vicina alla città ... Però un ragionamento di questo tipo comporta comunque anche investimenti immobiliari, nel senso che questi sono terreni... le poche cose che ci sono o ci sono gli artigiani, o c'è qualche villa...qui immobili annessi rurali ce ne può essere qualcuno di facciata...Qui anche chi ha qualche annesso rurale lo ha affittato a qualcuno per farci qualche capannoncino, che sia più o meno lecito a me non interessa, per cui si tratta anche di capire come si costituisce un tessuto produttivo di tipo agricolo, perché sicuramente vuol dire serre, vuol dire

se adeguatamente sostenuto e configurato con una apposita azione programmatica e promozionale sovrasettoriale, potrebbe sviluppare una rilevante economia agricola periurbana a scala metropolitana con notevoli potenzialità occupazionali in virtù di una domanda macrolocale cospicua e variegata.

2. Il processo di formazione della variante

Il vigente PIT, con l'allegato Master Plan concernente "Il sistema aeroportuale toscano", è stato approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n.72 del 24 luglio 2007.

La Giunta Regionale, con delibera del 26 luglio 2010 n. 705, ai sensi dell'art. 15 della L.R. 1/2005, ha deliberato 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"*.

La Variante integrativa del PIT è stata predisposta dal Settore Pianificazione del Territorio della Direzione Generale delle politiche territoriali, ambientali e per la mobilità della Regione Toscana, in stretta collaborazione con le aree di coordinamento ed i settori della Direzione interessati.

La variante è stata proposta al Consiglio Regionale con Delibera di Giunta n° 10 del 14-02-2011.

2.1 Il processo di formazione del Progetto di Parco agricolo della Piana

Dal punto di vista delle iniziative politiche attivate dagli attori istituzionali, le tappe principali del processo decisionale concernente il Parco Agricolo della Piana sono state:

- la formulazione di un primo Protocollo di Intesa *"per la definizione del Parco della Piana"*, sottoscritto il 6 dicembre 2005, tra Regione Toscana, Provincia di Firenze, Comune di Firenze, Comune di Sesto Fiorentino e Comune di Campi Bisenzio, con l'intento di affermare modalità di collaborazione istituzionale per la definizione condivisa di politiche di area;
- la sottoscrizione di un secondo Protocollo di Intesa, in data 6 Febbraio 2007, tra Regione Toscana, Provincia di Firenze, Provincia di Prato, Comune di Firenze e Comune di Prato, attraverso il quale anche il Comune e la Provincia di Prato entrano a far parte delle amministrazioni che si impegnano

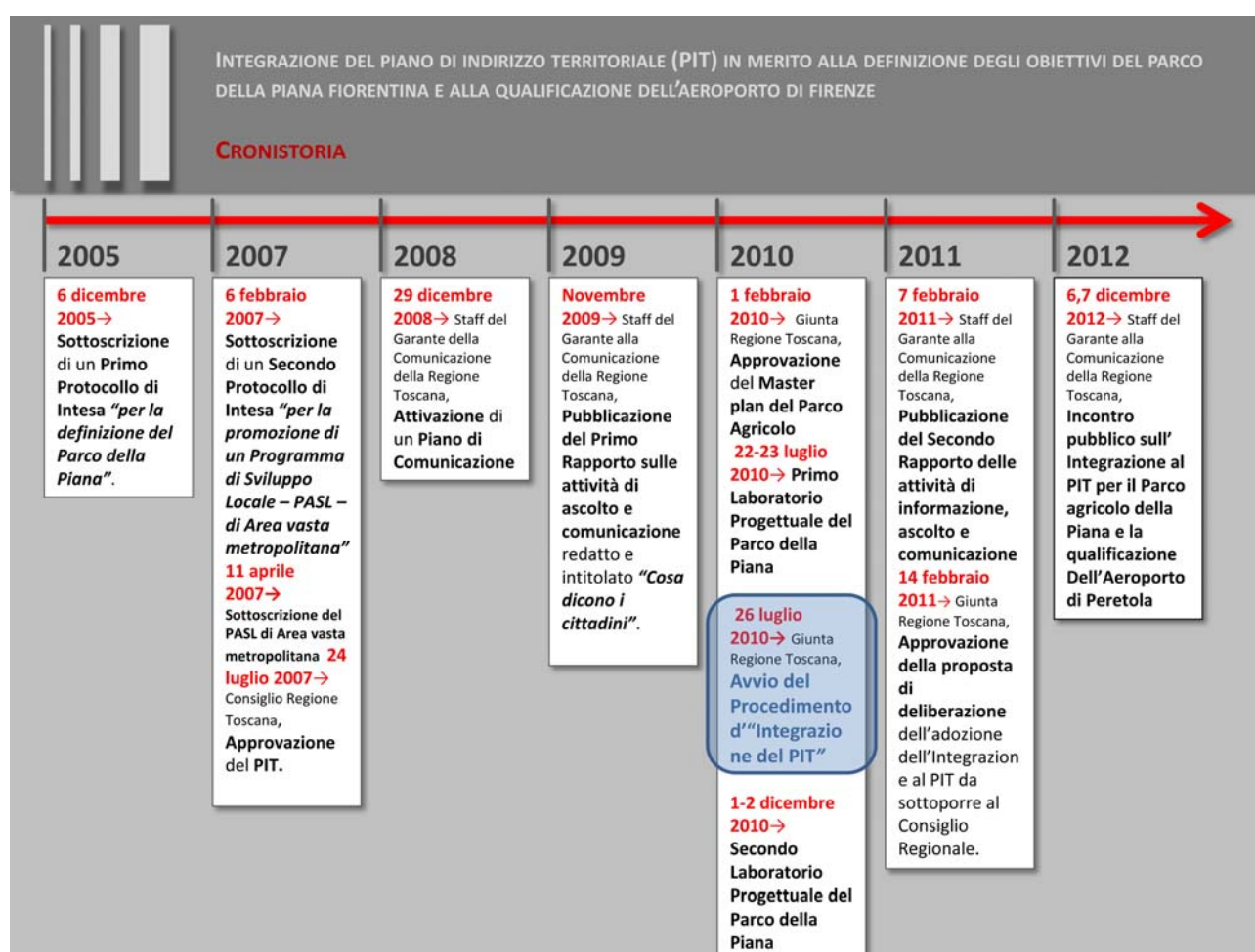
anche capacità anche di immobili di tipo rurale più o meno moderni. C'è anche questo problema...Sarebbe interessante questo ragionamento sulle capacità produttive dei terreni, perché altrimenti rischiamo di costruire un nulla, cioè, di costruire un progetto e poi dopo si va lì... non ci stanno, per cui questo potrebbe avere un senso: frutteti e capacità dell'acqua legata agli ortaggi. Questa è una premessa... bisogna che ci sia la capacità produttiva in termini di risorsa idrica" (CIA, intervista 13 gennaio 2011). Ciò detto, resta vero che le convenienze dell'agricoltura sono mutevoli: *"il vitivinicolo ha sempre più problemi e l'orticolo ha richiesta, tra mercati, questa cosa del più vicino, il chilometro zero che ora va di moda, perché poi sono cicli, no, oggi conviene fare gli ortaggi, cosa che gli urbanisti non capiscono, perché oggi conviene fare gli ortaggi,, domani l'olio, domani l'altro i fichi...Ai tempi dei Medici c'erano i fichi nel Chianti, oggi i fichi non ci sono più. Se lo avessero agito con il ragionamento: guai a chi tocca gli olivi, guai a chi tocca le viti, oggi non ci sarebbe altro che fichi e probabilmente non ci sarebbe più agricoltura nel Chianti. Devi consentire l'ammodernamento... se un agricoltore ce lo vuoi sul territorio, gli devi consentire di adattare la propria azienda, sapendo che i cicli sono lunghi, non è che uno smette di fare le pelli oggi si mette a fare un'altra cosa ... in agricoltura hai un vigneto e per venti anni ce lo tieni, al momento di cambiare decidi se fare l'ortaggio oppure no. Questi due agricoltori, anche due che hanno aziende di livello nel vitivinicolo, dicono, io mi sono rimesso a fare gli ortaggi, comincio*

fare gli ortaggi, perché in famiglia mia c'era il mio nonno, da più di trent'anni, e non fa più gli ortaggi. E lui stava piano piano reimpostando la sua azienda per ricominciare a fare un po' di ortaggi. L'orto frutticolo secondo me è l'unica forma per riportare un'agricoltura produttiva, perché sennò davvero lì, conto terzi, un po' di pecore, per quello che ci può essere rimasto, perché anche lì c'è una crisi presente ... però tiene pulito, per cui ha un senso, oppure il fotovoltaico" (CIA, intervista 13 gennaio 2011).

a collaborare per definire politiche di livello metropolitano e promuovere un Patto per lo Sviluppo Locale (PASL, che verrà sottoscritto successivamente, il 27 luglio 2007);

- l'attivazione di un Piano di Comunicazione risalente alla fine del 2008; con la Delibera di Giunta Regionale N. 1209, la Regione Toscana attraverso i suoi settori tecnici e lo staff del garante della comunicazione dà l'avvio ad un programma di informazione e comunicazione che, ad un fitto calendario di incontri con Enti Locali, organi istituzionali, associazioni, cittadini, affianca la creazione di un sito internet dedicato (www.parcodellapiana.it) con informazioni sulla Piana, web forum e aggiornamenti sul calendario degli incontri che nel corso di un anno si sono svolti presso tutte le amministrazioni dell'area;

Figura 1 Cronologia delle tappe formali del Pit¹⁶.

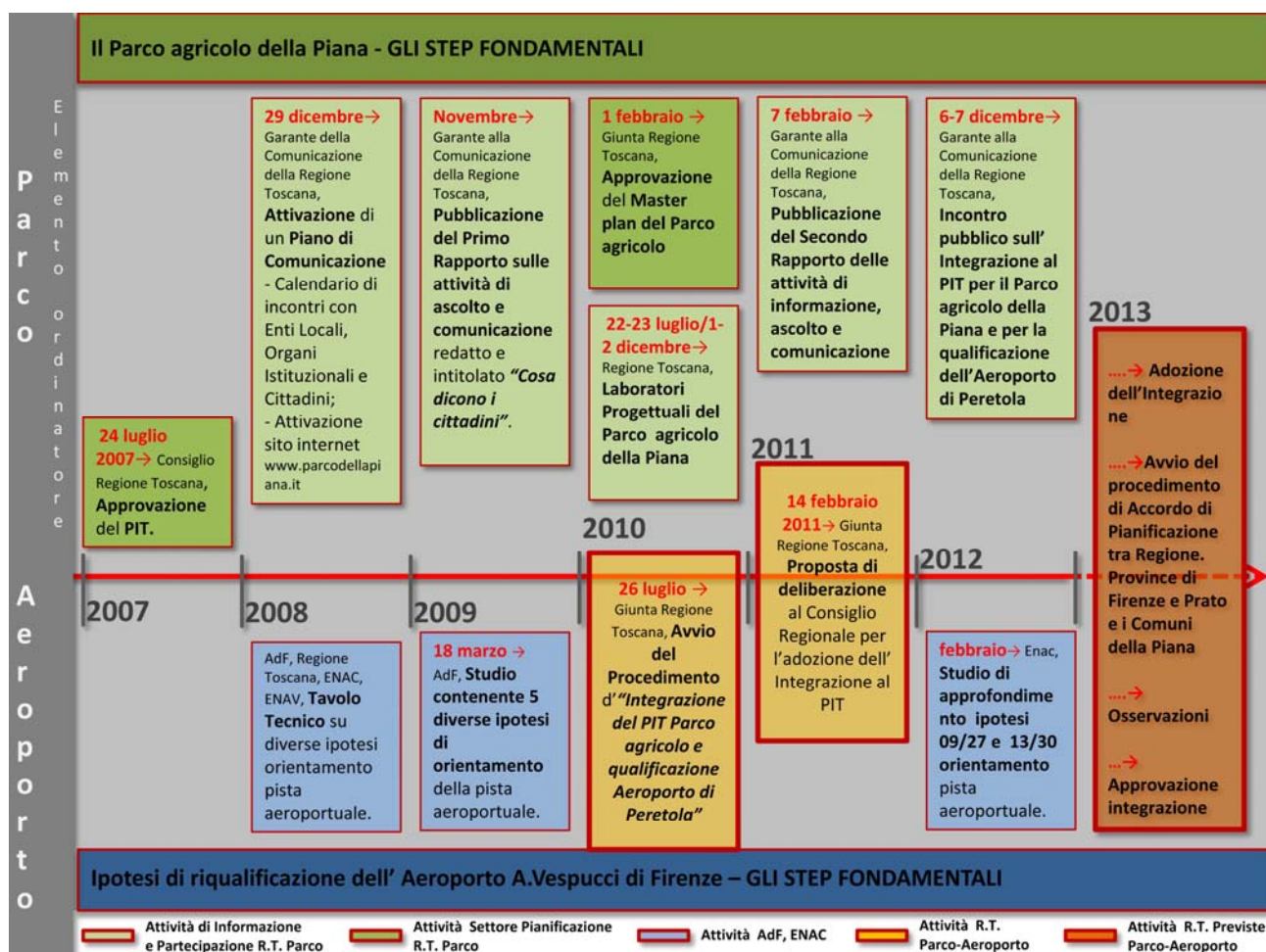


- la stesura del "**Primo rapporto sulle attività di ascolto e comunicazione**" intitolato "**Cosa dicono i cittadini**", redatto dal garante della comunicazione regionale insieme al suo staff, nel Novembre del 2009, a sintesi di quanto raccolto in occasione delle assemblee pubbliche. Nel rapporto si ritrovano opinioni, idee e le tematiche maggiormente sentite sul Parco da associazioni, comitati, cittadini;

¹⁶ Nel grafico sottostante si fa riferimento al PASL – Patto per lo Sviluppo Locale - di area vasta metropolitana del 27 luglio 2007, sottoscritto tra la Regione Toscana, le Province di Firenze, Prato, Pistoia, i Comuni di Firenze, Prato, Pistoia e il Circondario Empolese Valdelsa, presso la Presidenza della Giunta regionale.

- la redazione del Master Plan del Parco della Piana che sancisce l'importanza translocale della grande area periurbana del Parco della Piana, traendo ispirazione e riferimenti metodologici anche da due importanti progetti europei: *"Green Link"* e *"Periurban Parks"*, di cui la Regione Toscana è stata partner e capofila. Con il Master Plan viene proposto un primo riferimento programmatico allo sviluppo delle attività agricole del Parco, considerate elemento fondante della natura del Parco stesso. Viene promossa la realizzazione di approfondimenti sul quadro conoscitivo che consentano di valutare la consistenza non solo dimensionale ma anche qualitativa dei suoli agricoli e dei processi che li interessano. Si comincia a parlare di sostegno all'innovazione e allo sviluppo dell'imprenditorialità agricola, di irrobustimento della configurazione imprenditoriale delle aziende presenti e di quelle che aspirano a costituirsi per operarvi;
- la formale deliberazione della Giunta Regionale del 26 luglio 2010 di avvio del procedimento per la integrazione del Pit in merito alla definizione degli obiettivi del Parco agricolo della piana e alla qualificazione dell'Aeroporto di Firenze
- la predisposizione di due laboratori progettuali a luglio e dicembre 2010 per l'elaborazione del Progetto di Parco agricolo della Piana Fiorentina che ha coinvolto tutti gli Enti interessati dal progetto. Ai laboratori sono state fatte seguire due giornate di partecipazione civica nelle quali una vasta pluralità di indicazioni, elaborate nelle fasi tecniche dei laboratori, è stata esposta e dibattuta con i cittadini che hanno partecipato sia singolarmente sia come associazioni e comitati organizzati attorno ai temi della Piana e del suo Parco;

Figura 1bis Cronistoria "Parco↔Aeroporto"



2.2 Le proposte di qualificazione funzionale dell'Aeroporto A. Vespucci di Firenze.

Parallelamente al processo di formazione dei contenuti della Integrazione del PIT in sede istituzionale, altri fattori hanno influenzato l'elaborazione della variante e in particolar modo la presentazione da parte di AdF¹⁷ di uno studio di ipotesi alternative per la qualificazione funzionale dello scalo aeroportuale A. Vespucci di Firenze, finalizzata al miglioramento operativo e al contenimento dell'impatto ambientale della pista.

Nell'anno 2004 l'aeroporto era stato oggetto di studi approfonditi di AdF che avevano portato ad evidenziare le sue principali criticità operative, ovvero:

- Scarsa regolarità operativa per condizioni di operatività di pista e carente strumentazione di assistenza;
- Inadeguatezza delle fondazioni della pista per l'atterraggio di velivoli tipo Airbus 319 e per il crescente numero di operazioni;
- Numero insufficiente delle piazzole di sosta per i velivoli.

A seguito di tali studi e in conformità alle previsioni del Piano Generale di Sviluppo Aeroportuale 2000-2010 (PGSA)¹⁸, AdF ha provveduto alla realizzazione di interventi relativi alla riqualifica strutturale della pista di

¹⁷ La società Aeroporto di Firenze AdF Spa si è costituita il 6 Febbraio 1984 e da statuto ha una durata fino al 31 Dicembre 2050. Con deliberazione del Consiglio Regionale del 12 ottobre 2011 n° 60 anche la Giunta Regionale è stata autorizzata ad acquisire una partecipazione nella Società AdF. Nel marzo 2012 la Regione Toscana è entrata a far parte della compagine societaria, acquistando un pacchetto azionario pari al 4,893% del capitale sociale della stessa.

¹⁸ Il procedimento amministrativo di Approvazione del Piano Generale di Sviluppo Aeroportuale deve far seguito all'approvazione dell'Integrazione del Pit e prevede le seguenti tappe:

volo, alla realizzazione di un loop in testata pista 23, l'adeguamento della portanza della parte della striscia di sicurezza più prossima alla pista, la predisposizione infrastrutturale delle luci di asse pista e delle luci asse raccordi, la nuova configurazione dei piazzali aeromobili con le attuali 10 piazzole di sosta.

Tuttavia, nonostante questi interventi, AdF ha rilevato il permanere delle seguenti criticità:

1. Impatto ambientale: permane importante l'impatto acustico sugli abitati vicino a Peretola, Brozzi e Quaracchi;
2. Scarsa regolarità operativa per gli aeromobili commerciali con vento in coda che determinano un coefficiente di utilizzo dell'infrastruttura che deve essere migliorato;
3. Conformità regolamentare: sebbene l'aeroporto sia formalmente certificato da ENAC, Adf osserva che le distanze di sicurezza operative si posizionano al minimo previsto dalla normativa;
4. Sviluppo: le limitate distanze operative, la monodirezionalità della pista di volo, la scarsa regolarità operativa della pista stessa, l'assenza di una pista di rullaggio non consentono una corretta pianificazione da parte dei vettori dello sfruttamento su rotte di interesse commerciale.

In base a ciò AdF ha presentato alla Commissione Ambiente del Consiglio Regionale del 18 marzo 2009, uno studio contenente 5 diverse ipotesi di orientamento della pista aeroportuale.

Gli obiettivi da perseguire con la nuova qualificazione aeroportuale, secondo AdF, sono i seguenti:

1. aumentare i livelli di sicurezza;
2. abilitare l'aeroporto ad un più intenso uso commerciale;
3. prolungare in orario notturno l'utilizzazione della pista aeroportuale;
4. riduzione dell'impatto acustico sugli insediamenti residenziali limitrofi;
5. ridurre l'influenza dei vincoli esterni sulla funzionalità dell'aeroporto.

A seguito della presentazione in Consiglio regionale (VI Commissione – Territorio e ambiente) il 18 marzo 2009 delle suddette ipotesi progettuali, la Regione Toscana e la Provincia di Firenze hanno commissionato al Dipartimento di tecnologie dell'architettura e design "Pier Luigi Spadolini" dell'Università degli studi di Firenze e alla responsabilità scientifica dei Professori Vincenzo Bentivegna e Marta Berni, una ricerca avente per oggetto *"L'analisi strategica preliminare della valutazione dell'ampliamento dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze"* conclusasi con la presentazione di un rapporto di ricerca avente per titolo *"Analisi strategica preliminare della valutazione dell'ampliamento dell'aeroporto A. Vespucci di Firenze"*.

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.

3. I contenuti della variante

L'integrazione del PIT persegue i seguenti obiettivi:

- definizione e attuazione delle scelte generali per il Parco agricolo della Piana Fiorentina, quale *elemento ordinatore* di tutte le politiche territoriali e infrastrutturale dell'ambito interessato;

-
- Elaborazione da parte di AdF di una proposta di Piano di Sviluppo Aeroportuale;
 - Invio di tale proposta ad ENAC, Ente Nazionale Aviazione Civile, cui spetta l'approvazione in linea tecnica del Piano;
 - Attivazione, da parte di AdF, dei procedimenti di Via e di Vas;
 - Richiesta, da parte di Adf, al Ministero delle Infrastrutture del procedimento per l'Intesa Stato-regione sul PGSA sul Piano.

- il rispetto degli impegni sovracomunali sottoscritti, riguardanti la realizzazione del termovalorizzatore, le aree destinate ai “Boschi della Piana”, le linee di sviluppo del Parco della Piana;
- l'integrazione nel processo valutativo:
 - o concernente le prescrizioni sulla tutela e valorizzazione degli elementi di interesse regionale riguardanti il territorio della Piana, anche in relazione alla presenza di SIR ed agli approfondimenti che essa comporta;
 - o riguardante le condizioni/prescrizioni per la sostenibilità della qualificazione aeroportuale rispetto al sistema ambientale, insediativo e della mobilità, anche attraverso la realizzazione di adeguati interventi di mitigazione e/o compensazione;

L'integrazione del PIT prevede poi come obiettivo strategico, per il sistema aeroportuale toscano, la qualificazione funzionale dell'aeroporto di Firenze nel rispetto della sostenibilità degli interventi riguardo al sistema ambientale, insediativo e della mobilità, anche attraverso interventi di adeguamento. Tale obiettivo viene perseguito in uno scenario pianificatorio complesso nel quale insistono molteplici elementi, quali in primo luogo:

- il rispetto degli impegni sovracomunali sottoscritti, riguardanti la realizzazione del termovalorizzatore e le linee di sviluppo del parco della piana;
- le prescrizioni sulla tutela e valorizzazione degli elementi di interesse regionale riguardanti il territorio della Piana.

Ciò ha posto l'esigenza, in sede di elaborazione della Integrazione del PIT, di formulare una serie di prescrizioni atte a garantire la compatibilità territoriale di una nuova qualificazione dello scalo aeroportuale cui vincolare qualunque conseguente progettazione.

a. Il Parco agricolo della Piana

Il Parco agricolo della Piana, quale elemento ordinatore di tutto l'ampio sistema territoriale di riferimento, si pone come base dei criteri di ammissibilità delle diverse funzioni e infrastrutture nell'area. La sua creazione ha lo scopo di realizzare un progetto metropolitano integrato in grado di preservare e valorizzare il territorio inedito come un nuovo tessuto connettivo tra gli insediamenti della Piana, tutelarne e ripristinarne i valori ambientali, ecologici, culturali e paesaggistici, e creare le condizioni per la redditività delle attività agricole presenti e potenziali quale garanzia della vitalità sociale del Parco stesso.

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, che si innerva tra margini urbani, centri storici, poli della produzione e della ricerca e infrastrutture di importanza nazionale.

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 intraurbani 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”: un limite che deve essere progettato e non lasciato alla casualità della gestione congiunturale di “vuoti” più o meno

estesi destinati a una qualche trasformazione nel breve e nel lungo andare a seconda delle circostanze e delle relative opportunità di valorizzazione immobiliare. Un parco, insomma, non come presenza eventuale e di risulta o come fattore mitigatorio di interventi infrastrutturali “imprescindibili”, ma un Parco come variabile indipendente del governo territoriale di area vasta, capace di costituire la nuova centralità metropolitana che correla i comuni “maggiori” e “minori” della Piana attorno a un progetto condiviso, su cui armonizzare le rispettive visioni e opzioni urbanistiche. Da qui l’idea del Parco come “*elemento ordinatore*”, appunto, del territorio della Piana, come fattore che rafforza il sistema di relazioni tra le funzioni urbane circostanti, tra le aree così dette di “*frangia urbana*” e il cuore agricolo di questa componente essenziale del territorio toscano.

Di qui, ancora, gli obiettivi prioritari del Parco agricolo. Vale a dire: la qualificazione e il rilancio della funzione agricola attraverso:

- o l’orientamento dell’agricoltura in termini multiproduttivi e multifunzionali;
 - o la promozione di forme di agricoltura innovativa;
 - o il mantenimento delle tessiture agricole tradizionali;
 - o la valorizzazione delle aree fertili quali supporto di funzioni di rigenerazione ambientale o di produzione agricola.
- la costruzione di una rete dedicata alle multimodalità di mobilità alternativa, sia individuale che collettiva, e di accessibilità ai luoghi del Parco, agli insediamenti vi si affacciano e correlano e alle molteplici funzioni culturali e produttive che esso contempla e mobilita;
 - il recupero e ricostruzione delle reti ecologiche, con particolare riguardo alle connessioni collina⇌piana;
 - la valorizzazione della rete dei beni culturali;
 - la rigenerazione del sistema delle acque;
 - la riqualificazione degli insediamenti urbani che si affacciano sul Parco agricolo e che con esso possono interagire;
 - il miglioramento del microclima;
 - la mitigazione delle opere infrastrutturali a forte impatto territoriale.

Le azioni individuate, funzionali agli obiettivi sopra richiamati, sono riconducibili sostanzialmente a due tipologie, sinergiche tra loro e dunque necessariamente compresenti:

- a) attivazione di linee di *policy* specifiche, in grado di concorrere attivamente alla promozione delle trasformazioni prefigurate - a cominciare da un’agenda unitaria ove previsioni urbanistico-paesaggistiche, agricole, ambientali, infrastrutturali e culturali siano i volti di un’opzione integrata;
- b) definizione di norme disciplinari dirette a definire i criteri di ammissibilità degli interventi e le relative modalità di attuazione.

L’integrazione del Pit concernente il Parco agricolo prevede, appunto, 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 salvaguardia (cfr. art.38 quater della Disciplina del PIT) è stata prevista per le aree che, ad oggi, hanno una esclusiva destinazione agricola.

Quella delle destinazioni d'uso è chiaramente la condizione necessaria, ma non sufficiente, perché possa svilupparsi l'attività agricola. A tal proposito il Pit prevede la verifica e l'eventuale modifica dei requisiti e delle priorità per l'accesso ai fondi regionali per l'agricoltura¹⁹, al fine di garantire un insieme di misure specifiche in grado di incontrare le esigenze degli agricoltori presenti nella piana e gli obiettivi multifunzionali del parco agricolo. Inoltre, avendo rilevato una domanda non soddisfatta di accesso a terreni agricoli da parte di nuovi agricoltori potenziali, per i quali i prezzi dei terreni privati risultano attualmente inaccessibili, esso propone un approfondimento conoscitivo di quali aree di proprietà pubblica fra quelle presenti nella piana siano affidabili a nuovi agricoltori²⁰, e attraverso quali interventi pubblici sulle dinamiche di mercato²¹.

b. La qualificazione funzionale dell'Aeroporto A. Vespucci di Firenze

L'Integrazione del PIT prevede poi come obiettivo specifico la qualificazione funzionale dell'aeroporto di Firenze. Tale obiettivo deve essere inserito, come già specificato, in uno scenario pianificatorio complesso, nel quale insistono molteplici elementi "non negoziabili". In particolare:

- il rispetto degli impegni sovracomunali sottoscritti, riguardanti la realizzazione del termovalorizzatore e le linee di sviluppo del parco della piana;
- le prescrizioni sulla tutela e valorizzazione degli elementi di interesse regionale riguardanti il territorio della Piana;
- le sostenibilità degli interventi per la qualificazione aeroportuale rispetto al sistema ambientale, insediativo e della mobilità, anche attraverso interventi di adeguamento-compensazione ambientale da far gravare sulle risorse dell'investitore privato.

Integrando il Master plan concernente *"Il sistema aeroportuale toscano"*, l'Integrazione al PIT assume anche i seguenti obiettivi sia strategici che specifici:

- lo sviluppo "correlato" degli aeroporti toscani, vale a dire di Firenze e Pisa, in modo sistemico per consentire la valorizzazione delle specifiche caratteristiche funzionali, compatibilmente con la tutela delle risorse territoriali ed ambientali;
- l'innalzamento del livello di qualità per ricettività, accoglienza e funzionalità dei singoli scali;

¹⁹ Vedi il "Quadro Conoscitivo dell'Integrazione del PIT in merito alla definizione degli obiettivi del Parco della Piana fiorentina e alla qualificazione dell'Aeroporto di Firenze", nella parte "Il Progetto di Parco agricolo. Le strategie del Piano: obiettivi e azioni progettuali", pag. 99.

²⁰ Vedi Tavola QC6 "Proprietà Pubbliche", allegata al "Quadro Conoscitivo dell'Integrazione del PIT in merito alla definizione degli obiettivi del Parco della Piana fiorentina e alla qualificazione dell'Aeroporto di Firenze".

²¹ *"La centralità dell'agricoltura"*. Il Parco della Piana pone l'agricoltura al suo epicentro. Questo implica, da un lato, il riconoscimento del valore del lavoro degli agricoltori quando riqualificano il paesaggio e offrono prodotti agricoli di qualità adottando la filiera corta e la scelta di colture e produzioni in grado di "servire" - e con ciò di fare impresa - una domanda di cibo di qualità e di prossimità a scala metropolitana. Dall'altra implica che si pongano in essere le condizioni necessarie perché un'agricoltura periurbana ma non marginale possa sussistere mediante un legame stretto tra produzione e consumo: si devono disinquinare terreni e migliorare la qualità dell'aria (non peggiorarla); garantire acqua di qualità in quantità adeguata. Plausibilmente sviluppare a scala metropolitana una nuova offerta di prodotti ortofrutticoli con l'insediamento di nuove presenze imprenditoriali e adeguate culture aziendali. Ma quali che siano le strade più realisticamente percorribili per la funzionalità agricola del Parco, esse richiedono comunque di governare la qualità dell'aria, della terra e dell'acqua. E' una condizione che emerge come inderogabile. Se non la si può garantire il Parco non serve. Il Parco, in altre parole, non si può limitare ad essere la mitigazione per infrastrutture autoreferenziate in un contesto in cui l'inquinamento e la susseguente condizione sanitaria restino problematiche. Bisogna trovare il modo per superare i problemi esistenti individuando, nella loro attenta conoscenza, le opportunità per affrontarli a un livello più elevato di integrazione tra le possibili soluzioni. Ad un tempo, ripristino della vocazione agricola, significa abbattimento delle aspettative speculative connesse al possesso dei suoli e politiche di accesso alla disponibilità fondiaria che incentivino nuovi e giovani disegni imprenditoriali, a partire da politiche integrate di sostegno e da regole che tutelino la destinazione agricola delle aree e degli immobili connessi, fino alla definizione di alleanze apposite tra imprese, soggetti collettivi mobilitabili e istituzioni che individuino nel Parco coese strategie di mercato", così già evidenziava la 4ª raccomandazione del rapporto del garante del 7 febbraio 2011, sulla scorta di una serie di interviste concernenti ed evidenzianti una diffusa domanda di nuovi suoli agricoli al di fuori delle dinamiche dei valori immobiliari dei terreni.

- la correlata collocazione funzionale dello scalo di Firenze-Peretola come “city-airport” nell’ambito del medesimo sistema aeroportuale toscano;
- lo sviluppo di soluzioni gestionali coordinate, nel rispetto delle normative vigenti, al fine di ridurre i costi, incrementare le economie di scala, e aumentare la competitività del sistema toscano rispetto alla concorrenza trans regionale nell’ambito di una gestione integrata;
- la mitigazione degli effetti di inquinamento atmosferico ed acustico;
- 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 della Piana 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 del 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.

PARTE SECONDA

Le ipotesi di qualificazione dell'Aeroporto Firenze-Peretola

I criteri di valutazione adottati

4. Avvertenze per la lettura e le sue ragioni

Questa parte del rapporto rappresenta una sintesi, di natura interpretativa e non redazionale, della collazione di diversi elaborati istituzionali e accademici²² inerenti la valutazione degli effetti ambientali e territoriali della variante al PIT 2007 della Regione Toscana, che dispone la *“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”*. E’ una lettura che evidenzia i criteri valutatori adottati per la comparazione degli effetti territoriali e ambientali delle diverse ipotesi di qualificazione funzionale dell’Aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze in relazione al Parco della Piana assunto come *“elemento ordinatore”*.

Ci si può chiedere, naturalmente, perché procedere a una simile rilettura. La risposta è molto semplice: al garante, nelle più diverse forme, è giunta una pluralità di sollecitazioni a una verifica critica dell’esercizio di valutazione ambientale strategica compiuto, fino a questa fase del procedimento, ad opera dei tecnici e degli esperti dell’Amministrazione regionale e delle sue agenzie. Il garante non ha alcuna competenza tecnica, né tanto meno istituzionale, per cimentarsi. Ritiene tuttavia doveroso e congruente con i suoi compiti informativi evidenziare almeno quelli che sono stati i criteri valutatori adottati.

4.1 Fonti utilizzate per la lettura della Vas

I documenti utilizzati per la valutazione sono stati i seguenti:

- Regione Toscana, Garante Regionale della Comunicazione per il PIT, *“Rapporto sulle attività di informazione, ascolto e comunicazione”*, Firenze, 2011.
- Regione Toscana, Settore Pianificazione del Territorio, *“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. Quadro Conoscitivo”*, Firenze, 2012.
- Regione Toscana, Settore Pianificazione del Territorio, *“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. Rapporto Ambientale”*, *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. Sintesi non tecnica*, Firenze, 2012.
- Regione Toscana, Settore Pianificazione del Territorio, *“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. Relazione di Sintesi concernente la valutazione integrata. Rapporto di valutazione”*, Firenze, 2012.
- Università degli Studi di Firenze, Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio, *“Effetti territoriali degli scenari di trasformazione della piana fiorentina”*, Firenze, 2010. (Per conto dell’IRPEF su incarico della Regione Toscana).
- Università degli Studi di Firenze, Dipartimento di Tecnologia dell’Architettura, *“Analisi strategica preliminare della valutazione dell’ampliamento dell’Aeroporto A. Vespucci di Firenze”*, Firenze, 2010. (Su incarico della Regione Toscana).
- Università degli Studi di Firenze, Facoltà di Ingegneria (Tesi di Laurea Triennale in Ingegneria per l’Ambiente. Laureandi: V. Magnolfi, I. Simonetti. Relatore: Prof. Manfrida. A.a. 2008/2009), *“Valutazione dell’inquinamento atmosferico prodotto dall’Aeroporto A. Vespucci di Firenze con EDMS”*, Firenze, 2009.
- IRPET, *Effetti economici degli scenari di trasformazione della piana fiorentina. Valutazione integrata degli effetti attesi sulla dimensione economica*, Firenze, 2010.

²² Si veda appunto il § 4.1.

- **ENAC**, “Aeroporto di Firenze Amerigo Vespucci. Valutazione delle due ipotesi con orientamento 09/27 e 12/30”, Roma, 2012.
- **ENAV**, “Aeroporto di Firenze Peretola. Nota tecnica posizionamento nuova pista”, Roma 2012.

5. Le ipotesi di qualificazione aeroportuale annoverate dalla matrice valutativa regionale

IPOTESI 0

Rappresenta l’evoluzione dello scenario infrastrutturale e insediativo della Piana, comprensivo degli interventi infrastrutturali già programmati, in assenza dell’integrazione del PIT di cui alla variante che la Giunta ha sottoposto all’esame del Consiglio e che al momento è suscettibile di ulteriore integrazione ad opera della stessa Giunta prima che il Consiglio si sia pronunciato sulla prima variante al medesimo Piano di indirizzo territoriale.

Tale scenario infrastrutturale e insediativo tiene conto delle seguenti opere:

1. adeguamento dell’aeroporto A. Vespucci secondo il Piano di sviluppo aeroportuale vigente;
2. sottoattraversamento ferroviario e nuova stazione AV;
3. connessione stradale Lastra a Signa – Prato;
4. completamento della Mezzana - Perfetti Ricasoli;
5. completamento terza corsia della A1 nel tratto Firenze nord - Firenze sud;
6. completamento terza corsia Barberino di Mugello-Firenze.Nord;
7. termovalorizzatore di RSU all’interno del sito impiantistico esistente in loc. Case Passerini;
8. linea tranviaria T2, tratto Piazza Libertà – Aeroporto A. Vespucci;
9. linea tranviaria T3.1, Stazione SMN – Careggi;
10. parcheggi di interscambio con il sistema tranviario;
11. la cassa di espansione in località Renai connessa alla realizzazione della Bretella;
12. la cassa di laminazione per la messa in sicurezza del Polo scientifico dell’Università degli Studi di Firenze;
13. il Progetto i Boschi della piana (misura mitigatorio-compensativa del termovalorizzatore);
14. PUE di Castello, nei termini previsti dagli strumenti di pianificazione territoriale del Comune di Firenze.

Per quanto riguarda in maniera specifica l’**aeroporto**

“Al di là degli aspetti tecnico-gestionali, gli interventi previsti dal Masterplan Adf 2000-2010 dell’aeroporto comportano innanzitutto un completo rinnovo delle strutture di servizio, con un aumento delle superfici, distribuito in due fasi, dagli attuali 2.250 mq a 4.000 mq, a circa 6000 mq (in funzione di una capacità complessiva delle strutture di servizio di 3.000.000 di passeggeri/anno, contro gli attuali 2.200.000). Nel 2008, un concorso internazionale di progettazione ha premiato il concept architettonico proposto dallo studio londinese Pascall+Watson Architects per il nuovo terminal passeggeri, caratterizzato da un’immagine molto sobria, rispetto alla ridondanza dell’attuale bric-à-brac, con soluzioni interessanti dal punto di vista del ri-

sparmio energetico (mediante l'uso di rivestimenti fotovoltaici) e dell'inserimento ambientale (copertura verde). La riorganizzazione dovrà inoltre riguardare tutti i piazzali esterni, anche in funzione dell'attestamento della linea 2 della tranvia”²³.

IPOTESI 1

Ricomprende **l'IPOTESI 0 integrata dalle previsioni concernenti il Progetto di territorio “Parco Agricolo della Piana”.**

IPOTESI 2 A (Area di fattibilità A)

Ricomprende **l'IPOTESI 1, integrata dalla “riqualificazione” dell'aeroporto A. Vespucci, mediante allungamento in asse dell'attuale pista, sfruttando l'intero areale disponibile.**



Figura 1 Area di sedime. Ipotesi 2A

IPOTESI 2 B (Area di fattibilità B)

Ricomprende **l' IPOTESI 1, con la “riqualificazione” dell'aeroporto A. Vespucci, mediante realizzazione di una nuova pista “parallela convergente” rispetto all'autostrada.**



Figura 2 Area di sedime IPOTESI 2B

²³ IRPET, *Effetti economici degli scenari di trasformazione della piana fiorentina. Valutazione integrata degli effetti attesi sulla dimensione economica*, Firenze, 2010, p. 18

IPOTESI 2C (Area di fattibilità C)

Ricomprende l'IPOTESI 1, con la “riqualificazione” dell'aeroporto A. Vespucci, mediante realizzazione di una nuova pista obliqua (09/27) rispetto all’attuale area di sedime aeroportuale.



Figura 3 Area di sedime IPOTESI 3

6. Le dimensioni della valutazione e la scelta degli indicatori

La valutazione è stata riletta mediante una serie di indicatori, concernenti determinate variabili valutative (**dimensioni**), a loro volta raggruppate in **ambiti tematici** non eludibili ai fini del progetto di qualificazione dell'Aeroporto di Peretola in relazione al Parco della Piana.

La scelta delle dimensioni su cui leggere le risultanze della valutazione è nata dall'analisi incrociata dei documenti relativi all'argomento trattato, come riportati al § 4.1 (Fonti utilizzate) del presente documento.

L'impostazione metodologica generale (dimensioni-ambiti tematici-indicatori) è stata assunta sulla base dell'esercizio di Vas fin qui effettuato dalla Regione ai fini dell'integrazione del Pit.

Gli indicatori sono stati selezionati secondo il criterio della rilevanza degli effetti conseguenti alle diverse ipotesi di qualificazione aeroportuale rispetto al Parco agricolo della Piana e al contesto territoriale e ambientale di cui esso è parte.

Definizioni

Dimensioni

Sono gli insiemi di variabili valutative adottate, cioè i fenomeni che si vogliono sottoporre a valutazione nei loro specifici andamenti e nelle loro implicazioni.

Ambiti tematici

Le questioni specifiche in cui si articolano le variabili considerate.

Indicatori

Misure sintetiche quantitative, coincidenti con una o più dimensioni, in grado di fornire la rappresentazione di un fenomeno per riassumerne l'andamento ai fini degli obiettivi del Piano



“Gli indicatori sono elementi di collegamento e di coerenza tra le differenti componenti di un Piano e contemporaneamente svolgono un ruolo chiave nella visualizzazione e comprensione del Piano e della sua at-

tuazione. Perciò la loro definizione e organizzazione durante il ciclo di vita del Piano è considerato uno degli aspetti più importanti della Valutazione Ambientale (VAS).

Nelle diverse fasi di elaborazione e valutazione del Piano gli indicatori sono strumenti atti a consentire:

- la descrizione dei caratteri quantitativi e qualitativi e delle modalità d'uso delle risorse ambientali disponibili nell'area interessata dagli effetti del Piano;
- la fissazione degli obiettivi ambientali generali e specifici e il loro livello di conseguimento;
- la previsione e la valutazione degli effetti ambientali significativi dovuti alle azioni previste dal Piano;
- il monitoraggio degli effetti significativi dovuti alla attuazione delle azioni del Piano.

La presente Guida propone di classificare gli indicatori in “descrittivi” e “prestazionali”.

Gli indicatori descrittivi sono espressi come grandezze assolute o relative, e sono finalizzati alla caratterizzazione della situazione ambientale.

Gli indicatori prestazionali permettono la definizione operativa degli obiettivi specifici e il monitoraggio del conseguimento degli obiettivi e della attuazione delle linee di azione del Piano.

Nel loro complesso gli indicatori dovrebbero formare un sistema che rispecchia il modello logico di funzionamento del sistema territoriale e ambientale”²⁴.

L'ambito convenzionale di valutazione

La valutazione degli effetti attesi è stata stimata in relazione ad un ambito convenzionale di valutazione che non corrisponde a quello del Parco della Piana e dell'area interessata dalla qualificazione dell'Aeroporto. Infatti, “L'ambito convenzionale di valutazione, rappresentato nella figura successiva, corrispondente all'ambito più immediato di interazione fra Parco/aeroporto e le residenze, le attività produttive, gli attrattori di vario genere, le infrastrutture, i principali servizi, cioè all'ambito presumibilmente più sensibile agli effetti positivi e negativi dell'Integrazione al PIT”²⁵.

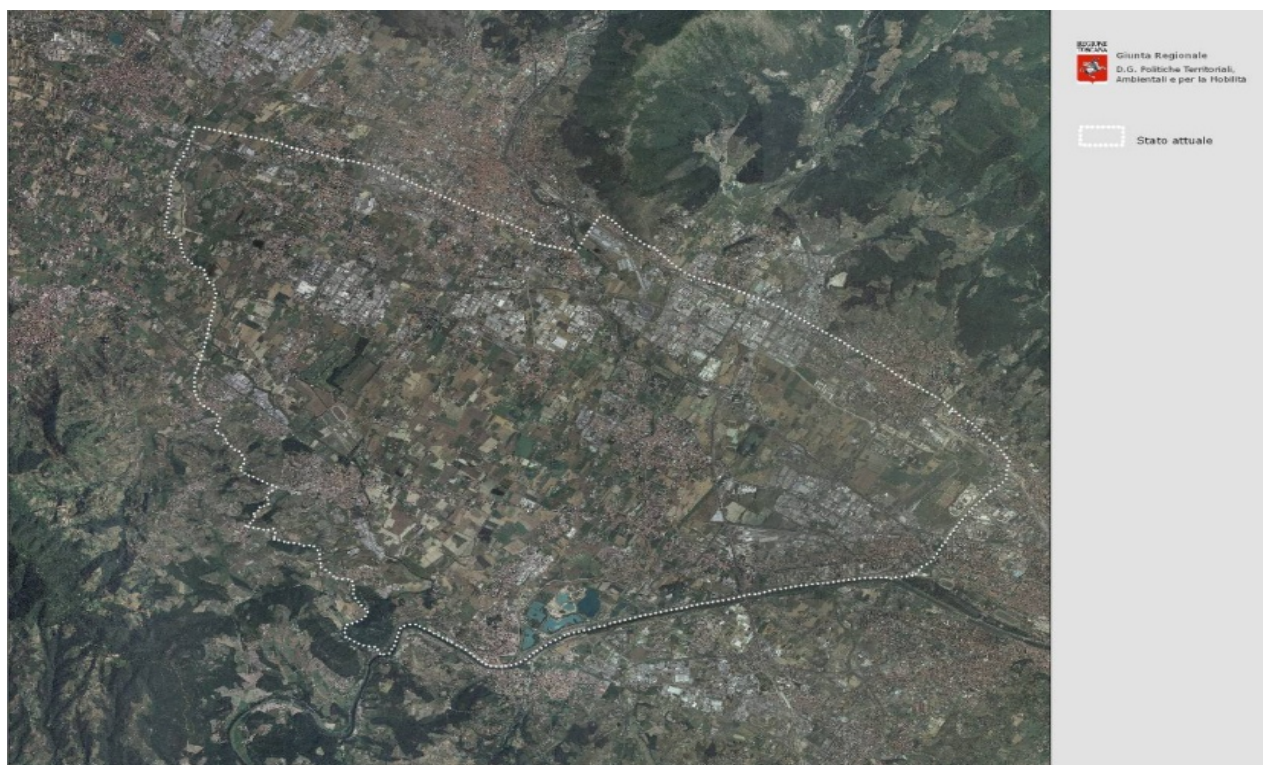


Figura 4 L'ambito convenzionale di valutazione

²⁴ Progetto Enplan, Linee guida 2007.

²⁵ Così il Rapporto ambientale concernente l'integrazione del Pit, p. 45.

7. La matrice di valutazione

La successiva tabella di valutazione mette a confronto l'IPOTESI 0, inerente lo scenario evolutivo in assenza delle previsioni del Parco Agricolo della Piana e della qualificazione funzionale dell'Aeroporto di Peretola, con l'ipotesi 1, 2A e 2B e 2C. **Per facilitare la comparazione dei dati reperiti, l'ipotesi 1 contiene solo le previsioni del Progetto di Parco Agricolo, mentre le ipotesi 2A, 2B e 2C, pur sottendendo le previsioni del Parco Agricolo dell'ipotesi 1, evidenziano gli effetti delle diverse previsioni relative all'assetto aeroportuale di cui sono espressione.**

- Ferme le dimensioni della valutazione, il diverso colore con il quale sono evidenziati gli indicatori rivela la fonte informativa principale.

Vale a dire:

BIANCO - Regione Toscana, Settore Pianificazione del Territorio, *"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. Relazione di Sintesi concernente la valutazione integrata. Rapporto di valutazione*, Firenze, 2010.

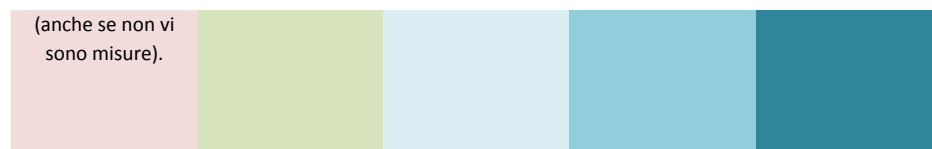
- Regione Toscana, Settore Pianificazione del Territorio, *"Integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale in merito alla definizione degli obiettivi del Parco Agricolo della Piana fiorentina e alla qualificazione dell'Aeroporto di Firenze. Rapporto Ambientale"*, Integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale in merito alla definizione degli obiettivi del Parco Agricolo della Piana fiorentina e alla qualificazione dell'Aeroporto di Firenze. **Sintesi non tecnica**, Firenze, 2012.

ARANCIO - Irpet, *"Effetti territoriali degli scenari di trasformazione della piana fiorentina"*, Firenze, 2010.

- I colori **rosa, verde, celestino, azzurro e viola** evidenziano invece gli effetti delle 5 diverse ipotesi.

DIMENSIONE TERRITORIALE (Mobilità, trasporti, infrastrutture)

AMBITO TEMATICO	INDICATORE	EFFETTI/ IMPLICAZIONI IPOTESI 0	EFFETTI/ IMPLICAZIONI IPOTESI 1 Parco Agricolo (P.A.)	EFFETTI/ IMPLICAZIONI IPOTESI 2A Prolungamento pista (+ P.A.)	EFFETTI/ IMPLICAZIONI IPOTESI 2B Pista parallela convergente (+ P.A.)	EFFETTI/ IMPLICAZIONI IPOTESI 2C Pista obliqua (+ P.A.)
A) Mobilità, trasporti, in- frastrutture	Interferenze con l'attuale assetto in- frastrutturale	Aumento della capacità complessiva del sistema funzionale della mobilità.	Nessun effetto rilevante.	Dirottamento della nuova linea tramviaria T2 prevista e necessario avvicinamento dei suoi binari alla Mezzana-Perfetti-Ricasoli.	Necessità di modificare lo svincolo Firenze-Sesto Fiorentino dell'autostrada A11. Sovrapposizione dell'area aeroportuale alla strada di collegamento Sesto Fiorentino-Osmannoro, che presuppone o un suo interrimento o un suo spostamento verso Ovest (in quest'ultimo caso andrebbe a interferire con l'oasi faunistica di Focognano).	NON RILEVATO
	Accessibilità all'aeroporto con mezzi pubblici	Realizzazione della nuova linea tramviaria T2. La quantificazione del servizio non cambia dal momento che è prevedibile che la tramvia sostituisca una delle linee Navetta Aeroporto (offerta odierna). La frequenza e la percorrenza della stessa, a parità di tratta, migliora	Nessun effetto rilevante.	Nessun effetto rilevante.	Nessun effetto rilevante.	Nessun effetto rilevante.



-  Ipotesi 0. Evoluzione dello scenario attuale
-  Ipotesi 1. Parco Agricolo della Piana.
-  Ipotesi 2A. Prolungamento della pista in asse con quella attuale (+ Parco Agricolo).
-  Ipotesi 2B. Pista parallela convergente (+ Parco Agricolo).
-  Ipotesi 2C. Pista obliqua (+ Parco Agricolo).

DIMENSIONE TERRITORIALE (Mobilità, trasporti, infrastrutture – segue)

AMBITO MATICO	TE- INDICATORE	EFFETTI/ IMPLICA- ZIONI	EFFETTI/ IMPLICA- ZIONI	EFFETTI/ IMPLICA- ZIONI	EFFETTI/ IMPLICA- ZIONI	EFFETTI/ IMPLICA- ZIONI
		IPOTESI 0	IPOTESI 1	IPOTESI 2A	IPOTESI 2B	IPOTESI 2C
			Parco Agricolo	Prolungamento pista (+ P.A.)	Pista parallela convergente (+ P.A.)	Pista obliqua (+ P.A.)
A) Mobilità, trasporti, infra- strutture	Accessibilità all'aeroporto con mezzi privati	L' aumento della capacità com- plessiva del si- stema funzionale della mobilità, conseguente alla realizzazione del- le infrastrutture previste, do- vrebbe permette- re un migliora- mento nei tempi di percorrenza con mezzi privati.	Nessun effetto rilevante.	I tempi di percor- renza, nonostan- te la costruzione di nuove infra- strutture, an- dranno ponderati con le dinamiche della domanda di mobilità nell'area conseguenti al potenziamento funzionale dell'aeroporto.	I tempi di percor- renza, nonostan- te la costruzione di nuove infra- strutture, an- dranno ponderati con le dinamiche della domanda di mobilità nell'area conseguenti al potenziamento funzionale dell'aeroporto.	I tempi di percor- renza, nonostan- te la costruzione di nuove infra- strutture, an- dranno ponderati con le dinamiche della domanda di mobilità nell'area conseguenti al potenziamento funzionale dell'aeroporto.
	Dotazione di percorsi pe- donali e di mobilità pe- dociclabile	Nessun effetto rilevante.	Accrescimento dell'attuale svi- luppo da 71, 18 Km ad un totale di 180, 83 Km, attraverso la qua- lificazione della rete interpodera- le e la realizzazio- ne di piste ciclo- pedonali albera- te.	Nessun effetto rilevante.	Interruzione pista ciclabile Sesto- Renai.	Nessun effetto rilevante.

- Ipotesi 0. Evoluzione dello scenario attuale.
- Ipotesi 1. Parco Agricolo della Piana.
- Ipotesi 2A. Prolungamento della pista in asse con quella attuale(+ Parco Agricolo) .
- Ipotesi 2B. Pista parallela convergente (+ Parco Agricolo).
- Ipotesi 2C. Pista obliqua (+ Parco Agricolo).

DIMENSIONE TERRITORIALE (*Insedimenti e Paesaggio*)

AMBITO
TE-
MATICO

INDICATORE

EFFETTI/
IMPLICAZIO-
NI

EFFETTI/
IMPLICA-
ZIONI

EFFETTI/
IMPLICA-
ZIONI

EFFETTI/
IMPLICA-
ZIONI

EFFETTI/
IMPLICA-
ZIONI

IPOTESI 0

IPOTESI 1

IPOTESI 2A

IPOTESI 2B

IPOTESI 2C

Parco Agricolo

Prolungamento
pista (+ P.A.)

Pista parallela
convergente

(+ P.A.)

Pista obliqua
(+ P.A.)

B) Insediamenti
e Paesaggio

Frammenta-
zione
dell'edificato

Chiara tendenza, se mantenuto il trend attuale, all'occupazione, da parte dell'edificato dei residui spazi agricoli più distanti dai centri principali.

La previsione del Parco Agricolo della Piana determina il blocco della tendenza espressa dall'ipotesi 0.

Nessun effetto rilevante.

Nessun effetto rilevante.

Nessun effetto rilevante.

Frammenta-
zione dovuta
alle infra-
strutture

Le infrastrutture in agenda (completamento della strada Mezzana-Perfetti-Ricasoli, ampliamento sezione stradale delle autostrade A1 e A11, costruzione della bretella Prato-Signa, costruzione della ferrovia Firenze-Osmannoro-Campi) aumentano il livello di frammentazione dell'area, contribuendo ad indebolire le relazioni territoriali tra le diverse porzioni della Piana.

Mitigazione della frammentazione mediante la progettazione attuativa del Parco agricolo

Il potenziamento della lunghezza dell'attuale pista contribuisce ad aumentare il livello di frammentazione dell'area, seppur in maniera minore rispetto alla soluzione proposta nell'ipotesi 2B.

Questa soluzione risulta la più nociva rispetto alla frammentazione dell'area. Essa, infatti, combinata con il completamento della Prefetti-Ricasoli, occlude la residua area agricola a Sud di Sesto Fiorentino.

Aumento del grado di frammentazione dell'area, seppur in maniera minore rispetto all'IPOTESI 2B.

Tendenza alla
diffusione in-
sediativa

Rischio medio-alto di *sprawl*.

Contenimento alla tendenza della diffusione insediativa.

Nessun effetto rilevante.

Nessun effetto rilevante.

Nessun effetto rilevante.

-  Ipotesi 0. Evoluzione dello scenario attuale.
-  Ipotesi 1. Parco Agricolo della Piana.
-  Ipotesi 2A. Prolungamento della pista in asse con quella attuale (+ Parco Agricolo) .
-  Ipotesi 2B. Pista parallela convergente . (+ Parco Agricolo)
-  Ipotesi 2C. Pista obliqua (+ Parco Agricolo).

DIMENSIONE TERRITORIALE (Insediamenti e Paesaggio - segue)

AMBITO MATICICO	TE- INDICATORE	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI
		IPOTESI 0	IPOTESI 1	IPOTESI 2A	IPOTESI 2B	IPOTESI 2C
			Parco Agricolo	Prolungamento pista (+ P.A.)	Pista parallela convergente (+ P.A.)	Pista obliqua (+ P.A.)

B) Insediamenti e Paesaggio	Sistema delle connessioni ambientali Collina-Arno	Rischio medio-alto di compromissione delle connessioni.	Con la Creazione del Parco Agricolo le connessioni ambientali raggiungono l'estensione di 66,40 Km, di cui 13 Km circa interne ai centri abitati. Il Progetto di Parco si propone, infatti, come azione progettuale, quella di individuare specifiche misure di attuazione per recuperare le potenziali connessioni ecologiche tra fiume Arno, piana e Collina.	L'allungamento del sedime aeroportuale è indubbiamente fattore che influisce negativamente sulle connessioni ecologiche. Tuttavia il tipo di ostruzione generata da questa soluzione incide maggiormente sulle connessioni est-ovest.	Questa soluzione risulta la più nociva rispetto alle connessioni ecologiche collina-Arno. La nuova area di sedime aeroportuale parallela all'A11, quindi con orientamento est-ovest, infatti, risulta una grossa barriera per le connessioni ecologiche di collegamento tra i sistemi collinari e quelli della Piana.	Questa soluzione influisce negativamente sulle connessioni collina-Arno, anche se in misura leggermente inferiore all'IPOTESI 2B.
-----------------------------------	--	---	--	---	--	---

- Ipotesi 0. Evoluzione dello scenario attuale.
- Ipotesi 1. Parco Agricolo della Piana.
- Ipotesi 2A. Prolungamento della pista in asse con quella attuale (+ Parco Agricolo).
- Ipotesi 2B. Pista parallela convergente (+ Parco Agricolo).
- Ipotesi 2C. Pista obliqua (+ Parco Agricolo).

DIMENSIONE AMBIENTALE (Aria)

AMBITO TEMATICO	INDICATORE	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI
		IPOTESI 0	IPOTESI 1	IPOTESI 2A	IPOTESI 2B	IPOTESI 2C
			Parco Agricolo	Prolungamento pista (+ P.A.)	Pista parallela convergente (+ P.A.)	Pista obliqua (+ P.A.)
A) Aria	Emissioni in atmosfera di sostanze inquinanti	Le concentrazioni in aria ambiente di NO _x , NO ₂ e PM10 sono attualmente su livelli critici, mentre le concentrazioni di CO e SO ₂ risultano ampiamente inferiori ai limiti imposti dalla normativa. L'evoluzione attesa per effetto dell'attuazione delle previsioni urbanistiche ed infrastrutturali in agenda, dovrebbe determinare un'ulteriore diminuzione del carico ambientale di CO, un moderato aumento di SO _x , una sostanziale stazionarietà di NO _x e PM10.	Il progetto di Parco promuove interventi di forestazione per l'assorbimento di CO ₂ e per la mitigazione del fenomeno "isola di calore urbana".	Il potenziale incremento del numero di movimenti aerei produrrebbe un aumento non sostanziale del carico ambientale per tutti gli inquinanti.	Il potenziale incremento del numero di movimenti aerei produrrebbe un aumento del carico ambientale per tutti gli inquinanti rispetto all'ipotesi 2A, tranne che per il CO di cui è prevista una modesta diminuzione (- 4.8%) da attribuirsi alla diminuzione delle emissioni dovute alla minor durata della fase di rullaggio (per assenza di bretella di rullaggio, e se e in quanto la gestione di decolli e atterraggi avvenga nella sola modalità monodirezionale).	Il potenziale incremento del numero dei movimenti aerei produrrebbe un aumento generalizzato per tutti gli inquinanti sia rispetto all'IPOTESI 2° che all'IPOTESI 2B (mediamente, si sostiene, del +29,7%).
	Climatologia	Nessun effetto rilevante.	Il progetto di Parco, con gli interventi di forestazione cui si accompagnerebbe e i mutamenti indotti nella mobilità dell'area, produrrebbe la mitigazione del fenomeno "isola di calore urbana".	DATI IN CORSO DI ELABORAZIONE	DATI IN CORSO DI ELABORAZIONE	DATI IN CORSO DI ELABORAZIONE

- Ipotesi 0. Evoluzione dello scenario attuale.
- Ipotesi 1. Parco Agricolo della Piana.
- Ipotesi 2A. Prolungamento della pista in asse con quella attuale (+ Parco Agricolo).
- Ipotesi 2B. Pista parallela convergente (+ Parco Agricolo).
- Ipotesi 2C. Pista obliqua (+ Parco Agricolo).

DIMENSIONE AMBIENTALE (*Rumore*)

AMBITO
TEMATICO

INDICATORE

EFFETTI/

EFFETTI/

EFFETTI/

EFFETTI/

EFFETTI/

IMPLICA-
ZIONI

IMPLICA-
ZIONI

IMPLICA-
ZIONI

IMPLICA-
ZIONI

IMPLICA-
ZIONI

IPOTESI 0

IPOTESI 1

IPOTESI 2A

IPOTESI 2B

IPOTESI 2C

Parco Agricolo

Prolungamento
pista

Pista parallela
convergente

Pista obliqua

(+ P.A.)

(+ P.A.)

(+ P.A.)

B)

Rumore

Popolazione
esposta al
rumore ae-
roportuale
per classe di
livello sono-
ro

Nessun effetto
rilevante oltre
quanto già rileva-
bile nella criticità
della situazione
attuale.

Nessun effetto
rilevante in sé.

Ogni aumento del
numero dei mo-
vimenti aerei non
può che aggrava-
re una situazione
già critica, deter-
minando un au-
mento del tempo
di esposizione
della popolazione
esposta ai livelli
Lva e della popo-
lazione disturba-
ta.

Necessità di reda-
zione del Piano di
Caratterizzazione
acustica (D.M.A.
31.10.97).

Per quanto ri-
guarda il rumore
degli aeromobili
in volo l'impatto
acustico dipende-
rebbe "notevol-
mente" dalle ca-
ratteristiche ope-
rative della pista.
Se il suo uso sarà
unidirezionale, si
avrebbe una forte
riduzione della
popolazione e-
sposta ai livelli
più elevati di ru-
more e della po-
polazione distur-
bata rispetto ai
livelli attuali e
comunque mi-
gliore sia della
IPOTESI A che
della IPOTESI C.

Tuttavia l'utilizzo
monodirezionale
della pista impo-
ne vincoli non
ordinari alle mo-
dalità operative
dell'aeroporto.

Nel caso in cui la
pista venga utiliz-
zata in maniera
non unidireziona-
le, si avrebbe un
marcato aumento
della popolazione
esposta e distur-

Necessità di reda-
zione del Piano di
Caratterizzazione
acustica (D.M.A.
31.10.97).

Nel caso di utiliz-
zo della pista in
maniera preva-
lentemente mo-
nodirezionale si
ha una forte di-
minuzione della
popolazione e-
sposta ai livelli
più alti di rumore,
rispetto allo stato
attuale, ma una
sostanziale inva-
rianza della popo-
lazione disturba-
ta. Nel caso in cui,
invece, la pista
venga usata in
maniera preva-
lentemente bidi-
rezionale si regi-
stra un aumento
della popolazione
esposta ai livelli
più alti di rumore
e anche della po-
polazione distur-
bata.

Anche in questo
caso gli impatti
non sarebbero
mitigabili attra-
verso la procedu-
ra della virata
antirumore per-
ché non risulte-
rebbero indivi-
duabili possibili
rotte in grado di
intercettare quo-

			bata. In questo caso gli impatti non sarebbero mitigabili attraverso la procedura della virata antirumore perché non risulterebbero individuabili possibili rotte in grado di intercettare quote minori di popolazione. Non sono stati poi valutati gli impatti acustici derivanti da questa ipotesi sul CNR e sul Polo Scientifico, poiché, al tempo della sua formulazione, non erano operativi	te minori di popolazione. Non sono stati poi valutati gli impatti acustici derivanti da questa ipotesi sul CNR e sul Polo Scientifico, poiché, al tempo della sua formulazione non erano operativi.
--	--	--	--	---

- Ipotesi 0. Evoluzione dello scenario attuale.
- Ipotesi 1. Parco Agricolo della Piana.
- Ipotesi 2A. Prolungamento della pista in asse con quella attuale (+ Parco Agricolo) .
- Ipotesi 2B. Pista parallela convergente (+ Parco Agricolo).
- Ipotesi 2C. Pista obliqua (+ Parco Agricolo).

DIMENSIONE AMBIENTALE (Acqua)

AMBITO TEMATICO	INDICATORE	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI
		IPOTESI 0	IPOTESI 1	IPOTESI 2A	IPOTESI 2B	IPOTESI 2C
			Parco Agricolo	Prolungamento pista (+ P.A.)	Pista parallela convergente (+ P.A.)	Pista obliqua (+ P.A.)
C) Acqua	Interferenza con i corpi idrici super- ficiali	Nessun effetto rilevante.	Il progetto di Parco propone quale azione progettuale quella di garantire il deflusso minimo vitale alle gore, canali, e altri corsi d'acqua della Pia- na.	L'interferenza con aste fluviali, per un totale di 462,22 m, dovuta alla qualifi- cazione aeropor- tuale, implica la necessità di devia- re il corso dei ca- nali intercettati (Canale di Cinta Orientale) e di verificare l'assetto complessivo della rete di aste fluviali secondarie che afferiscono al cor- so d'acqua da de- viare. Inoltre si vanno ad interessare 0,62 ha di casse di espan- sione e aree di laminazione. Occorre rivalutare l'assetto idraulico delle Acque Basse.	Questo scenario di qualificazione ae- roportuale implica l'interferenza con un sistema di corpi idrici superficiali pari a 463 m di aste fluviali princi- pali (Fosso Reale) e 3455,73 m di aste secondarie. Inoltre si vanno ad interessare 3, 59 ha di casse di e- spansione e aree di laminazione. L'eventuale spo- stamento o inter- ramento del Fosso Reale comporta la necessità di rive- dere la livelletta delle viabilità inte- ressate, fra cui la A11.	Deviazione del Canale di Cinta Orientale, subor- dinata ad un'attenta verifica idraulica, al fine di garantire che la pendenza del nuo- vo alveo consenta l'adeguato smalti- mento delle porta- te. Dovrà inoltre esse- re preso in consi- derazione il rias- setto di tutta la rete di acque bas- se, nonché dei collettori fognari e dell'acquedotto, sia intermini di apporti che in termini di devia- zioni.

- Ipotesi 0. Evoluzione dello scenario attuale.
- Ipotesi 1. Parco Agricolo della Piana.
- Ipotesi 2A. Prolungamento della pista in asse con quella attuale (+ Parco Agricolo).
- Ipotesi 2B. Pista parallela convergente (+ Parco Agricolo).
- Ipotesi 2C. Pista obliqua (+ Parco Agricolo).

DIMENSIONE AMBIENTALE (*Acqua - segue*)

AMBITO TEMATICO	INDICATORE	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI
		IPOTESI 0	IPOTESI 1	IPOTESI 2A	IPOTESI 2B	IPOTESI 2C
			Parco Agricolo	Prolungamento pista (+ P.A.)	Pista parallela convergente (+ P.A.)	Pista obliqua (+ P.A.)
C) Acqua	Qualità dei corpi idrici superficiali	Nessun effetto rilevante.	Il progetto di Parco agricolo intende garantire livelli di qualità della risorsa idrica oltre che la sua autoripro- ducibilità qualitativa e quantitativa, attraverso una serie di azioni che trovano coerenza nel miglioramento complessivo delle condizioni ambientali ove alla risorsa idrica viene restituito anche il suo valore fruitivo.	L'eventuale estensione delle superfici impermeabili, conseguente alla qualificazione dell'Aeroporto, produrrebbe un carico inquinante causato dalle acque meteoriche di dilavamento, costituito da un miscuglio eterogeneo di sostanze disciolte che andrebbe a scaricarsi nei corpi idrici ricettori.	L'eventuale estensione delle superfici impermeabili, conseguente alla qualificazione dell'Aeroporto, produrrebbe un carico inquinante causato dalle acque meteoriche di dilavamento, costituito da un miscuglio eterogeneo di sostanze disciolte che andrebbe a scaricarsi nei corpi idrici ricettori.	L'eventuale estensione delle superfici impermeabili, conseguente alla qualificazione dell'Aeroporto, produrrebbe un carico inquinante causato dalle acque meteoriche di dilavamento, costituito da un miscuglio eterogeneo di sostanze disciolte che andrebbe a scaricarsi nei corpi idrici ricettori.

- Ipotesi 0. Evoluzione dello scenario attuale.
- Ipotesi 1. Parco Agricolo della Piana.
- Ipotesi 2A. Prolungamento della pista in asse con quella attuale (+ Parco Agricolo).
- Ipotesi 2B. Pista parallela convergente (+ Parco Agricolo).
- Ipotesi 2C. Pista obliqua (+ Parco Agricolo).

DIMENSIONE AMBIENTALE (*Acqua - segue*)

AMBITO
TEMATICO

INDICATORE

EFFETTI/

EFFETTI/

EFFETTI/

EFFETTI/

EFFETTI/

IMPLICA-
ZIONI

IMPLICA-
ZIONI

IMPLICA-
ZIONI

IMPLICA-
ZIONI

IMPLICA-
ZIONI

IPOTESI 0

IPOTESI 1

IPOTESI 2A

IPOTESI 2B

IPOTESI 2C

Parco Agricolo

Prolungamento
pista

Pista parallela
convergente

Pista obliqua
(+ P.A.)

(+ P.A.)

(+ P.A.)

C) Acqua

Qualità dei
corpi idrici
sotterranei

Nessun effetto
rilevante

Il progetto di Parco agricolo intende garantire livelli di qualità della risorsa idrica oltre che la sua autoriproducibilità qualitativa e quantitativa, attraverso una serie di azioni che trovano coerenza nel miglioramento complessivo delle condizioni ambientali.

Possibili scenari di rischio conseguenti all'insediamento e potenziamento della struttura aeroportistica.

Si tratterebbe infatti, di una struttura di intrinseca pericolosità per via del notevole consumo di carburanti e sostanze connesse all'esercizio e manutenzione dei mezzi meccanici (idrocarburi in generale, oli, benzine e solventi).

Possibili scenari di rischio conseguenti all'insediamento e potenziamento della struttura aeroportistica.

Si tratterebbe infatti, di una struttura di intrinseca pericolosità per via del notevole consumo di carburanti e sostanze connesse all'esercizio e manutenzione dei mezzi meccanici (idrocarburi in generale, oli, benzine e solventi).

Possibili scenari di rischio conseguenti all'insediamento e potenziamento della struttura aeroportistica.

Si tratterebbe infatti, di una struttura di intrinseca pericolosità per via del notevole consumo di carburanti e sostanze connesse all'esercizio e manutenzione dei mezzi meccanici (idrocarburi in generale, oli, benzine e solventi).

Riutilizzo
delle acque
reflue, col-
lettamento e
depurazione

Nessun effetto
rilevante

Il progetto di Parco propone quali azioni progettuali le seguenti:

favorire il riutilizzo delle acque reflue per scopi agricoli;

promuovere attività non idroesigenti e non inquinanti.

Nessun effetto
rilevante.

Nessun effetto
rilevante.

Nessun effetto
rilevante.



Ipotesi 0. Evoluzione dello scenario attuale.

Ipotesi 1. Parco Agricolo della Piana.

Ipotesi 2A. Prolungamento della pista in asse con quella attuale (+ Parco Agricolo).

Ipotesi 2B. Pista parallela convergente (+ Parco Agricolo).

Ipotesi 2C. Pista obliqua (+ Parco Agricolo).

DIMENSIONE AMBIENTALE (*Ecosistemi*)

AMBITO TEMATICO	INDICATORE	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI
		IPOTESI 0	IPOTESI 1	IPOTESI 2A	IPOTESI 2B	IPOTESI 2C
			Parco Agricolo	Prolungamento pista (+ P.A.)	Pista parallela convergente (+ P.A.)	Pista obliqua (+ P.A.)
D) Ecosistemi	Stato di frammentazione delle superfici non edificate	Le infrastrutture in agenda (completamento della strada Mezzana-Perfetti-Ricasoli, ampliamento sezione stradale delle autostrade A1 e A11, costruzione della bretella Prato-Signa, costruzione della ferrovia Firenze-Osmannoro-Campi, termovalorizzatore Case Passerini) aumentano il livello di frammentazione dell'area, contribuendo ad indebolire le relazioni ambientali tra le diverse porzioni della Piana.	Il progetto del Parco prevede quali azioni progettuali il recupero e la ricostruzione delle reti ecologiche, con particolare riguardo alle connessioni Collina-Piana.	Mantenimento del numero delle aree verdi di valore ecologico residue. Diminuzione della superficie totale di aree verdi per 13 ha (peraltro a carico di un'unica area verde).	Aumento del grado di frammentazione attraverso la suddivisione di una delle aree verdi di valore ecologico e la creazione di una nuova area isolata. Diminuzione della superficie totale di aree verdi per un totale di 104 ha.	Ulteriore aumento del grado di frammentazione delle aree verdi anche rispetto all'IPOTESI 2B.

-  Ipotesi 0. Evoluzione dello scenario attuale.
-  Ipotesi 1. Parco Agricolo della Piana.
-  Ipotesi 2A. Prolungamento della pista in asse con quella attuale (+ Parco Agricolo).
-  Ipotesi 2B. Pista parallela convergente (+ Parco Agricolo).
-  Ipotesi 2C. Pista obliqua (+ Parco Agricolo).

DIMENSIONE AMBIENTALE (*Ecosistemi - segue*)

AMBITO TEMATICO	INDICATORE	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI
		IPOTESI 0	IPOTESI 1	IPOTESI 2A	IPOTESI 2B	IPOTESI 2C
			Parco Agricolo	Prolungamento pista (+ P.A.)	Pista parallela convergente (+ P.A.)	Pista obliqua (+ P.A.)

D) Ecosistemi

Grado di frammentazione delle aree verdi residuanti dal processo di frammentazione, definito tramite le finestre ecologiche di connessione

Le infrastrutture in agenda (completamento della strada Mezzana-Perfetti-Ricasoli, ampliamento sezione stradale delle autostrade A1 e A11, costruzione della bretella Prato-Signa, costruzione della ferrovia Firenze-Osmannoro-Campi, termovalorizzatore Case Passerini) aumentano il livello di frammentazione dell'area, contribuendo ad indebolire le relazioni ambientali tra le diverse porzioni della Piana.	Il progetto del Parco prevede quali azioni progettuali il recupero e la ricostruzione delle reti ecologiche, con particolare riguardo alle connessioni Collina-Piana.	Ostruzione dei corridoi ecologici tra Parco di Castello e aree agricole a sud di Sesto Fiorentino.	Aumento del grado di frammentazione perché sia il numero che la larghezza delle finestre di connessione fra alcune delle aree verdi diminuiscono. Impossibilità di creare un corridoio ecologico e una viabilità verde di collegamento nord-sud, data la trasversalità dell'asse della nuova pista.	Aumento del grado di frammentazione, ma rispetto all'IPOTESI 2B elimina solo la finestra di connessione teorica, per la quale la mobilità risulta attualmente già ostruita.
---	---	--	--	---

-  Ipotesi 0. Evoluzione dello scenario attuale.
-  Ipotesi 1. Parco Agricolo della Piana.
-  Ipotesi 2A. Prolungamento della pista in asse con quella attuale (+ Parco Agricolo).
-  Ipotesi 2B. Pista parallela convergente (+ Parco Agricolo).
-  Ipotesi 2C. Pista obliqua (+ Parco Agricolo).

DIMENSIONE AMBIENTALE (*Ecosistemi - segue*)

AMBITO TEMATICO	INDICATORE	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI
		IPOTESI 0	IPOTESI 1	IPOTESI 2A	IPOTESI 2B	IPOTESI 2C
			Parco Agricolo	Prolungamento pista (+ P.A.)	Pista parallela convergente (+ P.A.)	Pista obliqua (+ P.A.)
D) Ecosistemi	Numero ed estensione degli habitat di maggior pregio ecologico 1 (Zone umide)	Il nuovo tracciato della bretella Prato-Lastra a Signa interferisce con il parco acquatico dei Renai attraverso un viadotto che riduce la superficie destinata a parco.	Nessun effetto rilevante.	Da valutare con attenzione possibili conflittualità con il SIR 45 "Stagni della Piana", poiché anche se l'areale di questa ipotesi riguarda una zona limitrofa una porzione di questo.	Importante diminuzione sia del numero che della superficie totale delle zone umide. Potenziale conflittualità con il SIR 45 "Stagni della Piana", unita ad effetti indiretti sui seguenti SIR 42 "Monte Morello", SIR 40 La Calvana, SIR 41 "Monte Ferrato e Monte Lavello".	Diminuzione di numero e superficie totale delle zone umide, ma leggermente più contenuta di quella dell'IPOTESI B. Potenziale conflittualità con il SIR 45 "Stagni della Piana", unita ad effetti indiretti sui seguenti SIR 42 "Monte Morello", SIR 40 La Calvana, SIR 41 "Monte Ferrato e Monte Lavello".
	Numero ed estensione degli habitat di maggior pregio ecologico 2 (Siepi campestri)	Le infrastrutture in agenda (completamento della strada Mezzana-Perfetti-Ricasoli, ampliamento sezione stradale delle autostrade A1 e A11, costruzione della bretella Prato-Signa, costruzione della ferrovia Firenze-Osmannoro-Campi, termovalorizzatore Case Passerini) riducono inevita-	Potenziamento	Il numero e la lunghezza totale delle siepi campestri rimangono inalterati.	Importante diminuzione sia del numero che della lunghezza totale delle stesse, data l'estensione del nuovo sedime aeroportuale.	Diminuzione sia del numero che della lunghezza totale delle siepi campestri, ma molto limitata rispetto all'IPOTESI 0.

bilmente il numero
e l'estensione del-
le siepi campestri.

-  Ipotesi 0. Evoluzione dello scenario attuale.
-  Ipotesi 1. Parco Agricolo della Piana.
-  Ipotesi 2A. Prolungamento della pista in asse con quella attuale (+ Parco Agricolo).
-  Ipotesi 2B. Pista parallela convergente (+ Parco Agricolo).
-  Ipotesi 2C. Pista obliqua (+ Parco Agricolo).

DIMENSIONE AMBIENTALE (*Consumo di suolo*)

AMBITO TEMATICO	INDICATORE	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI	EFFETTI/ IMPLICAZIONI
		IPOTESI 0	IPOTESI 1	IPOTESI 2A	IPOTESI 2B	IPOTESI 2C

Parco Agricolo

Prolungamento
pista

Pista parallela
convergente

Pista obliqua

(+ P.A.)

(+ P.A.)

(+ P.A.)

E) Consumo di suolo

Le infrastrutture in agenda implicano necessariamente nuovo consumo di suolo.	Tra gli obiettivi generali del Piano figura il blocco di nuovo consumo di suolo.	Nuovo impiego di territorio vergine di circa 34 ha (+ superfici impegnate dall'attuale aeroporto).	Notevole impiego di territorio vergine, circa 196 ha di suolo (+ superfici impegnate dall'attuale aeroporto).	Notevole impiego di territorio vergine, circa 116 ha di suolo (+ superfici impegnate dall'attuale aeroporto).
---	--	--	---	---

-  Ipotesi 0. Evoluzione dello scenario attuale.
-  Ipotesi 1. Parco Agricolo della Piana.
-  Ipotesi 2A. Prolungamento della pista in asse con quella attuale (+ Parco Agricolo).
-  Ipotesi 2B. Pista parallela convergente (+ Parco Agricolo).
-  Ipotesi 2C. Pista obliqua (+ Parco Agricolo).

DIMENSIONE TECNICO OPERATIVA relativa alla funzionalità dello scalo aeroportuale

AMBITO TE- MATICICO	INDICATORE	EFFETTI/ IMPLICAZIO- NI	EFFETTI/ IMPLICA- ZIONI	EFFETTI/ IMPLICA- ZIONI	EFFETTI/ IMPLICA- ZIONI	EFFETTI/ IMPLICA- ZIONI
		IPOTESI 0	IPOTESI 1	IPOTESI 2A	IPOTESI 2B	IPOTESI 2C
			Parco Agricolo	Prolungamento pista (+ P.A.)	Pista parallela convergente (+ P.A.)	Pista obliqua (+ P.A.)
A) Livello pre- stazionale della pista	Coefficiente di utilizzo	Nessun effetto rilevante	Nessun effetto rilevante	Leggero miglio- ramento rispetto alla situazione attuale.	Aumento del codice di utilizzo dal 90,2% attuale al 97,5 % (Anche se rimangono da chiarire le cause a cui attribuire tale aumento percentuale, oltre quella rela- tivamente al vento a cui, co- munque, par- rebbe da verifi- care un aumento maggiore del 2%).	NON RILEVATO
	Numero dei dirottamenti in caso di for- te vento	Nessun effetto rilevante	Nessun effetto rilevante	Nessun effetto rilevante	Diminuzione del numero dei di- rottamenti per forte vento del 90% in meno rispetto alla si- tuazione attuale.	NON RILEVATO

- Ipotesi 0. Evoluzione dello scenario attuale.
- Ipotesi 1. Parco Agricolo della Piana.
- Ipotesi 2A. Prolungamento della pista in asse con quella attuale (+ Parco Agricolo).
- Ipotesi 2B. Pista parallela convergente (+ Parco Agricolo).
- Ipotesi 2C. Pista obliqua (+ Parco Agricolo).

8. Osservazioni (in funzione di possibili integrazioni analitiche o conoscitive)

Le presenti osservazioni mettono in evidenza alcuni aspetti rilevanti ai fini della valutazione, che parrebbero richiedere approfondimenti e/o integrazioni specifiche per rendere esaustivo l'esercizio di valutazione.

1. **Per quanto concerne possibili fonti di inquinamento il quadro conoscitivo, sul quale è stato poi realizzato il Rapporto Ambientale (R.A), come rilevato dalla stessa Arpat nelle osservazioni da essa presentate in fase di VAS, “risulta non esaustivo in quanto sono prese in considerazione pressoché esclusivamente le componenti dell'inquinamento atmosferico e l'inquinamento acustico, che dovrebbero essere, comunque, maggiormente approfondite viste le criticità presenti e presumibilmente indotte dall'integrazione al PIT” (R.A 2012, 30).**

ARPAT segnala inoltre i seguenti aspetti per l'implementazione del rapporto ambientale:

- *“La verifica di coerenza esterna deve considerare anche la pianificazione acustica vigente (piani comunali) e il piano di mantenimento e risanamento della qualità dell'aria (piano regionale).*
- *In riferimento alla componente acqua ricorda il problema dell'inquinamento della falda sotterranea da parte di solventi alogenati” (R.A 2012, 30).*

2. Per le **stime emissive relative all'inquinamento atmosferico**, derivanti dai movimenti aerei presso l'aeroporto Vespucci, è stato fatto riferimento nel R.A. (in luogo dei dati IRSE 2007) alla Tesi di laurea Triennale presso la Facoltà di Ingegneria discussa da V. Magnolfi e I. Simonetti, *“Valutazione dell'inquinamento atmosferico prodotto dall' Aeroporto A. Vespucci di Firenze con EDMS”*, Relatore: Prof. G. Manfrida (a.a. 2008/2009). L'opzione euristica è così motivata nell'R.A.: *“si è scelta questa fonte in luogo dei dati IRSE 2007 in quanto in questi sono considerati i soli movimenti dell'aviazione commerciale (voli di linea, nazionali ed internazionali), mentre non sono inclusi quelli dell'aviazione generale (voli non di linea, privati e non) che tuttavia presso l'aeroporto “Vespucci” costituiscono circa il 20% del totale dei movimenti annui” (R.A 2012, 122).* Pertanto, risulterebbe opportuna una compiuta validazione tecnica e metodologica della fonte utilizzata o almeno una verifica circa una sua eventuale pubblicazione in ambito scientifico.

In ogni caso parrebbe da verificarsi se il livello di inquinamento dell'aria prodotto dalla struttura aeroportuale sia molto inferiore rispetto a quello indotto dalle altre infrastrutture per la mobilità, nonché dal comparto industriale, considerando, anche, che il sistema aeroportuale non produce polveri sottili²⁶.

3. **Non sono disponibili**, perché ancora in fase di elaborazione (R. A. 2012, 134), i **dati relativi** ai diversi effetti del **clima** sulle diverse ipotesi.
4. Per quanto riguarda l'**impatto acustico** e la **relativa stima della popolazione esposta al rumore**, come già affermato nel R.A., *“occorre effettuare un approfondimento scientifico che permetta di distinguere il rumore prodotto dagli aeromobili durante i movimenti a terra e durante le fasi legate ai movimenti aerei. Questa distinzione risulta fondamentale in quanto il software utilizzato per le si-*

²⁶ E' ad esempio quanto consiglia, nell'intervista compiuta il 19 Settembre 2012 al Generale S.A. (riserva) Luciano Battisti.

mulazioni acustiche non tiene conto dell'orografia del terreno che influenza significativamente la propagazione del rumore prodotto a terra. Una corretta stima dell'impatto dovuto ai movimenti a terra richiederebbe l'utilizzo di un diverso modello di simulazione e la conoscenza di dettagli progettuali ed operativi della pista di cui, nella attuale fase di programmazione, non si dispone. Tuttavia, per quanto riguarda il rumore prodotto a terra dagli aeromobili, bisogna considerare che esistono molteplici ed efficaci opere di mitigazione, dalla semplice barriera alla duna antirumore, che potranno essere prese in considerazione in un'eventuale fase di progettazione successiva" (R.A 2012, 146).

Inoltre, parrebbe meritare attenta verifica la **questione del rumore da traffico aereo** che, secondo pareri autorevoli²⁷, accrediterebbe l'attuale orientamento della pista di un impatto meritevole di un rilevamento più puntuale. Il numero di abitanti esposti a valori acustici superiori ai 65 dBA risulta essere relativamente basso (circa mille) e il tempo di esposizione a tali valori è talmente breve (si veda grafico R.A. 2012, 92) per ogni volo che, se anche un abitante fosse esposto al rumore prodotto da tutti i voli diurni, il tempo totale di esposizione giornaliero non supererebbe i 5 minuti. Il paragone di questa condizione con il normale utilizzo di una macchina aspirapolvere, che lavora a 70 dBA continuativamente, per un tempo sicuramente superiore ai 5 minuti diurni, dà l'idea della problematicità interpretativa delle risultanze concernenti la questione del rumore aeroportuale. A maggior ragione se quest'ultimo viene poi paragonato alla situazione acustica prodotta nella stessa area dal traffico veicolare.

Al contrario, nell'ipotesi della pista parallela convergente risulterebbero non tenuti in conto gli impatti acustici derivanti dall'aeroporto sul CNR e sul Polo Scientifico, perché, al tempo della stesura della proposta, queste presenze non erano operative nell'area. Presenze che oggi sarebbe invece opportuno valutare a tale fine.

5. La stessa fonte fornisce, inoltre, altre due considerazioni relative alla **sicurezza di volo**. La prima evidenza come, in realtà, non sia mai stata condotta nel tempo una valutazione che tenga conto di quest'ultimo aspetto e che quindi sarebbe opportuno effettuare. La seconda riflessione riguarda il **potenziale rischio di impatto con volatili** (Bird strike). Il rischio da impatto con volatili è da considerare primario nelle ponderazioni di carattere aeronautico, in quanto potrebbe portare gravi danni agli aeromobili e ai loro apparati propulsivi in fase di volo. In particolare è da rimarcare come le traiettorie aeree in arrivo ed in partenza da Firenze-Peretola, con pista con orientamento parallelo convergente, vadano a sorvolare zone di importanti rotte di avifauna, con il conseguente rischio dell'impatto di quest'ultima con gli aerei. L'impatto, ancorché riuscisse a non produrre pericolosi incidenti, potrebbe arrecare, tuttavia, importanti danni alle macchine, rendendo necessari costosi interventi di riparazione. A titolo di esempio si pensi che gli *Airbus 320* e *Boeing 737*, che sono soliti volare su Peretola, sono collaudati per sostenere l'impatto con animali di peso minore o uguale a 4 libbre (1,8 Kg). Se si pensa che uno degli animali caratteristici dell'avifauna locale, potenzialmente intercettato dalle rotte di volo, è l'airone, il cui peso medio è di 2 Kg, si evince come sia sufficiente un solo esemplare a determinare una situazione di rischio per le macchine e di potenziale insicurezza per i passeggeri. Si rileva, inoltre, che **il numero di possibili azioni per l'allontanamento dei volatili è alto, ma comporta una precisa valutazione di scelta che non può prescindere da una attenta analisi naturalistica**, di cui al momento non disponiamo²⁸.

²⁷ Ibidem.

²⁸ "Dal report 2008 del Bird Strike Committee Italy – ENAC, si viene a conoscenza, nella scheda relativa all'aeroporto fiorentino che nel 2006 e nel 2007 gli impatti sono stati ben 16, mentre nel 2008 vi sono stati ben 15 eventi di Bird strike. I volatili coinvolti sono stati i falchi cuculo e i gabbiani⁴⁵.

6. Altra questione è relativa al corretto **Calcolo del Coefficiente di Utilizzo**. L'ICAO²⁹ richiede espressamente che la pista, o il sistema di piste, assicurino un Coefficiente di Utilizzazione (C.U.) maggiore o uguale a 0,95 (>95%). Il C.U. è il rapporto fra il numero dei casi effettivamente possibili di utilizzo della pista e il numero totale teorico di utilizzazioni (100). Un C.U. pari a 0,95 vuol dire cioè che, per il 95% del tempo³⁰, in una pista la componente del vento non impedisce le operazioni di volo. E' pertanto necessario effettuare uno studio della distribuzione dei venti per determinare il fattore di utilizzazione di una pista. La selezione dei dati da usare per il C.U. di una pista deve basarsi su un'affidabile statistica della distribuzione dei venti, rilevata lungo un ampio periodo di tempo, non inferiore a cinque anni. Le osservazioni relative vanno effettuate ad intervalli regolari, non meno di otto volte ogni giorno. Per stabilire se una pista sia adatta o no al tipo di vento presente su un'area bisogna poi verificare che il suo funzionamento sia il migliore possibile in condizioni di vento traverso all'asse pista.

Il calcolo del C.U. stimato da Adf a sostegno della soluzione della pista parallela convergente (97% contro i 90,2% attuali) parrebbe meritare una verifica. Infatti, essendo stato più volte stimato, da varie fonti, che l'aeroporto di Peretola perde, rispetto agli altri aeroporti, l'1,9% nel C.U. a causa, appunto, della situazione dei venti, risulta da capire a cosa attribuire gli altri 5 punti percentuali che esso sembra acquisire secondo tale ipotesi³¹. Peraltro già altra fonte aveva sostenuto la necessità di approfondimenti in tal senso. Si legge infatti nel rapporto del Dipartimento di Tecnologia dell'Università di Firenze *"Come già spiegato, il coefficiente di utilizzo è un parametro fondamentale per la comprensione dell'operatività di uno scalo aeroportuale e non può non essere tralasciato nella scelta della migliore ipotesi di pista. A tal proposito, i valutatori hanno riportato i parametri calcolati da AdF a titolo di completezza di studio. Ciò nonostante, non si è potuto verificare formalmente la correttezza metodologica delle analisi di calcolo, né l'integrità dei dati di vento. Si prescrive pertanto di effettuare un ulteriore studio calibrato in base ai parametri del Regolamento ENAC e dei Regolamenti ICAO, con effettuazione di verifiche con analisi su rosa dei venti per ciascuna ipotesi ufficialmente presentata, basate su dati ufficiali di ventosità dell'area rilevati per un periodo di almeno 5 anni"*³².

Inoltre, sempre in relazione al coefficiente di utilizzo andrebbe verificata l'incidenza che su di esso possono avere le componenti climatiche, soprattutto in relazione al fenomeno della nebbia, che tanto interessa lo scalo aeroportuale di Peretola³³, sulle quali, come abbiamo già rimarcato, parrebbero opportune indagini esaustive.

Nonostante questo, nel 2008 la soglia di rischio 46 è scesa al 4,2, confermando l'efficacia delle misure anti-volatili presenti in aeroporto, potenziate da gennaio 2009 con l'installazione, sul mezzo fuoristrada 4x4 in dotazione al Ground Safety, di un sistema di allontanamento veicolare di distress call. Ogni anno la Società AdF è tenuta a redigere, per legge, una relazione finalizzata allo studio delle popolazioni di volatili presenti nella zona. Si rileva che possibili implementazioni allo studio oggi in atto potrebbero essere richieste in caso di modifica all'assetto aeroportuale attuale e in caso di realizzazione del nuovo termovalorizzatore e di nuove aree alberate sulla piana" (Unifi – Dipartimento di Tecnologia dell'Architettura, Firenze 2010, 88).

²⁹ International Civil Aviation Organization.

³⁰ Il coefficiente di utilizzo viene calcolato sulla base del tempo diurno di apertura al pubblico dello scalo aeroportuale che, per L'aeroporto A. Vespucci di Firenze, va dalle ore 6:30 alle 23:00.

³¹ Intervista del 19 Settembre 2012 al Generale S.A. (riserva) Luciano Battisti.

³² Università degli Studi di Firenze, Dipartimento di Tecnologia dell'Architettura, *"Analisi strategica preliminare della valutazione dell'ampliamento dell'Aeroporto A. Vespucci di Firenze"*, Firenze, 2010, p. 130.

³³ Ad esempio come riporta Firenzetoday, in <http://www.firenzetoday.it/cronaca/bloccate-partenze-nebbia-aeroporto-peretola-firenze.html>, il giorno 8 Febbraio 2011 sono stati soppressi 70 voli a causa della nebbia. Altro esempio più recente è quanto è avvenuto nella giornata del 22 dicembre 2012, con una sommatoria di 54 voli tra cancellati e dirottati, sempre per nebbia (cfr. "Corriere fiorentino", 23 dicembre 2012).

PARTE TERZA

Questioni aperte

L'incontro pubblico del 6 e 7 dicembre 2012

9. Le questioni trattate nell'incontro pubblico del 6-7 dicembre 2012.

La vicenda relativa all'Integrazione del PIT inerente il Parco agricolo della Piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze-Peretola si è sviluppata nelle fasi procedurali già richiamate al § 2 della Parte prima del presente rapporto, *lasciando aperta una serie di questioni che la Vas – nella prima formulazione – parrebbe non aver chiuso, proprio in quanto concentrata essenzialmente sul raffronto tra le diverse ipotesi aeroportuali prima ancora che sul loro diverso potenziale di raccordo con la pianificazione territoriale dell'area finalizzata al progetto di Parco agricolo.*

Alcune di queste questioni sono state formulate o ribadite durante l'Incontro pubblico del 6 e 7 dicembre, altre vengono richiamate in questo rapporto in quanto già presenti all'attenzione del Consiglio Regionale durante le audizioni delle Commissioni consiliari VI e VII tra l'aprile e il luglio del 2011 e rimarcate durante gli stessi lavori del 6 e 7 dicembre 2012.

L'*incontro pubblico* che si è svolto nelle date già richiamate del 6 e 7 dicembre 2012 presso l'Aula Magna della Facoltà di Fisica del Polo scientifico di Sesto Fiorentino è stato un momento di informazione e discussione collettiva pensato proprio per trattare dette questioni aperte: con l'intento di esporre e confrontare analisi e argomenti attorno al progetto di territorio «Parco della Piana», e attorno al tema della cosiddetta «qualificazione aeroportuale», assumendo ed esplicitando i termini della relazione dialettica tra i due temi. Lo scopo era evidente: chiarire le ragioni alla base delle scelte in gioco ed evidenziare, al di fuori di ogni polemica mediatica, le posizioni e gli argomenti delle Amministrazioni coinvolte così come delle cittadinanze interessate e degli stakeholder più attivi. E contribuire, laddove possibile e laddove vi sia adeguato ascolto delle risultanze di detto incontro nelle sedi competenti e nel prosieguo dell'iter della variante al Pit, a migliorare o a ripensare previsioni e contenuti degli atti che il governo regionale sottoporrà all'esame del Consiglio. Va infatti rimarcato come detto incontro non si configuri come una delle molte assemblee pubbliche che il territorio della Piana ha ospitato nei lunghi anni in cui si è continuato a discutere circa le sue trasformazioni, i suoi destini, il “cosa” e il “quanto” dovesse continuare ad accogliere per servire *adeguatamente* la metropoli fiorentino-pratese. Ma un momento specifico del *procedimento* di formazione della stessa variante al Pit: una parte integrante di quel procedimento, così come il presente rapporto ne costituisce un documento necessario a norma di legge. Per cui, nonostante il tanto di già detto in un passato sia recente che remoto, coloro che hanno partecipato ai lavori del 6 e del 7 dicembre³⁴ hanno comunque inteso prender parte alla formazione di quell'atto, cogliendo pienamente il significato istituzionale dell'iniziativa. La prima giornata del 6 dicembre è stata dedicata al Progetto di Parco, sia in termini di strategie, che di programmazioni e di linee di azione con cui esso dovrebbe trovare progressiva realizzazione. La seconda giornata, quella del 7 dicembre, ha visto la riflessione entrare nel merito delle varie ipotesi progettuali riguardanti l'aeroporto e la sua qualificazione.

Tale modalità di svolgimento dell'incontro, vale a dire la voluta articolazione in due giornate distinte di analisi e discussione dei due focus problematici trattati nell'Integrazione del Pit, ovvero Parco e Aeroporto, è stata una scelta motivata dalla necessità di poter dedicare un adeguato spazio alle due questioni, senza rischiare che l'attenzione per l'una comprimesse l'attenzione per l'altra.

Lo ha ben rimarcato l'Assessore Marson: *“Io credo che il vero progetto strategico sia il Parco della Piana in questo contesto, anche se l'altro oggetto è un oggetto ovviamente pesante, in tutti i sensi, e quindi abbiamo*

³⁴ Per l'elenco degli invitati e dei partecipanti all'incontro del 6 e 7 dicembre 2012, vedi Appendice A.

pensato a queste due giornate organizzate trattando prima del Parco e poi dell'Aeroporto perché riteniamo importante anche che la discussione sul Parco non venga schiacciata dalla discussione sull'Aeroporto. Il rapporto Parco-Aeroporto avrà la sua giornata che è quella di domani, però oggi davvero ci terrei, richiamando queste premesse, a discutere quanto possibile del progetto strategico del Parco della Piana" (Anna Marson, Assessore Regionale al Governo del Territorio, Incontro pubblico, 6 Dicembre, Sesto Fiorentino).

Questa sezione del rapporto, relativa alle *questioni aperte*, si articolerà, pertanto, in due sottosezioni distinte, ognuna delle quali riporterà sia i campi di riflessione sia i temi che sono state approfonditi e trattati rispettivamente nella prima e nella seconda giornata dell'incontro pubblico.

a. La giornata del 6 dicembre – Il progetto di territorio “Parco agricolo della Piana” come principio ordinatore dello sviluppo territoriale dell’area fiorentino-pratese

L’elemento centrale della riflessione della giornata del 6 dicembre è stato dunque il progetto di territorio «Parco agricolo della Piana». Vengono qui riportati, molto sinteticamente, i principali temi affrontati durante il corso della giornata ed infine vengono sviluppate le questioni che l’incontro sottopone all’attenzione delle autorità competenti.

a.1 – il tema e la proposta

La parabola dello sviluppo insediativo della Piana fiorentino-pratese ha seguito, pur con declinazioni proprie, le dinamiche tipiche dello sviluppo che ha investito i grandi aggregati metropolitani europei ed italiani a partire dal secondo dopoguerra. Secondo tali dinamiche, la relativa stasi del sistema insediativo della Piana, delle forme di paesaggio e delle relazioni città campagna si è protratto all’incirca fino alla fine degli anni Quaranta, quando, in una fase di intensa ristrutturazione e crescita economica, sono cambiate radicalmente le forme di uso del suolo legate al forte processo di inurbamento che si verifica in quegli anni sotto la spinta della seconda rivoluzione industriale italiana. Fino a quel momento i quadri di vita legati all’agricoltura ed i paesaggi che ne erano espressione erano caratterizzati da una sostanziale stabilità e continuità espressa attraverso alcune tipologie specifiche di paesaggi agrari ben iscritti all’interno di una sostanziale ed univoca complementarità con una forma compatta della città e di una relazione gerarchica con la stessa. Con gli anni del boom economico si avvia un progressivo processo di drenaggio sociale, economico ed antropologico per cui la dimensione urbana diviene di fatto l’elemento largamente predominante rispetto ad un residuo rurale che perde progressivamente tenuta sotto il profilo delle sue strutture socio economiche aggregative e di identificazione. Il modello di espansione del campo urbano verso logiche frattali e di frammentazione tende decisamente a rafforzarsi negli ultimi venti anni, quando le dinamiche di sub urbanizzazione assumono un carattere amplificato e discreto procedendo per salti e disegnando un habitat a bassa densità difficilmente riconducibile alle forme più stabili del territorio e del paesaggio, ove la dimensione urbana si svolge attraverso relazioni di agglomerazione senza costruire solidi rapporti comunitari di prossimità, e dove, quindi, la qualità delle forme dell’abitare subisce una drastica riduzione. Tale diffusione dell’urbanizzazione impatta in maniera intensa sul territorio agricolo, dal punto di vista sia del suo valore produttivo che fondiario. Risultato di tutto ciò è una diffusa percezione, da parte degli abitanti del territorio della Piana, di vivere in un paesaggio senza qualità, ricettore degli “scarti fisici” che residuano dal funzionamento della grande macchina metropolitana.

“Perché, è stato detto più volte stamattina, la piana fiorentina è sempre stata vista come il retrobottega, il ripostiglio della nostra casa, è quindi in modo non coordinato si è sempre vista la piana come un luogo nel quale allocare funzioni, allocare accidenti di vario genere” (Andrea Meli, Architetto del Paesaggio, Incontro Pubblico, 6 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

Alla luce di ciò *“non è un caso che quest’area sia stata oggetto, negli ultimi sessant’anni, di tutta una serie di esercitazioni di piano, gran parte delle quali prevedevano qualche progetto di parco o di area verde”* (Anna Marson, Assessore Regionale al Governo del Territorio, Incontro pubblico, 6 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

“In questa area sono stati fatti dei piani, a partire dall’esperienza di pianificazione intercomunale degli anni ‘60. (...)Tra l’altro, l’idea forte di questo piano intercomunale era di contenere l’urbanizzazione nella parte nord, cioè di contenerla a nord del tracciato dell’autostrada. (...)A quei tempi il Parco non c’era, c’era il Parco già forse intorno alle Cascine di Tavola, però il resto era agricoltura, che era un terreno lasciato libero dall’urbanizzazione, ma agricoltura. Quest’idea noi sappiamo che è stata smentita dal piano di Prato, perché esso ha deciso una cosa molto diversa. Il piano di Prato del ‘64 ha deciso di fare i macrolotti industriali a sud dell’autostrada, quindi la porzione di terreno agricolo di cui si parla oggi è più ristretta rispetto a quella che si poteva progettare a quella data. Comunque, riguardo al Parco a quei tempi lì c’era l’idea delle colline, c’era il sistema dei colli alti, che vedete sono i cerchi sulle colline erano già impostati a quei tempi come un Parco, però non c’era un Parco nella pianura. (...) Successivamente ci sono stati altri piani negli anni ‘70. Negli anni ‘80 c’è stato lo schema strutturale. (...) Io non so se in Regione sono in grado di datare l’idea originaria del Parco io ho collaborato al gruppo del piano strutturale degli anni ‘80 con Giovanni Astengo e altri. Secondo me l’idea del parco l’ha messa lì per la prima volta Giovanni Astengo quando disse che nella piana tra Firenze Prato, ma potete correggermi se non è corretto, pose questa idea di farne un parco e per dimostrare che era un’idea realistica non era un’utopia, un sogno, ci fece fare questo disegnetto qui dove ci ha sovrapposto il parco di Amsterdam sud, questo disegno che vedete sovrapposto al buco tra Firenze e Prato e nella stessa dimensione del parco di Amsterdam sud per far vedere con i suoi laghetti artificiali e quelle cose lì, per far vedere che non era un’utopia ma che alcune città europee cose di questo genere le avevano già pensate e progettate. Secondo me l’idea del Parco per la prima volta è lì. (...) Poi ci sono stati i piani regolatori. Alcune di queste esperienze dove l’idea del Parco c’era non sono diventate vincolanti perché, per esempio, i piani intercomunali non sono mai diventati un dispositivo di legge. (...) Insomma, voglio dire, è un’area in cui dispositivi di pianificazione ce ne sono stati molti, alcuni dei quali hanno avuto degli effetti concreti sulle trasformazioni, altri meno. (...)” (Prof. Raimondo Innocenti, Facoltà di Architettura, Università di Firenze, Incontro pubblico, 6 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

L’evoluzione insediativa della Piana fiorentino-pratese secondo le modalità e le morfologie sopra descritte, ha prodotto, come del resto in molte altre realtà in Italia e in Europa, almeno negli ultimi due decenni, un insieme di riflessioni strategiche relative al cambiamento di prospettiva delle relazioni fra la dimensione urbana - fisica e sociale - e il più ampio sistema agro ambientale nel contesto del quale la città si colloca e si sviluppa. In tale prospettiva, il ruolo degli spazi agricoli e forestali, è stato interpretato come elemento «fondativo» di una nuova forma «sostenibile» di città ed insediamento.

In quest’area, infatti, nonostante la palese erosione della qualità sociale e ambientale della struttura territoriale dovuta alla pressione delle nuove forme insediative urbane, rimane tuttavia centrale il valore patrimoniale attribuito agli spazi aperti, sia come elementi strategici per la produzione di «beni pubblici», come la qualità dell’ecosistema urbano e del paesaggio rurale, sia come produttori di beni e servizi per la popolazione urbana, quali filiere alimentari corte, valorizzazione di risorse culturali e ambientali, servizi ricreativi e turistici, servizi didattici e sociali.

“Noi abbiamo un’idea davvero propositiva di quest’area, poiché per decenni è stata considerata una sorta di grande contenitore pattumiera dove le funzioni sgradite venivano collocate, noi pensiamo invece che questa sia l’area che potrebbe determinare un salto di qualità nella vita dei cittadini” (Fausto Ferruzza, Legambiente Toscana Incontro Pubblico, 6 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

È nato così, attraverso le fasi procedurali già richiamate al § 2 del presente rapporto, il Progetto di «Parco Agricolo della Piana» promosso dalla Regione Toscana, nuova figura pianificatoria che tenta di consolidare un’agenda normativa e di politiche intersettoriali correlate secondo una prospettiva di integrazione, rife-

rita in particolar modo alla relazione fra sviluppo rurale e governo urbanistico/territoriale, ove sviluppare il recupero di un'agricoltura multifunzionale legata non solo alla fruizione e riqualificazione ambientale dell'area, ma anche ad un nuovo sistema di produzione agricola funzionali a un mercato metropolitano di prossimità. Non si tratta di uno strumento formalizzato in qualche codice normativo e nemmeno del prodotto di un confinamento e di una regolazione di tipo vincolistico collocata sul territorio rurale secondo la «vecchia» idea di area protetta. Il Parco agricolo, così come promosso dalla proposta di Integrazione del PIT, vuole essere definito attraverso innovative forme di tutela del territorio agricolo dalla pressione insediativa e da un riconoscimento formale sia sul piano gestionale che della disciplina dell'uso del suolo. È il prodotto di una concertazione e progettazione sociale ed istituzionale che muove da una visione strategica e condivisa di tutela del territorio agricolo periurbano, secondo una combinazione specifica dei fattori della produzione, del paesaggio, dell'ambiente, della qualità dell'abitare.

Infatti *“Parco agricolo, come sapete, non significa che sia tutto agricolo, ci sono molte aree a valenza ambientale diversa, che vanno dalla tutela alla ricreazione, alla fruizione, che fanno parte ovviamente del Parco agricolo. Parco agricolo significa che, per il parco stesso è importante, è fondamentale che le aree che già oggi sono agricole vengano non solo mantenute il più possibile tali ma anche vengano gestite in modo innovativo, senza pensare di espropriarle per farne un enorme parco territoriale”* (Anna Marson, Assessore Regionale al Governo del Territorio, Incontro pubblico, 6 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

“Quindi, è un Parco forte, non è una periferia di una città, è il centro di questa città, è il centro verde di questa città. Quando si passeggerà, per pezzi, per porzioni di parco, si starà passeggiando nella strada principale, a piedi, in bicicletta, con le carrozzine, come vogliamo, nella strada principale, nella piazza principale di questa grande città, o piccola città, che è la Toscana centrale, in realtà” (Prof. Manlio Marchetta, Facoltà di Architettura, Università di Firenze, Incontro pubblico, 6 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

L'idea del Parco agricolo della Piana si è sviluppata nel tempo con un largo consenso anche di cittadini e associazioni locali di difesa ambientale.

“Noi continuiamo a difendere un territorio che amiamo e l'idea del parco agricolo della piana ci ha aperto uno spiraglio di speranza, di recuperare questo valore che c'è stato distrutto dal modo con cui la piana, e soprattutto la parte della piana che ci circonda, è stata trattata dagli anni '60 in poi in particolare” (Eriberto Melloni, Rappresentante del Comitato Nodo a Nord-Ovest, Incontro pubblico, 6 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

a.2 – gli interrogativi che ne derivano e le risposte della Regione

1. Che significato dare alla «norma» che concepisce il Parco agricolo quale elemento ordinatore delle politiche territoriali dell'area della Piana Fiorentina ? Cosa intendiamo per elemento ordinatore? Che tipo di gerarchizzazione, di interventi, di interessi e, a monte, di valori, l'idea dell'elemento ordinatore porta con sé?

Come si vede³⁵ c'è una diffusa condivisione nell'attribuire al Parco agricolo della Piana la funzione di elemento ordinatore dell'intero sistema territoriale dell'area interessata, sancendo con ciò la ne-

³⁵ E come più diffusamente si può rilevare dalla lettura della riproduzione integrale degli interventi nell'Appendice B al presente rapporto.

cessaria subordinazione di tutte le scelte riguardanti il suo territorio e le sue funzioni all'assunto della possibilità e riproducibilità del Parco stesso. Tuttavia l'evoluzione insediativa che il territorio della Piana ha subito negli ultimi decenni, unitamente ad alcuni interventi su di esso attualmente pianificati (come il termovalorizzatore, o il potenziamento del sistema infrastrutturale relativo alla mobilità su gomma) ha moltiplicato e radicato le riflessioni critiche circa tutta una serie di scelte politiche che negli ultimi anni hanno investito la Piana. Di qui un sentimento di sfiducia verso la reale possibilità di attuazione del Parco che investe anche la questione della qualificazione dell'aeroporto: avvertita, per quanto mitigabile e compensabile nei suoi impatti e nei suoi effetti, come foriera di un potenziale svilimento del significato e del valore stesso di tale asserita funzione ordinatoria del Parco. Che è compito del governo regionale, in primo luogo, prevenire,

“Dobbiamo capire quanto questo concetto dell'elemento ordinatore, nel senso che le prestazioni che dovrebbero essere garantite dal Parco vanno garantite comunque, a prescindere da qualunque sia il progetto di aeroporto, come dire, sono riflesse effettivamente negli atti e, se non lo sono in maniera adeguata, come possiamo migliorare tutto ciò (...) Oggi, che si sta ragionando in termini di città metropolitana o quale altra entità amministrativa destinata a tenere insieme le istituzioni locali oggi frammentate di quest'area, questo progetto chiaramente diventa una sorta di cuore, un progetto strategico anche per la futura entità amministrativa che dovrà governare questo territorio”(Anna Marson, Assessore Regionale al Governo del Territorio, Incontro pubblico, 6 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

...misurandosi con i segni di uno scetticismo che si è stratificato nel tempo.

“Quello che noi volevamo sottolineare è che sicuramente il Parco della Piana è un elemento solido, un elemento ordinatore a cui appoggiarsi, in una situazione che è però già ben oltre la sostenibilità (...) Da questo punto di vista noi ci tenevamo a dire che ci interessa certamente la questione del Parco della Piana, come ci interessano in generale tutti gli spazi aperti nella Piana e nel bacino Firenze Prato Pistoia. (...) Questi spazi aperti oggi sono insidiati ulteriormente, più di quanto non lo siano stati in quei cinquanta anni che abbiamo visto prima, da tutta una serie di infrastrutture che sono in primo luogo l'aeroporto, ma noi vogliamo sottolinearne anche altri. La questione dell'inceneritore, del cosiddetto termovalorizzatore, perché il problema della piana è un problema multiforme, di spazi, di consumi di suolo, ma anche di emergenza sanitaria da questo punto di vista. Oltre all'ampliamento dell'aeroporto anche il progetto Fondiaria che comunque, anche se adesso interrotto sta andando avanti, e, non ultime, tutta una serie di infrastrutture, la terza corsia dell'A11(...), la bretella Signa-Prato, che è anche quello è un ulteriore elemento di infittimento infrastrutturale. Tutto ciò ci porta a lanciare un allarme, un allarme per tutti gli equilibri della piana, soprattutto per l'equilibrio idrogeologico che sappiamo quanto è delicato, e che è anch'esso stesso oggetto di una progettazione di grande valore culturale che è quella fatta dal Consorzio di bonifica della piana fino dagli anni '30. Noi pensiamo che per esempio la seconda pista dell'aeroporto e l'ampliamento dell'aeroporto di Peretola vorrebbe dire la perdita, di fatto, di tutti gli spazi aperti e della parte della piana fiorentina, da Castello fino a Prato, ci sarebbe un'edificazione continua “ (Intervento di Paolo Celebre, Rappresentante della Rete dei Comitati per la difesa del territorio, Incontro pubblico, 6 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

“Abbiamo visto, ancora una volta, quella che era forse l'unica, ultima, scommessa che la città metropolitana poteva giocare e vincere in questo territorio è sapere che un fantasma, una spada di

Damocle che pesa sulla nostra testa di una pista aeroportuale che spiana totalmente ragionamenti che stiamo facendo stamani ... che vi devo dire, profondo imbarazzo ... devo dire, mai mi sono trovato in così grave imbarazzo come stamani, per cui mi auguro semplicemente, e daremo battaglia, guardate, su questa cosa, con i comitati, con le altre associazioni, credo che mai in questa occasione faremo rete trasversale perché il parco della piana è davvero l'ultima scommessa che può vincere la nostra regione su quest'area, un'aria derelitta, dove tutte le funzioni secondarie e terziarie sgradite ai centri urbani vengono collocate qui. (...) Noi abbiamo un'idea davvero propositiva di quest'area, poiché per decenni è stata considerata una sorta di grande contenitore pattumiera dove le funzioni sgradite venivano collocate, noi pensiamo invece che questa sia l'area che potrebbe determinare un salto di qualità nella vita dei cittadini. Tra l'altro, accanto a questa idea di spazio aperto possiamo anche accompagnare un processo di proposta di mobilità dolce alternativa comprendente il tram-treno della piana, i percorsi ciclo pedonali, l'aggancio e una stratificazione reticolare di tutta la mobilità dolce tra Focognano, la Querciola, Capalle, il parco dei Renai e quindi il parco fluviale e le grandi Cascine. Quindi un'idea di verde, un'idea di parco che entra all'interno delle grandi città, per una sorta di rivoluzione copernicana per cui sono i parchi che entrano nelle città e non il cemento a dipanarsi lungo le aree scoperte, le uniche rimaste, residui, della piana. Dico di più, c'è un'idea di città, di arcipelago verde, le grandi suggestioni anche del passato dei grandi urbanisti, per cui questa era veramente un'area in cui si potevamo giocare bene, con coraggio, con la fronte alta e il nostro futuro di toscani. Io la vedo così, una dimensione regionale quanto meno, ma anche nazionale di grande scommessa". (Fausto Ferruzza, Rappresentante di Legambiente Toscana, Incontro pubblico, 6 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

"Io dico, le contraddizioni ci sono tutte. (...) Qui noi stiamo giocando con tre carte, in cui una è l'aeroporto, una è l'inceneritore, una è il parco" (Sergio Morozzi, Incontro pubblico, 6 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

"Perché più volte si parla del Parco della Piana come di un elemento ordinatore e come un elemento di mitigazione ambientale rispetto alle altre infrastrutture previste nella Piana, perciò qui c'è da intendersi subito, c'è da capire quale è l'orizzonte" (Gianni Cenni, Assessore Comune di Prato, dal Verbale dell'audizione presso le Commissioni VI e VII del Consiglio regionale del 14-04.2011).

"E' il Parco della Piana, l'elemento ordinatore, oppure si cambia l'ordine degli addendi, è l'aeroporto l'elemento ordinatore e, intorno all'aeroporto, si costruisce qualcos'altro (fabbriche, case, verde, mitigazione, strade, quello che c'è da fare)" (Gianni Gianassi, Sindaco di Sesto Fiorentino, dal Verbale dell'audizione presso le Commissioni VI e VII del Consiglio regionale del 14-04.2011).

Insomma, come conciliare una logica di un Piano di sistema e di medio-lungo termine, quale quello che promuove il Parco agricolo della Piana, con quella di una valutazione molto puntuale delle diverse ipotesi progettuali di qualificazione aeroportuale in una chiave tendenzialmente "aziendalistica" e di breve periodo, è questione che la discussione ha riproposto irrisolta.

2. Quali progetti e quali interventi possono dare forza e sostanza all'idea di Parco?

Un ampio numero di temi e di questioni emerse durante la giornata dedicata al «Progetto di Parco agricolo della Piana» riguarda i progetti e gli interventi, oltre allo sviluppo agricolo, che possono dare corpo e sostanza all'idea del Parco. Il suo primo Masterplan ipotizzava un'agenda da formulare in

contenuti specifici. Il quesito che più volte è stato rilanciato durante l' Incontro pubblico è: «che corpo stanno prendendo questi contenuti specifici? Che misure presuppongono? Che tipo di impegni e che tipo di investimenti e da parte di chi postulano?».

Rimane infatti diffusa la preoccupazione che il Progetto del Parco permanga una mera esercitazione pianificatoria, seppur di elevato livello, destinata a chiudersi nel buio di qualche cassetto regionale. Questo alla luce della diffusa consapevolezza che uno strumento innovativo, e pertanto dai confini definitivi labili, come il Parco presuppone una grossa capacità di gestione dell'intera messa in opera della sua realizzazione sia intermini di necessaria integrazione operativa tra diversi livelli di governo del territorio che tra le diverse politiche settoriali che coinvolge. Il Parco domanda alla politica regionale un enorme impegno di coerenza, di capacità di coordinamento e una particolare attitudine alla sperimentazione pragmatica e alla creatività amministrativa e promozionale verso una pluralità di attori sociali e istituzionali. È evidente che tutto ciò presuppone modalità di governo multilivello e una energia amministrativa e gestionale che sappiano stabilire le condizioni generali di fattibilità, sorvegliare la loro applicazione e promuovere nuove reti di cooperazione. La sfida culturale, in sintesi, che il nuovo progetto pone alla politica, è ad elevato e inusuale grado di complessità.

“Io ritengo che il livello che deve esprimere la Regione nella sua saggezza, sta nella scelta di fare un Parco come si dice, agricolo, altrimenti è meglio che rinunciamo a tutto e le invarianti diventano quelle che si diceva prima, cioè l'aeroporto e l'inceneritore, invece di diventare il Parco. Questo per dire che se non sistemiamo da un punto di vista politico la questione dei rapporti tra le varie istituzioni noi ci ritroveremo sempre con Comuni che se ne sbattono, passatemi il termine, del PTCP provinciale, del PIT della Regione e così via. Così noi non faremo mai nulla perché ognuno avrà poi i suoi interessi” (Morozzi, Incontro pubblico, 6 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

“L'assessore richiamava giustamente alla possibilità che abbiamo di sviluppare un accordo di pianificazione, perché tutto poi è lì, quindi, questa volontà, questa necessità delle Amministrazioni di lavorare insieme, abbiamo visto che in questo caso sono addirittura due province interessate, quindi è abbastanza complesso, necessitano assolutamente di una condivisione e di una visione strategica condivisa da tutti e per fortuna la nostra legge regionale cita lo strumento, che è quello dell'accordo di pianificazione” (Maria Clelia Mele, Dirigente Regione Toscana, Settore Pianificazione del Territorio, Incontro pubblico, 6 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

“Devo dire che questa carrellata sugli atti di pianificazione del passato [presentata dal Prof. Innocenti³⁶] evidenzia molto bene come la pianificazione delle tutele, dei vincoli e della previsione di limiti all'urbanizzazione, se non accompagnata dall'attivazione di attività che consentano di dare un valore economico a quegli spazi aperti, oggi rischia di essere del tutto inefficace” (Anna Marson, Assessore Regionale al Governo del Territorio, Incontro pubblico, 6 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

Ed è perciò che la Regione, per parte propria, sottolinea come sia in cantiere tutta una serie di attività in atto, che intendono dar conto della piena assunzione della complessità della scommessa costituita dal progetto di Parco agricolo.

³⁶ Vedi intervento richiamato sub § a.1 e la sua trascrizione integrale in Appendice b.

“Abbiamo definito alcuni elementi, che poi abbiamo visto sviluppati nel progetto di territorio, che credo che dal punto di vista della sua articolazione e della lettura degli elementi che vi sono al suo interno e che lo rendono così unico, non avranno mutazioni, perché è un quadro conoscitivo e quindi prendere atto di una serie di elementi importanti, come sono la presenza ancora di aree agricole, alcune molto significative. Per esempio ieri eravamo alle ultime due giornate che ci ha offerto il progetto Periurban a lavorare con gli imprenditori agricoli per capire quale tipo di agricoltura può essere più redditizia, stiamo parlando di kilometro zero, stiamo parlando di agricoltura di qualità, e c'erano gli imprenditori a spiegarci i loro punti di forza e punti di debolezza, che ovviamente sono di carattere imprenditoriale, in collaborazione sia con la facoltà di Agraria, perché stavamo parlando con gli imprenditori agricoli, ma anche dei tecnici, per esempio, della Regione, perché c'era il responsabile del settore che si occupa dell'agricoltura a kilometro zero, e abbiamo visto che nel nostro Parco questo è possibile e non solo è possibile, è necessario e importante. Non lo richiedono soltanto gli imprenditori agricoli, lo richiedono anche, per esempio i fornai, che erano presenti e che chiedevano un grano di qualità, che avesse certe caratteristiche, ma c'erano anche poi gli altri, c'erano gli artigiani, c'erano gli imprenditori che fanno anche un po' di turismo, attrattività del territorio, eccetera. Quindi, vediamo che è in realtà in un Parco periurbano come il nostro ci sono una serie di funzioni importantissime che forse vanno valorizzate e pianificate esattamente come si fa ora solo nelle aree urbane. Così è necessario approfondire e quindi lavorare anche sui nostri piani perché questi aspetti così importanti vengano letti e venga fatta una programmazione del territorio analogamente a quello che avviene al momento nelle aree urbane” (Maria Clelia Mele, Dirigente Regione Toscana, Settore Pianificazione del Territorio,. Incontro pubblico, 6 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

Non solo intenti strategici, però, ma azioni già in corso d'opera visto che

“... la Regione ci ha messo dei soldi. (...) Sono tre milioni e mezzo, due della Regione Toscana e 1,5 del comune di Campi Bisenzio che stanno portando alla realizzazione di questi diversi progetti. I progetti sono il progetto di riqualificazione della Rocca Strozzi. Essa, oltre a essere un luogo d'eccellenza, un luogo culturale importante per l'intero parco, è destinato a ospitare, è in parte ospita forse già oggi, alcuni dei reperti archeologici di Gonfienti ed è un nodo decisivo nelle connessioni che il parco dovrebbe riuscire a costruire ulteriormente per connettere l'area archeologica di Gonfienti e quindi la parte nord est del comune di Prato e il territorio del comune di Prato e il Bisenzio nel tratto lungo Gonfienti a Campi. Quindi è un nodo decisivo. Chiaramente, anche i grandi progetti, come quello del Parco della Piana, procedono, per forza di cose, per interventi incrementali, ciò che è importante è il disegno complessivo che si va compiendo attraverso i singoli interventi incrementali. C'è un primo progetto di piantumazioni lineari di un percorso, finora sono stati realizzati vari percorsi pedociclabili nella piana, è fondamentale che questi percorsi per essere effettivamente fruibili durante tutto l'anno siano percorsi piantumati, che possano godere nell'estate di un po' d'ombra e il piantumare questi percorsi chiaramente dà qualità non solo al percorso ma anche a ciò che sta intorno e li rende anche più facilmente riconoscibili. Un altro progetto è quello del centro visite dell'oasi di Focognano, credo che tutti quanti voi la conosciate questa esperienza straordinaria di creazione di un'oasi avifaunistica nel mezzo della piana, l'idea di realizzare un centro visite è legata all'idea di poter promuovere il ruolo di nodo di quest'area per l'insieme delle aree a valenza ambientale della piana e per promuovere anche una maggiore consapevolezza nella popolazione rispetto a questi elementi. C'è un ultimo progetto, che non c'entra con l'accordo di programma, anche se ha avuto il sostegno della Regione, che è una proposta di progetto Life, che se approvata, po-

trà portare ulteriori interventi in quest'area(...). C'è, la pista ciclabile che riguarda direttamente il luogo in cui siamo perché dovrebbe collegare, anzi sta iniziando a collegare, il Polo scientifico con villa Montalvo a Campi, quindi poi con Campi Bisenzio e il centro visite è collegato in un punto strategico rispetto ai collegamenti tra Sesto e l'oasi di Focognano, quindi incrocia due direttrici nord-sud est-ovest di fruizione di questa parte del parco presentandosi come una vera e propria porta d'accesso al parco. Questa è l'immagine del collegamento offerto dalla pista ciclabile tra Polo scientifico e villa Montalvo (...) Possiamo andare avanti a vedere gli altri progetti, questo è il bando pubblicato dalla Regione negli scorsi mesi la cui graduatoria esito del bando è stata pubblicata nell'agosto scorso, che ha messo a disposizione sei milioni per ulteriori progetti in cofinanziamento. Questi sono i progetti che sono stati ammessi al finanziamento con la relativa graduatoria. Ci sono delle cose piuttosto interessanti, che vanno dal famoso ponte del Manetti e dalla realizzazione dei percorsi che devono collegare la villa di Poggio a Prato, al progetto per la valorizzazione e l'accessibilità all'area archeologica di Gonfienti, a un progetto di restauro di una piccola parte pubblica di Cascine di Tavola, alla sistemazione ambientale della cassa di espansione di Padule nel comune di Sesto, al parco fluviale della Marina a Calenzano, abbiamo l'acquisizione e restauro del Molino di Valigari, sempre a Calenzano, un altro intervento a Sesto Fiorentino connesso sempre al centro servizi del parco e al recupero degli spazi agricoli circostanti per attività di orti sociali, immagino, di agricoltura sociale o comunque sperimentale, due ulteriori tratti ciclo pedonali a Poggio, lo sviluppo di un'attività agricola multifunzionale a Prato da parte della Provincia di Prato sul terreno chiaramente della piana di Prato, un ulteriore percorso ciclabile a Carmignano e a Signa. (...) L'altra prospettiva su cui stiamo lavorando è quella invece di Expo 2015, come sapete l'Esposizione universale 2015 è stata vinta da Milano proprio con il tema "Nutriamo il mondo", in realtà ci sembra tutto sommato che questo progetto di parco agricolo sia più affine al tema che non l'area destinata dal comune di Milano, se posso permettermi una battuta, all'Esposizione universale e stiamo cercando di capire come possiamo anche in questa prospettiva di Expo 2015 far sviluppare dei progetti che vadano nella direzione di realizzare ulteriormente il parco agricolo della piana" (Anna Marson, Assessore Regionale al Governo del Territorio, Incontro pubblico, 6 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

3. Qual è la funzionalità strategica del «progetto di territorio» costituito dal Parco agricolo della Piana in relazione alla qualità della vita dell'area e alle nuove opportunità di crescita economica sostenibile, quale lo sviluppo di una agricoltura periurbana?

L'orizzonte sotteso al progetto di Parco agricolo è dunque costituito dall'integrazione dell'osservazione morfologico funzionale del territorio aperto con una nuova attenzione al ruolo sociale ed economico che esso riveste mediante una nuova agricoltura multifunzionale a scala e conduzione periurbana. L'attenzione della riflessione durante l'incontro pubblico si è andata a catalogare sulla opportunità di crescita economica sostenibile che una nuova, ma già in corso di formazione e consolidamento, imprenditorialità agricola locale può favorire in termini più strettamente produttivi ove se ne assicuri un adeguato accesso alla disponibilità di terreni coltivabili e qualora si sostenga e qualifichi una domanda di prossimità che è in sé un cospicuo potenziale di sviluppo.

Di qui il riferimento a una situazione di fatto già molto interessante in sé.

“Milano Expo 2015, “Nutrire il pianeta”. Questo è un appuntamento mondiale, e il tema centrale è la produzione di cibo non solo in tutto il pianeta ma nelle aree anche come la nostra. Allora io credo che, quando parliamo di parco agricolo della piana, dobbiamo fare un ragionamento e comprendere che in questa piana la produzione di cibo è il tema centrale. Qui si potrebbe produrre cibo per una popolazione di 800.000 abitanti, ma sappiamo che l’indotto è molto più alto (...) Allora, io vorrei che quando ragioniamo del parco agricolo della piana non si continuasse a parlare di cibo in termini accessori ma lo si mettesse al centro della discussione.(...) Questo è un tema da cui non possiamo sfuggire: cosa significa oggi produrre cibo in quest’area? Noi stiamo lavorando da anni intorno un percorso di fattibilità. Ci siamo arrivati per gradi, abbiamo parlato prima di filiere corte, di chilometri zero, ma il ragionamento che abbiamo fatto è, intanto, verificare se è possibile produrre. È chiaro che noi non potremo produrre per 800.000 persone, qualcosa dovremo continuare a importare, inevitabilmente, però, quali possono essere le produzioni sostanziali, parlando in termini di cibo? Abbiamo visto, ad esempio, che è possibile fare una filiera del pane, già oggi, ci stiamo lavorando mettendo insieme tutti i vari soggetti, una filiera del pane che può produrre migliaia di quintali di pane, e noi con queste migliaia di quintali di pane pensiamo di dare una risposta a chi vuole comprare un pane, si parla sempre di cibo di qualità, ma stiamo pensando, per esempio, a come portare il pane nella città di Prato, dove si fanno 12.000 pasti nelle mense scolastiche tutti i giorni, e altri 4000-5000 nelle strutture di ristorazione ospedaliera aziendale, come portare il pane che sia prodotto in quest’area. Parlando del pane, che uno dei tre elementi della dieta mediterranea, qualcun altro penserà all’olio, al vino, eccetera, abbiamo visto che è fattibile, fattibile con i terreni che ci sono a disposizione ancora, con le capacità produttive aziendali che ci sono, con la capacità di trasformazione. (...)E a Milano Expo io credo che ci si debba andare con questo respiro e dico, e concludo veramente, che quest’area è stata per anni l’orto, la produzione orticola di Firenze Prato e Pistoia era in questi terreni, la produzione agricola, noi abbiamo mangiato per anni con prodotti che venivano da questi terreni, è un limite culturale, di politiche amministrative, aver sacrificato ed essersi dimenticati di questo elemento. Ma di lì dobbiamo tornare e di lì dobbiamo passare. (...) Oggi, senza dover inventare niente parlo di una produzione di 100.000 quintali di farina, che si fa oggi, senza dover inventare niente, si produce oggi, questa farina oggi se ne va da altre parti, se ne va in un mercato globale della farina e dei cereali, e se noi lo leghiamo, in termini di consumo, in termini di economia, a una realtà ben precisa, è in grado di dare una risposta, per quanto riguarda la produzione di cibo, consistente al nostro fabbisogno.(...) Qui c’è un mercato, ci sono dei terreni, vanno vincolati, va fatta una politica idonea, si fanno gli acquedotti industriali, stabiliamo anche gli acquedotti e l’irrigazione per l’agricoltura, però non c’è da inventare niente, c’è da mettere a sistema, c’è da crederci, e da questo punto di vista forse risponderemo a un’esigenza primaria” (Alessandro Venturi, Associazione parco Agricolo della Piana, Incontro pubblico, 6 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

E di qui, ancora, una sottolineatura sulle implicazioni dirette e indirette di queste dinamiche.

“Un brevissimo intervento rispetto al tema della produzione alimentare del Parco agricolo della Piana e ad alcuni aspetti che in qualche modo venivano sollecitati. Il primo è una precisazione sulla fattibilità e sulla consistenza operativa di quanto abbiamo sperimentato col progetto [sviluppatosi nella piana pratese] dell’Associazione Parco agricolo. Quel progetto è nato proprio come esperienza pilota dal basso attraverso la mobilitazione degli attori locali, con la finalità immediata di costruire una verifica operativa sul campo della fattibilità di una filiera corta agroalimentare sul territorio di Prato legata ai cereali, naturalmente per la vocazione specifica di quel territorio. Ebbene, nel giro di un anno questo progetto è stato costruito, come potete immaginare, come si fa con queste iniziati-

ve, con tavoli ripetuti con gli operatori locali, e in questo momento si sta sostanzialmente chiudendo la fase pilota che ha portato il prodotto sul mercato coinvolgendo cinque aziende agricole che da sole coprono qualcosa come cinquecento e oltre ettari, cinque forni, un mulino e un insieme di associazioni che in particolare sono quelle di categorie agricole e dell'artigianato. Quindi, il progetto ha portato un prodotto sul mercato che viene venduto, viene venduto attraverso i meccanismi tipici degli accordi di filiera, che sono meccanismi che producono accordo coalizionale e fiducia reciproca fra appartenenti alla filiera.(...) Questo progetto è un progetto che ancor prima che andare a cercare il sostegno pubblico ha dimostrato la fattibilità sul mercato locale privato di un'economia legata a un sistema alimentare locale che ha successo, perché diversi motivi, sia di carattere etico ma anche motivi di carattere economico hanno dimostrato di trovare riscontro poi sul mercato dei consumatori locali. Il passo successivo è quello di incontrare la domanda di ristorazione pubblica, e anche privata volendo, perché su questo territorio, e questa è l'ulteriore sottolineatura di conforto che vorrei darvi, su un territorio che esprime una capacità produttiva significativa da questo punto di vista e che in qualche modo ha una possibilità di consumo. Questo ragionamento, però, apre a tutta una serie di riflessioni che sono sia di carattere economico ma anche che rafforzano la dimensione della multifunzionalità del parco agricolo. Sono di carattere economico perché queste economie che si attivano sono economie che come dimostrano alcune ricerche europee triplicano il circuito economico che avviene sul territorio (...) Questo è il primo aspetto, l'altro aspetto è quello per cui dobbiamo mettere nel conto economico anche i servizi ecosistemici che un'agricoltura di prossimità realizza nel territorio, sono servizi che sono ormai anche stimati economicamente, che sfuggono al computo del mercato, ma che, se non li consideriamo, esprimono benissimo il fallimento del mercato. Quindi, anche questi sono elementi importantissimi perché sappiamo benissimo che la nostra ricchezza ormai non si computa più solo con il PIL ma con tutto un altro insieme di indicatori,(...) Quindi, c'è una ricchezza di carattere sia indiretto che diretto che viene prodotta da questo tipo di circuiti. C'è una ricchezza in termini di capitale sociale, anche questo è un elemento importante perché non vi dico che piacevole esperienza e riconoscere i legami solidali che si creano fra questi attori che qualche anno fa si guardavano in cagnesco" (Davide Fanfani, Ricercatore Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione Territoriale, Unifi, Incontro Pubblico, Incontro pubblico, 6 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

Insomma, un potenziale di crescita economica e sociale che comporta una svolta importante nelle politiche pubbliche per l'agricoltura, cui la Regione si va accingendo.

"Su quale agricoltura, sono un bel po' di mesi che stiamo discutendo con il settore competente della Regione Toscana per capire se, come, quanto, ragionando sulla programmazione 2014-2020, possiamo pensare di usare i fondi strutturali, ma non solo i fondi strutturali anche quelli regionali, in maniera orientata al contesto specifico del parco della piana, alle caratteristiche di questi terreni agricoli. Non è facilissimo, perché finora i contributi dell'agricoltura sono andati per bandi rivolti ai diversi soggetti anziché per progetti territorializzati, però stiamo cercando di capire fino a che punto possiamo cercare di spostare questi contributi su un'iniziativa territorializzata. (...)Negli anni più recenti il concetto è cambiato, e in questo caso specifico di una piana che non è più campagna e non è ancora città il parco agricolo ci sembrava la dizione anche più corrispondente al tipo di attività che ci ripromettevano di far attivare. Certo, in quest'ultimo anno sono successe un po' di cose a partire dalle politiche agricole lanciate dal Ministero, dall'allarme sul consumo del suolo agricolo lanciato dal Ministero proprio relativamente alla perdita di suoli che garantiscono la produzione del cibo necessario alla popolazione italiana, non in una logica di autarchia ma in una logica di minima auto-

sufficienza, almeno parziale, almeno rispetto alla domanda essenziale per vivere. Da questo punto di vista, forse, sta accelerando anche un modo di guardare a questo progetto, anche per noi. Effettivamente i dati sull'occupazione in agricoltura negli ultimi anni sono gli unici a evidenziare qualche trend positivo, e questi studi sul mercato potenziale legato a mense, scuole, eccetera, sono impressionanti per la loro natura, non è detto che la produzione cui debba rispondere solo a questa domanda, però questa è una domanda certa che può offrire dei contratti annuali significativi ai produttori. Una battuta sulla questione della incompatibilità tra produzione cibo e aeroporto. Io non sono certo una sostenitrice sfegatata dell'aeroporto, devo dire però che gran parte dei nostri cibi biologici, delle verdure biologiche in vendita negli ultimi anni nei negozi biologici anche in Italia vengono spesso dall'Olanda e vengono dalle aziende agricole che stanno sotto l'aeroporto nei pressi dell'aeroporto di Amsterdam, l'ho scoperto proprio cercando di ricostruire una filiera. Meglio, ovviamente, se riusciamo a disgiungere le due cose, però, (...) credo che sia importante comunque pensare di non contrapporre le due questioni" (Anna Marson, Assessore Regionale al Governo del Territorio, Incontro pubblico, 6 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

4. Perché la questione della qualificazione dell'Aeroporto è stata collocata nell'ambito della variante inerente il Parco della Piana e non è stata invece elaborata una apposita variante per la sua definizione?

"Chiederemmo a questa assemblea regionale di produrre uno stralcio del tema aeroportuale dalla variante al Pit - e poi argomenterò - in modo tale da poterla collocare in una variante apposita che affronti il tema della dimensione aeroportuale e dell'implementazione infrastrutturale di quest'area centrale della Toscana in maniera completa. A noi pare questo il modo corretto di affrontare la cosa: a noi non pare corretto, parallela o non parallela, affrontare la questione dell'aeroporto di Firenze collocandola in coda a un procedimento che ha visto una partecipazione molto importante di tutti gli enti locali, di soggetti civili di ogni genere a un processo partecipativo molto lungo, che poi in coda ha visto attaccarsi la questione della qualificazione dell'aeroporto di Firenze" (Ivano Menchetti, Assessore della Provincia di Prato, dal Verbale dell'audizione presso le Commissioni VI e VII del Consiglio regionale del 14-04.2011).

La riflessione collettiva ha appunto posto, insistentemente, la questione relativa all'opportunità di tenere insieme due focus tematici di natura così diversa come il Parco e l'Aeroporto. E' un interrogativo ricorrente, a cui sono state date risposte di diversa natura.

"Partirò dalla constatazione che l'aeroporto c'è già, questo mi piacerebbe emergesse anche rispetto ad alcuni accenni precedenti. Noi non stiamo discutendo della creazione di un nuovo aeroporto, perché in quel caso davvero sarebbe stato surrettizio infilarlo nel PIT, stiamo parlando di un aeroporto esistente, su cui tutti convengono circa la necessità di qualificarlo. Il problema è che cosa significa qualificarlo. La scelta compiuta dalla Regione, a suo tempo, di tenere insieme due procedimenti, cioè il procedimento di integrazione del masterplan degli aeroporti, che rappresenta un allegato al PIT, e il disegno invece relativo al parco della piana, io continuo a dire che sono convinta che sia stata una buona scelta, la scelta migliore, nel senso che ci costringe tutti a fare i conti con i rapporti, anche fisici, di queste due scelte, le scelte relative all'una e all'altra parte. È stata un'occasione perché la mano sinistra sappia cosa fa la mano destra, anche se questo ha fatto e-

mergere conflitti relativi alla discussione sui due progetti, e questo secondo me è un bene se riusciamo a far sì che anche questi conflitti servano, effettivamente, a migliorare il più possibile l'atto ufficiale della Regione" (Anna Marson, Assessore Regionale al Governo del Territorio, 6 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

Una risposta che taluni non condividono...

"Alcuni hanno detto, io condivido meno, capisco ma condivido meno quest'opinione, che aver unito parco della piana e aeroporto sia stato un fattore positivo. In qualche modo forse lo sarà, perché non tutti i mali vengono per nuocere, e quindi l'attualità e la risonanza che assume l'aeroporto sulla stampa sia in qualche modo trasferita anche sul problema del parco della piana. È stato positivo forse da un certo punto di vista, che in assenza di riferimenti certi, di pianificazione di area vasta, che c'erano, se si avesse voluto, perché si poteva prendere lo schema strutturale, ma visto che lo schema strutturale lo abbiamo dimenticato, o è stato dimenticato dalla politica, non è che tutti lo abbiamo dimenticato. Io non credo sia stato positivo per un verso, perché non è che poi, salvo un gruppo relativamente ristretto, ha discusso dei contenuti del Parco della Piana, grazie a dio lo abbiamo fatto, ma a questo ha impedito, lo dirò meglio domani, di discutere dei temi veri dell'aeroporto, perché noi da anni stiamo discutendo della pista"(Paolo Pecile, Assessore Comune di Signa, 6 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

....e altri invece sì, anche e proprio da posizioni "antiaeroportuali".

"Secondo me l'atto coraggioso, anche, della Regione Toscana, di lanciare il parco della piana e di metterlo anche insieme al problema dell'aeroporto è coraggioso perché in controtendenza rispetto a due fattori, uno, l'articolazione complessa e spesso disorganica di diversi settori della stessa Regione che sono necessariamente coinvolti insieme in un unico progetto, qualche esperienza di tipo amministrativo ce l'ho anch'io e so cosa vuol dire, negli enti pubblici che hanno una tradizione di separazione dei vari settori, metterli insieme in un progetto unico, so qual è la difficoltà. In più c'è un problema di mettere insieme competenze territoriali e competenze nazionali, ce ne parlava l'assessore Marson stamani. Quindi, questa è una sfida metodologica ma anche molto politica, di grandissimo rilievo e noi crediamo che questo abbinamento anche tra aeroporto e il parco sia positivo in questo senso. Però è un abbinamento incompleto, perché è già stato detto ma non si può non ridire, che sulla piana non si può dare per definitivo, per la contraddizione che noi consente, l'insieme dei disegni già fatti di Fondiaria Ligresti, l'inceneritore, la terza corsia" (Melloni, rappresentante del Gruppo Nord-Ovest, 6 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

b. La giornata del 7 dicembre – La qualificazione dell’aeroporto Firenze-Peretola

Gli argomenti e le questioni emerse nella giornata del 7 Dicembre riguardano essenzialmente l’impatto (*la-to sensu*) della qualificazione dell’aeroporto e dell’eventuale riorientamento della sua pista sul progetto territoriale del Parco agricolo della Piana. Formalmente, non sono questi i termini della questione posti dalla variante al Pit in corso di formazione, dal momento che essa detta, integrando la disciplina del master plan del sistema aeroportuale toscano, le prescrizioni da osservare ad opera delle diverse ipotesi progettuali ammissibili, ma stante la valutazione comparativa che propone la Vas, la semplificazione che la discussione ha impresso alle questioni e ai dilemmi in gioco ne è risultata pressoché obbligata. E comunque nulla ha tolto alla rilevanza degli argomenti posti in evidenza. Sullo sfondo, e preliminarmente, va rilevato come tra la pista attuale e il territorio della piana, col tempo, si sia strutturata una compatibilità di sistema, nel senso che l’aeroporto e il territorio (e la normativa che lo organizza e lo governa) si sono reciprocamente adattati l’uno all’altro, tanto da creare un vero e proprio sub sistema territoriale. Di conseguenza, qualsiasi modificazione, anche solo il prolungamento della pista attuale, modifica i termini di questa compatibilità storicamente sperimentata rompendo un equilibrio territoriale che chiederà poi di essere ridefinito secondo nuove e poco prevedibili variabili di fatto e attraverso nuove scansioni temporali. La compatibilità territoriale, infatti, non è una caratteristica immanente, inamovibile e data una volta per tutte, ma, all’interno di certi limiti, è una strutturazione dinamica che, sotto la pressione di fattori per lo più esogeni, cerca di trovare sempre nuovi equilibri di relazione. Quindi, il più importante aspetto della riorganizzazione spaziale della pista diventa la questione del governo di questa compatibilità, ovvero come riorganizzare il territorio della piana mantenendo efficaci i livelli di compatibilità urbanistica, territoriale e ambientale per tutto il sistema.

Proprio in relazione a tale assunto va letta la scelta della Regione, che già precedentemente abbiamo richiamato³⁷, di tenere insieme entro un unico procedimento la questione del Parco della Piana e quella della qualificazione dell’aeroporto di Firenze-Peretola.

“Certo. Se avessimo parlato solo di Parco, avremmo dovuto tenere presente che c’era anche un aeroporto esistente, perché posso parlare di Parco fino in fondo e non considerare un aeroporto esistente, questo vuol dire che per la Regione Toscana gli atti di programmazione escludono un aeroporto nella piana fiorentina. Ipotesi 1. Attualmente non è così. Ipotesi 2, siccome devo tenere conto di un aeroporto, congelo quello e lascio esattamente quello che è previsto nel piano di sviluppo già fatto” (Riccardo Baracco, Regione Toscana, Direzione Generale Politiche Territoriali e Ambientali, 7 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

L’ipotesi 1, appunto, non si dà. L’ipotesi 2 collide con la volontà politica della Regione di conferire all’aeroporto di Peretola nuova e maggiore funzionalità³⁸ e nuova e maggiore sicurezza, a ciò da tempo sollecitata dalla società di gestione dello scalo fiorentino.

³⁷ Nel sottoparagrafo (9) a.2, immediatamente precedente, in riferimento al 4° degli interrogativi ivi proposti.

³⁸ Anche se il programma elettorale dell’allora Candidato alla presidenza della Regione, Enrico Rossi, si limitava a rimarcare la necessità di «integrare l’offerta degli aeroporti di Firenze e Pisa, agevolando una progressiva specializzazione dei due scali (ad es. Firenze city airport collegato con grandi capitali europee, aeroporto internazionale con forte presenza del low-cost) e ripensando sia le politiche di investimento, che le modalità e tempi di collegamento con le città» (p. 52).

b. 1 – l'agenda aeroportuale

La pista, infatti, ha caratteristiche prestazionali assai basse, con un Coefficiente di utilizzo del 90-91% (contro quello previsto come minimo dalle norme ICAO del 95%)³⁹. Ciò è dovuto alla localizzazione dell'infrastruttura aeroportuale, che evidenzia problematiche abbastanza importanti sia per le presenze geomorfologiche ad essa adiacenti (Monte Morello), sia per problemi di origine climatica.

“Il generale parlava dei dirottamenti e la colpa la dava solo al vento, in realtà è anche della nebbia. E' colpa della conformazione attuale, per due motivi, uno, l'Arno. Con la pista attuale l'Arno è a circa mezzo miglio in finale pista 0,5 e quando c'è molta umidità come in questi giorni qui si crea un muro di nebbia in finale che fa sì che gli aerei in avvicinamento arrivino alla quota minima alla quale devono riattaccare, si chiama DH, non vedono la pista e riattaccano. Poi, pochi metri dopo la pista sarebbe in vista ma a quel punto hanno iniziato la procedura di mancato avvicinamento e non possono atterrare. Quindi, c'è il problema dell'Arno che crea questo muro di nebbia. Secondo problema, c'è il problema di Monte Morello che crea delle minime per le compagnie tali che il valore minimo di visibilità richiesto per atterrare è molto alto, in pratica, per la strumentazione di Peretola si potrebbe atterrare sino a 550 metri di visibilità, che sono i minimi di categoria. In realtà per le compagnie, a causa degli ostacoli orografici che si trovano di fronte alla pista, questa minima di visibilità sale addirittura a 2,4 km, quindi capite che anche se magari c'è una visibilità apparentemente buona non si atterra perché serve una visibilità ottima, cosa che con la pista parallela non ci sarebbero questi tipi di problemi (...)” (Roberto Alidori, Controllore di volo, Aeroporto A. Vespucci di Firenze Peretola, 7 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

Sempre per quanto concerne la sicurezza è necessario ricordare che attualmente l'aeroporto lavora in un regime di deroga relativamente alla distanza di sicurezza di fine pista, che, se in condizioni normali per regolamento ICAO dovrebbe essere di 230 m, in questa situazione si trova ad avere una dimensione di 90 m.

Ma la qualificazione viene perseguita anche per specifiche esigenze commerciali.

Inoltre, l'esigenza di qualificazione funzionale dello scalo di Peretola rientra nella strategia aziendale di inserimento dell'infrastruttura nella complessiva ristrutturazione del sistema trasportistico nazionale e regionale, come si evince dalle dichiarazioni dell'Ingegnere Franco Conte, Direttore Direzione Operatività ENAC:

“L'Ing. Conte, Direttore Direzione operatività ENAC, informa le commissioni che l'ENAC ha anticipato con una lettera del Presidente Riggio al Presidente Rossi la necessità di avere un dialogo sul tema delle potenzialità e delle dotazioni per il trasporto aereo della Toscana. Nella nota inviata è stato fatto il punto sul tema trasportistico ed è stato elaborato uno studio per gli aeroporti nazionali che mette in luce una differenza di capacità nei prossimi anni (fino al 2030), da soddisfare in termini di domanda dai 2.500.000 ai 4.000.000 di passeggeri. I due aeroporti fondanti della regione per diversi aspetti hanno delle limitazioni molto forti: Pisa è un aeroporto militare strategico e per il futuro non dà spazio a consentire espansioni significative, dell'intero sedime solo il 9% è la parte civile, una parte esigua che pone dei limiti anche alle possibilità espansive legate all'asse autostradale che sul fronte principale limita l'espansione verso il lato città, pertanto non si ritiene si possa pensare per il futuro ad un'infrastruttura in grado di assorbire più di 5.500.000-6.000.000 di passeggeri; Firenze per le limitazioni conseguenti alla giacitura dell'infrastruttura di volo non offre potenzialità che possono assicurare un volume di traffico non oltre i 2.400.000-2.500.000 di passeggeri, tenendo conto dei potenziamenti puntuali da fare entro 5-10 anni. La somma di tutto ci porta a poter soddisfare un

³⁹ Vedi il capoverso 6 del § 8 che precede.

valore intorno agli 8 milioni di passeggeri entro il 2030, ma il fabbisogno stimato è intorno ai 10.500.000-12.000.000 di passeggeri, lo scarto di domanda è significativo. Una domanda che non viene soddisfatta deve poter fluire su altri poli di trattamento, con questo studio sugli aeroporti si vuol capire quali possono essere i punti da mettere in attenzione affinché la rete possa soddisfare quello che è un bisogno di trasporto aereo. Questo è il motivo della lettera del Presidente Riggio al Presidente della Regione Toscana per approfondire questi temi, rispetto ai quali l'ENAC è disponibile ad avere confronti di natura tecnica. Entrando nel dettaglio e nello specifico per Firenze, l'ENAC fu presente ad un lavoro, in qualità di osservatore, promosso dalla Società di gestione assieme all'ENAV (Ente nazionale di assistenza al volo) e alla Regione Toscana; all'interno di questo studio vennero vagliate tutte le possibilità di giacitura della pista di volo”(Verbale dell’audizione presso le Commissioni VI e VII del Consiglio regionale del 14-04.2011).

E con l’esigenza di rendere più competitivo il sistema aeroportuale toscano mediante lo “sviluppo correlato” degli scali di Pisa e Firenze, conferendo al primo il rango di aeroporto di rilevanza internazionale, e al secondo quello di “city airport” (come recita il nuovo art. 3, comma 2 della disciplina del Master plan del “sistema aeroportuale toscano”, secondo la formulazione che propone la variante in corso di formazione). Un orientamento che la Regione assume come prospettiva strategica pur sapendo che la nozione di “city airport” è quanto mai evanescente: non significando altro che un aeroporto situato nelle immediate vicinanze di un’area urbana, in genere destinato al traffico minore. Tant’è che la stessa Regione non sottace la intrinseca problematicità normativa e gestionale della “correlazione” organica e funzionale con lo scalo pisano:

“Come è noto, l’idea è quella che l’aeroporto di Pisa rimanga l’aeroporto strategico della Toscana, con Firenze invece che dovrebbe svolgere un ruolo di city airport. Bene, come viene garantito che effettivamente questa sia la divisione dei ruoli che avrà luogo di fatto nelle forme gestionali, e quale sarà il rapporto di insieme che garantirà, effettivamente, che vi sia questa divisione di ruoli e non invece una competizione, che finirebbe con non creare valore aggiunto anche economico in Toscana ma semplicemente spostare e economie da un aeroporto all’altro. Questa è una questione che ci sembra tuttora necessaria di perfezionamento negli atti che ci apprestiamo a integrare” (Anna Marson, Assessore Regionale al Governo del Territorio, 6 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

Così come alcuni dei dirigenti più autorevoli:

“Ovviamente, finora, il PIT nella sua parte generale e nell’allegato che si intitola “Masterplan degli aeroporti” ha trattato soprattutto della pista, dell’orientamento della pista, le varie ipotesi di orientamento della pista, che rimangono tutte considerate dall’atto che ci apprestiamo a riportare in Giunta. Ha lavorato meno sull’aspetto gestionale e sugli altri aspetti non fisici della pista che invece vanno chiaramente trattati, hanno a che fare anche con orientamento della pista per quanto riguarda la futura gestione, cioè, qualunque sia l’orientamento della pista, conterà molto la gestione futura di questa pista. Da questo punto di vista l’obiettivo dello sviluppo correlato tra Pisa e Firenze, richiamato oltretutto dal masterplan nazionale degli aeroporti, forse va ulteriormente approfondito e trattato in modo adeguato anche nei nostri documenti” (Riccardo Baracco, Regione Toscana, Direzione Generale Politiche Territoriali e Ambientali, 6 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

Contemporaneamente, sempre in sede di incontro pubblico, vengono chiaramente precisate da un lato le diverse responsabilità pianificatorie della Regione e progettuali della Società di gestione, dall’altro la natura dei rapporti tra le procedure che ne derivano.

“Il Parco della Piana e l’aeroporto, i due oggetti che stanno insieme in questa integrazione al PIT, hanno due procedure di attuazione diverse, proprio perché la loro natura è diversa, nel senso che la realizzazione del Parco della Piana abbiamo sempre detto che sarà un’attuazione che, al di là della salvaguardia temporanea che dovrebbe scattare con l’adozione in Consiglio regionale dell’atto, si attuerà quanto prima possibile con l’accordo di pianificazione con i comuni, quindi la salvaguardia, paradossalmente, è una sorta di scenario che però potrebbe essere anticipato addirittura dall’accordo di pianificazione con l’individuazione più puntuale anche delle aree interessate dal parco della piana, ed è una procedura che sta interamente in mano all’insieme degli enti locali che hanno competenza su questo territorio, degli enti locali territoriali compresa la Regione, ovviamente. L’aeroporto è un pochino diverso, nel senso che è una procedura che vede un ruolo rilevante delle competenze nazionali anche in materia di aeroporti, da cui il mio richiamo precedente al Masterplan nazionale degli aeroporti, ma anche alle procedure che vedranno implicati i Ministeri, il CIPE e l’ENAC e così via. In queste procedure la Regione, forse giova ricordarlo, ha un ruolo concorrente, per quanto importante, non per sottovalutare il ruolo della Regione, ma solo per ricordare le regole del gioco rispetto alle quali la Regione si sta muovendo. L’aeroporto, chiaramente, mette in gioco, oltre che competenze di altri livelli, anche all’interno della Regione, mette in gioco competenze diverse, che riguardano più assessorati, più settori, agenzie esterne della Regione ancorché connesse all’operato della Regione, a seconda che consideriamo le partecipazioni e gli accordi societari, il rapporto ambientale, gli aspetti infrastrutturali anche delle opere interferite, e così via” (Anna Marson, Assessore Regionale al Governo del Territorio, 6 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

“La Regione si muove su un piano più alto, ha il compito di individuare nel proprio piano quali sono le scelte di tipo territoriale che condivide, individuare quali sono tutte le prescrizioni che vanno tenute presenti per poi poter passare alla fase progettuale, che la fase progettuale dovrà tenere presenti, e individuare anche le salvaguardie che consentono di evitare che il territorio possa essere trasformato negativamente rispetto alle scelte strategiche che la Regione individua. Perciò, a certe domande, la Regione non riesce a rispondere. Faccio un esempio. Che cosa vogliono fare gli imprenditori? Gli imprenditori possono cambiare idea tutti i giorni, magari un giorno sono disposti a fare una pista in più e tenersi la stessa, perché gli conviene avere due piste con due direzioni rispetto al vento. Realizzare una pista costa abbastanza poco, qualche decina di milioni di euro, ma sicuramente non è quello che può volere la Regione. Allora, la Regione deve riuscire, indipendentemente da quelle che sono le volontà dell’imprenditore, cercare di andare nell’ordine di quelle che sono le esigenze, perché qui stiamo parlando di opere di interesse strategico nazionale, quali sono le esigenze della collettività. Il PIT ha proprio questo compito, già nel PIT vigente, che è quello approvato nel 2007, si individuano tutta una serie di elementi strategici collegati al sistema degli aeroporti toscani, si dicono che sviluppo devono avere, si dice quale tipo di funzioni hanno due aeroporti principali di Pisa e di Firenze e si spinge verso questa integrazione in un modo ancora abbastanza morbido. Manca, nel PIT vigente, un riferimento specifico a prescrizioni di carattere territoriale che possano garantire di non trovarci di fronte a progetti non condivisibili senza avere prima fatto uno studio e senza potersi esprimere con tutte le prescrizioni necessarie in modo forte, nel momento in cui ci verrà richiesto. Allora la Regione ha deciso, come evidenziava l’assessore, nell’estate del 2010, di avviare un procedimento di integrazione del PIT che affrontasse insieme la parte del parte agricolo della piana quale elemento ordinatore di tutta l’area e la parte della qualificazione dell’aeroporto di Firenze.(...) ADF potrebbe presentare il proprio progetto anche oggi, non è che bisogna aspettare che la Regione modifichi i propri atti di programmazione per poter presentare un progetto definitivo per un aeroporto, come non succede per un’autostrada, per queste opere di interesse statale il proponente, quando ritiene, presenta il suo progetto definitivo con lo studio di impatto ambientale. Siamo noi che dobbiamo guadagnare tempo per trovarci in una situazione in cui il nostro parere possa avere alle

spalle una programmazione efficace, cosa che ora abbiamo poco. Nessuno ci vieta di dire esattamente le stesse cose che sono scritte lì, però, innanzitutto quelle cose non sono ancora condivise, sono solo delle indicazioni che hanno bisogno di ulteriori passaggi. Poi noi diciamo: visti i nostri atti di programmazione regionale, non ti chiediamo questo, questo e questo. Adesso invece diciamo: visti i nostri atti di programmazione regionale, noi ti chiediamo l'integrazione, ti chiediamo cose molto più generiche, il rispetto del parco, ma non tutte le cose che vorremmo chiedere. (...) Bisogna capire bene in che campo si muove la Regione per definire questa integrazione del PIT, che cosa deve cercare di prevenire, io a volte uso il termine che mi è stato anche rimproverato, la Regione deve difendersi, in un certo senso in realtà non deve difendersi, deve essere attiva, però ci sarà un momento in cui deve avere tutte le carte in regola per far valere la sua posizione. Come viene approvato un piano di sviluppo aeroportuale? Bisogna saperlo, perché è lì dentro che poi faremo valere le nostre prescrizioni. A chi spetta fare il piano di sviluppo aeroportuale? Spetta al proponente, come per tutte le opere strategiche nazionali, viene individuato un proponente e il proponente è chi ha la proprietà e la gestione dell'attuale aeroporto, ha il compito di fare un progetto" (Riccardo Baracco, Regione Toscana, Direzione Generale Politiche Territoriali e Ambientali, 7 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

b. 2 – l'agenda aeroportuale: le questioni aperte

Le giornate del 6 e soprattutto del 7 dicembre hanno posto riproposto una serie di interrogativi ancora aperti. Li sintetizziamo come segue:

1. Perché ...un "nuovo" aeroporto nella Piana?

"... perché un aeroporto in una piana? Forse ho già cercato di rispondere dicendo che sappiamo che l'aeroporto c'è, e forse è già un problema. Toglierlo, pensare di chiuderlo, è forse un'alternativa degna di considerazione, noi stessi in qualche modo l'abbiamo considerata. Abbiamo il problema di un Masterplan nazionale degli aeroporti, che vale quanto un piano, non è mai stato tradotto ufficialmente in piano nazionale degli aeroporti, però c'è stato detto che viene considerato un piano, che è imminente la sua traduzione in piano nazionale degli aeroporti, che prevede lo sviluppo correlato dei due aeroporti di Firenze e Pisa, con ruoli diversi" (Anna Marson, Assessore Regionale al Governo del Territorio, 6 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

Ma proprio perché un aeroporto già c'è e proprio perché esso, già così com'è e nonostante tutte le "fragilità" del contesto geomorfologico e climatico che ne minano la funzionalità, mantiene, con la sua estrema prossimità al capoluogo fiorentino, notevoli capacità di appealing, tanto da attrarre nuovi operatori (non a caso) *low cost*⁴⁰, una domanda attraversa, e non da oggi, qualunque discussione pubblica sulla sua qualificazione. In breve: "perché" un nuovo aeroporto? Perché non limitarsi a razionalizzare l'esistente? Perché perseguire un potenziamento dello scalo attuale? Con quali vantaggi accertabili per la comunità locale e regionale nelle sue legittime esigenze di sviluppo? A che pro rendere comunque più complicata la vita della Piana e del suo nascente parco agricolo con un ulteriore e cospicuo fardello infrastrutturale, denso di incognite? Perché, avendo ormai due importanti scali di prossimità come Pisa e Bologna, lanciarsi in un'operazione la cui valenza economico-territoriale resta da decifrare e quella per la mobilità dei toscani difficilmente argomentabile? Soccorrono fattori valutatori di carattere macroeconomico rispetto all'area, che naturalmente non

⁴⁰ Il riferimento è all'attivazione di voli della compagnia Vueling (cfr. L. Testai, *Vueling fa volare Peretola. Europa più vicina e low cost*, in "Corriere fiorentino", 6 dicembre 2012).

siano semplicemente figli di proiezioni futuribili e che non tengano conto degli andamenti congiunturali con i quali invece facciamo i conti tutti i giorni? Perché identificare la convenienza di una intera comunità regionale con la convenienza di un investitore privato?

E' questo genere di quesiti che è stato posto più volte all'attenzione del garante, sia prima che durante le giornate del 6 e soprattutto del 7 dicembre. Ed è un genere di quesiti che resta al momento insoddisfatto. E' notorio lo studio Irpet del 2010⁴¹. Ma è altrettanto evidente come esso si basi su un curioso algoritmo, mutuato dalla letteratura internazionale, che correla ad ogni milione di passeggeri di un determinato aeroporto un conseguente ammontare di occupazione diretta e indotta per l'area che lo ospita, secondo uno studio del *Airport Council International* del 2004⁴². Nessuno contesta l'autorevolezza della fonte né di chi la utilizza, ma la domanda posta richiederebbe analisi di scenario forse più puntuali, se non altro in presenza di una trasformazione territoriale di tanta rilevanza. Invece, altro non c'è. Così come la qualificazione dell'aeroporto non viene inserita entro una strategia economico territoriale di lungo andare: ben presente per il Parco agricolo della Piana che anzi ne costituisce l'epitome, ma per l'appunto al netto di ciò che potranno significare ai fini della messa in opera proprio del Parco le opere dirette e indirette correlate alla riqualificazione dell'aeroporto, che andranno ad aggiungersi a quelle degli altri interventi infrastrutturali programmati. L'assenza di un'attendibile prospettazione economica dei possibili scenari in cui collocare la qualificazione aeroportuale e le correlate strategie commerciali rispetto agli altri scali limitrofi, a fronte dello sviluppo del Parco agricolo e del rimanente contesto infrastrutturale, accresce nell'opinione di alcuni osservatori istituzionali le incertezze circa il "pubblico interesse" della qualificazione aeroportuale fiorentina per la comunità toscana.

Lo rileva, ad esempio, il Presidente della Provincia di Firenze:

"Si denuncia la mancanza di un documento tecnico AdF in cui siano note prestazioni dell'aeroporto e le valutazioni economiche fino a oggi non si è fatta una discussione di merito, correlata di dati e informazioni, dalla quale poter dedurre in modo non teorico, non giornalistico, ma vorrei dire quasi scientifico le prestazioni che si chiedono all'aeroporto di Firenze. Non c'è e non c'è stato un luogo, ma non c'è neanche una fonte dalla quale attingere queste informazioni. Siamo rimasti a una discussione che ha un tratto preoccupante di genericità e che, dunque, è aperta per questa sua genericità a qualsiasi tipo di risoluzione. Lo dico per una ragione molto semplice: proprio perché si consegna ad Adf la decisione finale, sarebbe quantomeno ragionevole che Adf anticipasse il senso di una sua elaborazione, o no? ... (intervento fuori microfono) la società di gestione dell'aeroporto di Firenze ... (intervento fuori microfono) dove è dunque? siccome costa troppo spostare lo svincolo di Santa Cristina, tiriamo su la pista" ... (interventi fuori microfono)(...) benissimo, io voglio dire solo questo: noi abbiamo diritto, in quanto amministratori pubblici e anche in quanto cittadini, di sapere esattamente le condizioni tecniche necessarie per realizzare ogni tipo di soluzione allo scalo aeroportuale. Dobbiamo saperlo, non ci possiamo affidare alla fantasia: qualcuno deve dire esattamente, perché non è dato indifferente, perché naturalmente, in relazione agli interventi di natura tecnica necessari a consentire l'eventuale posizionamento parallelo della pista, è evidente che si capisce anche l'investimento che deve essere sostenuto per poter realizzare queste opere. E allora non diventa più una discussione di lana caprina, diventa una discussione cogente e di merito, che ci fa capire anche le effettive potenzialità che la società di gestione dello scalo fiorentino ha per sostenere,

⁴¹ Il già menzionato studio IRPET, *Effetti economici degli scenari di trasformazione della piana fiorentina. Valutazione integrata degli effetti attesi sulla dimensione economica*, Firenze, 2010.

⁴² *Loco ult. cit.*, p. 19.

perché non potrebbe essere altrimenti, tutti gli investimenti necessari a consentire quel tipo di soluzione” (Andrea Barducci, Presidente della Provincia di Firenze, dal Verbale dell’audizione presso le Commissioni VI e VII del Consiglio regionale del 14-04.2011).

L’assenza di valutazioni accreditabili e dunque l’indisponibilità di informazioni attendibili su quelle che saranno le strategie di sviluppo della struttura aeroportuale, su quelle che saranno le dimensioni altrettanto attendibili della sua sinergia con Pisa e la rilevanza di un nuovo aeroporto fiorentino per lo sviluppo dell’area metropolitana determinano ulteriori incertezze per le scelte degli operatori che agiscono in essa con le proprie attività produttive e, ad un tempo, rendono difficilmente intelligibili gli orientamenti delle diverse volontà politiche.

“Io sono presidente della CNA bella zona nord ovest, che comprende la piana e il Mugello. Vorrei rappresentare e portare l’opinione e le aspettative delle imprese che sono insediate nella piana, noi rappresentiamo le piccole imprese, imprese in cui naturalmente lavorano mani che vivono nella piana, quindi c’è una valenza anche da un punto di vista nella veste di cittadini. Io credo che al di là di tutto ciò che è stato fatto in questi ultimi tempi per cercare di tracciare un’ipotesi di sviluppo di quest’area, che noi pensiamo sia indispensabile anche in visione della formazione futura di questa macro provincia che sarà formata da Firenze, Prato e Pistoia e che sarà uno dei più forti d’Italia, quindi, non pensare a uno sviluppo in termini produttivi di un’area come questa, penso che sia un grosso errore. È chiaro che questa è un’area, come è già stato riportato è detto, che ha varie forme, un’area a grosso rischio dal punto di vista ambientale perché caricata di tutta una serie di fattori sia esistenti sia che sono in prospettiva, che ne mettono a rischio anche la salute. Quindi, credo che sia importante che i tecnici facciano le loro rilevazioni, facciano i loro studi che presentino alla politica poi i risultati di questi studi, io credo che la salute sia una delle cose più importanti, la qualità della vita è sicuramente uno dei punti più alti da difendere. Però, una volta che si sono fatti tutti gli studi necessari io credo che la politica abbia il compito e il dovere di prendere delle decisioni. Quello che noi lamentiamo in questo momento è proprio questo, cioè il fatto che non si riesca in qualche maniera a fare una sintesi anche di tutto ciò che viene portato da un punto di vista delle indagini, e quindi dello studio della fattibilità di certe opere e non si riesce a concludere e a prendere una decisione. Questo credo sia un fatto per le imprese in particolare abbastanza pesante e grave e che non ci permette neanche, a noi, senza sicurezze di quello che può essere lo sviluppo futuro, di fare degli investimenti o comunque di prendere delle decisioni o di muoversi o di fare delle politiche anche di espansione. Noi vediamo, per esempio, che uno dei più grossi problemi di questa zona è la viabilità, infatti chi citava il discorso dei parcheggi che crescono intorno agli aeroporti, ma crescono intorno anche centri commerciali, perché oggi per venire per esempio nei centri commerciali qui della zona come ci si viene? Non ci sono servizi pubblici organizzati e all’altezza di poter spostare quel po’ po’ di transito di persone che viaggiano intorno i nostri centri commerciali, qui c’è un carosello nel fine settimana di veicoli che fa paura, che si somma all’inquinamento dell’autostrada era tutto quanto. Quindi, avere un modello di sviluppo che tenga conto della qualità della vita ma anche di uno sviluppo dal punto di vista delle attività produttive credo che non si possa affrontare cercando solo di focalizzarsi sul problema dell’aeroporto sul problema dell’inceneritore, che noi crediamo sia una delle opere più importanti, o meglio, termovalorizzatore chiamiamolo, questo veramente può costituire un grosso problema, proprio a livello provinciale, perché come sapete le nostre discariche si stanno per esaurire, quindi ci sarà un grosso problema che avrà delle ripercussioni anche da un punto di vista economico e quindi di ordine pubblico. (...) Quindi, anche su questo noi lamentiamo una mancanza di volontà di decidere, di prendersi la responsabilità di decidere e il non decidere della politica oggi è un fattore che va ad alimentare l’antipolitica, è uno dei fattori che non mette in buona luce

chi amministra. Quindi, noi pensiamo che effettivamente quello che manca è la volontà di esercitare un potere decisionale, prendersi le responsabilità e dare una prospettiva, io credo sia la cosa più importante in questo momento” (Adriano Gabellini, Vice Presidente CNA Firenze, 7 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

Nella stessa prospettiva va rilevata l’assenza di informazioni sulle intenzioni degli attori di mercato (vettori di volo) riguardanti i loro scenari di breve e medio andare e le opzioni che le loro aziende vanno prospettandosi rispetto all’offerta attuale dello scalo fiorentino e a quella potenziale derivante da un nuovo aeroporto con una nuova pista. Per cui, una domanda frequente attiene al fondamento delle stime concernenti gli incrementi attesi di traffico e circa il ritmo dei loro andamenti. E soprattutto riguarda la “tenuta” dell’ipotesi di una specializzazione “minore” di Firenze rispetto a Pisa visto che manca, o almeno non è pubblicamente nota, una specifica valutazione in materia ad opera delle compagnie, cioè dei clienti di un nuovo aeroporto di Peretola.

«Devo dire che lo sforzo della Regione è uno sforzo interessante, ha affrontato tutta una serie di temi che, ripeto, non solo da parte della Regione ma da parte del proponente avrebbero dovuto essere affrontati prima, infatti la principale critica che io e il comune che rappresento ha fatto in sede di commissione consiliare è stata quella di non trovarsi di fronte a tutti quei progetti, quelle indicazioni quelle valutazioni che è la legge che richiede, tra l’altro. Quindi, il limite fondamentale è stato quello di parlare di pista, che è importante, naturalmente, ma non è la sola cosa. L’altro elemento che invece ci ha preoccupato fino dall’inizio, politicamente, e che vedo in qualche misura confermato nelle indicazioni, nelle procedure e nel livello di competenza e responsabilità che lo stesso Baracco indicava. Io per certi aspetti lo capisco, lo capisco soprattutto per il ruolo che Baracco ha, non lo capisco a livello politico. Come ritenni molto negativa la posizione espressa dal presidente Rossi fino dall’inizio dicendo che noi diamo un’indicazione poi sarà responsabilità di ADF fare progetti, valutazioni, eccetera, e dopo ognuno valuterà. Secondo me non è così nemmeno formalmente, ma, al di là della forma, davanti un problema così complesso e oggettivamente contraddittorio, la politica se vuole prendere delle decisioni sagge, deve entrare nel merito sino in fondo e dotarsi, nel momento opportuno, di tutte le informazioni necessarie per fare una scelta giusta e per garantire tutti quelli che devono essere garantiti. Già allora, ma lo voglio ripetere, le società sono società di gestione, operano in regime di concessione. Negli ultimi anni, tra l’altro, le società hanno dovuto investire per il processo di privatizzazione, di mancanza di finanziamenti pubblici, ma tenete presente che fino a venti anni fa, venticinque anni fa, tutti gli investimenti erano assolutamente pubblici, cioè le società erano società, e continuano a essere, società di gestione. Le quali, tra l’altro, non sono detentrici di particolari competenze, guardate che le società di gestione, di aviazione fanno molto poco. In realtà le società sono società di gestione di servizi, fanno arrivare gli aerei e gli fanno ripartire e poi, negli ultimi anni, dove hanno avuto una forte accelerazione di competenze è nel settore del retail, cioè dalla vendita di prodotti. Perché nei grandi aeroporti, almeno il 60% degli introiti, vengono dalle royalties pagate nel grande supermercato che l’aeroporto è diventato ... i primi sono stati gli aeroporti perché sono sempre stati i luoghi a maggior redditività, salvo i grandi musei, per redditività a metro quadro, perché ha una caratteristica, che amano molto coloro che vendono, che sono controllate le entrate e le uscite, e poi il cliente, per vari motivi anche nei grandi hub è obbligato a stare fermo lì per alcune ore, perché qualcosa non torna, e nel mondo di oggi, con la spettacolarizzazione della merce, che cosa fa? Compra. Ma di altre cose, le competenze vengono da altre parti. Fanno delle gare, fanno dei bandi, fanno degli appalti, chiamano dei progettisti, quindi non è che poi ... quello che conoscono, tenete presente che poi sicurezza, traffico aereo, non li riguarda, in altri paesi fanno

tutto, anche quello, ma da noi no. Il traffico aereo per molti anni è stato militare, poi è diventata una società specialistica, gli enti di Stato si occupano di questo e quell'altro, quindi non è che dicendo: "Facciano loro" ci affidiamo in mani con particolari competenze. Quindi, ci sono delle scelte che hanno valenza territoriale molto elevata, particolarmente in un aeroporto urbano come questo, dove, in base alle competenze formali ma in base alle necessità, se si vuole risolvere un problema di questo genere, gli enti territoriali, Regione e comune ovviamente in testa, devono svolgere un ruolo molto attento ai contenuti. Noi di questo avremmo dovuto discutere, ma anche uno come me, che non è che lotta per la distruzione dell'aeroporto. Molti lo fanno, anche legittimamente, perché è noto che quello lì è un aeroporto dove non avrebbe dovuto esserci. Io dico c'è, non possiamo farne a meno, soprattutto in questa fase, poi il mercato deciderà, perché è probabile che il mercato nel tempo deciderà altro, vediamo di fare un aeroporto che sia compatibile. Ho una propensione per l'allungamento della pista attuale, anche se so che a sua volta, Baracco diceva molto bene, di ogni ipotesi c'è pro e contro che bisogna pesarli. È chiaro che chi abita a Peretola non è molto interessato a pesare, è interessato a liberarsi di un problema che ha, e che io non posso non rispettare, perché non vorrei vedermi questi aerei sulla testa, cercherei di andare a stare da un'altra parte, difatti queste valutazioni sono tutte molto presenti. Ma, soprattutto, anche perché richiede meno risorse, non solo disastri ma il territorio, ma richiede meno risorse, e non credo che sia molto giusto buttare in una realtà come quella più di tante risorse. Come equilibrio generale, poi gli investitori faranno i loro conti, perché io non credo che se la Regione garantirà con atti formali tutto quello che chiede, perché, sia chiaro, noi quando facciamo una piccola lottizzazione nei comuni e il privato deve contribuire con una serie di piccole opere pubbliche, parcheggi, un po' di verde o quant'altro, gli facciamo fare delle fidejussioni molto precise, e spero che queste opere che vengono richieste siano coperte da fidejussioni. E quindi quelli che sono contro l'aeroporto, se andrà così, possono avere un certo margine di tranquillità, perché quando cominceranno a fare i conti, cosa che avrebbero dovuto fare, perché ricordo che la legge richiede un piano di sviluppo aziendale, quindi mi devono dire dove li vanno a prendere tutti questi passeggeri, Pisa a 4,5 milioni di passeggeri e vuole arrivare a 7 e fa investimenti per 7, Bologna ne ha già 6 e vuole arrivare a 10, non lo so se ha ragione o no, 6 ne ha di sicuro, e di sicuro non stanno ferme, cominciamo a fare le somme, non so se poi c'è questo grande aumento, o se c'è un grande aumento bisogna vedere a che tariffe, a che costi ... insomma, il discorso è molto complicato. Piano finanziario e piano di sicurezza. Noi non abbiamo visto niente di tutto questo. Quando c'è stata la discussione nel Consiglio regionale e io per discutere di qualcosa ho buttato giù una lista della serva facendomi dare i dati da chi di queste cose se ne intende abbastanza, e un po' per i miei trascorsi in questo ambiente sono stato aggredito, dove ha preso l'assessore Pecile questi dati ... lo chiedete a me? Dovreste chiederlo a coloro che si apprestano a prendere una decisione, che lo fanno senza avere dati. Io davo 250 milioni di euro e dicevo che la società attuale fattura 35 milioni, distribuisce molti utili, cioè molti in rapporto a Pisa, non perché sono più bravi ma perché Pisa investe e Firenze non ha investito, e che una società che fa 35 milioni di euro di fatturato e va benino, forse più di 50 milioni di euro non glieli dà nessuno. E allora come fanno? Fanno un aumento di capitale? Si può fare, ma qual è la redditività attesa da questo aeroporto? Qualcuno ci dovrà dare una risposta di questo genere, e per di più quello lì è un aeroporto che se lo si vuole fare stare un po' meglio sulla base delle prescrizioni regionali e si comincia a fare un po' di conti, si dice che loro stiano tra 120 e 160, e secondo me tra 120 e 160 tutta questa roba non la fanno. Io provo a fare i conti. Mi sentirei colpevole se fossi un consigliere regionale membro della commissione a dover contribuire a una decisione senza essere tranquillizzato su tutti questi fronti. Avete visto, gli avete fatto delle lezioni private ai consiglieri membri della commissione, una volta venivano alle riunioni, la loro assenza in questi due giorni vuol dire che sanno già tutto, eravamo solo noi che avevamo

bisogno di sapere, spero sia così. Fossi convintissimo della strada che qualcuno sta tracciando, mi sentirei responsabile, vorrei avere tutte le garanzie possibili, vorrei saperne il più possibile. D'altro canto, e su questo concludo, la tradizione di prendere scelte politiche con poca conoscenza, è assolutamente italiana e non si vede ancora un'inversione. Perché vedete, molte volte, io ormai faccio il politico per modo di dire, ho deciso di dare una mano a qualcuno che me lo ha chiesto e ho smesso dodici anni fa di fare politica non dico a tempo pieno ma molto tempo, però molte volte amici sensibili alla politica ma che fanno altri mestieri e vedono qualcosa che non va mi dicono sempre: "Ma qui cosa c'è sotto, cosa non c'è sotto?". Non lo so ma dico sempre: "Non trascurate l'ignoranza", e (...) l'ignoranza va bene come cortina fumogena, ma c'è anche una scarsa attitudine a informarsi» (Paolo Pecile, Comune di Signa, 7 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

2. Qual è l'attendibilità delle fonti informative sulle quali sono state condotte le valutazioni sulle diverse ipotesi di orientamento della pista, stante la loro media anzianità?

Un'altra questione che è più volte ritornata nella discussione attiene alla fondatezza scientifica e metodologica dei dati utilizzati in virtù della loro frequente vetustà, riferendosi per la maggioranza alla situazione al 2002, spingendosi comunque non oltre il 2008, così da far dubitare della loro capacità di sostenere ipotesi prospettiche.

"Un masterplan basato sui dati 2002, approvato nel 2007, un masterplan dovrebbe proiettarsi a 15-20 anni, noi partiamo già da dieci anni indietro, quindi è una retrospettiva" (Generale Battisti, 7 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

"Si parte da una valutazione del quadro conoscitivo della situazione dell'inquinamento atmosferico, [che] è una valutazione in termini di emissioni, basandosi sul censimento regionale delle emissioni, l'ultimo disponibile 2007" (Poggi, Arpat, 7 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

In apparenza simili obiezioni potrebbero venir raffigurate come "dettagli". In realtà chiamano in causa il raccordo funzionale tra valutazione e decisione. Se la prima manifesta debolezze di struttura informativa la seconda per un verso non potrà che prescindere, per altro verso se ne avvarrà utilizzando come sostegno solo formale e procedurale e non come presupposto conoscitivo. Non è una questione astrattamente epistemologica: è un problema di qualità e credibilità della decisione e dei presupposti della sua legittimazione sostanziale.

3. Qual è la consistenza del postulato della monodirezionalità dell'utilizzo della pista, in quanto condizione della preferibilità della c.d. pista 'parallela' ? Qual è l'ancoraggio normativo su cui quel postulato può essere fondato?

Dal punto di vista tecnico, la questione della monodirezionalità d'uso della pista parallela convergente, appare e permane ambigua. Nell'Allegato A al Quadro Conoscitivo dell'Integrazione del PIT, denominato, *"Testo che integra la Disciplina del Master Plan 'Il sistema Aeroportuale Toscano' attraverso l'integrazione del PIT"*, nel dettare prescrizioni per il progetto di riqualificazione, in relazione della pista dall'areale B (cioè quella parallela convergente), si afferma che *"l'utilizzo dovrà essere regolamentato in modo da garantire la massima tutela degli insediamenti dall'inquinamento acustico e atmosferico con utilizzo esclusivamente monodirezionale della pista"* (Q.C.-Allegato A 2012,

3). Assunto per altro derivante dal documento di ENAC del febbraio 2012, *“Aeroporto di Firenze Amerigo Vespucci – Valutazione delle due ipotesi con orientamento 09/27 e 12/30”*.

Tale condizione è stata riconfermata in sede di Incontro Pubblico, il 6-7 dicembre al Polo Scientifico di Sesto Fiorentino, dall’Architetto Baracco:

“...l’altro aspetto è più delicato, quello della monodirezionalità, perché quello, con la stessa pista, con le stesse infrastrutture, può determinare una gestione diversa. Noi riteniamo di doverlo imporre, ARPAT ha individuato nell’appendice, in accordo con noi, che cosa succeda nell’ipotesi che ADF voglia forzare una norma e, senza pista di rullaggio, utilizzare nel modo più proficuo per lei quella pista in modo bidirezionale, che cosa comporta in termini di rumore e cosa comporta di conseguenza. Però, la volontà è quella di essere efficace, essere forti. Noi diciamo: “Fatte salve le situazioni di emergenza”, cioè ci deve essere un’eccezione. Se l’aereo, a un certo momento per esempio sta atterrando, non ce la fa ad atterrare e deve riattaccare, è chiaro che va sul lato Firenze. Oppure ci sono situazioni effettivamente particolari in cui c’è bisogno di atterrare sull’altro lato è se c’è una vera situazione di emergenza, quella accettiamo che ci sia. Riteniamo che, avendo precisato “fatte salve le situazioni di emergenza” uscire nella gestione da questo ambito una volta che la prescrizione della Regione è stata accolta, si è decisamente scorretto e sanzionabile da parte di ADF e il sistema poi dei controlli che viene attivato comporterebbe, se questo succede, delle azioni immediate per evitarlo. Perciò, a noi sembra che la norma sia efficace, poi tecnici più esperti di me, se intervengono, ci fanno un favore” (Riccardo Baracco, Regione Toscana, 7 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

Andrebbe dunque appurato se l’esclusiva monodirezionalità della pista parallela, cioè con tutti i decolli e tutti gli arrivi nella direzione di Prato, possa o meno essere garantita da ADF a causa del fenomeno del vento in coda che, quando si presenta, rende necessario l’utilizzo bidirezionale della pista o la necessità di indirizzare l’atterraggio dell’aereo su di un altro scalo. Soluzione, quest’ultima, difficilmente percorribile, data l’ostilità che sicuramente incontrerebbe nei vettori di spostamento, considerata l’estrema onerosità dell’operazione, peraltro completamente a carico della compagnia.

“Circa la monodirezionalità, chiaramente è un grossissimo limite, perché i venti normalmente vengono da ovest e invece questa monodirezionale tra vorrebbe dire che si atterra da ovest verso est, quindi tutte le volte, ogni aereo ha un limite di vento attraverso o in coda, di solito vanno dai 10 ai 15 nodi, quindi tutti i giorni che il vento è maggiore di 10 nodi in coda bisognerebbe atterrare da est a ovest, il che vuol dire volare sopra la città, e questo mi pare che sia, per aspetti ambientali, abbastanza difficile da fare, poi ovviamente peggiora l’aspetto della sicurezza. Quindi, la monodirezionalità è un grosso limite, che raramente si trova negli aeroporti nel mondo, perché quando si fa un aeroporto, si cerca che la pista sia sempre bidirezionale” (Prof. Giuseppe Roma, Università di Modena, 7 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

“Arriviamo alla monodirezionalità. Nel documento ENAC si parla di un 7%-8% di atterraggi che devono venire dalla parte della città, se tu metti il 7%-8% di atterraggi e mi dici che attualmente, con la pista corta e con tutte le limitazioni sei al 90% dell’utilizzo rispetto al teorico 100%, se tu mi cancelli e mi cassi il 7%, ci troviamo al 93%. Fai su, scusate il termine, un casino, per niente. A parte il bluff sui dirottamenti, perché vengono tutti imputati al vento. Nel 2009 sono stati 260 su 27.000 voli, considerando gli atterraggi, quindi la metà, incidono meno del 2%. Allora, se dal ’90 devi arrivare al ’97 non puoi imputare tutto al vento, perché manca almeno un 5%. Quindi, c’è qualcosa che non

quadra. Adesso negli ultimi documenti hanno detto 450 dirottamenti all'anno, se ricordate un po' di tempo fa ci sono stati sessanta dirottamenti per nebbia, poi sono dei dirottamenti per brutto tempo, quindi quelli del vento non incidono per il 6% che viene detto nel documento ENAC, ma incidono intorno al 2%, 2,5% e siccome le fasce orarie di superamento del vento sono ben precise, si può anche far sì che i voli siano pianificati in orari leggermente diversi" (Generale Battisti, 7 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

Incertezze che incrementano lo scetticismo più generale dei comitati locali:

"Qui ci hanno spacciato questo aeroporto come un aeroporto che dovevano volarci le libellule, che non potevano mai atterrare determinate tipologie di aerei, che la tecnologia avrebbe aiutato gli abitanti di Peretola e di Quaracchi perché ci sarebbero state tecnologie nuove e quindi meno rumorosi. È stato tutto l'opposto, le tecnologie nuove sono arrivate ma per aerei più grandi e più rumorosi che potevano atterrare su quella pista lì, e quindi noi, da un impatto X siamo andati a finire a un impatto Y, quindi in una situazione di invivibilità totale che poi hanno cercato di risolverci facendo delle fantomatiche rotte anche il rumore che hanno finito di uccidere dal rumore degli abitanti di Peretola e di Quaracchi perché virando fanno ancora più casino di prima, e io penso che è questa virata che è stata spacciata per antirumore serve soltanto per far entrare gli aerei in ingresso che questi quindi si devono togliere di torno abbastanza rapidamente, tant'è vero che dai dati l'impatto acustico non si è abbassato per niente, la gente sta molto peggio ora di prima. Per quanto riguarda sempre questo tipo di pista qui, loro ultima volta che è stata allungata di 250 metri, la Regione si fece grande forza e disse che non sarebbe mai più stato possibile allungare questa pista. Bene, ora ci ritroviamo con un altro allungamento, un'altra deviazione o interrimento del Fosso Reale. Ma allora qui il tempo passa, va bene che le cose si scordano, però noi che viviamo lì e che abbiamo seguito la vicenda non ce le scordiamo. È sintomatico, è papale, che l'aeroporto non è che una industria, e come industria fa i suoi esclusivi interessi, ma è un'industria così potente che tutte le regole che abbiamo provato a metterci sopra si sono ritorte contro la cittadinanza o comunque non sono servite assolutamente a niente. Tutte le regole riguardano le rotte, nel rispetto delle rotte eccetera, mai accaduto niente, cioè dovevano essere fatte le multe sull'aeroporto, sul pilota che guidava l'aereo perché non rispettava le rotte ... io credo che non sia arrivato mai nessuna multa, perché la società aeroportuale non le fa le multe sennò la compagnia si arrabbia e non ci porta più gli aeroplani, e quindi loro non ce guadagnano più" (Sig. Biagioni, Comitato Nodo a Nord Ovest, 7 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

4. Quale la stima del fabbisogno di modificazioni nell'assetto infrastrutturale - sia antico che attuale - e degli investimenti necessari per le diverse ipotesi?

Quella degli investimenti necessari per accogliere il riorientamento della pista nel contesto territoriale e funzionale della Piana è questione ancor più controversa. Le modifiche stimate come ineludibili per l'assetto infrastrutturale generale dell'area a seguito della qualificazione dell'aeroporto sono molto consistenti. Per quanto solo stimato in termini finanziari, è certo che si tratta di un ammontare importante di investimenti correlati, perché qualunque sia l'ipotesi di pista "vincente" i lavori connessi sulle infrastrutture viabilistiche e idrauliche sono comunque cospicui. A maggior ragione nella ipotesi di pista parallela. A cominciare dal "Fosso Reale", che riassume in sé la complessità del tema.

“...lo spostamento del Fosso Reale è ormai diventato un must. Costruito nei primi anni '30 per dividere le acque alte dalle acque basse, ricordo, anche se qui vedo tante persone esperte, lo ricordo però a beneficio di chi non lo fosse, che il Fosso Reale è alto 8,5 metri dalla base fino in cima all'albero, quindi, a volte, l'ho detto anche in commissione regionale quindi non ho problemi a dirlo qui, vedere trattare il Fosso Reale come se fosse una scolina stradale, mi pare un po' curioso. Per quello noi avevamo identificato un'ipotesi di spostamento, che poneva una serie di questioni. Come io dico sempre, si è fatto il Canale di Suez, si è fatto il canale di Panama, figuriamoci se non si può spostare il Fosso Reale. Costo stimato, 35 milioni di euro. E, se chiudete gli occhi e mi seguite con la fantasia, il Fosso Reale, che adesso corre parallelo al polo scientifico, verrebbe deviato all'altezza della Baxter, percorrerebbe la piana, quindi intersecando il parco agricolo e diventando sostanzialmente un bell'ambaradan del parco agricolo, girerebbe intorno al termovalorizzatore e si riunirebbe al suo percorso originale. Che problemi pone questo spostamento? Primo, che c'è da rifare lo svincolo della Baxter, che appena stato realizzato. Secondo, come è stato detto anche dal dottor Baracco, pone il problema dello svincolo dell'Osmannoro. A suo tempo ponevamo il problema di ipotesi progettuali, che però vedo ancora non sono arrivate, lo svincolo dell'Osmannoro verrebbe cancellato, e quindi al suo posto dovrebbe venire qualcosa. Se l'ipotesi fosse uguale a quella di adesso, probabilmente non ci sarebbero problemi, se si va sotto però c'è un problema grande di falda idrica, però questi sono problemi progettuali che riguardano altri. Se ciò non fosse fatto, lo dico al di fuori del mio ruolo istituzionale, probabilmente tutti coloro che vengono da Prato e devono andare all'Osmannoro passerebbero per Peretola, perché non essendoci più uno svincolo ma una monodirezionalità dell'autostrada e al limite un sotto attraversamento della stessa, avremmo questo problema. In più, c'è un impatto importante su tutti i sotto servizi, ne cito due, l'autostrada delle acque, Opera 6, SNAM, rete acqua, gas su cui noi abbiamo posto il problema della fattibilità, queste cose di cui io sto parlando, erano state poste all'attenzione per valutarne la fattibilità. Perché cassa di espansione, secondo noi non c'è collocazione, il Fosso Reale si può spostare purché come preconditione si affrontino gli svincoli Baxter, Osmannoro, l'innalzamento della livelletta autostradale dall'ingresso dell'autostrada fino al benzinaio di Peretola, secondo un'ipotesi della quale ovviamente io non conosco la fattibilità, noi ci occupiamo di idraulica e non ci occupiamo di autostrade. Abbiamo detto dello spostamento di tutte le autostrade, sotto servizi e quant'altro, è poi c'è un problema che si pone, che veniva accennato anche dal generale che ha parlato prima. E cioè, essendo il Fosso Reale un canale pensile, tutto il reticolo idraulico minore viene investito da qualunque sua modifica. C'è una certezza che abbiamo tutti, che l'acqua se è in discesa corre mentre in salita non va, ...ci si allaga, quindi. Per il problema di questo reticolo idraulico minore non è data una soluzione predefinita: ... come fa un reticolo idraulico minore a superare un dislivello di 7,5 metri? Tutto si può immaginare a patto che non si allaghi la piana un'altra volta. Queste sono alcune delle questioni che erano state poste, erano state poste come domanda alle Commissioni VI e VII del Consiglio regionale durante l'audizione del 2011. Vedo che ancora oggi purtroppo non ci sono risposte concrete. Quindi io credo che su alcune ipotesi di fattibilità pesi poi il futuro di questo procedimento, perché si rischia di andare in una direzione che poi è sostanzialmente inapplicabile, per cui credo ci sia, a partire da questa fase di partecipazione molto importante, da cominciare ad approfondire alcuni degli aspetti, che sono di fondamentale importanza. Questo il mio contributo, e ringrazio tutti” (Ing. Marco Bottino, Presidente Consorzio di Bonifica dell'Area fiorentina, 7 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

“Spostamento del Fosso Reale: crea dei grossi problemi, ma il grosso del problema, che è sottovalutato anche poi nell'ipotesi ENAC, è questo: tu metti in pratica una diga di 24000 metri perpendicola-

re all'andamento dei flussi dell'acqua che scende da Monte Morello, devii il Fosso Reale, dovresti deviare anche i fossi, quindi dovresti fare anche una canalizzazione che riceve tutti i fossi e i canaletti che scendono da Monte Morello perché effettivamente l'autostrada vede i sotto attraversamenti di questi canali. E di questo non si dice niente" (Generale Battisti, 7 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

"Ritengo che i punti fondamentali che ci sono nella piana, in particolare in questa parte della piana che interferiscono con la zona dell'aeroporto siano essenzialmente le acque alte, le acque basse e le casse di espansione nonché altri aspetti molto importanti quali la presenza di alcuni SIC che comunque interagiscono e interferiscono in modo molto importante, aggiungerei fortunatamente, con il reticolo delle acque alte e delle acque basse. A seconda di dove ci si sposta nei dintorni dell'aeroporto, avviamo il Fosso Reale e il canale di cinta che possono essere interferirti da questo tipo di interventi e hanno due peculiarità ben diverse l'una dall'altra. Per quanto riguarda il Fosso Reale, soprattutto, è un corso d'acqua importante, con dimensioni notevoli sia in pianta che in altezza, ha una pianta di circa 50 metri e un'altezza degli argini intorno ai 5 metri quindi si sta parlando di un corso d'acqua decisamente importante. E' il primo punto che ci siamo trovati a dover non dico risolvere, perché non credo spetti a noi e soprattutto non spetta a questo momento, ma da segnalare è il fatto che un eventuale deviazione del Fosso Reale deve essere considerata attentamente, un eventuale allungamento del corso Reale, che ha un corso d'acqua importante come portata, importante come sezione, in una pendenza molto modesta in un contesto territoriale molto fragile, chiaramente chiedeva e chiede una grandissima attenzione. Quindi, l'ipotesi che credo sia stata fatta vedere stamattina come slide sull'eventuale ipotesi di un allungamento proposto che girava tutto intorno al resede dell'aeroporto a noi sembrava francamente eccessiva come lunghezza, che chiaramente incideva in modo insostenibile, anche se non tocca a noi fare il progetto(...)però insostenibile sulle tendenze poi da adottare nella progettazione. Quindi, l'ipotesi è quella di tenere conto del Fosso Reale in modo importante in modo tale da limitare al massimo l'interferenza con la tendenza attualmente presente nel Fosso Reale. Poi c'è il reticolo delle acque basse, anche questo è un altro elemento che abbiamo voluto sottolineare come punti decisivi che devono essere attentamente valutati, essendo una zona di bonifica o di ex bonifica chiaramente c'è questa grossa attenzione sulle acque basse. Poi ci sono le casse di espansione che sono presenti, una a nord est e l'altra a sud del polo scientifico, che hanno funzioni diverse e chiaramente anche quelle sono opere fondamentali per quanto riguarda il polo scientifico è chiaramente un eventuale intervento che dovesse interferire deve tenerne conto e deve dare le dovute risposte. Questo (...) rientra a tutto tondo nella gestione delle acque alte e delle acque basse che non devono dare nessun tipo di esondazione nell'area, e quindi escludo la possibilità che possa esserci una, chiamiamola invasione di acque che vengono dall'esterno e l'adozione di un buon reticolo idrografico di acque basse serve a posta ad evitare questo tipo di problema cioè dell'effetto diga dovuto alle acque basse. Quindi, sì, credo che sia un elemento da tenere in considerazione ma credo possa essere gestito all'interno della progettazione tenendo presente secondo me non voglio dire le fragilità ma le peculiarità dell'area" (Francesco Gabellini, tecnico della Regione Toscana, 7 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

La domanda e la preoccupazione che da tale genere di constatazioni emergono di frequente riguarda il soggetto che dovrebbe accollarsi le spese di tali adeguamenti.

"Una domanda rapidissima fatta da un artigiano precario che dura fatica ad arrivare a fine mese ... gli ipotetici 35 milioni di cui parlava stamattina il presidente Bottino per i lavori di spostamento del

Fosso Reale, a chi completerebbero? Perché se dovessero essere soldi pubblici ...” (Simone Guidotti, presidente del Circolo Legambiente di Sesto, 7 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

Secondo gli studi condotti dal Consorzio di bonifica dell'Area fiorentina, infatti, si tratterebbe di ammontari appunto considerevoli, tra i 33-34 e i 51-52 milioni di euro⁴³. Per parte propria la Regione prevede nelle disposizioni in corso di formulazione in variante al Pit che gli oneri necessari agli adeguamenti idraulici (al pari di quelli necessari alla rinaturalizzazione delle aree aeroportuali non più necessarie e da destinare al Parco; di quelli a salvaguardia della biodiversità e delle specie animali e vegetali presenti; di quelli funzionali alla compensazione delle interferenze con siti di importanza naturalistica regionale; di quelli necessari alla ricucitura della viabilità interferita, inclusi il mantenimento del collegamento diretto per Sesto Fiorentino mediante il sottoattraversamento degli spazi aeroportuali, i conseguenti adeguamenti dello svincolo autostradale di Sesto Fiorentino, gli adeguamenti dell'Autostrada A 11 e della viabilità locale in corrispondenza del nuovo tracciato del Fosso Reale; gli interventi di mitigazione e compensazione per l'inquinamento atmosferico e acustico; gli interventi per il recupero dei Boschi della Piana; gli interventi per il recupero dei volumi di esondazione sottratti ai territori interessati dalla qualificazione aeroportuali; il finanziamento della Valutazione di impatto sanitario del progetto di qualificazione aeroportuale, che terrà conto delle principali previsioni infrastrutturali investenti l'area della Piana, quali il termovalorizzatore e

⁴³ “Nello studio i costi per gli interventi di competenza del Consorzio sono stati quantificati come segue.

INTERVENTI DI COMPETENZA DEL CONSORZIO DI BONIFICA

1. Realizzazione di nuovo tracciato Fosso Reale € 9'500'000
2. Realizzazione di nuovo Colatore Sinistro € 700'000
3. Realizzazione di nuovo Colatore Destro € 2'600'000
4. Intervento di regimazione del Fosso dei Giunchi € 500'000

Evidenziando che questi sono da intendersi al netto di IVA e spese tecniche ed imprevisti.

La stima sommaria è stata eseguita sulla base delle seguenti voci e prezzi unitari:

- Esproprio aree da occupare con i nuovi canali: 10 €/mq;
- Scavo, trasporto ad impianto di riciclaggio ed oneri per conferimento del materiale scavato per realizzare i canali: 25 €/mc;
- Realizzazione di rilevati arginali con materiali provenienti da cave di prestito: 16 €/mc;
- Tombinatura con scatolari in c.a. di dimensioni 8.0 m x 3.0 m compresi scavi, magrone e rinfianchi: circa 5'000 €/m.

E' evidente che le cifre sopra riportate sono riferite alle sole opere idrauliche per le quali, sulla base delle soluzioni ipotizzate, è stato possibile fare delle valutazioni economiche, ancorché di larga massima.

Nell'ipotesi di oneri espropriativi stimati in € 10/mq (stima basate su esperienze analoghe in aree con destinazione agricola) il costo ipotizzato per le sole opere idrauliche è:

Lavori a misura	€ 13'300'000
Imprevisti 5% dei lavori	€ 665'000
Spese tecniche 10% dei lavori	€ 1'330'000
Oneri IVA al 20%	€ 2'793'000
	=====
Sommano	€ 18'088'000

Se poi la deviazione del sistema idrico di cui sopra dovesse avvenire in un contesto di complessiva modifica della destinazione d'uso delle aree e fosse quindi condizione necessaria per l'adeguamento della infrastruttura aeroportuale sarebbe difficilmente sostenibile un esproprio con applicazione dei valori agricoli medi ancorché rivalutati ma si dovrebbe andare sui valori di mercato in funzione della vocazione delle aree. Un caso analogo si è recentemente verificato per gli espropri connessi alla realizzazione di una vasca di auto contenimento dei deflussi dell'Università degli Studi di Firenze dove la richiesta della proprietà è di circa € 300/mq. In questo caso, con una valutazione del costo di € 150/mq per i complessivi **240'000 mq** di esproprio, per il solo sistema idraulico, il costo aumenterebbe di € **33'600'000** per un totale di € **51'688'000**". Così nel parere del Consorzio di Bonifica alla regione Toscana del dicembre 2010 (Prot. Pos. 23G Cat. 51).

l'adeguamento autostradale) siano "a cura e spese del proponente"⁴⁴. Un impegno che la Regione ritiene appunto vincolante e condizione di "fattibilità" e dunque di ricevibilità di qualunque progetto di qualificazione aeroportuale.

"...chi li paga questi interventi? Se io realizzo un aeroporto e trovo una soluzione che mi sconvolge la viabilità, mi sconvolge il tessuto idraulico, mi fa una serie di interventi che cambiano la situazione territoriale, non è che poi la Pubblica amministrazione si assume degli oneri per realizzare queste opere? Qui diciamo, mentre l'elenco di impegni che vi elencava prima l'Assessore non riguardano l'aeroporto ma riguardano la piana e il parco, e su quelli è la Regione che si impegna a trovare soluzioni finanziarie con gli enti, sugli interventi correlati all'Aeroporto la Regione intende prescrivere che siano da realizzare e a cura e spese del proponente. Cioè, all'interno di un progetto non si realizzano solo le opere direttamente funzionali alla realizzazione di quel progetto, ma si realizzano anche tutte quelle opere di mitigazione ambientale che sono necessarie e di ricostituzione della situazione ambientale. Perciò è ovvio che queste opere debbano essere a carico del proponente. È anche ovvio che queste opere (...) comportano spese notevoli che possono anche influire sulla scelta della soluzione progettuale che il proponente deciderà" (Riccardo Baracco, Regione Toscana, 7 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino)

Oneri tali, insomma, da condizionare l'articolazione del piano finanziario e industriale di qualunque proponente privato ...

"Stamattina vi ho detto che c'è tutto un elenco di prescrizioni di interventi a cura e spese del proponente, ADF. Tutte queste rientrano tra gli interventi che noi vogliamo che siano affrontati a cura e spese del proponente, che deve fare un piano finanziario, non è che ci deve rimettere, lui ha delle entrate, dovute ai voli eccetera, tutte le spese di mitigazione e di adeguamento territoriale sono a carico del proponente, lui le deve realizzare come prescrizione. Le altre quelle che vanno a migliorare interamente la piana, sono a carico pubblico e sono indipendenti dalle soluzioni aeroportuali, anzi indipendenti dalla modifica dell'aeroporto" (Riccardo Baracco, Regione Toscana, 7 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

... e da comportare la necessità, pertanto, che la loro eventuale formulazione avvenga con grande e tranquillizzante trasparenza.

"Ecco, credo che sul piano normativo, quando si fanno le indicazioni, io non mi ricordo bene i livelli di prescrittività dobbiamo mettere a punto dei criteri che possano far capire, prima di non fare danni ma, secondo che, se si fanno, si debba capire di chi è la colpa, perché il dramma è che poi alla fine, cito il caso dell'uscita Firenze Scandicci, c'è un danno, assodato nel 2012, e non si sa né chi deve riparare né ... quindi, l'elemento preventivo rispetto anche il discorso che ha fatto il presidente del Consorzio di bonifica, mi sembra fondamentale, e va trovato dei meccanismi che non sono quelle attualmente in vigore, perché, ripeto, se si va a prendere tutti gli atti delle conferenze dei servizi del nodo autostradale Scandicci Firenze, si davano garanzie, si dice sempre in linea tecnica, di fattibilità, poi ci sono i danni e non si capisce di chi è colpa" (Prof. Mario Bencivenni, *Italianostra*, 7 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

⁴⁴ Ai sensi dell'art. 5 ter, comma 1, lettera e.3, della disciplina del Master plan concernente il "Sistema Aeroportuale toscano", secondo l'integrazione del Pit in corso di variante.

...anche perché una cosa è una “prescrizione” altra cosa è la sua operatività quando coinvolge una pluralità di attori, di competenze, di interessi e di legittimazioni tecniche e politiche.

“Molte cose che volevo dire le ha dette anche Paolo Pecile, sul fatto che non bisogna fidarsi e quindi, anche come prima ha cercato brevemente di dire tu, le spese dovrebbero cercare di sostenerle tutte i privati, francamente come vanno le cose in Italia non ci si può fidare perché si parla di opere gigantesche spostare un fosso come il Fosso Reale che è una questione di demanio, strade, comunque competenze di demanio ... tutto questo è da vedere, perché si può dire in un progetto questo, questo è questo, poi alla fine, come la terza corsia dell’A11 ci siamo incagliati di nuovo perché sono troppe le richieste di tutti. (...) Detto questo, però, io mi rifaccio ha una questione di onestà” (Carlo Scoccianti, Wwf, 7 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

5. Quali effetti avrà l’opposizione di alcune delle Amministrazioni locali della Piana?

«L’integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale contiene indirizzi, direttive e prescrizioni che dovranno essere riferimento per il successivo procedimento amministrativo di approvazione del nuovo Piano di Sviluppo aeroportuale dell’aeroporto di Firenze, con le seguenti fasi procedurali:

- la società di gestione aeroportuale elabora una proposta di piano di sviluppo aeroportuale;*
- la società di gestione aeroportuale invia la proposta di piano di sviluppo all’ENAC per l’approvazione in linea tecnica degli aspetti aeroportuali del piano ;*
- la società di gestione attiva il procedimento di valutazione di impatto ambientale sul piano di sviluppo aeroportuale ai sensi della circ. Ministero Lavori Pubblici n. 1408/1996; il procedimento di VIA è di competenza del Ministero dell’Ambiente (pista maggiore di 1500 m);*
- la società di gestione aeroportuale richiede al Ministero delle Infrastrutture l’attivazione del procedimento per l’intesa Stato-Regione ex art.81 DPR 616/1977 sul piano di sviluppo aeroportuale; in caso di assenza di intesa l’amministrazione statale, d’intesa con la Regione interessata, valutate le specifiche risultanze della conferenza di Servizi, a seguito delle prescrizioni regionali coerenti con i propri strumenti di programmazione e tenuto conto delle posizioni prevalenti espresse in detta sede, assume comunque la determinazione di conclusione del procedimento di localizzazione dell’opera; nel caso di dissenso espresso dalla Regione o da un’amministrazione dello stato preposta alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, del patrimonio storico-artistico o alla tutela della salute e della pubblica incolumità, può provvedere con decreto del Presidente della Repubblica previa deliberazione del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro o dei Ministri competenti per materia in diffonità dalla previsione degli strumenti urbanistici, sentita la Commissione interparlamentare per le questioni regiona-*

Questo il quadro procedimentale che la Regione prefigura per il piano di sviluppo aeroportuale conseguente all'approvazione della variante al Pit. Ma la domanda, anche questa ricorrente sia all'interno che attorno all'incontro pubblico del 6 e 7 dicembre, è se e quanto tale tracciato procedurale possa prescindere dalla profonda opposizione che la riqualificazione dell'Aeroporto, nell'ipotesi di una pista alternativa all'attuale, continua a incontrare presso alcune Amministrazioni locali della Piana. E che trova emblematico riscontro⁴⁶ nell'intervento del Sindaco di Sesto Fiorentino, Gianni Gianassi.

“La verità è che alla Regione Toscana del parco non gliene importa niente e butterà via un monte di soldi, perché finanzia una pista ciclabile al comune di Sesto su cui passerà un aereo ogni cinque minuti, poi finanzia un pezzo di fondi europei per fare un'agricoltura di cui nessuno mangerà mai nulla perché è sotto le rotte degli aeroplani ... si spenderà un monte di quattrini in buffonate. Perché ai cittadini bisogna cominciare a dire la verità, siccome si dice tutti, lo diceva anche Gabellini che si sono stufati delle bugie delle barzellette, cominciamo a dire la verità. La verità è che la politica non è interessata a questa discussione, intanto, gli stakeholder anche quelli economici, che a gran voce applaudono ai convegni provinciali annuali inneggiando a chi a parole dice di voler risolvere un problema e poi se ne sbatte altamente che non fornisce un dato tecnico, un contributo ideale, un rapporto con i cittadini del proprio territorio, un coordinamento degli enti locali intorno, niente, questo non importa niente, l'importante è dirlo e che appaia sui giornali: noi siamo per l'aeroporto. Quale, non è importante si farà? Non me ne frega. Quanto costa? Cosa volete che me ne importi, tanto non ci sarò più. Mediamente tutti noi che siamo in servizio questa frase la potremo in qualche maniera pronunciare. Siccome ho una certa età, e soprattutto ahimè, una certa pratica politica, è evidente che, come ci ha fatto vedere l'architetto Baracco prima nel documento con tutte le evidenziazioni in giallo, che ovviamente leggerò al meglio, lo leggeremo con attenzione come sempre, la decisione è già stata presa. È già stato deciso quale pista si fa, come la si fa, e questa è una foglia di fico che si distende come ultima per dire, “ragazzi, fate un'altra volta lo show, dite che non siete d'accordo, la Regione è cattiva, eccetera”. Il presidente Rossi ha già deciso perché il presidente Rossi si è presentato in conferenza stampa con lo studio dell'ENAC, ha fatto vedere la carta e ha detto: “Questa è l'unica possibile”. È vero, non è vero? Su questo potremmo discutere, ma il decisore pubblico ha già preso la sua decisione. Sicuramente il garante farà il garante, su questo non ho nessun dubbio, i tecnici della Regione faranno il loro mestiere fornendo gli strumenti al decisore politico, ma il decisore ha preso decisioni alla faccia di tutto questo perché, come dice il presidente, lui “ci ho messo la faccia”. A fare questo mestiere la faccia si mette dalla mattina alla sera, a volte si piglia anche qualche schiaffo, e a volte la nostra faccia la si ritira meglio dicendo, porca miseria, abbiamo capito che l'idea originaria, che non era sbagliata, trovare la soluzione ad uno scalo complicato come quello dell'aeroporto di Peretola, non si è potuta realizzare, perché questo non si può fare, perché quest'altro non si può fare, perché questo è un problema, perché si litiga con tutti. Io non sarò sindaco più, perché tra un anno e mezzo mi scade il mandato, ma se aspettate che sia il comune di Sesto che firmi la conferenza di servizi con il governo, mettetelo già in preventivo, il comune di Sesto, se avverrà nei prossimi diciotto mesi, non firma proprio niente, non ha dato l'anagrafe all'agenzia

⁴⁵ Come specifica la Parte II^a del Documento di piano del master plan concernente “Il sistema aeroportuale toscano”, all' 8° capoverso, nella formulazione che integra l'omologo testo in vigore.

⁴⁶ Diciamo “emblematico”, in quanto abbiamo potuto accertarne la sostanziale condivisione da parte dei sindaci almeno dei Comuni di Campi Bisenzio, Signa e Calenzano e dei Presidenti delle Province di Prato e di Firenze in una serie di interviste condotte dal garante presso le rispettive Amministrazioni nel mese di novembre 2012 prima dell'incontro pubblico del 6 e 7 dicembre.

regionale per fare la loro valutazione, non collaborerà con la Giunta regionale per nessun documento e per nessun approfondimento". Anche perché "si dice comunque che se il governo accoglierà l'eventuale proposta della società dove c'è anche la Regione Toscana, la Regione Toscana andrà a mettere delle prescrizioni alla società dove essa è parte in causa, si controlla e sarà anche controllata, controllori e controllati. Non torna, non torna e non torna, non sta in piedi una procedura del genere". (Gianni Gianassi, Sindaco di Sesto Fiorentino, 7 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

Come si vede si tratta di un'opposizione che, anche al netto della *vis polemica*, parrebbe non prefigurare margini di mediazione. E che, proprio nello scenario procedurale delineato dall'integrazione del Master plan di cui si compone il Pit in corso di variante, sottopone l'insieme del processo decisionale a una politicizzazione non solo molto localistica ma anche molto interna alle diverse anime territoriali del partito che ha la maggioranza relativa tanto in Regione quanto nelle amministrazioni locali interessate. Il che sovraccarica quel medesimo processo di significati e di poste in gioco che mal si conciliano con la piena trasparenza delle sue ragioni e delle sue dinamiche.

Tuttavia, è vero che se si dà il caso di un avviso contrario ad opera di un'amministrazione locale,

"Se ne dà atto nella conferenza, non si chiude la conferenza e si passa a un'intesa tra Regione e Ministero, ammesso che la Regione intenda procedere all'intesa. Questo caso lo abbiamo già avuto una volta, nel tratto dell'A1 nell'ultima ipotesi che attraversava il comune di Barberino c'è stata questa ipotesi. Però c'è anche un altro caso, invece, che la Regione esprima un motivato dissenso, cioè, la forza della Regione sta nel poter esprimere motivato dissenso, se le prescrizioni che la Regione chiede non vengono prese in considerazione, la Regione può esprimere un motivato dissenso e a quel punto c'è una verifica, se ci sono soluzioni alternative da concordare con la Regione, c'è un certo periodo in cui si cercano queste soluzioni alternative e se non si trovano è il Consiglio dei Ministri che racchiude tutta la procedura e decidere autonomamente" (Riccardo Baracco, Regione Toscana, 7 Dicembre, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino).

Ma è anche vero che, proprio per il quadro procedurale in cui va a inserirsi la messa in opera della qualificazione dell'Aeroporto, occorrerà verificare, nel prosieguo dell'iter, se e quanto la Regione intenda "ignorare", dunque rimuovere un simile dissenso affidandone il sostanziale "commissariamento" all'esercizio delle competenze statali. Modificando con ciò stesso la propria fisionomia storica di Ente esponenziale di una comunità politico-istituzionale plurale ma integrata, se non coesa, nella condivisione delle strategie più rilevanti per la propria agenda e accettandone i possibili contraccolpi su altri processi decisionali pendenti. Ovvero, ipotesi assai più plausibile, sarà la stessa Regione a sfidare le amministrazioni locali più avverse alla nuova pista dell'aeroporto e al suo potenziamento rilanciando nel discorso pubblico e soprattutto negli atti amministrativi più immediatamente successivi all'adozione della variante, la primazia ordinatrice del Parco e il progetto di riqualificazione plurifunzionale del suo territorio mediante investimenti adeguati alla asserita valenza strutturale dello stesso Parco. Dunque, facendo leva su un conseguente coordinamento delle previsioni urbanistiche dell'area e delle azioni pubbliche (da quelle ambientali, a quelle agricole, a quelle culturali e paesaggistiche, a quelle per la mobilità sostenibile nella Piana) necessarie alla sua messa in opera e al suo significato strategico. Ossia il recupero della Piana dal degrado storico della sua "crescita" postbellica e dai correlati processi conurbativi per un corposo miglioramento della qualità della vita delle comunità che si distribuiscono al suo interno o che comunque sono in relazione con

le sue risorse. Un percorso che potrebbe per altro fare emergere differenze anche significative negli orientamenti dei poteri locali e non meno distinte “poste in gioco” per ciascuna amministrazione municipale e forse provinciale, su cui sviluppare ad opera della Regione adeguate azioni concertative e compensative.

1. Le risposte sin qui ottenute

Un ritardo ...forse ben speso

L'incontro pubblico del 6 e 7 dicembre 2012 ha sollevato una serie di interrogativi attorno ai quali si è sviluppata una discussione molto interessante: ...finalmente lontana dal ping pong delle cronache locali, con una pluralità di posizioni e di contributi di notevole densità e pregnanza⁴⁷. Ad alcune di quelle che abbiamo chiamato "questioni aperte"⁴⁸ la Regione, per parte propria e per quanto di propria competenza, ha dato risposte e fornito informazioni *in loco*. Tuttavia, ad opinione del garante, un esame delle questioni affrontate richiedeva e ha richiesto di entrare "più dentro" il raccordo dialettico tra Parco e Aeroporto. Per questa ragione il garante, il 28 dicembre 2012, a conclusione della sua esposizione in Giunta regionale circa le risultanze della discussione pubblica sul Parco agricolo della piana e sulla qualificazione dell'Aeroporto di Firenze-Peretola, ha evidenziato come detti interrogativi e dette questioni meritassero, almeno a suo avviso, risposte più puntuali e approfondite. Di qui l'opportunità, condivisa dalla Presidenza della Regione, da un lato di sollecitare alla Regione un approfondimento tecnico delle proprie valutazioni e delle linee di azione correlate alla variante; dall'altro, di richiedere ulteriori risposte da parte di quegli attori che, alla data del 28 dicembre 2012, non avevano fornito proprie repliche o argomentazioni, ovvero avevano dato risposte meritevoli di maggiore esplicitazione, così come da parte di coloro che non avevano potuto partecipare alle giornate del Polo scientifico di Sesto ma ritenevano egualmente di dover proporre o ribadire una posizione su tutta la materia o su un suo profilo specifico.

A tale scopo il garante ha ritenuto ragionevole rinviare la chiusura del suo rapporto e promuovere una integrazione delle informazioni e delle posizioni disponibili proprio a seguito delle questioni emerse o ribadite nella discussione pubblica che ha preceduto, accompagnato e soprattutto sostanziato l'incontro di Sesto Fiorentino del 6 e 7 dicembre 2012.

Così, sia la Regione, sia Irpet, sia Adf - che è ovviamente interlocutore specifico per le ipotesi progettuali inerenti la struttura e l'offerta aeroportuale fiorentina una volta che la variante al Pit sia stata approvata - hanno - tra gli altri - provveduto a una ricognizione circa gli elementi informativi e le argomentazioni alla base delle rispettive ipotesi sia di pianificazione che di progetto. Ad un tempo, altri attori, associativi e non, e altri esperti hanno ritenuto di dover precisare o integrare le posizioni che avevano espresso sia prima che nell'ambito delle due giornate sestesi. Di qui un lavoro per il garante che ha richiesto una procrastinazione dei tempi relativi alla formulazione conclusiva del presente rapporto ma che potrà forse risultare non inutile, questo l'auspicio, alla riflessione e a quanto gli organi istituzionali della Regione si accingono a esaminare e a deliberare. E a coloro che - ancora una volta ovvero *ex novo* - vorranno prender parte allo svolgersi e al concludersi del procedimento di variante e di quanto vi farà seguito.

⁴⁷ Il fatto che essa sia stata del tutto ignorata dai media locali, ne è la riprova.

⁴⁸ E che a qualche deciso fautore del potenziamento dell'aeroporto fiorentino sono apparse «...la solita sequela di argomentazioni anti-aeroporto (di Firenze) ribadita dagli intervenuti in una sorta di tiro al bersaglio contro il "Vespucci" e l'ADF, con la riproposizione, a fine 2012, di interrogativi essenziali sul significato della presenza o meno di un aeroporto, sulla necessità di dimostrarne una qualche utilità per il sistema economico e il territorio». Così il periodico aggiornamento di "Aeroporto" - *Notiziario dell'Associazione "Valentino Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze* - gennaio-marzo 2013, p. 7. Ove la stessa associazione sottolinea come all'incontro di Sesto abbia «evitato la partecipazione» poiché i suoi esponenti non avrebbero «potuto che fare dei copia-incolla di documenti già presentati più volte nel procedimento parco-aeroporto che si trascina dal 2009» e «ripetere sempre le stesse cose». Non è questa la sede, ovviamente, per "controdedurre" circa le fondamentali differenze tra postulati, convinzioni e argomenti.

Le ulteriori risposte

Orbene, è opportuno richiamarli questi interrogativi, in particolar modo quelli rimarcati come *aperti* a seguito dell'incontro pubblico di Sesto Fiorentino, per vedere quali risposte essi abbiano successivamente ottenuto^(49/50).

1. Quale significato dare alla «norma» che concepisce il Parco agricolo quale elemento ordinatore delle politiche territoriali dell'area della Piana Fiorentina? Cosa intendiamo per elemento ordinatore? Che tipo di gerarchizzazione, di interventi, di interessi e, a monte, di valori, l'idea dell'elemento ordinatore porta con sé?

2. Quali progetti e quali interventi possono dare forza e sostanza all'idea di Parco?

Sono due quesiti che la Regione Toscana intende trattare nella loro intrinseca congiunzione e si propone di farlo mediante la piena visibilità dei propri intenti: nel senso che il Parco agricolo quale elemento ordinatore è tale se dimostra di non restare una buona intenzione né tantomeno un argomento retorico. Bensì il perno di una specifica strategia ambientale, paesaggistica, culturale e agroeconomica che investa l'area metropolitana fiorentino-pratese. Per cui, su un primo versante riflessivo e propositivo, la Regione intende concettualizzare il Parco come “norma di piano”; su un secondo versante attuativo, la Giunta regionale propone uno specifico percorso di messa in opera del Parco come Progetto di Territorio.

Il Parco agricolo viene dunque prospettato dal governo regionale come l'elemento ordinatore della Piana, in funzione degli elementi strutturanti che ne caratterizzano il territorio:

- *Il primo elemento strutturante: «[quale] continuum di aree agricole presenti, opportunità che rende necessario che le aree fertili siano destinate esclusivamente ad attività agricole e a funzioni di riequilibrio ambientale».*
- *Il secondo elemento strutturante: [il Parco agricolo quale] insieme di reti in grado di qualificare sia il continuum di aree agricole e la loro fruibilità, sia le connessioni tra aree agricole e aree urbane limitrofe.*
- *Insieme di ulteriori elementi di progetto: «[quali fattori di] riqualificazione del reticolo idraulico; [quali moventi dello] sviluppo di elementi di mitigazione ambientale e climatica; [quali opportunità di] valorizzazione dei beni culturali presenti; [quali scenari per cui promuovere la] qualificazione dei margini degli insediamenti» (Regione Toscana 2013, 14).*

⁴⁹ Questo paragrafo rappresenta la sintesi delle risposte pervenute all'Ufficio del Garante da parte dei diversi soggetti istituzionali (Regione Toscana, AdF, IRPET, alcune Compagnie di volo dell'Aeroporto di Firenze Peretola, Università), ma anche di ulteriori sollecitazioni pervenute da singoli all'ufficio del Garante (riportate in appendice E), in relazione ai quesiti emersi durante le due giornate dell'Incontro pubblico del 6 e 7 dicembre 2012 tenutosi al Polo Scientifico di Sesto Fiorentino. I documenti dai quali sono state tratte le informazioni qui riportate sono i seguenti:

- AdF, *Parco della Piana: considerazioni sulla riqualificazione dell'Aeroporto A. Vespucci*, Firenze, febbraio 2013 (Documento pervenuto all'Ufficio del Garante in data 8 febbraio 2013);
- M. Alfano, Lettere al garante (Pervenute in data 26 e 29 gennaio 2013);
- M. Biagioni, CONFESERCENTI Toscana, Lettera all'Ufficio del garante (Pervenuta in data 24 gennaio 2013);
- IRPET, *Le ricadute economiche dell'adeguamento dello scalo aeroportuale della Toscana centrale*, Firenze, febbraio 2013 (Nota predisposta per la Giunta della Regione Toscana ad integrazione del Quadro conoscitivo della variante al Pit);
- M. Marchetta, Documento integrativo all'intervento effettuato nell'a giornata del 6 dicembre dell'Incontro Pubblico di Sesto Fiorentino, Firenze Gennaio 2013 (Documento pervenuto all'Ufficio del garante in data 10 gennaio 2013)
- Regione Toscana, Direzione Generale Politiche territoriali, ambientali e per la mobilità, *Integrazione al piano di indirizzo territoriale. Parco Agricolo della Piana e qualificazione dell'Aeroporto di Firenze. Con l'integrazione alla proposta della GR di delibera al CR n°10 del 14 febbraio 2011*, Firenze febbraio 2013 (Documento riassuntivo pervenuto all'Ufficio del garante in data 18 febbraio 2013).
- A. Tesi, Magnifico Rettore dell'Università degli Studi di Firenze, *Sintesi delle criticità che l'eventuale realizzazione della pista aeroportuale parallela all'autostrada potrebbe determinare nei confronti del piano di sviluppo dell'università*, Firenze Febbraio 2013 (Documento pervenuto all'Ufficio del garante in data 6 febbraio 2013).

⁵⁰ Tutti i documenti richiamati presente paragrafo sono consultabili nell'allegato (d) a questo rapporto.

La Regione, quindi, ad integrazione del progetto di Parco agricolo della Piana, delinea un quadro ambizioso degli impegni e delle azioni programmatiche che intende sviluppare per dare sostanza ed efficacia all'idea del Parco come Progetto di territorio. Questo, nelle intenzioni regionali, significa e comporta: ...

1. *Promuovere interventi di piantumazione, miglioramento di percorsi e qualificazione del disegno del parco stesso.* → A tal proposito sono previste specifiche azioni tese a qualificare i collegamenti metropolitani e a ridurre l'inquinamento atmosferico attraverso l'estensione e l'implementazione della funzionalità strutturale delle aree verdi. Entro giugno 2013 la Regione si è impegnata a definire il programma dettagliato degli interventi di piantumazione per i quali sono stati stanziati 3 milioni di euro nella proposta di bilancio pluriennale 2013-2015;
2. *Promuovere azioni per la fruizione dell'area archeologica di Gonfienti.* → Al fine di valorizzare pienamente tale area la Regione rileva la necessità di creare un sistema territoriale dell'archeologia con tutti gli altri siti archeologici presenti nell'area (Comeana, Pizzidimonte; Sesto e quant'altro). A tal fine si ipotizza la creazione di un Piano di gestione integrato attraverso la cooperazione tra attori pubblici e privati presenti sul territorio. Entro giugno 2013 la Regione definirà il programma degli interventi. Nella proposta di bilancio pluriennale 2013-2015 è previsto uno stanziamento di 500.000 euro per il 2013 per gli interventi in oggetto;
3. *Promuovere le attività agricole coerenti con il Progetto di Parco agricolo della Piana.* → Il principale strumento di intervento finanziario della Regione Toscana per la promozione del settore agricolo-forestale è rappresentato dal Programma di Sviluppo Rurale (PSR). Le principali linee di intervento a favore di una promozione dell'agricoltura nel Parco della Piana possono essere individuate in:
 - Investimenti per l'agricoltura,
 - Sostegno all'imprenditoria giovanile nell'agricoltura dell'area,
 - Interventi rivolti allo sviluppo della multifunzionalità aziendale.Per una più organica azione di sviluppo dell'agricoltura è ritenuto opportuno affiancare all'attuazione ordinaria del PSR altri strumenti quali ad esempio i progetti integrati per le filiere di tipo "orizzontale", rivolte ad agricoltori e produttori di determinati ambiti dell'area per la promozione congiunta di agricoltura e territorio.
4. *Promuovere azioni per incentivare l'utilizzo delle energie rinnovabili e per l'efficienza energetica.* → La Regione assume come proprio obiettivo nell'ambito della green economy, la promozione dell'utilizzo dell'energia prodotta da fonti rinnovabili con particolare riferimento allo sviluppo di:
 - soluzioni innovative nell'ambito del solare fotovoltaico e termico;
 - soluzioni per la climatizzazione degli edifici mediante energia geotermica a bassa entalpia e pompe di calore;
 - azioni per il miglioramento del rendimento energetico e lo sviluppo della rete di mobilità elettrica;
 - impianti di combustione a biomasse e coltivazione sostenibile delle risorse energetiche, evitando che aggravino il quadro emissivo locale.
5. *Promuovere investimenti per le aree umide e per la rete ecologica.* → Gli obiettivi che la Regione intende perseguire per la tutela delle aree umide presenti nell'area sono rivolti a:
 - la conservazione ed il recupero degli habitat presenti,

- la diminuzione del grado di frammentazione degli habitat,
- l'incremento degli areali di distribuzione delle specie di flora e fauna,
- l'aumento del numero di individui e di specie,
- la diminuzione del disturbo in fase di nidificazione.

Per la realizzazione degli interventi la Regione intende prevedere risorse pari a 1 milione di euro. A tal fine la Giunta regionale intende proporre al Consiglio, in sede di prima variazione di bilancio 2013, le relative risorse da assegnare agli enti locali (Regione Toscana 2013,33-39).

Adf, per parte propria, conferma che

“Gli elementi caratteristici di riqualificazione del Parco della Piana saranno considerati quindi “ordinatori” ed anche per noi tale primato del parco va garantito assicurando una adeguata qualità progettuale” (Adf 2013,1)

3. Qual è la funzionalità strategica del «progetto di territorio» costituito dal Parco agricolo della Piana in relazione alla qualità della vita dell'area e alle nuove opportunità di crescita economica sostenibile, quale lo sviluppo di una agricoltura periurbana?

La Regione Toscana, come rimarcato in riferimento al quesito precedente, si impegna a promuovere le attività agricole coerenti con il Progetto di Parco agricolo della Piana, sia attraverso il PSR (Programma di Sviluppo rurale), sia attraverso politiche intersettoriali. A tal proposito la Regione ritiene opportuno *“affiancare all'attuazione ordinaria del PSR altri strumenti quali ad esempio i progetti integrati per le filiere di tipo “orizzontale”, rivolte ad agricoltori e produttori di determinate aree per la promozione congiunta di agricoltura e territorio”* (Regione Toscana 2013, 37).

4. Perché ...un “nuovo” aeroporto nella Piana?

Per quanto riguarda questo interrogativo sollecitato, più volte e da più parti, riguardante la valutazione della reale esigenza di dotare la metropoli fiorentina di un nuovo aeroporto rispetto all'attuale, repliche e precisazioni di ordine tecnico ed economico sono giunte da parte sia di Adf che di IRPET.

AdF sostiene la necessità di un adeguamento tecnico del nuovo aeroporto (riguardo al quale solo l'ipotesi di pista c.d. “parallela convergente” viene ritenuta efficace). Adeguamento che risulterebbe funzionale anche ad una specifica strategia sia trasportistica che macro-economica di medio tempore:

“L'aeroporto di Firenze opera in completa sicurezza, ma non è in condizioni di garantire continuità operativa a causa dell'orientamento della pista. Particolari condizioni climatiche, quali l'intensità dei venti (maggiore di 10 nodi) nella direzione di atterraggio, di nebbia che si forma all'altezza del fiume Arno, la lunghezza della pista ecc ecc, frequentemente non consentono l'atterraggio degli aeromobili che sono quindi dirottati generando nei passeggeri notevoli disagi accompagnati a volte da una percezione di timore che non si giustifica con le caratteristiche operative dell'aeroporto.

Si consideri che solo nel 2012 i dirottamenti e le cancellazioni per motivi meteo sono stati oltre 700 e conseguentemente circa 50.000 passeggeri sono stati costretti ad arrivare o partire da aeroporti alternativi quali Pisa e Bologna con notevoli disagi ed ulteriori costi per loro e per tutti quelli che a distinto titolo sono coinvolti nelle attività operative (società di gestione, vettori, ecc.).

Si consideri che la pista parallela convergente assicurerà un'operatività con un coefficiente di utilizzo del 97,5% contro l'attuale 90,2%.

In relazione a tanto negli ultimi anni fonti (Piano Nazionale degli Aeroporti) e studi autorevoli considerano necessario promuovere la realizzazione della nuova pista affinché il sistema aeroportuale toscano sia pronto nel 2030 a soddisfare la prevista domanda di traffico, che pertanto potrà essere assicurata in maniera correlata da Firenze (con la nuova pista) e Pisa.

(...)

Riteniamo che le considerazioni riportate precedentemente siano atte a giustificare il perché occorra effettuare l'intervento; aggiungiamo che la realizzazione della pista diversamente orientata è assolutamente necessaria al fine di eliminare le criticità attuali altrimenti non rimovibili con le conseguenze pure evidenziate precedentemente. Peraltro la sempre più stringente evoluzione normativa e la sempre più ridotta possibilità di avere macchine idonee (quindi più piccole) da atterrare sullo scalo di Firenze, con la pista attuale, non consentiranno al sistema aeroportuale toscano di poter garantire un'offerta in linea con la crescente domanda di mobilità prevista da e per la Toscana. Si perderà quindi la condizione di strategicità dovuta alla impossibilità di soddisfare la domanda di traffico che verrebbe invece assorbita dai siti fuori dalla Regione e tale situazione determinerà una forte erosione del traffico con gli effetti negativi immaginabili sull'occupazione e sull'economia dell'intero territorio fiorentino e non solo.

In aggiunta annotiamo che il progetto di pista e di riqualificazione in genere dell'aeroporto di Firenze deve considerarsi nel più ampio dibattito dell'ipotizzato sistema aeroportuale toscano nel quale gli aeroporti partecipanti devono esercitare la propria attività in maniera "correlata" nel rispetto delle distinte vocazioni. Un sistema così costituito potrà soddisfare una domanda attesa di passeggeri di circa 12 milioni nel medio lungo periodo e di questi circa 4,5 milioni potranno essere assicurati dal rinnovato aeroporto di Firenze ed il resto da Pisa: requisito fondamentale per confermare per Firenze quella "strategicità" richiesta dal Piano Nazionale per gli Aeroporti" (AdF 20131,7).

Tale assunto risulta confermato anche da IRPET .

"Nel quadro delle strategie nazionali, secondo le linee delineate da ENAC nel Piano Nazionale degli Aeroporti, gli scali di Pisa e Firenze costituiscono, insieme allo scalo di Bologna, il cuore del sistema aeroportuale del Centro-Nord. Il Piano stima, all'orizzonte del 2030, che tale sistema possa arrivare a movimentare fra i 20 e i 30 milioni di passeggeri annui, a fronte dei circa 13 milioni del 2011. Bologna rappresenta il principale scalo di questo sistema, grazie alla sua posizione baricentrica e alla sua accessibilità, anche verso i bacini di utenza del Nord Italia. Per gli scali toscani, il piano suggerisce una strategia di "collaborazione ed integrazione, per continuare a rispondere efficacemente alla domanda di traffico espressa dal bacino regionale sia come origine ma soprattutto come destinazione dall'estero, rafforzando e potenziando le connessioni tra le due infrastrutture". In quest'ottica, Pisa dovrebbe continuare a rafforzare la sua vocazione di scalo essenzialmente turistico e votato al traffico low-cost (che nel 2011 ha rappresentato per l'aeroporto Galilei l'83% del traffico passeggeri), mentre Firenze potrà svolgere il ruolo di city airport, dedicato al settore business. Tuttavia, la collocazione di Firenze fra gli scali ritenuti "strategici", e quindi potenzialmente oggetto di investimenti pubblici destinati al loro potenziamento, risulta condizionata alla realizzazione di una nuova infrastruttura di volo e alla conseguente riconfigurazione del complesso aeroportuale, che consentirebbe all'aeroporto di assorbire quote consistenti del traffico aggiuntivo che il territorio esprimerà nei prossimi decenni. Viceversa, la mancata qualificazione dello scalo fiorentino (ovvero il suo "declassamento" fra gli aeroporti primari, sussidiari agli scali strategici) congelerebbe lo sviluppo aeroportuale nella sua configurazione attuale. Nel lungo periodo, al mancato sviluppo potrebbe associarsi anche una significativa riduzione dell'offerta, dal momento che il ricorso sempre più frequente ad aeromobili di maggiori dimensioni (che già

attualmente presentano alcune criticità nell'utilizzo dello scalo fiorentino) potrebbe indurre alcune compagnie aeree a reindirizzare parte del servizio verso aeroporti più adeguati, pregiudicando la sostenibilità economica della gestione aeroportuale. Il declassamento dello scalo fiorentino comporterebbe effetti negativi sulla qualificazione del sistema aeroportuale regionale, penalizzando l'offerta complessiva del sistema regionale di trasporto aereo.” (IRPET, Nota su “Le ricadute economiche del consolidamento dell'offerta aeroportuale della Toscana” – trasmesso alla Giunta della Regione Toscana nel febbraio 2013, ad integrazione del quadro conoscitivo, p. 2).

Su questo punto sono pervenuti ulteriori contributi, sia da parte di AdF che di IRPET, che evidenziano la funzionalità strategica della qualificazione dell'Aeroporto di Peretola in relazione alla qualità della vita dell'area e alle nuove opportunità di crescita economica ad essa conseguenti.

“Importanti sono anche i benefici sul territorio derivanti da simili progettualità. Nella fattispecie l'intervento ‘progetto pista’ inserendosi nel più generale piano di riqualificazione della Piana contribuisce significativamente al raggiungimento degli obiettivi posti alla base di tutto l'intervento di riqualificazione. Va rilevata pure la ‘valenza innovativa’ che rappresenta un simile progetto quale catalizzatore necessario per il miglioramento e valorizzazione del territorio circostante sia in termini di infrastrutture che in termini di stimolo all'ampliamento dell'offerta dei servizi erogati in tale ambito (alberghi, ristoranti, trasporto locale pubblico e privato, parcheggi accessibilità, relazioni internazionali, competitività e produttività del sistema industriale locale, ecc.).

(...)Il progetto a pieno titolo risulta essere quindi anche utile per il miglioramento generale nell'assetto dell'area, con lo sviluppo dei collegamenti su ferro in ottica di area metropolitana, di sistema intermodale e per il riassetto complessivo del nodo Peretola-Castello integrato nel più ampio progetto del parco della piana. Infatti proprio la variante al PIT, è improntata a un riassetto complessivo dell'area ed alla soluzione di molteplici nodi irrisolti dal punto di vista infrastrutturale e urbanistico di cui beneficerà l'intero territorio metropolitano e l'intera regione (AdF 2013, 6).

“All'aumento dell'operatività del sistema aeroportuale e alla crescita dei flussi passeggeri si associa una maggiore apertura del sistema economico regionale verso i mercati internazionali di persone e servizi. L'accessibilità aerea passa, oltre che per l'aumento dei passeggeri trasportati, anche attraverso l'ampliamento delle destinazioni raggiungibili, una maggiore frequenza delle connessioni, una minore incertezza sui tempi di percorrenza. Tutto ciò contribuisce a facilitare le occasioni di contatto con l'esterno e moltiplica le possibilità di scambio e di innovazione. Inoltre, la connettività delle infrastrutture aeroportuali e la loro accessibilità via terra (in particolare, con servizi di trasporto collettivo) rappresenta una fattore fondamentale, data la rilevanza del trasporto aereo come anello di catene di trasporto intermodali complesse. La relazione fra accessibilità aerea e sviluppo territoriale è stata oggetto di una crescente attenzione e di un'ampia letteratura volta ad evidenziare gli effetti dell'offerta aeroportuale sulla dinamica economica delle regioni interessate.

All'interno di uno studio effettuato per il progetto ESPON, Spiekermann e Wegener rilevano una forte correlazione tra l'indice di accessibilità calcolato per le regioni europee e il livello di sviluppo economico delle stesse regioni (misurato in termini di PIL pro capite). In particolare, per una regione come la Toscana, con una forte propensione alle esportazioni e che storicamente ha visto i propri tassi di crescita fortemente legati al tasso di crescita delle esportazioni, la facilità di accesso ai mercati internazionali rappresenta una delle condizioni necessarie per la crescita della competitività regionale in un contesto economico sempre più globalizzato. Indipendentemente dalla relazione di causalità tra trasporto aereo e crescita (il primo può essere causa o effetto della seconda), è evidente la stretta relazione tra i due fenomeni nelle economie avanzate.

(...)

L'accessibilità aerea risulta una caratteristica di fondamentale importanza soprattutto nei settori del terziario, ed in particolar modo per i servizi avanzati ad alto valore aggiunto che trovano sui mercati internazionali i propri mercati di riferimento. Le interazioni frequenti e internazionali generate da questo tipo di attività trovano nei servizi offerti dal trasporto aereo uno dei fattori determinanti per la loro espansione e la loro competitività, con ricadute importanti sul territorio circostante in termini di propensione all'innovazione e all'attrazione di investimenti esteri. Per quanto riguarda i settori "air transport intensive", ovvero che ricorrono con maggiore intensità al trasporto aereo di passeggeri e merci, l'Air Council International individua settori strategici come ricerca e sviluppo, informatica, comunicazioni, meccanica, assicurazioni e credito.

(...)

L'effetto dell'accessibilità internazionale sull'attrazione di investimenti esteri è un'altro elemento cruciale nella determinazione dell'impatto economico dello sviluppo aeroportuale. Secondo l'indagine European Cities Monitor 2011 rivolta ad un campione di imprese europee multinazionali, la facilità di accesso ai mercati, fornitori e clienti è risultato il fattore più importante per la decisione della città dove localizzare il proprio investimento (il 60% delle imprese lo ha giudicato un fattore "assolutamente essenziale"), mentre la qualità delle infrastrutture di trasporto nazionali e internazionali è al quarto posto ("assolutamente essenziale" per il 42% delle imprese intervistate).

In un approccio macroeconomico, utilizzando strumenti di valutazione ex ante secondo quanto auspicato dalla Commissione Europea, il ruolo dell'accessibilità nella competitività del sistema economico regionale è confermato dall'analisi attraverso il modello strutturale multi-settoriale e multi-regionale Remi-Irpet. Nel medio-lungo periodo (con il potenziamento operativo al 2020), una variazione dell'indice di accessibilità pari (per ipotesi) allo 0.5% si traduce (rispetto ad uno scenario inerziale ad accessibilità invariata) in una crescita del +1.% del PIL, un aumento dell'export pari a +0.6%, in aumento dei livelli occupazionali del +0.4%.

(...)

Oltre ai benefici più generali legati alla competitività delle nostre imprese sui mercati internazionali, presentati nel paragrafo precedente, l'adeguamento dell'offerta induce effetti più immediatamente misurabili, conseguenti al maggiore volume di attività degli scali. Per la stima dell'impatto economico del potenziamento e della qualificazione del sistema aeroportuale si è fatto riferimento alle metodologie adottate a livello internazionale che classificano gli effetti previsti degli investimenti aeroportuali sul piano occupazionale in:

- *Impatto diretto: occupazione attivata all'interno della struttura aeroportuale a seguito dell'incremento di operatività dell'aeroporto.*
- *Impatto indiretto: occupazione attivata sulla filiera della produzione di beni e servizi a supporto delle attività dirette.*
- *Impatto indotto: attività legate ai maggiori consumi indotti dalla spesa dei soggetti coinvolti negli impatti diretti ed indiretti.*

Secondo le stime elaborate dalla società di consulenza York Aviation per la sezione europea dell'Airport Council International (ACI Europe), dall'analisi di numerosi studi di impatto realizzate per aeroporti europei, emergerebbe che, per ogni milione di passeggeri gestiti da un aeroporto, vengano attivati circa 950 posti di lavoro per impatto diretto, mentre l'impatto indiretto e indotto ammonterebbe in media a 2100 posti di lavoro a livello nazionale e 1100 a livello regionale.

(...)

Una maggiore accessibilità aerea facilita gli arrivi in regione, in particolare dall'estero, e genera sul territorio una ricaduta economica tramite la spesa effettuata dalle presenze aggiuntive durante il loro soggiorno. Sebbene non esista, secondo analisi condotte in ottica comparativa europea, una correlazione univoca fra passeggeri trasportati negli aeroporti e presenze sul territorio, sempre più spesso la scelta della meta del proprio viaggio passa anche attraverso valutazioni sull'offerta di servizi di trasporto aereo.

(...)

L'importanza dell'accessibilità aerea per un sistema economico dalla forte propensione internazionale come quello toscano è confermata sia dalla letteratura in materia che dall'analisi dei dati disponibili per la Toscana. La qualificazione del sistema aeroportuale regionale si inserisce in un quadro programmatico nazionale secondo il quale il potenziamento infrastrutturale (in particolare, dello scalo fiorentino) deve accompagnarsi ad una integrazione gestionale degli aeroporti di Pisa e Firenze. Attraverso l'integrazione funzionale sarà possibile, infatti, ottimizzare la capacità complessiva dell'offerta e massimizzare i benefici per il sistema socio-economico regionale. Nei prossimi anni il territorio si troverà ad esprimere una domanda crescente di trasporto aereo, tanto in arrivo quanto in uscita, per soddisfare la quale la capacità di offerta attuale risulta insoddisfacente. Tuttavia, tale domanda non è omogenea e possiede caratteristiche e richieste diversificate alle quali occorre fornire servizi specifici. La diversificazione delle funzioni, dati anche i vincoli ambientali ed infrastrutturali esistenti, risponde quindi ad una logica di ottimizzazione delle risorse disponibili e risulta condizionata alla qualificazione dello scalo fiorentino.

È possibile quindi sintetizzare l'impatto economico del consolidamento dell'offerta aeroportuale regionale, nelle tre componenti considerate in questa analisi, come segue:

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 particolar modo quei settori che utilizzano in modo intensivo il trasporto aereo, come ricerca e sviluppo, informatica, comunicazioni, meccanica, assicurazioni e credito. L'accessibilità più ampia al sistema delle imprese toscane e alla popolazione è garantita dall'offerta aeroportuale degli scali toscani, mentre l'utilizzo dello scalo di Bologna comporta un costo aggiuntivo in termini di tempo e costo monetario dello spostamento.

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 2 mila e i 5 mila 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, per un PIL attivato compreso fra i 15 e i 40 milioni di euro annui sul solo territorio regionale. Il risparmio per l'utenza toscana nell'utilizzo di aeroporti situati all'interno del territorio, dovuto al minore tempo di trasporto, è invece compreso fra i 20 e i 45 milioni di euro. Le stime riportate, basate sulle metodologie oggi più accreditate in letteratura, rappresentano una parziale evidenza quantitativa 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 rappresenta dunque, oggi, un indubbio fattore di competitività, destinato a premiare le aree più centrali rispetto a quelle relativamente più periferiche. D'altra parte su queste considerazioni si fondano le politiche comunitarie che nel nuovo ciclo di programmazione pongono al centro dei processi di sviluppo dei territori la loro integrazione infrastrutturale" (IRPET, Nota su "Le ricadute economiche del consolidamento dell'offerta aeroportuale della Toscana" – trasmesso alla Giunta della Regione Toscana nel febbraio 2013, ad integrazione del quadro conoscitivo, pp.12-23, 2013).

5. Qual è l'attendibilità delle fonti informative sulle quali sono state condotte le valutazioni sulle diverse ipotesi di orientamento della pista, stante la loro media anzianità?

La datazione di alcune delle fonti informative sulle quali sono state condotte alcune valutazioni all'interno del Rapporto Ambientale proponeva la questione relativa delle previsioni circa l'impatto che le varie ipotesi di pista aeroportuale potrebbero avere sul Polo Scientifico di Sesto Fiorentino. Il tema, già messo in rilievo da precedenti sollecitazioni pervenute all'attenzione del garante⁵¹ e riportate alla pagina 42 del presente rapporto, è tornata ad essere evidenziata in due contributi pervenuti successivamente all'incontro di Sesto Fiorentino all'Ufficio del garante.

Il Magnifico Rettore dell'Università degli Studi di Firenze, nel documento fatto pervenire all'Ufficio del garante in data 6 febbraio 2013, specifica infatti che l'ipotesi di "pista parallela" potrebbe alimentare alcune criticità per il Polo Scientifico di Sesto Fiorentino.

"Possiamo ad evidenziare, ora, le criticità che l'Università si troverà a dover risolvere, nel momento in cui si dovesse decidere di realizzare la pista parallela alla autostrada Firenze – Mare:

- 1. Impossibilità di realizzare le vasche di laminazione da 60.000,00 mc, già approvate dagli Enti di Tutela, con la conseguente necessità di una diversa localizzazione, pena l'impossibilità di ottenere l'agibilità di tutta la nuova edificazione nel Polo Scientifico e Tecnologico. Si ricorda che l'appalto delle "Biotecnologie" in corso di espletamento è subordinato alla realizzazione di dette vasche così come lo saranno gli edifici di Agraria di prossima realizzazione. Non va inoltre trascurato il fatto che, con la variata ubicazione delle vasche verrebbe compromessa la trattativa, tuttora in corso, attivata per contenere i costi di esproprio che Unifi deve sostenere.*
- 2. Rischi di interferenza magnetica e/o elettromagnetica tra le apparecchiature sensibili del CERM e quelle relative ai sistemi di radar aeroportuali. Criticità analoghe si potrebbero verificare in altri laboratori di fisica e comunque in apparecchiature di rilevante valore ubicate nei diversi immobili..*
- 3. Necessità di sottoporre a progettazione di adeguamento acustico l'intero patrimonio edilizio realizzato. Gli aerei atterreranno da ovest verso est, provenendo dal mare e quindi attraverseranno la pista lungo il fronte degli edifici sul lato orientato a sud. Si tratterà di sostituire tutti gli infissi. Inoltre dovranno essere incrementate le prestazioni di isolamento acustico delle facciate per renderle congruenti con le norme vigenti. Nei laboratori ad elevata sensibilità ciò comporterà un rilevantissimo dispendio di risorse ed il rischio di sospensione delle attività.*
- 4. Incremento del processo di inquinazione provocata dagli aerei che, come è noto, sviluppano il massimo scarico dei fumi di carburante nella fase di atterraggio e partenza degli aerei.*
- 5. Si ricorda infine che la pista parallela, se realizzata, comporterà l'eliminazione del "lago dei cacciatori", tangente all'insediamento universitario, che la Regione ha inserito in sistema protetto SIC, (Nota 1) e per il quale l'Università, in sede di approvazione del Piano Particolareggiato (21/12/2007), ha dovuto modificare l'assetto dei previsti interventi.*
- 6. Come riflessione di merito va fatto rilevare che le soluzioni ipotizzanti la pista parallela all'autostrada taglierebbero trasversalmente l'andamento del mosaico idrico generato dalle vecchie centuriazioni romane e comprometterebbero le linee di deflusso delle acque nei fossi presenti" (A. Tesi 2013).*

⁵¹ Ad esempio dal Generale S.A. (riserva) Luciano Battisti nell'intervista del 19 Settembre 2012.

Un altro cittadino ha poi rilevato.

"Sono rimasto troppo scandalizzato dal fatto che il Polo Scientifico di Sesto Fiorentino non sia stato minimamente considerato e allora integrerò io.

Stiamo procedendo per assurdo, visto che ci sono altri problemi bloccanti che impediranno la realizzazione della "qualificazione" dell'aeroporto di Firenze ma è bene che l'analisi sia completa e quanto segue non deve mancare.

La pista parallela a regime avrebbe un impatto molto elevato sugli edifici del Polo Scientifico dove si svolgono didattica e ricerca. Nell'Aula Magna uno dei punti più esposti al rumore, si tengono convegni e incontri anche istituzionali (appunto). Al piano superiore del Plesso Didattico c'è una Biblioteca e gli uffici per le attività amministrative.

Qui c'è la pianta del plesso didattico: <http://www.poloscitec.unifi.it/CMpro-v-p-155.html>

Il lato alto della pianta è quello parallelo e più vicino alla pista, si noti anche l'aula 35 (didattica), la più grande del plesso didattico, sempre sul lato esposto.

Ancora, per evitare qualsiasi dubbio, al seguente link <http://goo.gl/maps/uqUKT> (Google Street View) siamo in Via Funaioli, sulla sinistra si vede l'edificio del Plesso Didattico, sull'angolo c'è l'aula 35 e poco più in là l'Aula Magna. A 250-300 metri di distanza in direzione "perpendicolare" alla strada verso destra rispetto a questa vista, ci sarebbe la pista quasi parallela alla strada.

Aggiungo del materiale a conforto della mia tesi di incompatibilità fra pista parallela e Polo Scientifico di Sesto, ho trovato un documento molto interessante, questo: <http://www.parcodellapiana.it/wp-content/uploads/2012/12/All.-C-Rapporto-ambientale.pdf>

Prendiamo per buona solo l'unidirezionalità, visto che l'operatività a est, verso Firenze è veramente da mani nei capelli.

A pagina 198 c'è la mappa del rumore (che riporto di seguito) relativa ad un Airbus A320 in decollo, l'aereo target di questa riqualificazione.

A pagina 197 in riferimento alla figura 2, appunto leggo:

"L'isofona del livello L_{Amax} dei 70 dBA arriva a comprendere le frazioni di S. Giorgio a Colonica, di Santa Maria a Colonica ed alcuni edifici di Campi Bisenzio nei pressi di viale Paolieri e alcuni edifici del polo universitario di Sesto [F.no](#)."

Non mi torna. Qua sotto c'è un'immagine tratta da "All.-C-Rapporto-ambientale.pdf" e rielaborata con un po' di editing grafico amatoriale.

<A320_decollo_poloscient.jpg>

Il segmento rosso rappresenta appunto una lunghezza di 500 metri, ed è ripreso dalla scala. Come avrete potuto appurare anche dal file KMZ per Google Earth che vi ho inviato, l'edificio del plesso didattico (che prendo come riferimento) si trova a una distanza che è appena più di metà di questo segmento rosso, fra i 250 e i 300 metri.

Allora intanto non direi che siamo sui 70dBA (già elevato) come scritto nella relazione, piuttosto sugli 80dBA, in un range approssimativo di 75-85 dBA cioè un livello di rumore estremamente elevato, incompatibile con le attività che si svolgono attualmente in quell'edificio.

Il "confine" dei 70 dBA, stando a questo studio, si trova approssimativamente lungo via delle Idee, cioè in mezzo al Polo Scientifico, ma gli edifici a sud di via delle Idee saranno chiaramente esposti ad un livello di rumore maggiore di 70 dBA.

Allego una versione aggiornata del file KMZ da aprire con Google Earth in cui ho georeferenziato l'immagine delle isofone relative al decollo Airbus A320. Mi sembra interessante da analizzare, anche per le zone di Piazza Togliatti (Campi Bisenzio) dove scorgo un fitto abitato esposto ad un livello di rumore preoccupante.

<Aeroporto di Firenze.kmz>

Sulla mappa relativa all'atterraggio, qua sotto, si osserva che anche gli atterraggi recherebbero disturbo: dovremmo essere sui 65-70 dBA. Nella relazione, commentando questa mappa, si ignora la presenza degli edifici del Polo Scientifico” (M. Alfaro, 26 gennaio 2013).

6. Qual è la consistenza del postulato della monodirezionalità dell'utilizzo della pista, quale condizione della preferibilità della c.d. pista 'parallela'? Qual è l'ancoraggio normativo su cui quel postulato può essere fondato?

Su tale quesito giungono contributi e specificazioni sia da parte di AdF sia da parte di alcuni vettori di volo secondo quanto testimoniato dalla stessa società AdF.

AdF, in particolare, dopo aver ribadito per parte propria come *“Da un punto di vista dell'impatto acustico sui territori ed in particolare della popolazione esposta a tale impatto”* come appaia *“evidente l'enorme miglioramento che la soluzione in esame 'pista parallela convergente' potrà assicurare”* e dopo aver evidenziato *“come l'impronta dei 65 dB, limite di legge per la compatibilità con le aree residenziali, resti contenuta nell'area libera al fianco dell'autostrada senza interessare alcun tipo di insediamento, e [che] l'impronta successiva dei 60 dB arriva poco oltre lo svincolo autostradale tra l'A1 e l'A11, interessando pochi insediamenti, quasi tutti industriali e comunque lontano da centri abitati (la valutazione effettuata da ARPAT indica in 40 le persone residenti interessate da livelli superiori a 60 dB per la pista prevista, rispetto alle 1.100 persone nello stato attuale nelle zone di Peretola, Quaracchi e Brozzi)”*, rimarca che *“Tale riduzione è dovuta sia all'orientamento sia all'uso monodirezionale della pista”*, con *“la riduzione anche in termini di inquinamento atmosferico, di circa il 50% dei tempi di movimentazione degli aeromobili a terra ed in volo” (...)*. *“In particolare si stima che il dimezzamento dei rullaggi a terra porterà ad una riduzione di emissioni di CO2 prodotta dai motori corrispondente alla capacità disinquinante di un ipotetico bosco di circa 300 ettari senza tener conto dei benefici della fluidificazione delle procedure di volo”*.

Inoltre, nella valutazione di AdF, la pista parallela convergente permetterebbe di *“utilizzare con le nuove infrastrutture aerei meno inquinanti e più capienti che assicureranno comunque lo sviluppo atteso dei passeggeri trasportati contenendo però il numero dei voli. A tal proposito è interessante tenere conto anche del fatto che quando potrebbe essere operativa la nuova pista, sarà entrata in servizio una nuova generazione di aerei proprio nel segmento di velivoli di riferimento per il “Vespucci”, quali gli Airbus A320 NEO (New Engine Option), i Boeing 737 MAX o i Bombardier C-Series, aerei innovativi dotati di motorizzazioni in grado di ridurre notevolmente le emissioni, sia in termini di rumore sia di consumi e quindi di inquinanti gassosi”*. Ad un tempo *“la nuova configurazione della pista, non più in posizione trasversale rispetto ai passaggi di volatili verso gli stessi ricettori oggi presenti, migliorerà la situazione venendo meno il ricettore costituito dal laghetto adiacente l'attuale sedime”* ferma la necessità di scegliere poi *“con particolare attenzione il luogo dove riproteggere il laghetto”* (AdF 2013, 2, 6, 7).

Ebbene, tutto ciò evidenziato, AdF asserisce, quanto alla monodirezionalità, che

“La pista parallela convergente in discussione sarà utilizzata in modo monodirezionale (salvo casi di emergenza) escludendo il sorvolo su Firenze e su Prato. Tale modalità di utilizzo sarà sin da subito dichiarata negli elaborati progettuali presentati da AdF e costituirà quindi conseguentemente elemento di prescrizione normativa da parte dell'Autorità preposta (ENAC)” (AdF 9, 2013). Sottolineando, oltre ai già menzionati vantaggi dell'uso monodirezionale della pista nella operatività degli aeromobili *“a terra e nelle fasi di atterraggio, decollo ed inserimento nelle aerovie”*, una *“ulteriore garanzia dell'uso monodirezionale della pista”*, ossia *“il marcato interesse sia dei vettori sia della gestione aeroportuale a che effettivamente si utilizzi la pista nel senso proposto vista la notevole convenienza economica ed operativa dovuta ai risparmi sia nei tempi di movimentazione degli aeromobili a terra ed in volo (risparmio di carburante) sia di gestione dei*

piazzali aeromobili senza citare ulteriormente i miglioramenti di tipo ambientale conseguenti (impatto acustico ed inquinamento atmosferico)”(AdF 2013, 9).

7. Quale la stima del fabbisogno di modificazioni nell’assetto infrastrutturale - sia antico che attuale - e degli investimenti necessari per le diverse ipotesi?

La Regione Toscana, in funzione della riqualificazione ambientale dell’area della Piana intende accompagnare e sostenere la messa in opera del Parco con una serie di linee di azione che riguardano l’accessibilità e le connessioni tra gli insediamenti, i siti e le funzioni che il Parco ospiterà - quale *Parco agricolo e multifunzionale* - o con i quali si porrà in relazione stabile. Parco agricolo e qualificazione aeroportuale, in questa prospettiva, costituiscono, negli intenti della Regione, l’opportunità per realizzare una nuova e sostenibile mobilità nella e per la Piana, recuperando un annosissimo ritardo. Di qui il riproporsi e il rinnovarsi di una serie di obiettivi programmatici che vengono asseriti dalla regione non in una qualche chiave compensativa ma come fattori integranti dell’insieme del progetto di territorio di cui tratta la Variante, accreditandosi anzi come parte saliente dell’intervento complessivo. Li possiamo riassumere come segue:

1. *Integrare la rete delle tranvie della Piana Fiorentina* → Sono attualmente in corso studi e approfondimenti su ipotetici tracciati delle linee di collegamento in direzione Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio. Tali ipotesi dovranno essere sviluppate attraverso in collaborazione con gli enti locali coinvolti. A tale scopo la Regione prevede un impegno economico complessivo (FESR, fondi propri, ecc.) pari a 70-90 milioni di euro;
2. *Contenere le emissioni di traffico veicolare* → mediante l’integrazione della rete tranviaria di cui al punto precedente e la promozione concordata con gli enti e gli operatori competenti di specifiche regolazioni della circolazione e dei relativi limiti di velocità nei tratti stradali e autostradali che più interessano l’area;
3. *Potenziare i collegamenti ferroviari tra Prato e Firenze* → La messa in opera di una nuova struttura del servizio ferroviario regionale per il quale è previsto un sistema di collegamenti veloci fra i principali capoluoghi:
 - il servizio ferroviario metropolitano, caratterizzato da elevata frequenza e da fermate molto ravvicinate, coordinato e integrato con il servizio ferroviario regionale,
 - l’inserimento di una nuova coppia di treni veloci sulla tratta Firenze-Prato-Pistoia, nell’ambito della velocizzazione della relazione Firenze Lucca,
 - la realizzazione di ulteriori servizi sulla direttrice Prato-Firenze su 4/6 coppie Prato-Sesto-Rifredi,
 - l’inserimento nel contratto di servizio con Trenitalia entro il 2013 di ulteriori quattro coppie di treni tra Prato, Sesto e Rifredi;
4. *Potenziare il collegamento tra gli aeroporti di Firenze e Pisa* → Il processo di integrazione aeroportuale rappresenta obiettivo strategico ai fini dell’implementazione del Programma Regionale di Sviluppo che prevede la specializzazione funzionale dello scalo pisano quale aeroporto di rilevanza internazionale e di city airport per quello di Firenze: in vista di una ribadita pianificazione integrata delle attività e dei servizi di entrambi gli aeroporti. La Regione, infatti, promuove e persegue l’integrazione tra le compagini societarie delle due entità che gestiscono i due scali (SAT e ADF)

nell'intento di favorire e consolidare lo sviluppo correlato di entrambi quali componenti di un unico e importante polo aeroportuale.

5. *Definire un collegamento viario tra Lastra a Signa e Prato che sia efficace e di ridotto impatto ambientale, paesaggistico e finanziario* → Nell'ambito dell'aggiornamento del Programma della viabilità regionale, il collegamento tra Lastra a Signa e Prato vedrà l'abbandono definitivo dell'ipotesi "bretella" a favore di una soluzione più leggera e compatibile con i caratteri paesaggistici del contesto insediativo e paesaggistico, oltre che più coerente con le disponibilità finanziarie prospettabili (Regione Toscana 2013, 33-37).

Per quanto riguarda gli interventi più direttamente correlati alla qualificazione dell'Aeroporto, la Regione statuisce (art. 5 ter, recante "Prescrizioni per il progetto di qualificazione") che la progettazione delle opere conseguenti includa *"la realizzazione a cura e spese del proponente di"* tra gli altri di:

- interventi di rinaturalizzazione delle aree aeroportuali non più necessarie da destinare a Parco agricolo della Piana;
- interventi per la salvaguardia della biodiversità e delle specie animali e vegetali presenti;
- interventi per la compensazione a seguito di interferenze con siti di importanza naturalistica regionale mantenendo le aree umide esistenti;
- interventi di adeguamento del reticolo idraulico che ne garantiscano la funzionalità complessiva (compresa la realizzazione della modifica del Fosso Reale per la pista di riferimento dell'areale B);
- adeguamento e ricucitura della viabilità interferita, senza riduzione degli elementi prestazionali (*"prevedendo il mantenimento del collegamento diretto per Sesto Fiorentino attraverso, per la pista di riferimento dell'areale B della VAS, il sottoattraversamento degli spazi aeroportuali, i conseguenti adeguamenti dello svincolo autostradale di Sesto Fiorentino e gli adeguamenti dell'Autostrada A 11 e della viabilità locale in corrispondenza del nuovo tracciato del Fosso Reale"*);
- interventi di mitigazione e compensazione per l'inquinamento atmosferico e acustico rispetto agli insediamenti esistenti e al Polo Scientifico di Sesto Fiorentino;
- interventi di mitigazione ambientale mediante il recupero delle parti dei Boschi della Piana interessate dal progetto per la pista di riferimento dell'areale B, procedendo alla loro rilocalizzazione in area idonea, con aumento di superficie complessiva;
- interventi volti al recupero dei volumi di esondazione sottratti ai territori interessati dalla riqualificazione aeroportuale;
- redazione della Valutazione di Impatto Sanitario del progetto della qualificazione aeroportuale (Regione Toscana 2013, 17,18).

AdF, a sua volta, affronta la questione delle opere che prevede di poter finanziare con prevedibile prudenza, stante lo stato degli atti:

"La documentazione in itinere, seppur in fase istruttoria ed in via di perfezionamento per essere sottoposta alla approvazione delle Autorità competenti, fa riferimento ad opere complementari per la riqualificazione ambientale del territorio circostante lo scalo, quali ad esempio la rilocalizzazione del laghetto adiacente all'aeroporto ecc. Non per tutte le opere sono disponibili oggi elementi progettuali che consentano una compiuta e corretta stima economica; va pure detto che particolari approfondimenti devono esser fatti.
(...)

Prima di riferire relativamente al costo delle opere complementari annotiamo che quelle relative alla realizzazione della pista (compreso lo spostamento del Fosso Reale e riqualifica del solo svincolo per Sesto Fiorentino) ammontano tra 75 e 80 milioni di euro.

Per la realizzazione delle opere seguenti (da a a g) si stima che un importo di 35-40 milioni di euro possa costituire al momento una base per prime valutazioni:

- a. interventi di smantellamento, bonifica e rinaturalizzazione delle aree eventualmente cedute (parte della pista);*
- b. rilocalizzazione del laghetto adiacente all'aeroporto;*
- c. adeguamento del reticolo idraulico interessato dalla realizzazione della pista (escluso Fosso Reale);*
- d. opere di mitigazione ambientale del Polo Scientifico universitario di Sesto Fiorentino;*
- e. rilocalizzazione da parte dei Boschi della Piana;*
- f. rilocalizzazione della vasca di laminazione del Polo Scientifico universitario di Sesto Fiorentino;*
- g. realizzazione del sottopasso nell'ambito della riqualificazione dello svincolo di Sesto Fiorentino"*

(AdF 2013, 8).

Questo scenario viene poi integrato dalle considerazioni del Rettore dell'Università degli Studi di Firenze, il quale, nel documento fatto pervenire all'Ufficio del garante in data 6 febbraio 2013, rileva quanto segue:

"Com'è noto, l'Aeroporto di Peretola, nella sua configurazione attuale, deve ancora dotarsi di adeguate vasche di laminazione necessarie per rendere il sistema dello scalo congruente con le prescrizioni di normativa tecnica della Regione Toscana, finalizzate alla eliminazione del rischio idraulico nella 'Piana Firenze, Prato Pistoia'.

Nel recente passato sono state elaborate, dall'Università, alcune ipotesi per raccordare il progetto delle vasche di laminazione ed esondazione connesse al completamento del Campus (pari a 120.000,00 mc), con le esigenze dell'aeroporto, in modo da poter ridurre l'impatto ambientale e limitare la risorsa-territorio da destinare a tale impianto. L'iniziativa non è, però, andata a buon fine.

Ciò premesso, va considerato che qualunque sia l'ipotesi di modifica dell'assetto della pista dello scalo, dovranno essere realizzate vasche di laminazione dimensionate per una cubatura pari al volume di terreno che verrà impiegato, rispetto all'attuale piano di campagna, per realizzare il rilevato della nuova pista. Ad ulteriore garanzia di impermeabilizzazione dell'area dovrà inoltre essere realizzata una vasca per la raccolta delle acque meteoriche rapportata ad un tempo di 72 ore.

Su quali superfici tutto questo potrà gravare?" (A. Tesi 2013).

PARTE QUARTA

Dopo l'adozione

Premessa alla parte del Rapporto post-adozione

Ad adozione avvenuta, mediante la deliberazione del Consiglio Regionale n. 74 del 24 luglio 2014, il processo decisionale inerente all'integrazione del Pit ai fini del Parco agricolo della Piana e della qualificazione dell'aeroporto di Firenze, è stato affidato - come ordinamento prescrive - alle cure del Consiglio Regionale. A tal proposito sia sommessamente consentito al garante rilevare quella che appare una specifica anomalia del dettato normativo della vigente legge regionale 1/2005. In base ad esso - art. 20 comma 2 - si prescrive che *«In sede di assunzione delle determinazioni provvedimenti per l'adozione ed approvazione degli strumenti e degli di governo del territorio, il garante provvede alla stesura di un rapporto sull'attività svolta»*. Il che suppone una sostanziale equiparazioni delle azioni promuovibili dal garante nella fase pre-adozione e di quelle promuovibili dal medesimo nella fase post-adozione: nella quale ultima è il Consiglio regionale ad esercitare la pienezza delle proprie facoltà istituzionali e dunque anche di informazione, ascolto e comunicazione, mentre l'istituto del garante è invece chiamato a un ruolo precipuo - di promozione dell'informazione, della comunicazione e della partecipazione - durante la fase del procedimento che porta all'adozione. Ciò va rimarcato per la semplice ed evidente esigenza di evitare qualunque confusione di ruoli e di responsabilità tra chi è chiamato a una missione generale di rappresentanza politica, ossia il Consiglio, e chi è chiamato a un ruolo e a una responsabilità di sostegno informativo, comunicativo e partecipativo a favore della cittadinanza quando ancora la missione rappresentativa generale del Consiglio deve iniziare il suo corso. Ovverosia a decorrere, appunto, dall'adozione del provvedimento.

In ogni caso - e proprio in virtù di quella che appare allo scrivente una incongruità normativa - il garante regionale ha ritenuto opportuno - nel dopo-adozione - concentrare la propria azione nella fornitura sistematica, "quotidiana", di informazioni inerenti alla variante al Pit concernente il Parco e la qualificazione dell'aeroporto: astenendosi da iniziative partecipative ulteriori rispetto al cospicuo ammontare di quelle promosse nella fase pre-adozione, così da non ledere le prerogative e la capacità di ascolto e interlocuzione del Consiglio e dei suoi membri.

Le attività del garante nella fase post adozione

Ferma la prospettiva suddetta, il garante ha concentrato la sua attività su un duplice versante:

- a. contribuire ovvero partecipare - a seconda dei casi e delle circostanze - ad una serie di iniziative pubbliche e in pubblico, tese a illustrare - in modo diretto, specifico o tematicamente indiretto - presupposti e obiettivi pianificatori, progettuali e normativi che compongono la variante e i meccanismi della sua messa in opera. In tale chiave il garante ha preso parte, tra le altre, alle seguenti iniziative:

3 febbraio 2013 - Assemblea della rete dei Comitati presso l'Istituto Stensen della Rete Comitati per la difesa territorio;

11 febbraio 2013 - Incontro pubblico presso Comune di Campi Bisenzio;

15 marzo 2013 - assemblea pubblica presso Sala Consiglio Comunale di Lastra a Signa;

2 aprile 2013 - incontro con esponenti della imprenditoria vivaistica pistoiese;

16 aprile 2013 - incontro informativo con il Sindaco di Calenzano;

3 maggio 2013 - incontro con esponenti dei Comitati pratesi;

17 maggio 2013 - incontro presso auditorium polo scientifico di Calenzano con associazionismo locale;

27 maggio 2013 - incontro promosso dalla Provincia di Firenze;

26 giugno 2013 - “Vestire il paesaggio” - relazione del garante

28 giugno 2013 - incontro informativo con Rete comitati;

5 novembre 2013 - incontro con Comitato No aeroporto - Circolo Arci "Cherubini" di Grignano - Prato;

9 febbraio 2014 - incontro con Legambiente Toscana;

8 marzo 2014 - incontro con Rete Comitati presso Auditorium Cassa Risparmio Firenze;

27 marzo 2014 - Convegno Legambiente a Firenze;

6 giugno 2014 - Festa Legambiente a Villa Montalvo in Cambi Bisenzio;

- b. svolgere attività di “sportello informativo” concernente la documentazione tecnica disponibile: al fine di agevolare cittadini, associazioni e qualunque soggetto interessato a formulare le proprie osservazioni alla variante. Un’attività puntuale e quotidiana che trova un riverbero diretto nella stessa articolazione argomentativa delle osservazioni: che a loro volta, unitamente alle controdeduzioni approvate dalla Giunta nella relativa istruttoria tecnica, e costituiscono per il Consiglio un’opportunità preziosa di approfondimento e di verifica pre-decisionale.

Il quadro sintetico delle osservazioni presentate *ex lege* 1

Proponente	CRITICITA' MANIFESTATE - sintesi ad hoc	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI - sintesi ad hoc	PROPOSTE DI MODIFICA - Sintesi ad hoc
Andrea Sonego	Criticità riferite al territorio di tipo INTERNO: -crescente isolamento aree umide -inquinamento delle acque e localmente del suolo -carenze idriche estive e della vegetazione -perdita specchi d'acqua -presenza assi stradali e ferroviari -presenza parco renai -urbanizzazione diffusa -intenso inquinamento acustico -attività venatoria -diffusione di specie esotiche di flora e fauna -diffusa presenza di discariche abusive -rete elettrodotti -attività agricole intensive -perdita di nidiate causa predazione		Principali misure da adottare, come mitigazione -mantenimento e miglioramento aree umide -miglioramento gestione idrica dei siti -mantenimento dei sistemi naturali, seminaturali e aumento di superfici semiumide -mantenimento presenza floristiche rare -controllo specie alloctone -mantenimento dei popolamenti di anfibi

Proponente	CRITICITA' MANIFESTATE - sintesi ad hoc	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI - sintesi ad hoc	PROPOSTE DI MODIFICA - Sintesi ad hoc
	-presenza laghi pesca sportiva -carico turistico ricettivo in aumento Criticità riferite al territorio di tipo ESTERNO: -urbanizzazione diffusa -aeroporto, assi stradali e ferroviari -inquinamento acque -casa passerini -oasi focognano -artificializzazione fossi e calani -realizzazione terza corsia autostrada e opere connesse -realizzazione impianti energetici		
ENAC	l'indicazione della lunghezza della pista non deve avere carattere urbanistico - territoriale ma di sicurezza aeronautica e solo ENAC lo può garantire. Inoltre una pista più corta del necessario comporta l'aumento dell'impatto acustico	ragionare in ottica regionale mettendo a sistema gli aeroporti presenti sul territorio è molto positivo in sede di VIS sarà espressa la compatibilità ambientale	stralciare le previsioni sulla lunghezza della pista
PD Prato	Peretola roge in un area vastamente urbanizzata		

Proponente	CRITICITA' MANIFESTATE - sintesi ad hoc	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI - sintesi ad hoc	PROPOSTE DI MODIFICA - Sintesi ad hoc
	la pianificazione del PIT si deve inserire in una pianificazione compatibile e rispettosa della vita della popolazione nella Piana la pista parallela convergente produrrà pesanti ricadute sull'inquinamento acustico gli enormi costi dell'opera rischiano di ricadere sul pubblico occorra valorizzare lo scalo di pisa e il collegamento con Firenze		
Associazione V.Giannotti per sviluppo aeroporto		solo la nuova pista 12/30 ridurrebbe le criticità attuali lo studio di ARPAT è esauriente e l'impatto ambientale sarebbe ridotto dalla trasformazione del parco velivoli attuali con nuovi più moderni e meno impattanti non serve una VIS	Approvare subito

Proponente	CRITICITA' MANIFESTATE - sintesi ad hoc	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI - sintesi ad hoc	PROPOSTE DI MODIFICA - Sintesi ad hoc
		parco e aeroporto convivono aeroporto favorisce accessibilità non condivisibile la realizzazione di opere accessorie e compensative dibattito pubblico e partecipazione: si solo se realizzato per presentare progetti di pista e reali effetti ma non deve contemplare l'ipotesi zero: non si fa o si discute come si deve fare opportunità holding con Pisa	
Ing. Franco Ciulli	Questione parco agricolo della Piana La proposta di creare il Parco agricolo della Piana (7000 ettari) dovrebbe interessare tutte le aree ancora in edificate (anche quelle che i comuni hanno destinato ad altri usi) ed essere accompagnata da dati concreti legati all'economia a supporto dello sviluppo economico		

Proponente	CRITICITA' MANIFESTATE - sintesi ad hoc	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI - sintesi ad hoc	PROPOSTE DI MODIFICA - Sintesi ad hoc
	Questione potenziamento aeroporto di Peretola Incompatibilità con parco agricolo della piana e con le previsioni urbanistiche oggi presenti: l'aumento del turismo necessiterebbe servizi in territori ad ora previsti come agricoli (salvaguardie). Servirebbe vero confronto pubblico principalmente con il mondo agricolo La crisi economica fa sì che anche le aree edificabili siano coltivate: prevale la vocazione agricola dell'area		
Arch. Valentini	un'area del Comune di Campi diventerebbe da Destinazione produttiva e attrezzature metropolitane ad agricola (salvaguardi) vanificando investimenti già fatti		chiede stralcio di detta area dalle salvaguardie
Rifondazione Comunista		1. manca un piano industriale e progettuale definitivo relativo alla qualificazione e sviluppo Peretola 2. manca piano di sviluppo in relazione alle necessità di trasporto in Toscana: potrebbe essere sufficiente potenziare Pisa e il collegamento firenze-pisa 3. quantificazione e accollamento costi per realizzazione e delle opere necessarie collegate: in nessun caso a carico di soggetti pubblici 4. tempistica opere necessarie collegate alla realizzazione di una nuova pista aeroportuale fiorentina 5. rischio acustico: esplicitare come ridurlo	

Proponente	CRITICITA' MANIFESTATE - sintesi ad hoc	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI - sintesi ad hoc	PROPOSTE DI MODIFICA - Sintesi ad hoc
		6. come si concilia parco agricolo della piana con nuova pista?? Come può essere elemento ordinatore territoriale 7. mono direzionalità della pista e non sorvolo Prato necessari 8. sicurezza reticolo idraulico: lo spostamento fosso reale e cassa di contaminazione del polo universitario sono rischiose e onerose. Devono essere totalmente a carico dell'investitore 9. le aree ambientali e naturali avranno gravi impatti ambientali	
Comitato Difesa del territorio	- la riqualificazione si basa sulla ipotesi non condivisibile di aspettativa di raddoppio del turismo nei prossimi 15 anni - potenziamento di peretola significa devastazione ambientale ed idrologica - la consegna dello scalo ad una società aeroportuale fa perdere al pubblico il controllo sull'aeroporto - il costo dell'opera e delle infrastrutture necessarie per realizzarla sarebbe enorme - il territorio limitrofo sarebbe deprezzato - l'area delle ville medicee UNESCO svalutata - favorire il turismo di massa vuol dire avere basse ricadute economiche e notevoli ricadute negative ambientali		- far precedere all'approvazione del PIT un progetto definitivo in cui ATF dichiara di assumersi tutti i costi diretti e indiretti - potenziare lo scalo di Pisa e i collegamenti veloci con Pisa
PDL	- la previsione di una holding regionale volta alla gestione integrata degli sca-		

Proponente	CRITICITA' MANIFESTATE - sintesi ad hoc	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI - sintesi ad hoc	PROPOSTE DI MODIFICA - Sintesi ad hoc
	- li di Pisa e Firenze appare inadeguata - le opere di mitigazione previste sono troppe e non tutte necessarie - non è garantita la sicurezza del volo anche per la vicinanza con stagni e fossi e quindi presenza di aironi e altri uccelli - le salvaguardie contrastano con le previsioni urbanistiche di molti comuni della Piana - l'interporto è previsto nella zona limitrofa agli scavi di gonfienti		
Comitato No aeroporto	Inutilità dell'opera (ampliamento aeroportuale e non compatibilità con il progetto parco della Piana)	Carattere generale -manca progetto fattibilità e piano industriale Di metodo: la variante al PIT deve essere accompagnata da una nuova VIA e Vis formulate da soggetti terzi ed imparziali gli studi presentati sono carenti di analisi tecniche, economiche, socio-sanitarie, turistico e ambientali Carattere tecnico: mancano info su:	che tutti i costi siano esplicitati e a attribuiti carico del soggetto proponente

Proponente	CRITICITA' MANIFESTATE - sintesi ad hoc	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI - sintesi ad hoc	PROPOSTE DI MODIFICA - Sintesi ad hoc
		-compatibilità con Parco della Piana -come saranno rispettate le normative ICAO circa rispetto 300 tra area aeroportuale e primo ostacolo (piante alto fusto, fosso reale, autostrada)? -quale ente sarà competente per spostamento fosse reale? -dove reperiti 1 milione metri cubi di inerti per nuovo fosso reale? -dove smaltiti inerti attuale fosse reale come avverrà ripristino rete idrica e quali oneri? -come sarò ripristinata la rete idrica - quale ente farà nuovo assetto acque e a che oneri? -quale ente sopraeleverà l'a11 e chi sosterrà oneri? quali tempi di chiusura A11? Quali alternative per l'utenza? quale svalutazione edilizia? Socio-sanitario e naturalistico -manca studio curve isofone	

Proponente	CRITICITA' MANIFESTATE - sintesi ad hoc	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI - sintesi ad hoc	PROPOSTE DI MODIFICA - Sintesi ad hoc
		-manca studio decibel manca studio danno rumore su animali, popolazione, scuole -quale effetto onde elettromagnetiche? -quali tutele per zone ad alto valore naturalistico? Economiche: -chi avrà competenza per espropri? chi risarcirà per danni da rilascio carburante incombusto? qui darà indennizzi? quale costo ambientale	
Comune Campi Bisenzio	La variante prevede: 1. la definizione del perimetro del Parco della Piana e la sua caratterizzazione quale parco agricolo 2. la definizione del sistema aeroportuale toscano che individua nell'aeroporto di Pisa il sito dei voli intercontinentali e low cost e in quello di Firenze il sito destinato ai voli europei.	1. Riguardo al Parco della Piana non tiene conto che l'agricoltura ha assunto un ruolo estremamente marginale nello sviluppo dell'area a fronte di crescite importanti sia nel manifatturiero che dell'industria ma soprattutto nel commercio e nel terziario. opportuno che si valuti attentamente e si apra un confronto con le associazioni di categoria del settore agricolo, gli operatori del settore e i "contadini" rimasti in modo da approfondire le tematiche del settore, le prospettive di vita e di sviluppo che un parco della piana a carattere agricolo	

Proponente	CRITICITA' MANIFESTATE - sintesi ad hoc	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI - sintesi ad hoc	PROPOSTE DI MODIFICA - Sintesi ad hoc
	3. l' individuazione di 3 ambiti di salvaguardia Il Comune di Campi è interessato dal vincolo di salvaguardia "A", di circa 7.000 ettari complessivi (tutte le aree non ancora urbanizzate) Nelle aree interessate dalla salvaguardia: - non sono possibili nuove previsioni, né modifiche di quelle esistenti, se non a carattere agricolo; - è consentita l'attuazione delle previsioni conformative della proprietà cioè l'attuazione delle previsioni in essere nei Regolamenti Urbanistici; - le previsioni non conformative sono rimandate all'Accordo di Pianificazione Totale contrarietà alla pista parallela convergente per eccessivo impatto, inquinamento e perché lo scalo fiorentino per vincoli anche morfologici non potrà mai essere un aeroporto con un futuro	potrebbe portare in assenza di attività collaterali (commercio, agriturismo, prodotti tipici, ecc). L'area interessata dalla variante al PIT costituisce il cuore del 5° polo produttivo italiano. L'eventuale ampliamento dell'aeroporto necessiterebbe nuove infrastrutture e servizi che non sarebbero possibili in area agricola - stralciare dalla zona A oggetto del vincolo di salvaguardia - prevedere ulteriore sviluppo area dei Gigli Area parco agricolo - inquinamento aria, risorse idriche - dopo case passerini non sono state realizzare le opere di mitigazione previste dal 2005 - non sono iniziati i lavori dei boschi della Piana - non sono iniziati i lavori della tanvia (indispensabili ma non coperti finanziariamente e ancora carenti di studio di fattibilità)	

Proponente	CRITICITA' MANIFESTATE - sintesi ad hoc	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI - sintesi ad hoc	PROPOSTE DI MODIFICA - Sintesi ad hoc
	- rischio per stagni focognano - manca una VIS Una pista allungata avrebbe un impatto troppo forte sui centri abitati di campi		
Associazione Parco	Contraddizione nella variante nella visione urbanistica-territoriale difficile ruolo ordinatore del parco criticità ambientali del progetto della nuova pista: -impatto atmosferico -aspetti idraulici -insediamenti e mobilità aspetti eco sistemici ed ambientali criticità procedurali carenze documentali	Necessità integrazioni conoscitive -incongruenza con parco agricolo insufficiente valutazione effetti idraulici	sviluppare studi e rapporti su -l'impatto idraulico - costi economici - costi-benefici - impatto su mobilità ed insediamenti - incremento emissioni atmosferiche e acustiche - trade off tra parco agricolo e qualificazione aeroporto - produzione di cibo potrebbe non essere adeguata ll'area

Proponente	CRITICITA' MANIFESTATE - sintesi ad hoc	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI - sintesi ad hoc	PROPOSTE DI MODIFICA - Sintesi ad hoc
Italia Nostra (Firenze e Toscana)	lo sviluppo ulteriore dell'aeroporto è giudicato incompatibile lo scalo di Pisa è: - sufficiente - morfologicamente più adatto - molto più sicuro Lo sviluppo ulteriore dell'aeroporto annulla il progetto del grande parco della Piana e gli accordi presi nel 2008 tra le Istituzioni e i rappresentanti dell'aeroporto e infine chi tutelerà la salute dei cittadini.	1. la Variante al PIT non è affatto volta a supportare e stimolare una futura effettiva realizzazione del Parco agricolo della Piana, bensì la realizzazione del 'inceneritore di case Passerini' e la campagna, a puro titolo di speculazione finanziaria privata dei soci egemonici della società dell'Aeroporto di Peretola (oggi ben poco a norma) a sicuro danno dell'Aeroporto Galilei, che è invece meglio collocato dal punto di vista geomorfologico e assai più sicuro, nonché meglio connesso con l'intero territorio 2. si rivendica la necessità di limitare a introdurre, nel PIT regionale solo le salvaguardie generali e le concezioni normative di base relativi al Parco agricolo della Piana e null'altro come elemento ordinatore	PROPOSTA 1 di scorporare/stralciare, gli ambiti di salvaguardia b e c relativi a eventuali potenziamenti/ ampliamenti/ nuove realizzazioni aeroportuali. PROPOSTA 2 inserire, di conseguenza, sia l'attuale ambito aeroportuale che tutti gli spazi a est e sud-est di questo, area ferroviaria di Castello, complesso paesistico-monumentale delle Ville Medicee e cantiere della Scuola nazionale Carabinieri compresi, fino alla sede ferroviaria della linea Rifredi-Empoli, nell'ambito di salvaguardia e normativo del Parco agricolo della Piana PROPOSTA 3 considerare normativamente come attività a esaurimento sia l'attività di scalo aeroportuale autonomo dell'attuale aeroporto

Proponente	CRITICITA' MANIFESTATE - sintesi ad hoc	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI - sintesi ad hoc	PROPOSTE DI MODIFICA - Sintesi ad hoc
			di Peretola
Nuove Iniziative	Incompatibilità con Area Unesco (ville Medicee di Castello)		
Legambiente	1. Aspetti strategici generali. sfugge del tutto la logica con cui apparentemente si declama l'integrazione con lo scalo di Pisa e poi gli si fa concorrenza coi fatti. 2. Aspetti ecologici e naturalistici. Le parole d'ordine sottese dall'atto in esame, sembrano essere, in buona sostanza: sviluppo & innovazione, ma nel pieno rispetto dell'ambiente aeroportuale del nuovo scalo cancella del tutto: -I SIR Stagno di Peretola, -l'ANPIL Podere della Querciola - l'Oasi erpetologica Val di Rose ad interferire gravemente con -l'Oasi gestita dal WWF Stagni di Focognano 3. Aspetti afferenti alle pressioni ambientali. -emergenza smog nell'area interessata dal progetto. Un'area, ricordiamolo, tra le più antropizzate e inquinate d'Italia.		- "riqualificazione" dello scalo rispetto allo status quo, se e solo se il progetto si tradurrà e declinerà in una cornice decisamente maggiore di sostenibilità ambientale e di sicurezza. (proposta di revisione ed efficientamento dell'operatività dello scalo) • Quella del Parco Agricolo della Piana deve essere il vero scenario di fondo, verso cui tutte le Istituzioni toscane devono tendere • necessità di una seria Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) e di una altrettanto seria Valutazione d'Impatto Sanitario (VIS), entrambe solidamente incardinate ad una piattaforma di Piano Industriale, che AdF dovrà produrre nel minor tempo possi-

Proponente	CRITICITA' MANIFESTATE - sintesi ad hoc	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI - sintesi ad hoc	PROPOSTE DI MODIFICA - Sintesi ad hoc
	4. Aspetti idraulici e trasportistici. L'atto pare, infine, del tutto sottovalutare l'enorme impatto che un'eventuale cesura trasversale della matrice territoriale pervenuta quasi intatta dalla centuriazione romana, avrebbe su fossi e strade. (Fosso Reale, sia il sottoattraversamento dell'eventuale nastro 12/30 da parte di Via dell'Osmannoro, l'area dei borghi occidentali di Firenze (Quaracchi, Petriolo, Peretola)).		bile. • Nella fase di traduzione progettuale, si tenga, infine, nel dovuto conto della fragilità idrogeologica della Piana, dell'equilibrio di regimazione delle acque alte e delle acque basse nella "matrice centuriale" della Piana
Comune Calenzano	- nuova perimentazione di salvaguardia troppo estesa - contraddizione delle previsioni del parco come elemento ordinatore e il successivo sviluppo criticità ambientali quali: -incompletezza rapporto ambientale - qualità dell'aria -impatto acustico -termovalorizzatore -mancata realizzazione boschi della piana		- revisione aree di salvaguardia - in caso di pista parallela all'A11 c'e' conflitto con i documenti di avvio dell'integrazione al PIT e alla centralità del parco come elemento ordinatore
Comune Sesto Fiorentino	- Viene meno il parco come elemento ordinatore - viene meno la natura agricola dell'area e la	- Mancanza chiarezza per procedure separate variante al pit e vas - la riduzione del perimetro del parco necessita di	interferiscono con l'ampliamento della pista nella direzione 12-30:

Proponente	CRITICITA' MANIFESTATE - sintesi ad hoc	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI - sintesi ad hoc	PROPOSTE DI MODIFICA - Sintesi ad hoc
	pianificazione urbanistica fatta dagli enti locali che tiene conto di questo fattore	una procedura di VAS e non solo verifica di assoggettabilità, - Evidenziano criticità ambientali in termini di: - incompletezza incompletezza rapporto ambientale - qualità dell'aria - interferenze termovalorizzatore con spazio aereo - incompatibilità degli aspetti ecologici, boschi della piana, aspetti idraulici e dure e protezione ambientale - manca analisi costi benefici economici e sociali, diretti ed indiretti	- il piano attuativo del polo universitario – il progetto Boschi della Piana – il sistema delle aree umide – l'area Erpetologica Protetta val di Rose
Lo Conte-Del Moro	PS e RUC di Campi Bisenzio approvati a PIT vigente prevedevano aree edificabili e tali sono state acquisite locamente. Dopo l'approvazione della variante al PIT tali aree edificabili sono divenute "agricole" (e rende inammissibile ogni variante al RUC)	Il parco agricolo genera diverso trattamento nei comuni della Piana e una qualificazione dell'aeroporto di Peretola genererebbe benefici solo ai comuni le cui previsioni urbanistiche sono possibili Le mitigazioni dell'inquinamento di: -nuova pista aeroporto	Mantenere le attuali indicazioni di PS e non obbligare all'adeguamento per recepire il vincolo del parco agricolo della Piana Nuova vis da ente terzo

Proponente	CRITICITA' MANIFESTATE - sintesi ad hoc	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI - sintesi ad hoc	PROPOSTE DI MODIFICA - Sintesi ad hoc
		-case passerini -terza corsia A11 -sviluppo Castello sono previste solo con il blocco dello sviluppo urbanistico dei comuni della Piana a grave danno dell'economia del comprensorio la variante al PIT compromette lo sviluppo territoriale e anche quello agricolo (terra non sufficiente e in zone non adeguate alla produzione)	Favorire sviluppo equilibrato e compatibile
Cittadini Campi Bisenzio (osservazioni avv. Moro- che estende anche questo documento)	vedi criticità punto precedente (stessa lettera)	vedi criticità punto precedente (stessa lettera)	vedi criticità punto precedente (stessa lettera)
Geom. Amerini	vedi criticità punto precedente (stessa lettera)	vedi criticità punto precedente (stessa lettera)	vedi criticità punto precedente (stessa lettera)
Arch. Matthieu	vedi criticità punto precedente (stessa lettera)	vedi criticità punto precedente (stessa lettera)	vedi criticità punto precedente (stessa lettera)
SEL	criticità tra le previsioni del parco come elemento ordinatore territoriale e le previsioni urbanistiche e le previsioni di qualificazione di Peretola Visione localistica sbagliata che non tiene		Unidirezionalità della pista estensione Parco al comune di Firenze

Proponente	CRITICITA' MANIFESTATE - sintesi ad hoc	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI - sintesi ad hoc	PROPOSTE DI MODIFICA - Sintesi ad hoc
	contro delle interconnessioni con l'aeroporto di Pisa Progetto di variante contraddittorio rispetto alla vocazione agricola dell'area Criticità ambientali circa: -aspetti idraulici -insediamenti e mobilità aspetti eco sistemici ed ambientali impatto atmosferico VAS - criticità procedurali - lacune conoscitive materiali allegati alla variante carenti		inserire coltivazioni boschive tutelare il parco della pian0a nelle ipotesi di sviluppo di peretola adeguare tutta la cartografia segue elenco delle abrogazioni richieste al testo

Proponente	CRITICITA' MANIFESTATE - sintesi ad hoc	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI - sintesi ad hoc	PROPOSTE DI MODIFICA - Sintesi ad hoc
Immobiliare Marina	RELATIVE AI TERRENI dell'AREA FORNELLO (tra la A11 est e la provinciale Barberinese), Comune di Campi Bisenzio	Il Parco della Piana come elemento ordinatore non può essere fondato su salvaguardie imposte dalla Regione.	l'istituzione del Parco della Piana come descritto nell'integrazione del PIT limiterà lo sviluppo territoriale. Si chiede: -stralciare l'area in oggetto dai documenti di salvaguardia o in alternativa -specificare che eventuali iniziative di valorizzazione del territorio siano compatibili con i vincoli di salvaguardia del piano e comunque di valutazione da parte dei competenti organi comunali
Comune Poggio a Caiano	Il Parco come elemento ordinatore territoriale non è compatibile con l'ampliamento dell'aeroporto. La delibera che richiama " di promuovere l'attuazione del Parco Agricolo e il miglioramento della sostenibilità dell'intero sistema territoriale" si contraddice con l'inserimento di un ampliamento aeroportuale, che di certo non può "migliorare" la sostenibilità. è in contraddizione anche l'enunciata "ridu-	Aspetti generali - La variante al PIT proposta, ridimensiona il Parco stesso ad elemento di bilanciamento e mitigazione degli impatti ambientali delle infrastrutture presenti intorno al territorio su cui questo insiste; territorio che è stato ed è potentemente dedicato all'infrastrutturazione. - Non tutela l'area delle Ville medicee riconosciute dall'UNESCO	-proseguimento del progetto di sviluppo e di potenziamento del Parco della Piana. - contrarietà verso l'ampliamento dell'aeroporto di Peretola - necessario puntare al potenziamento dei collegamenti con

Proponente	CRITICITA' MANIFESTATE - sintesi ad hoc	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI - sintesi ad hoc	PROPOSTE DI MODIFICA - Sintesi ad hoc
	zione dell'inquinamento atmosferico “ attraverso l'inserimento di “Interventi di miglioramento della mobilità collettiva nell'area interessata dall'integrazione al PIT” si tratta di un intervento fortemente invasivo che va a compromettere definitivamente l'equilibrio ambientale, ecologico ed idraulico dell'intera area interessata. Un'altra evidente contraddizione dell'intervento è costituita dalla mancanza del progetto definitivo e quindi tutta la deliberazione si basa su ipotesi di realizzazione che non sono concrete e che possono variare anche in maniera sostanziale rispetto al quadro conoscitivo oggetto delle attuali valutazioni.	Aspetti Ambientali l'inquinamento acustico Aspetti ecologici presenza delle Oasi di Focognano e delle altre aree umide classificate come Aree Naturali Protette di Interesse Locale (ANPIL Podere la Querciola), se apparentemente di minor importanza, sono elementi di eccellenza nell'ambito della valorizzazione ambientale- - seri problemi connessi alle condizioni di rischio idraulico che dovranno essere attentamente valutati. - Aspetti economici la scelta non va verso la realizzazione di un vero hub aereo per il territorio Toscano ma punta su due aeroporti di inadeguate dimensioni e quindi appare, di fatto, come la perdita di chance sicuramente strategica nel contesto del traffico aereo internazionale. - non è chiara la previsione di costo per	l'aeroporto di Pisa - Riteniamo altresì che la VIS prevista venga effettuata da un Ente terzo

Proponente	CRITICITA' MANIFESTATE - sintesi ad hoc	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI - sintesi ad hoc	PROPOSTE DI MODIFICA - Sintesi ad hoc
		l'opera, - né tantomeno sono note le superfici da espropriare, -né risulta chiara l'imputazione di detto costo alla parte pubblica ovvero al proponente, e quanto sarà a carico della parte privata.	
Provincia Prato		sospendere ogni giudizio sul pit fino alla conclusione della VAS specie su -qualità aria e rumore -qualità acque superficiali e sotterranee -tutela biodiversità e fauna difficile compatibilità aeroporto/parco	
Sig.ra Maria Donati (oltre termine)			che le aree perimetrale all'interno dell'areale di salvaguardia aeroportuale vengano sgravate dal vincolo di non edificabilità assoluta
Comune di Prato (trasmissione contestuale a VAS)			

Il quadro sintetico delle osservazioni presentate *ex lege* 10

	OSSERVAZIONI “su criticità generali, di approccio, di prospettiva” [“se”, “perché”, con quali conseguenze] ⇓	OSSERVAZIONI “su criticità inerenti alla strumentazione” [fondamenti analitico-conoscitivi e/o formali-procedimentali] ⇓	OSSERVAZIONI “puntuali” [dove si situano le criticità, secondo quali ragioni territoriali e/o funzionali] ⇓
proponente	Sintesi ad hoc	Sintesi ad hoc	Sintesi ad hoc
ORDINE DEGLI INGEGNERI PROVINCIA DI PRATO	Integrazione tra i due aeroporti e contestualizzazione	Carenza analisi preventive e di impatto circa Scalo fiorentino e mobilità di area specifica e mobilità Italia centrale. Insufficienza rapporto ambientale. Insufficienze studi Irpet.	Rischio idraulico, fosso Reale e rete fognaria Insufficienza studi impatto idraulico Insufficienza studi impatto acustico
PROVINCIA DI FIRENZE	impatto su aree naturali e protette	Coerenza con il PTCP (aree aperte e sensibili)	Condizionamento del progetto “Boschi della Piana”
consorzio di bonifica area fiorentina		non tiene conto dello studio del consorzio del 2010	Insufficienza analisi interferenze con canali di bonifica, aree di laminazione
Autorità di bacino del			per le zone PAI (piano stralcio assetto idrologico) serve che le azioni abbiano parere di “sicurezza idraulica”.

fiume Arno			Si rimanda a contributo del 26.8.2013
Ministero dei Beni e delle attività culturali e del Turismo			L'area archeologica di Gonfienti è parte di un'area archeologica più vasta che va resa pubblica e valorizzata
Comune di Campi Bisenzio		manca nuova VIS (valutazione impatto sanitario) che tenga conto delle polveri dell'aeroporto e del termovalorizzatore incompatibilità con PIT, parco agricolo della Piana e PAER (piano ambientale ed energetico regionale)	Criticità per la qualità dell'aria Criticità per inquinamento acustico Incompatibilità idrauliche e con Oasi naturalistiche della Piana Contraddice pareri ASL e Consorzio bonifica area fiorentina Necessità riduzione inquinamento nell'area della Piana rende incompatibile il piano
ASL PRATO		carenza valutazioni di previsione e delle opere di mitigazione previste carenza previsioni della "qualificazione" dell'aeroporto che dipendono anche dalla lunghezza della pista (inquinamento	
Consorzio bonifica ombro-ne p.se - Bisenzio	Evidenziano il "divieto di bonifica idraulica delle zone umide naturali" in contrasto con la salvaguardia del territorio.		
ARPAT	- progetto parco della piana e riqualificazione dell'aeroporto di Firenze	- documentazione (pit e variante) troppo complessa difficoltosa alla lettura, specie per intersecarsi del documento di	- non sono considerate le valutazioni connesse alle salvaguardie previste per il Parco, inserite invece come o-

	fanno riferimento a percorsi sovrapposti ma scarsamente integrati tra di loro	piano e disciplina di piano - Analisi insufficiente nella VAS degli impatti sul progetto del Parco - poco definito il perimetro e confine del Parco - manca una sintesi comparata delle modifiche territoriali in funzione della pista scelta, non vengono identificati gli impatti - carente la relazione rispetto alle risorse idriche, suolo ed ecosistemi - nel rapporto ambientale manca il confronto tra le diverse ipotesi proposte - carenza quadro conoscitivo MANCANZA DI VALUTAZIONE: - degli impatti correlati alla fase di cantierizzazione che appaiono di rilievo (nuova rete idraulica, infrastrutture relative alla necessità di nuovi collegamenti, svincoli autostradali..) -delle componenti ecosistemiche dovrebbero per meglio comprendere i flussi delle diverse specie di avifauna stanziali e migratori, anche in funzione delle possibili interferenze e degli eventuali rischi, sia in fase di decollo che di atterraggio degli aerei.	obiettivo strategico della riqualificazione dell' aeroporto anche nel Rapporto di valutazione -Le misure di mitigazione dimostrano carenze di analisi integrata e non sembrano assumere carattere prescrittivo
--	--	--	--

REGIONE TO- SCANA DIREZIONE POLITICHE MOBILITA', IN- FRASTRUTTU- RE E TRA- SPORTO PUB- BLICO			- Per quanto riguarda la struttura dell'Interporto della Toscana Centrale di Gonfienti a Prato, non risulta individuata, nella tavola dell'area archeologica di Gonfienti l'estensione dell'area interportuale verso sud-est nel Comune di Campi Bisenzio. (recepita nello strumento urbanistico del Comune di Campi Bisenzio con D.C.C. n°990 del 20/07/2005 di approvazione P.R.G. 2005 - Regolamento Urbanistico.) - Per quanto riguarda il tema della mobilità collettiva: · nella tavola di approfondimento sugli aspetti infrastrutturali e gestionali relativi alla rete tramviaria della piana fiorentina non risulta individuata, nella linea CB.4 ovest verso Cambi Bisenzio, il tratto di linea tramviaria compreso tra l'ultima rotatoria di via Pistoiese e l'inizio della viabilità regionale S.R. 66 in sotto attraversamento dell'Autostrada A1 attraverso il sottovia esistente a nord; · l'ipotesi del precorso della linea CB.2 verso Campi interferiscono con

			le modifiche al progetto definitivo dello svincolo di Peretola dell'Autostrada A11 compreso nel progetto definitivo di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A11 Firenze – Pistoia approvato dalla G.R.T. n°543 del 08/07/2013.
COMUNE DI SESTO FIORENTINO	- Viene meno il parco come elemento ordinatore - viene meno la natura agricola dell'area e la pianificazione urbanistica fatta dagli enti locali che tiene conto di questo fattore	- Mancanza chiarezza per procedure separate variante al pit e vas - la riduzione del perimetro del parco necessita di una procedura di VAS e non solo verifica di assoggettabilità, - Evidenziano criticità ambientali in termini di: - incompletezza incompletezza rapporto ambientale - qualità dell'aria - interferenze termovalorizzatore con spazio aereo - incompatibilità degli aspetti ecologici, boschi della piana, aspetti idraulici e dure e protezione ambientale - manca analisi costi benefici economici e sociali, diretti ed indiretti	interferiscono con l'ampliamento della pista nella direzione 12-30: - il piano attuativo del polo universitario – il progetto Boschi della Piana – il sistema delle aree umide – l'area Erpetologica Protetta val di Rose

Comune di Poggio a Caiano	Contraddizioni evidenti - Parco Agricolo e il miglioramento della sostenibilità dell'intero sistema territoriale afferente al Parco stesso il progetto di sviluppo dell'aeroporto di Peretola incide pesantemente sul lavoro svolto per lo sviluppo del Parco della Piana. -la VIS prevista deve essere realizzata da un Ente terzo	- mancanza del progetto definitivo - non è chiara la previsione di costo per l'opera, né tantomeno sono note le superfici da espropriare, né risulta chiara l'imputazione di detto costo alla parte pubblica ovvero al proponente, e quanto sarà a carico della parte privata. -la valutazione allegata al piano ipotizza solo uno scenario di area ristretta,	Aspetti Ambientali -incompatibilità dell'inquinamento acustico con la tutela del patrimonio locale (Ville Medicee ed i relativi giardini sono state recentemente inserite nel Patrimonio dell'umanità Unesco) Aspetti ecologici - Incompatibilità con Oasi di Focognano e delle altre aree umide classificate come Aree Naturali che sarebbe compromesso dallo spostamento del Fosso reale che di fatto eliminerebbe l'Oasi di Focognano e l'area umida della Querciola. Aspetti collegati al “rischio idraulico” -spostamento del Fosso Reale Aspetti economici - la variante non permetterebbe di realizzare un Hab toscano ma due aeroporti di per se non attrattivi del traffico internazionale
---------------------------	---	--	---

PROV PRATO – Ing. L. Domenichini		Mancanza documentazione esauriente circa: - le questioni relative al “City Airport : mercato potenziale, appeal, qualità che sembrano mancare a Peretola Questioni relative alla soluzione di qualificazione prescelta - “parallela convergente”.: problematicità e mancanza documentazione tecnica esauriente - Questioni relative al a lunghezza di pista del nuovo aeroporto - Questioni relative al le caratteristiche ed organizzazione dell’Apron - Questioni relative ai Piani di Rischio del nuovo aeroporto - Questioni relative all’ impatto acustico del nuovo aeroporto - Questioni relative all’ layout dell’area terminale – Aerostazione, parcheggi e accessibilità lato terra - Questioni relative allo svincolo di Sesto Fiorentino	
Provincia di Prato		mancano informazioni circa: - questioni sanitarie - questioni di impatto acustico, - in-	

		quinamento atmosferico e monitoraggio - questioni inquinamento falda idrica - questioni legate alla mono direzionalità della pista - principio di precauzione - manca un rapporto ambientale	
Comune di Prato	- manca aggiornamento progetto "parco agricolo della Piana" - manca aggiornamento del "testo che integra la disciplina generale del PIT" - misure di salvaguardia da inserire nel parco agricolo della Piana	In relazione al quadro conoscitivo - Rete infrastrutturale (non aggiornata) - si richiedono approfondimenti su: - rete idrica con aree destinate ai collegamenti, uso spazi aperti, reticolo idraulico -si richiede recepimento invariante (perimetro del Parco, come caposaldo del sistema agricolo) -di rappresentare sulle carte l'area dell'ospedale della Misericordia e Dolce -verificare i tracciati di mobilità alternativa -aggiornare la cartografia circa le proprietà pubbliche	-Rischio atmosferico e mancanza mitigazioni sufficienti -non aggiornata data bando regionale sulle fonti energetiche alternative -prato non è interessato dalla tramvia -non previste decisioni di Prato (PS) circa nuove stazioni/fermate ferroviarie -

CNA PRATO	-	Approfondimenti su. -qualità aria -emissioni in atmosfera -sistema idrico -aspetti sanitari -aspetti economici: manca studio domanda potenziale, costi e benefici...	-propongono analisi swot che prende in considerazione le diverse variabili, ambientali, economiche e territoriali e dei possibili scenari - propongono uno studio del rischio idraulico - propongono uno degli scenari economici dell'opera
-----------	---	---	---

Una sintesi conclusiva

Alla luce della discussione pubblica che ha accompagnato la formazione della variante al Pit sia all'interno che all'esterno delle sue scansioni procedurali, si può a consuntivo concludere che attorno al "progetto" del Parco agricolo della Piana e alla qualificazione dell'aeroporto di Firenze-Peretola, si è prodotta una frattura non solo non sanata nel pur lunghissimo iter pianificatorio ma che anzi si è andata nel tempo radicalizzando. Una frattura che non ha trovato una sintesi politica risolutiva: come ben testimoniano, nel loro insieme, le osservazioni presentate (ivi incluse talune provenienti dalla stessa "organizzazione" regionale, *in primis* Arpat).

La giustapposizione tra le posizioni che leggono questo atto della Regione come una nuova strategia di integrazione metropolitana e le posizioni che lo interpretano come un corollario mitigatorio di un'ulteriore carico infrastrutturale per la Piana non trova ancora una composizione che si fondi, non sul "compromesso", ma sulla "condivisione"⁵². Esigenza quest'ultima quanto mai essenziale invece: non tanto per un omaggio astratto alla democrazia deliberativa e ai suoi fautori⁵³. Quanto perché una quota importante della credibilità dell'insieme della politica regionale di governo del territorio si gioca su una pur progressiva effettività normativa e attuativa del Parco della Piana:visto che, quel Parco, ne è l'epitome tanto emblematica quanto, nell'insieme dei significati e degli obiettivi che esprime e persegue, più innovativa (ancorché legata a ormai remote ispirazioni culturali e urbanistiche ma mai superate nel loro valore intrinseco e argomentativo). Insomma, è vicenda che esprime attese, timori e opportunità il cui spessore è tale da non consentire a chi rappresenta e governa la Toscana nuove promesse mancate per quell'area. Né fraintendimenti sulla natura tecnica e procedurale della variante:che non sceglie una pista ma detta le "regole" perché la qualificazione dell'aeroporto si definisca, sviluppi e limiti nell'ambito del progetto del Parco.

Se è così - e la ricognizione dell'insieme della pubblica discussione sin qui registrata lo conferma con decisione - non stupiscono la complessità dell'atto che la Giunta regionale sottoporrà all'esame del Consiglio, né il cospicuo e diuturno lavoro tecnico che sottende, né l'articolazione e la stessa frammentazione di un processo decisionale chiamato a coniugare una pluralità di approcci analitici, strategici e istituzionali, oltre che - a monte - una gamma estesa di visioni, convinzioni e postulati conoscitivi e valoriali.

Così, assistiamo al confliggere fra coloro che ritengono che nuove opportunità di crescita sarebbero alimentabili da un aeroporto rinnovato e ampliato, attraverso una nuova pista con cui conferire maggiore efficienza allo scalo e una sua conseguente capacità di stimolare maggiormente l'economia locale, e coloro che pensano che lo sviluppo potrebbe trarre cospicui vantaggi - prima di tutto se non unicamente - dalla qualità ambientale, paesaggistica e imprenditoriale che un grande parco agricolo metropolitano potrebbe favorire in quell'area insieme alle sue risorse culturali e (neo)naturalistiche. Sono sensibilità, visioni e postulati di valore che giustappongono i fautori di tesi alternative. Le une sostenitrici di un primato del Parco, le altre dell'opportunità di un potenziamento dell'aeroporto. Tutto il "discorso pubblico" offre abbondanti testimonianze di una simile contrapposizione, anche se non mancano pur isolate visioni e programmi di matrice regionale che si industriano nella ricerca di nuovi equilibri.

⁵² Sulla distinzione fondamentale dei due concetti nei processi democratici inerenti la formazione delle politiche pubbliche, cfr. A. Mastropaolo, *La democrazia è una causa persa?*, cit., p. 329 ss. Più in generale, e classicamente, H. Kelsen, *Essenza e valore della democrazia*, Torino, Giappichelli, 2004, p. 11 ss..

⁵³ E alla sua sterminata letteratura filosofica ed euristica. Cfr. tra i tanti J. Elster, ed., *Deliberative Democracy*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998. Vedi anche, per una ricognizione teorica e metodologica a tutto tondo e per una serie di considerazioni proprio su alcune esperienze emblematiche del "caso toscano", il libro (assai bello e altamente consigliabile alla classe politica toscana) di A. Floridia, *La democrazia deliberativa: teorie, processi e sistemi*, Roma, Carocci editore, 2012. Ancora sull'esperienza toscana, M. Morisi, C. Perrone (a cura di), *Giochi di potere. Partecipazione, piani e politiche territoriali*, Torino, Utet, 2013.

In realtà, è l'idea stessa del Parco come specifico progetto di territorio che dovrebbe fornire la chiave per superare la sterilità di una simile contrapposizione. Il Parco come elemento ordinatore delle politiche territoriali dell'area metropolitana più importante della Toscana e dell'Italia centrale, è una sollecitazione per centinaia di migliaia di persone di antico e nuovo insediamento a dar vita a una città policentrica nel cuore più denso e dinamico del territorio regionale nel suo insieme. La leva è una grande infrastruttura verde che li potrebbe unire nella pluralità delle rispettive storie e identità urbane, e che potrebbe innalzare la riflessione pubblica e amministrativa oltre la soglia della congiuntura, dei giudizi e delle decisioni d'occasione. E che mira, in particolare, ad attivare giochi a somma positiva, non a somma negativa. In questa cornice l'aeroporto diventa opzione legittimabile se smette di proporsi come un'alternativa al Parco e si configura, invece, come una presenza accettabile se guidata in modo sostenibile. Ossia, una componente ingombrante della Piana che il progetto del Parco vuole contribuire a "governare" (territorialmente parlando). Non un fattore lesivo della attendibilità e della fattibilità di quello stesso progetto.

Ebbene, se prendiamo sul serio l'insieme dei contributi che abbiamo potuto annoverare nel corso delle diverse fasi procedurali che compongono l'atto di variante, è in quest'ultima angolazione che la stessa progettazione aeroportuale è chiamata a trovare la propria qualità e la propria efficacia. Ossia, basandosi sulle "regole" (indirizzi, prescrizioni, programmi) che il Parco, quale strategia di miglioramento complessivo della qualità della vita nell'area della Piana, dovrebbe fornire come parametro qualitativo sia alla progettazione che alla gestione dello scalo fiorentino.

A questo fine possiamo considerare quale esito sostanziale della discussione pubblica sin qui svoltasi (pur con tutti i limiti che abbiamo richiamato in premessa) con il sostegno delle attività di informazione e partecipazione promosse ai sensi della legge 1, una serie di risultati di apprezzabile evidenza:

- quale che sia la scelta dell'investitore aeroportuale, è risultato del tutto evidente, se le prescrizioni del Pit non sono carta straccia, che esso dovrà muoversi e misurarsi in un contesto normativo e pianificatorio che imporrà alla sua attenzione la centralità del Parco tanto in termini di progetto quanto in termini di finanza, ossia di risorse private da attivarsi per realizzare e contestualizzare il suddetto ammodernamento entro le prescrizioni che il Pit imporrà, una volta approvato, a tutela dell'idea del Parco. Di qui, come corollario secondario ma non marginale, l'esigenza di dismettere da parte di ognuno degli attori in gioco qualunque semplificazione comunicativa, quali che ne siano le origini e gli intenti: ...pena l'incorrere in cocenti smentite ad opera delle situazioni di fatto e della loro complessità. Un parco agricolo che ospita al suo interno, tra molte altre cose, anche un aeroporto con cospicue ambizioni competitive (ancorché correlate a quelle di uno scalo limitrofo con diversa vocazione commerciale) è di per sé una sfida molto esigente che non tollera banalizzazioni né scorciatoie bensì richiede una rigorosa rappresentazione delle questioni da affrontare, delle possibili soluzioni, dei costi e degli investimenti pubblici e privati da sostenere, dei procedimenti da attivare e delle responsabilità politiche, amministrative e imprenditoriali da mobilitare. Poi, si sa, *del doman non v'è certezza*: ma il rigore sia dell'analisi che della sua spiegazione sono prerequisiti per una politica pubblica efficace. E oggi una simile esigenza, anche rispetto a un presente che non cessa di incombere nelle gazzette locali, appare quanto mai evidente a chiunque abbia responsabilità amministrative;
- in tale prospettiva, il Parco e la sua area, questo è quanto l'Amministrazione regionale formalmente asserisce con gli obiettivi e l'impianto generale della variante, sono il cuore del "tema", non il mero contesto lenitivo dell'intervento aeroportuale. Per questo un accordo di pianificazione tra Regione e tutti i Comuni interessati dovrebbe rendere il Parco agricolo della Piana "vigente" ad ogni possibi-

le effetto allorché l'investitore aeroportuale si accinga a formulare la propria proposta progettuale una volta che il Consiglio abbia approvato la variante stessa;

- il progetto di qualificazione aeroportuale, una volta presentato, verrà sottoposto a uno specifico "dibattito pubblico", nei termini e nelle forme che la legge regionale 46/2013 consente. Questo è un impegno che era stato condiviso tanto AdF - nella sua precedente compagine amministrativa - (*"...a valle dell'approvazione in Consiglio Regionale della variante al PIT, intendiamo farci promotori dell'organizzazione di un dibattito pubblico sul progetto di riqualificazione dell'Aeroporto di Firenze da tenersi nello spirito della legislazione regionale sulla partecipazione"* – Adf, 10, 2013) quanto dalla Regione Toscana (come asserito dal Presidente Rossi nell'adunanza di Giunta del 18 febbraio 2013 e come di conseguenza sancito dall'art. 5 *quinquies* del nuovo master plan del "Sistema aeroportuale toscano"). Che è quanto dire che quel deficit di dibattito pubblico con cui abbiamo preso le mosse per il presente rapporto e che ha caratterizzato la fase propedeutica del processo decisionale, potrà forse trovare un pur parziale "recupero" in un momento certamente cruciale per la politica territoriale di cui stiamo parlando: quale sarà costituito dall'analisi pubblica del progetto di riqualificazione dell'Aeroporto in funzione del parere che la Regione dovrà formulare nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale. A quel punto, gli atti di fede, dovranno misurarsi con argomenti adeguati. Per altro, è lo stesso Comune di Pisa che ha formalmente chiesto alla nuova Autorità regionale per la garanzia e la promozione della partecipazione, lo scorso 4 giugno 2014, di attivare l'istituto del Dibattito pubblico ai sensi degli artt. 7 e seguenti della stessa legge 46/2013: istanza sulla quale detta Autorità non potrà non pronunciarsi. Ma l'acquisizione, anche normativa del Dibattito pubblico - se e in quanto il Consiglio Regionale vorrà conservarne la previsione nell'apparato disciplinare della variante - appare tanto più importante alla luce della piega "panaeroportualistica" che la discussione ha assunto nella fase più recente: tutta concentrata sul tipo di integrazione societaria e gestionale degli scali di Firenze e di Pisa, sulle forme e le dimensioni della privatizzazione dei loro assetti proprietari, sulle condizioni di conciliabilità dei rispettivi piani di sviluppo, sull'impatto dei medesimi nell'economia dei territori direttamente interessati e sul sistema economico toscano nel suo insieme. Solo il Dibattito pubblico, come disciplinato dalle norme regionali, può insomma riportare la tematizzazione delle questioni in gioco all'interno dell'alveo in cui le colloca il Pit, evitando con ciò una sostanziale rimozione di qualunque discorso pubblico e normativo sul raccordo Parco-aeroporto;
- in ogni caso, ed è un'altra acquisizione del processo informativo e partecipativo condotto, e a prescindere da quelle che saranno le opzioni progettuali che l'investitore aeroportuale vorrà proporre e sottoporre all'esame degli organi competenti, la Regione istituirà comunque, secondo la proposta di variante che la Giunta presenterà al Consiglio, un *comitato di garanzia* con cui *"assicurare l'informazione e la partecipazione della popolazione territorialmente interessata dall'attività dell'Aeroporto nella verifica periodica degli effetti che ne derivano sulla qualità dell'abitare, delle attività economiche e sociali, della mobilità collettiva, unitamente a quelli ambientali e sanitari sugli insediamenti e le aree investite dalla sua operatività"* (art. 5 quater, disciplina del master plan concernente il "Sistema aeroportuale toscano"). Non si tratta di un orpello esornativo ma di una condizione vincolante perché la gestione dello scalo abbia comunque luogo - quale che sia la sua configurazione territoriale e funzionale - entro le esigenze di sostenibilità che sono alla base della stessa ipotesi progettuale del Parco agricolo della Piana.

- **AdF**, *“Nuova pista di volo RWY 12-30-Soluzione F. Studio delle nuove procedure di volo strumentali”*, Firenze 2012.
- **Comune di Pisa**, *Richiesta di Attivazione del Dibattito pubblico ad Autorità Regionale per la garanzia e la promozione della partecipazione*, 4 giugno 2014 (prot. 37310).
- **Consorzio di Bonifica Area Fiorentina**, *“Studio di area vasta del bacino del Fosso Reale. Relazione Tecnica”*, Firenze 2008.
- **Consorzio di Bonifica Area Fiorentina**, *“Studio delle Interferenze tra le opere pubbliche di bonifica e la pista aeroportuale”*, Firenze, 2010.
- **ENAC**, *“Aeroporto di Firenze Amerigo Vespucci. Valutazione delle due ipotesi con orientamento 09/27 e 12/30”*, Roma, 2012.
- **ENAV**, *“Aeroporto di Firenze Peretola. Nota tecnica posizionamento nuova pista”*, Roma 2012.
- **IRPET**, *“Effetti economici degli scenari di trasformazione della piana fiorentina. Valutazione integrata degli effetti attesi sulla dimensione economica”*, Firenze, 2010.
- **IRPET**, *Le ricadute economiche dell’adeguamento dello scalo aeroportuale della Toscana centrale*, Firenze, febbraio 2013.
- **Regione Toscana**, Garante Regionale della Comunicazione per il PIT, *“Rapporto sulle attività di informazione, ascolto e comunicazione”*, Firenze, 2011.
- **Regione Toscana**, Settore Pianificazione del Territorio, *“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. Quadro Conoscitivo”*, Firenze, 2012.
- **Regione Toscana**, Settore Pianificazione del Territorio, *“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. Rapporto Ambientale”*, 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. **Sintesi non tecnica**, Firenze, 2012.
- **Regione Toscana**, Settore Pianificazione del Territorio, *“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. Relazione di Sintesi concernente la valutazione integrata. Rapporto di valutazione”*, Firenze, 2012.
- **Regione Toscana**, Direzione Generale Politiche territoriali, ambientali e per la mobilità, *“Integrazione al piano di indirizzo territoriale. Parco Agricolo della Piana e qualificazione dell’Aeroporto di Firenze. Con l’integrazione alla proposta della GR di delibera al CR n°10 del 14 febbraio 2011”*, Firenze febbraio 2013 (documento riassuntivo).
- **Regione Toscana**, Verbale n. 32c del 11.04.2011
- **Regione Toscana**, Verbale n. 34c del 14.04.2011
- **Regione Toscana**, Verbale n. 37c del 28.04.2011
- **Regione Toscana**, Verbale n. 38c del 04.05.2011
- **Regione Toscana**, Verbale n. 40c del 17.05.2011
- **Regione Toscana**, Verbale n. 48c del 28.06.2011
- **Regione Toscana**, Verbale n. 49 del 07.07.2011

- **A. Tesi**, Magnifico Rettore dell'Università degli Studi di Firenze, *"Sintesi delle criticità che l'eventuale realizzazione della pista aeroportuale parallela all'autostrada potrebbe determinare nei confronti del piano di sviluppo dell'Università"*, Firenze, Febbraio, 2013.
- **Università degli Studi di Firenze**, Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio, *"Effetti territoriali degli scenari di trasformazione della piana fiorentina"*, Firenze, 2010. (Per conto dell'IRPEF su incarico della Regione Toscana).
- **Università degli Studi di Firenze**, Dipartimento di Tecnologia dell'Architettura, *"Analisi strategica preliminare della valutazione dell'ampliamento dell'Aeroporto A. Vespucci di Firenze"*, Firenze, 2010. (Su incarico della Regione Toscana).
- **Università degli Studi di Firenze**, Facoltà di Ingegneria (Tesi di Laurea Triennale in Ingegneria per l' Ambiente. Laureandi: V. Magnolfi, I. Simonetti. Relatore: Prof. Manfrida. A.a. 2008/2009), *"Valutazione dell'inquinamento atmosferico prodotto dall'Aeroporto A. Vespucci di Firenze con EDMS"*, Firenze, 2009.