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, 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

ai sensi dell'art.20 della l.r. 1/2005

in applicazione della deliberazione della Giunta Regionale

n. 1209 del 29.12.2008
e 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*»

Firenze, 24 febbraio 2013.

[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

I criteri di valutazione adottati **21**

4. Avvertenze per la lettura e le sue ragioni **22**

4.1 Fonti utilizzate per la lettura della Vas 22

5. Le ipotesi di qualificazione aeroportuale annoverate dalla matrice valutativa regionale **23**

6. Le dimensioni della valutazione e la scelta degli indicatori **25**

Definizioni 25

7. La matrice di valutazione **27**

DIMENSIONE TERRITORIALE (Mobilità, trasporti, infrastrutture) 28

DIMENSIONE TERRITORIALE (Mobilità, trasporti, infrastrutture – segue) 30

DIMENSIONE TERRITORIALE (*Insediamenti e Paesaggio*) 31

DIMENSIONE TERRITORIALE (Insediamenti e Paesaggio - segue) 33

DIMENSIONE AMBIENTALE (*Aria*) 34

DIMENSIONE AMBIENTALE (*Rumore*) 35

DIMENSIONE AMBIENTALE (*Acqua*) 37

DIMENSIONE AMBIENTALE (*Acqua - segue*) 38

DIMENSIONE AMBIENTALE (*Acqua - segue*) 39

DIMENSIONE AMBIENTALE (*Ecosistemi*) 40

DIMENSIONE AMBIENTALE (*Ecosistemi - segue*) 41

DIMENSIONE AMBIENTALE (*Ecosistemi - segue*) 42

DIMENSIONE AMBIENTALE (*Consumo di suolo*) 44

DIMENSIONE TECNICO OPERATIVA relativa alla funzionalità dello scalo aeroportuale 45

8. Osservazioni (in funzione di possibili integrazioni analitiche o conoscitive) **46**

PARTE TERZA

Questioni aperte

L'incontro pubblico del 6 e 7 dicembre 2012 49

9. Le questioni trattate nell' incontro pubblico del 6-7 dicembre 2012. 50

a. La giornata del 6 dicembre – Il progetto di territorio "Parco agricolo della Piana" come principio ordinatore dello sviluppo territoriale dell'area fiorentino-pratese 52

a.1 – il tema e la proposta 52

a.2 – gli interrogativi che ne derivano e le risposte della Regione 54

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? 54

2. Quali progetti e quali interventi possono dare forza e sostanza all'idea di Parco? 56

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? 59

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? 62

b. La giornata del 7 dicembre – La qualificazione dell'aeroporto Firenze-Peretola 64

b. 1 – l'agenda aeroportuale 65

b. 2 – l'agenda aeroportuale: le questioni aperte 68

1. Perché …un "nuovo" aeroporto nella Piana? 68

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? 73

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? 73

1. Le risposte sin qui ottenute 84

Un ritardo …forse ben speso 84

Le ulteriori risposte 85

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? 85

2. Quali progetti e quali interventi possono dare forza e sostanza all'idea di Parco? 85

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? 87

4. Perché …un "nuovo" aeroporto nella Piana? 87

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? 92

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? 95
7. Quale la stima del fabbisogno di modificazioni nell'assetto infrastrutturale - sia antico che attuale - e degli investimenti necessari per le diverse ipotesi? 96

Per concludere **99**

DOCUMENTI UTILIZZATI **102**

APPENDICE: *allegati* **104**
Elenco degli allegati **104**
ALLEGATO A 105
Incontro Pubblico sul Parco agricolo della Piana e la "qualificazione" dell'aeroporto di Firenze, 6-7 Dicembre 2012, Polo Scientifico e Tecnologico, Sesto Fiorentino. 105
ALLEGATO B 114
Incontro Pubblico sul Parco agricolo della Piana e la "qualificazione" dell'aeroporto di Firenze, 6-7 Dicembre 2012, Polo Scientifico e Tecnologico, Sesto Fiorentino.
SCALETTA DEGLI INTERVENTI 114
ALLEGATO C 118
Incontro Pubblico sul Parco agricolo della Piana e la "qualificazione" dell'aeroporto di Firenze, 6-7 Dicembre 2012, Polo Scientifico e Tecnologico,Sesto Fiorentino.
TRASCRIZIONI COMPLETE DEGLI INTERVENTI 118
ALLEGATO D 239
Incontro Pubblico sul Parco agricolo della Piana e la "qualificazione" dell'aeroporto di Firenze, 6-7 Dicembre 2012, Polo Scientifico e Tecnologico, Sesto Fiorentino.
DOCUMENTI PERVENUTI ALL'UFFICIO DEL GARANTE AD INTEGRAZIONE DEGLI INTERVENTI DELL'INCONTRO PUBBLICO DEL 6-7 DICEMBRE 2012 O COMUNQUE AD ESSO CONSEGUENTI 239

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 toscano[3]. 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 Nelton 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 metropolitana[5]. 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 aeroportuale[6] sia alle ulteriori misure prospettabili per porre in opera il progetto territoriale del Parco[7]. 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 yur Diskurstheorie del Rechts und des demokratischen Rechtsstaats*, Franfurt 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 procedimentali, dedicando allo scopo una prima sezione descrittiva del rapporto. Non stupisca se, a differenza del primo rapporto del garante[8], 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 risultanze[9].

[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 alfine 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 Toscana[10]. 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 Strutturale[11] 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 assurta a rilievo strategico sia con l'ipotesi di Parco della Piana sostenuta dall'Amministrazione regionale Martini[12], sia con la sua implementazione in chiave di "Parco agricolo" ad opera dell'Amministrazione regionale Rossi[13] 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 prossimità[14] e che domanda da tempo politiche intersettoriali particolarmente integrate e attente alle problematicità empiricamente rilevabili presso chi fa impresa agricola[15]. 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-narcisistico (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 evidenziavano alcuni interrogativi, sintetizzabili in alcuni passaggi delle interviste medesime. Vale a dire:
"…anche il nome a quel punto ha un suo significato, perché definirlo 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 (ndr. 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 probabilmen-*

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 approcciano 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, ché 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 conviverci con gli allevamenti, e i cittadini di questo non sempre si rallegrano" (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 programmatoria 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 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);

---

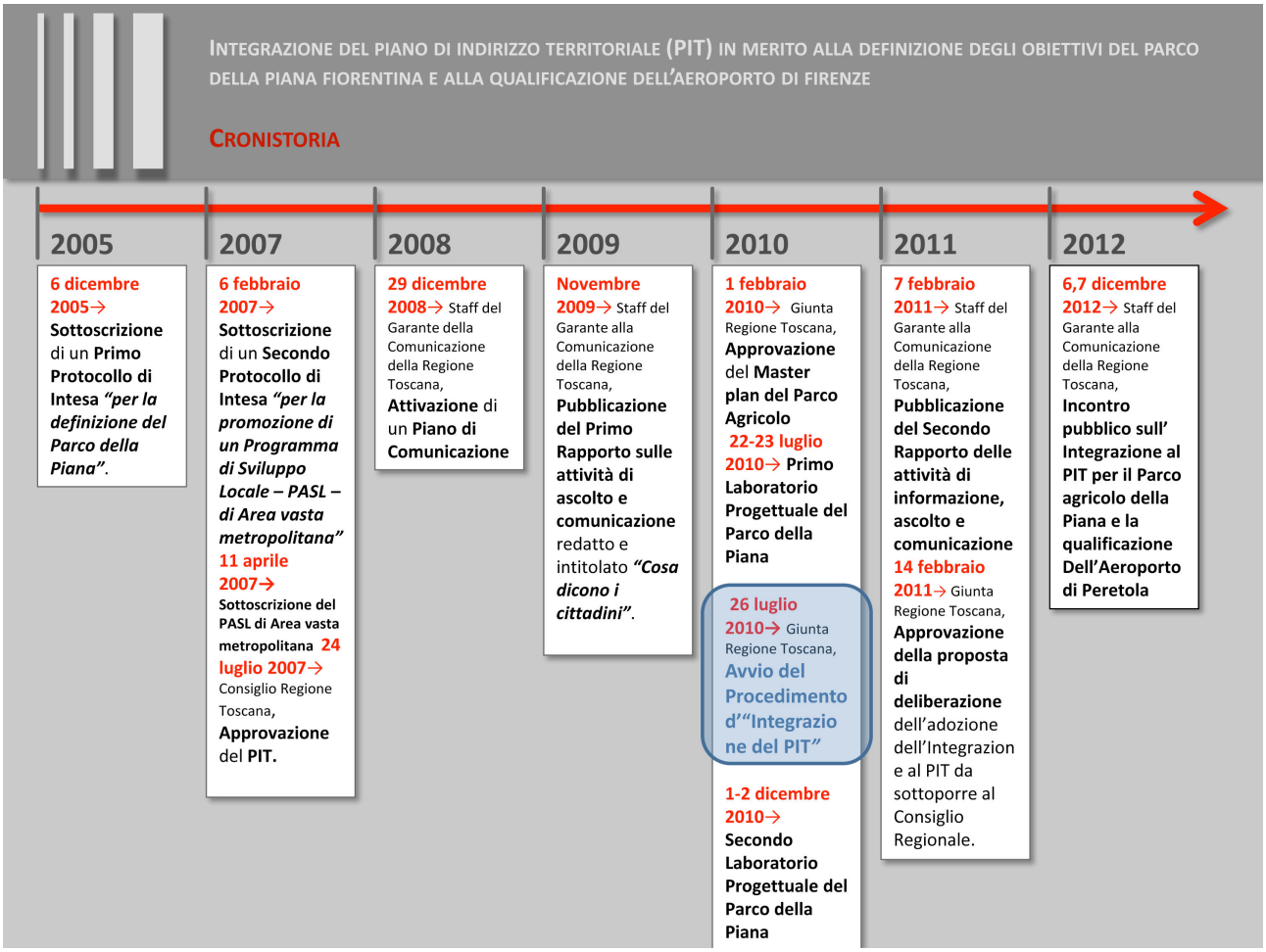
*anche capacità anche di immobili di tipo rurale più o meno moderni. C'è anche questo problema…Sarebbe interessante questo ragionamento sulle capacità produttive dei terreni, perché altrimenti rischiamo di costruire un nulla, cioè, di costruire un progetto e poi dopo si va lì… non ci stanno, per cui 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 d 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 a*

---

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).

- 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 Pit[16].



- 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;

- 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

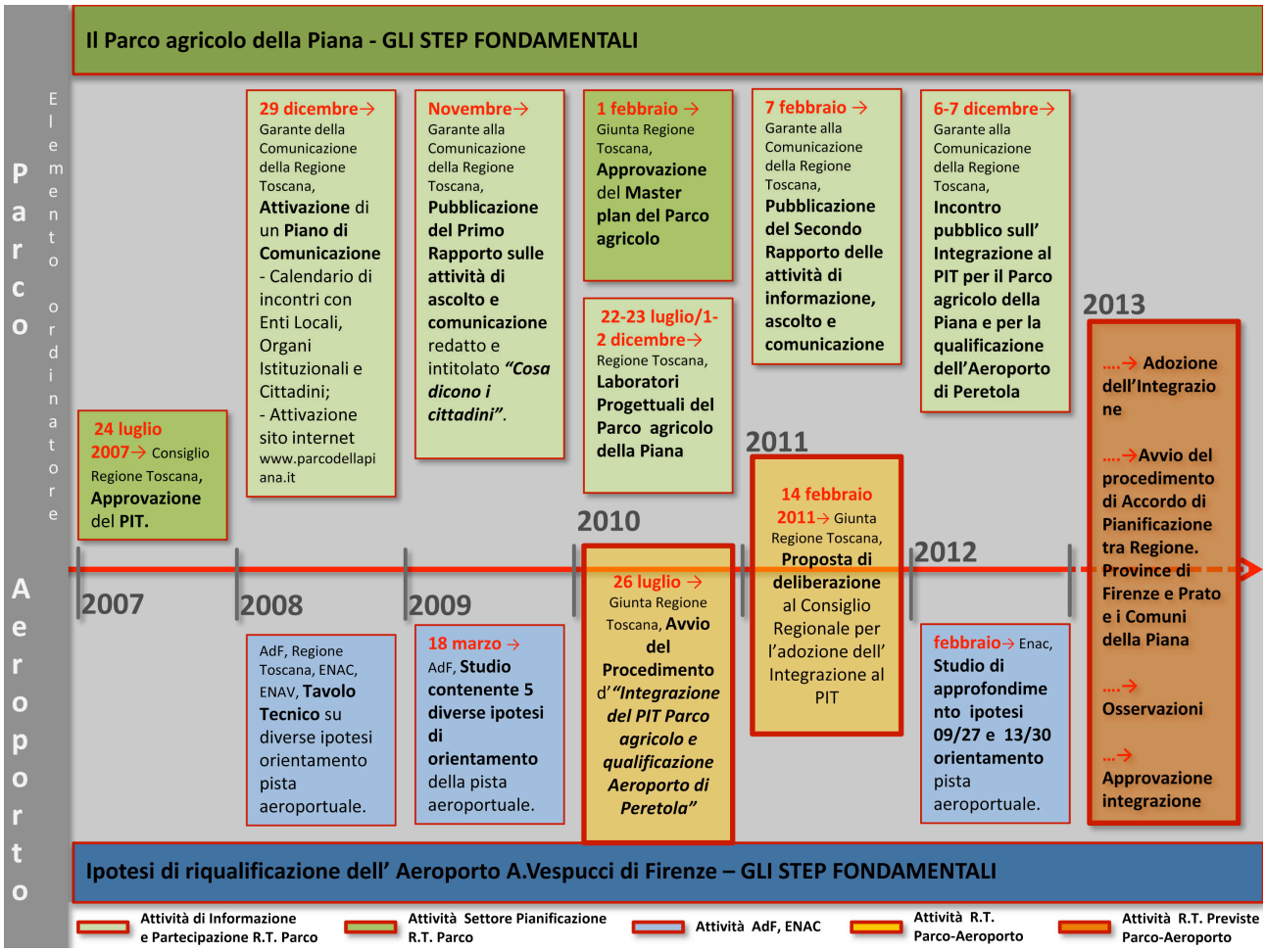
[16] Nel grafico sottostante si fa riferimento al PASL – Patto per lo Sviluppo Locale - di area vasta metropolitana del 27 luglio 2007, sottoscritto tra la Regione Toscana , le Province di Firenze, Prato, Pistoia , i Comuni di Firenze, Prato, Pistoia e il Circondario Empolese Valdelsa, presso la Presidenza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

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 AdF[17] 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 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;

[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 un 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:

- 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.

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;

- 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:

    - 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;

    - 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 inedificato 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:

- l'orientamento dell'agricoltura in termini multiproduttivi e multifunzionali;
- la promozione di forme di agricoltura innovativa;
- il mantenimento delle tessiture agricole tradizionali;
- 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'agricoltura[19], 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 agricoltori[20], e attraverso quali interventi pubblici sulle dinamiche di mercato[21].

[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.

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;
- 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 accademici[22] 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 cimentarvisi. 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 pronunziato 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 mitagatorio-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**.

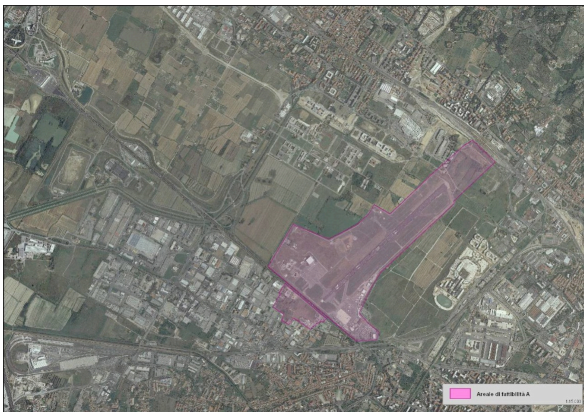


Figura 1 Area di sedime. Ipotesi 2A

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**.

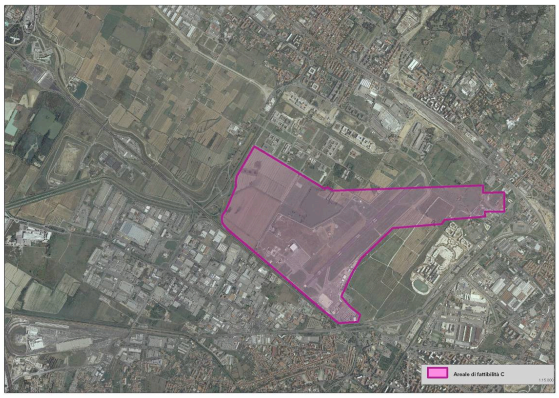


Figura 3 Area di sedime IPOTESI 3

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:

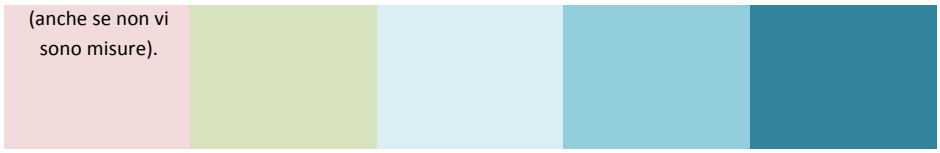
  BIANCO - Regione Toscana, Settore Pianificazione del Territorio, "*Integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale in merito alla definizione degli obiettivi del Parco Agricolo della Piana fiorentina e alla qualificazione dell'Aeroporto di Firenze.* ***Relazione di Sintesi concernente la valutazione 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, infrastrutture	Interferenze con l'attuale assetto infrastrutturale	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 interramento 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 TEMATICO	INDICATORE	EFFETTI/ IMPLICAZIONI IPOTESI 0	EFFETTI/ IMPLICAZIONI IPOTESI 1 Parco Agricolo	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, infrastrutture	Accessibilità all'aeroporto con mezzi privati	L' aumento della capacità complessiva del sistema funzionale della mobilità, conseguente alla realizzazione delle infrastrutture previste, dovrebbe permettere un miglioramento nei tempi di percorrenza con mezzi privati.	Nessun effetto rilevante.	I tempi di percorrenza, nonostante la costruzione di nuove infrastrutture, andranno ponderati con le dinamiche della domanda di mobilità nell'area conseguenti al potenziamento funzionale dell'aeroporto.	I tempi di percorrenza, nonostante la costruzione di nuove infrastrutture, andranno ponderati con le dinamiche della domanda di mobilità nell'area conseguenti al potenziamento funzionale dell'aeroporto.	I tempi di percorrenza, nonostante la costruzione di nuove infrastrutture, andranno ponderati con le dinamiche della domanda di mobilità nell'area conseguenti al potenziamento funzionale dell'aeroporto.
	Dotazione di percorsi pedonali e di mobilità pedociclabile	Nessun effetto rilevante.	Accrescimento dell'attuale sviluppo da 71, 18 Km ad un totale di 180, 83 Km, attraverso la qualificazione della rete interpoderale e la realizzazione di piste ciclopedonali alberate.	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 (*Insediamenti e Paesaggio*)

AMBITO TEMATICO	INDICATORE	EFFETTI/ IMPLICAZIONI IPOTESI 0	EFFETTI/ IMPLICAZIONI IPOTESI 1 Parco Agricolo	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.)
B) Insediamenti e Paesaggio	Frammentazione 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.
	Frammentazione dovuta alle infrastrutture	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 insediativa	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 TEMATICO	INDICATORE	EFFETTI/ IMPLICAZIONI IPOTESI 0	EFFETTI/ IMPLICAZIONI IPOTESI 1 Parco Agricolo	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.)
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 IPOTESI 0	EFFETTI/ IMPLICAZIONI IPOTESI 1 Parco Agricolo	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) 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 $C0_2$ 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/ IMPLICA-ZIONI IPOTESI 0	EFFETTI/ IMPLICA-ZIONI IPOTESI 1 Parco Agricolo	EFFETTI/ IMPLICA-ZIONI IPOTESI 2A Prolungamento pista (+ P.A.)	EFFETTI/ IMPLICA-ZIONI IPOTESI 2B Pista parallela convergente (+ P.A.)	EFFETTI/ IMPLICA-ZIONI IPOTESI 2C Pista obliqua (+ P.A.)
B) Rumore	Popolazione esposta al rumore aeroportuale per classe di livello sonoro	Nessun effetto rilevante oltre quanto già rilevabile nella criticità della situazione attuale.	Nessun effetto rilevante in sé.	Ogni aumento del numero dei movimenti aerei non può che aggravare una situazione già critica, determinando un aumento del tempo di esposizione della popolazione esposta ai livelli Lva e della popolazione disturbata.	Necessità di redazione del Piano di Caratterizzazione acustica (D.M.A. 31.10.97). Per quanto riguarda il rumore degli aeromobili in volo l'impatto acustico dipenderebbe "notevolmente" dalle caratteristiche operative della pista. Se il suo uso sarà unidirezionale, si avrebbe una forte riduzione della popolazione esposta ai livelli più elevati di rumore e della popolazione disturbata rispetto ai livelli attuali e comunque migliore sia della IPOTESI A che della IPOTESI C. Tuttavia l'utilizzo monodirezionale della pista impone vincoli non ordinari alle modalità operative dell'aeroporto. Nel caso in cui la pista venga utilizzata in maniera non unidirezionale, si avrebbe un marcato aumento della popolazione esposta e distur-	Necessità di redazione del Piano di Caratterizzazione acustica (D.M.A. 31.10.97). Nel caso di utilizzo della pista in maniera prevalentemente monodirezionale si ha una forte diminuzione della popolazione esposta ai livelli più alti di rumore, rispetto allo stato attuale, ma una sostanziale invarianza della popolazione disturbata. Nel caso in cui, invece, la pista venga usata in maniera prevalentemente bidirezionale si registra un aumento della popolazione esposta ai livelli più alti di rumore e anche della popolazione disturbata. Anche in questo caso gli impatti non sarebbero mitigabili attraverso la procedura della virata antirumore perché non risulterebbero individuabili 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 IPOTESI 0	EFFETTI/ IMPLICAZIONI IPOTESI 1 Parco Agricolo	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.)
C) Acqua	Interferenza con i corpi idrici superficiali	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 Piana.	L'interferenza con aste fluviali, per un totale di 462,22 m, dovuta alla qualificazione aeroportuale, implica la necessità di deviare il corso dei canali intercettati (Canale di Cinta Orientale) e di verificare l'assetto complessivo della rete di aste fluviali secondarie che afferiscono al corso d'acqua da deviare. Inoltre si vanno ad interessare 0,62 ha di casse di espansione e aree di laminazione. Occorre rivalutare l'assetto idraulico delle Acque Basse.	Questo scenario di qualificazione aeroportuale implica l'interferenza con un sistema di corpi idrici superficiali pari a 463 m di aste fluviali principali (Fosso Reale) e 3455,73 m di aste secondarie. Inoltre si vanno ad interessare 3, 59 ha di casse di espansione e aree di laminazione. L'eventuale spostamento o interramento del Fosso Reale comporta la necessità di rivedere la livelletta delle viabilità interessate, fra cui la A11.	Deviazione del Canale di Cinta Orientale, subordinata ad un'attenta verifica idraulica, al fine di garantire che la pendenza del nuovo alveo consenta l'adeguato smaltimento delle portate. Dovrà inoltre essere preso in considerazione il riassetto di tutta la rete di acque basse, nonché dei collettori fognari e dell'acquedotto, sia intermini di apporti che in termini di deviazioni.

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 IPOTESI 0	EFFETTI/ IMPLICAZIONI IPOTESI 1 Parco Agricolo	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.)
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 autoriproducibilità 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/ IMPLICAZIONI IPOTESI 0	EFFETTI/ IMPLICAZIONI IPOTESI 1 Parco Agricolo	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.)
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, collettamento 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 IPOTESI 0	EFFETTI/ IMPLICAZIONI IPOTESI 1 Parco Agricolo	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.)
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*)

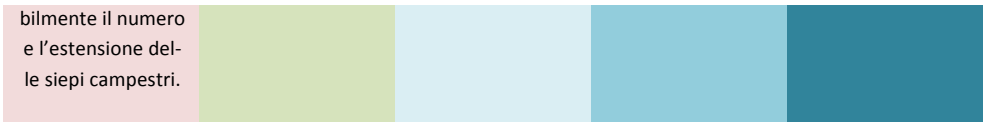
AMBITO TEMATICO	INDICATORE	EFFETTI/ IMPLICAZIONI IPOTESI 0	EFFETTI/ IMPLICAZIONI IPOTESI 1 Parco Agricolo	EFFETTI/ IMPLICAZIONI IPOTESI 2A Prolungamento pista (+ P.A.)	EFFETTI/ IMPLICAZIONI IPOTESI 2B Pista parallela convergente (+ P.A.)	EFFETTI/ IMPLICAZIONI IPOTESI 2C Pista obliqua (+ P.A.)
D) Ecosistemi	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 IPOTESI 0	EFFETTI/ IMPLICAZIONI IPOTESI 1 Parco Agricolo	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.)
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 possibile 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 delle 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 IPOTESI 0	EFFETTI/ IMPLICAZIONI IPOTESI 1 Parco Agricolo	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.)
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 TEMATICO	INDICATORE	EFFETTI/ IMPLICAZIONI IPOTESI 0	EFFETTI/ IMPLICAZIONI IPOTESI 1 Parco Agricolo	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) Livello prestazionale della pista	Coefficiente di utilizzo	Nessun effetto rilevante	Nessun effetto rilevante	Leggero miglioramento 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 relativamente al vento a cui, comunque, parrebbe da verificare un aumento maggiore del 2%).	NON RILEVATO
	Numero dei dirottamenti in caso di forte vento	Nessun effetto rilevante	Nessun effetto rilevante	Nessun effetto rilevante	Diminuzione del numero dei dirottamente per forte vento del 90% in meno rispetto alla situazione 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 sottili[26].

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 simulazioni acustiche non tiene conto dell'orografia del terreno che influenza significativamente la*

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

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 autorevoli[27], 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 evidenzia 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 *Boing* 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 disponiamo[28].

[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 2008vi sono stati ben 15 eventi di Bird strike. I volatili coinvolti sono stati i falchi cuculo e i gabbiani45. 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*

6. Altra questione è relativa al corretto **Calcolo del Coefficiente di Utilizzo**. L'ICAO[29] 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 tempo[30], 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 ipotesi[31]. 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 Peretola[33], sulle quali, come abbiamo già rimarcato, parrebbero opportune indagini esaustive.

---

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 procedimentali 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 dicembre[34] 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 pensato a queste due giornate organizzate trattando prima del Parco e poi dell'Aeroporto perché riteniamo*

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

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 inscritti 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 frattaliche 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 disegnino 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 procedimentali 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 vede[35] 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 tramtreno 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 definitori 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. Innocenti[36]] *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 catalizzare 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 kilometri 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 attaccarcisi 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 si, 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 nol 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 (*lato 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 richiamato[37], 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 funzionalità[38] 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'Ingegner 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 da 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).

Cosi 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 nascituro parco agricolo con un ulteriore e cospicuo fardello infrastrutturale, denso di incognite? Perché, avendo ormai due importante 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 valutatorî 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 2010[41]. 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 2004[42]. 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 sanno 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 è 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 disastra meno 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 fideiussioni molto precise, e spero che queste opere che vengono richieste siano coperte da fideiussioni. 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 prescinderne, per altro verso se ne avvarrà utilizzandola come sostegno solo formale e procedurale e non come presupposto conoscitivo. Non è una questione astrattamente espistemologica: 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 "fatto 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 serva 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 interramento 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, ché 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 precondizione 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 euro[43]. 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 è spese del proponente, ADF. Tutte queste rientrano tra gli interventi che noi vogliamo che siano affrontati a cure 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 del'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 difformità dalla previsione degli strumenti urbanistici, sentita la Commissione interparlamentare per le questioni regiona-

li»[45].

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 riscontro[46] 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 finanzierà una pista ciclabile al comune di Sesto su cui passerà un aereo ogni cinque minuti, poi finanzierà 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 evidenziazione 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 decisorio 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 IIª 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 pregnanza[47]. 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 esistenziali 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 giungo 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 una 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 eco-*

nomica 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, si 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 garante[51] 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.

"*Passiamo 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 polluzione provocata dagli aerei che, come è noto, sviluppano il massimo scarico dei fumi di carburante nella fasi 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 LAmax 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 svicolo 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'abbondono 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 rilocazione 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. *rilocazione 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. *rilocazione da parte dei Boschi della Piana;*
f. *rilocazione 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).

Per concludere

La discussione attorno al "progetto" del Parco agricolo della Piana e alla qualificazione dell'aeroporto di Firenze-Peretola, sia nelle fasi antecedenti all'incontro del 6-7 dicembre 2012 sia nelle analisi e nel confronto che si è sviluppato al Polo scientifico di Sesto fiorentino, ha evidenziato una frattura non sanata, che anzi si è andata nel tempo radicalizzandosi, senza trovare una sintesi politica risolutiva. Il parco c'è, comincia a prendere forma in apposite linee di azione e finanziamento e in ulteriori misure programmate: alle quali la Regione attribuisce "risorse" normative, di piano, di progetto, e finanziarie importanti, destinate - sulla base degli impegni assunti all'interno stesso della variante in parola - a produrre effetti moltiplicativi negli anni a venire per consolidare il progetto stesso di Parco agricolo e il suo ruolo qualificante nel destino della Piana. Ma 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, invece, quest'ultima quanto mai essenziale: non tanto per un omaggio astratto alla democrazia deliberativa e ai suoi fautori[53]. 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). Insomma, è vicenda che esprime attese, timori e opportunità il cui spessore è tale da non consentire a chi governa il territorio in 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 del dibattito sin qui registrato lo conferma con decisione - non stupiscono la complessità dell'atto che la Giunta regionale sottoporrà all'esame del Consiglio, né il cospicuo e diuturno lavorìo 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 una primato del Parco, le altre dell'opportunità di un potenziamento dell'aeroporto. Tutto il "discorso pubblico" offre abbondanti testi-

[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.

monianze[54] di una simile contrapposizione, anche se non mancano visioni e programmi di matrice regionale che si industriano nella ricerca di nuovi equilibri.

In realtà, è l'idea stessa del Parco come specifico progetto di territorio a 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, chiama centinaia di migliaia di persone di antico e nuovo insediamento a costituire una città policentrica nel cuore più denso e dinamico della regione. La leva è una grande infrastruttura verde che li potrebbe unire nella pluralità delle rispettive storie e identità urbane, e che vuole 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. 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 - sia durante che dopo le giornate sestesi - è in questa angolazione che la stessa progettazione aeroportuale è chiamata a trovare la propria qualità e la propria efficacia. Ossia, basandosi sulle "regole" (indirizzi, prescrizioni, programmi, finanziamenti) 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 positivo della discussione pubblica sin qui condotta (pur con tutti i limiti che abbiamo richiamato in premessa ma ponendo in valore gli approfondimenti che hanno dato seguito all'incontro di Sesto Fiorentino) una serie di risultati di apprezzabile rilevanza:

- quale che sia la scelta dell'investitore aeroportuale, è risultato del tutto evidente 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 narrazione 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;

- il Parco e la sua area, questo è quanto la Regione sembra asserire con maggiore evidenza dopo le giornate sestesi, sono il cuore del "tema", non il mero contesto lenitivo dell'intervento aeroportua-

[54] A scadenza quasi quotidiana, con il relativo alone di presunte indiscrezioni e micro scoop localistici. Cfr., da ultimo, S. Bennucci, *Peretola decolla: ok alla nuova pista. Ma in autostrada si andrà a cento*, in "La Nazione", 23 febbraio 2013, p. 21.

le. Per questo la stessa Regione ha scelto di promuovere un accordo di pianificazione tra tutti i Comuni interessati attivandone il relativo procedimento non appena la variante sarà stata adottata (dunque, prima ancora della sua conclusiva approvazione). Ciò, con l'intento di rendere il Parco agricolo della Piana "vigente" ad ogni possibile effetto allorché l'investitore aeroportuale si accingerà a formulare la propria proposta progettuale dopo che il Consiglio avrà 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 che aggiornerà la legge 69 consentirà: è un impegno che è condiviso tanto AdF *("...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 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 conclusivi;

- a prescindere da quelle che saranno le opzioni progettuali che l'investitore aeroportuale vorrà proporre, se lo riterrà opportuno, 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.

massimo morisi
garante per la comunicazione per il Pit

DOCUMENTI UTILIZZATI

- **AdF**, "*Nuova pista di volo RWY 12-30-Soluzione F. Studio delle nuove procedure di volo strumentali*", Firenze 2012.
- **AdF**, *"Parco della Piana: considerazioni sulla riqualificazione dell'Aeroporto A. Vespucci",* Firenze, febbraio 2013.
- **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.

APPENDICE: *allegati*

Elenco degli allegati

ALLEGATO A Incontro Pubblico sul Parco agricolo della Piana e la "qualificazione" dell'aeroporto di Firenze, 6-7 Dicembre 2012, Polo Scientifico e Tecnologico, Sesto Fiorentino – ELENCHI DEGLI INVITATI E DEI PARTECIPANTI

ALLEGATO B Incontro Pubblico sul Parco agricolo della Piana e la "qualificazione" dell'aeroporto di Firenze, 6-7 Dicembre 2012, Polo Scientifico e Tecnologico, Sesto Fiorentino – SCALETTA DEGLI INTERVENTI

ALLEGATO C - Incontro Pubblico sul Parco agricolo della Piana e la "qualificazione" dell'aeroporto di Firenze, 6-7 Dicembre 2012, Polo Scientifico e Tecnologico, Sesto Fiorentino - TRASCRIZIONI COMPLETE DEGLI INTERVENTI

ALLEGATO D - Incontro Pubblico sul Parco agricolo della Piana e la "qualificazione" dell'aeroporto di Firenze, 6-7 Dicembre 2012, Polo Scientifico e Tecnologico, Sesto Fiorentino - DOCUMENTI PERVENUTI ALL'UFFICIO DEL GARANTE AD INTEGRAZIONE DEGLI INTERVENTI ALL'INCONTRO PUBBLICO DEL 6-7 DICEMBRE 2012 E COMUNQUE AD ESSO CONSEGUENTI

ALLEGATO A

Incontro Pubblico sul Parco agricolo della Piana e la "qualificazione" dell'aeroporto di Firenze, 6-7 Dicembre 2012, Polo Scientifico e Tecnologico, Sesto Fiorentino.

ELENCO DEGLI INVITATI

Invitati (per ordine alfabetico degli Enti di riferimento)	
Aeroporto di Firenze - ADF	Vincenzo Manes - Presidente
Aeroporto di Firenze - ADF	Umberto Preziosa - Direttore generale
Aeroporto di Pisa	
AMICI DELLA TERRA	
Arch. Andrea Meli	
ARCI	Gianluca Mengozzi
ARPAT	
Assindustria Firenze	
Associazione Industriale Prato	
ATO TOSCANA 3	
ATO3ACQUA	
Avv. Duccio Traina	
C.N.A Prov. di Firenze	
C.N.A. Prato	
CAI	
Camera di commercio firenze	
Camera di lavoro CGIL Sesto f.no	
CGIl Calenzano	
CGIL Firenze	
CGIL TOSCANA	Alessio Gramolati - segretario
CIA	

CISL Firenze	
CISL firenze	
CISL Sesto F.no	
CISL TOSCANA	Riccardo Cerza - Segretario
Cist	Prof. Paolo Baldeschi e tutti i componenti
CNA	
COLDIRETTI	
COMITATO NO AEROPORTO	
COMITATO NO INCENERITORE	
Comune Campi Bisenzio	Sindaco e ufficio tecnico
Comune di Calenzano	Sindaco e ufficio tecnico
Comune di Campi Bisenzio	Sindaco e ufficio tecnico
Comune di Carmignano	Sindaco e ufficio tecnico
Comune di Firenze	Sindaco e ufficio tecnico
Comune di Lastra a Signa	Sindaco e ufficio tecnico
Comune di Poggio a Caiano	Sindaco e ufficio tecnico
Comune di Prato	Sindaco e ufficio tecnico
Comune di Sesto Fiorentino	Sindaco e ufficio tecnico
Comune di Signa	Sindaco e ufficio tecnico
Confartigianato	
Confcommercio Firenze	
Confederazione Agricoltori	
CONFESERCENTI	
Confesercenti Area Metropolitana Confe-sercenti Calenzano	
Confesercenti Prato	
Confesercenti Provinciale FI	
CONFINDUSTRIA	

Consiglio Regionale - I Commissione	Marco Manneschi - Presidente
Consiglio Regionale - VI Commissione - Territorio e ambiente	Ceccarelli Vincenzo Presidente, Agresti Andrea – Vicepresidente, Pellegrinotti, Giovanni Ardelio – Segretario e componenti: cons. Fuscagni Stefania, cons. Gazzarri Marta, cons. Marcheschi Paolo, cons. Sgherri Monica
Consiglio Regionale - VII Commissione - Mobilità e infrastrutture	Presidente Mattei Fabrizio - Presidente - Santini Giovanni – Vicepresidente, Bambagioni Paolo – Segretario e componenti: cons.Ammirati Paolo Enrico, cons. Fedeli Giuliano, cons.Ferri Jacopo Maria, cons. Ruggeri Marco
CONSORZIO BONIFICA OMBRONE BISENZIO	Marco Bottino - Presidente
DiPSA	Dipartimento delle Scienze delle Produzioni Vegetali del Suolo e dell'Ambiente Agroforestale
ECODEM FI	
Enac	
Eros Cruccolini	
FAI	
FIDC TOSCANA	
Franco Scaramuzzi	
Gen. Luciano Battisti	
HOTEL WESTFLORENCE	
IDRA	
ITALIANOSTRA (FI, PRATO TOSCANA)	
LEGAMBIENTE	
LIPU	
MINISTERO BENI CULTURALI	
MINISTERO BENI PAESAGGISTICI	
Presidente Inu Toscana	
Provincia di Firenze	Presidente e ufficio tecnico
Provincia di Prato	Presidente e ufficio tecnico

PUBLIACQUA	
QUADRIFOGLIO	
Regione Toscana	Ass. Anna Marson
Regione Toscana	Ass. Luca Ceccobao
Regione Toscana - Ass. L.Ceccobao	Ass. Gianfranco Simoncini
Regione Toscana	Antonio Floridia
RETE DEI COMITATI PER LA DIFESA DEL TERRITORIO	
RETE SALVIAMO IL PAESAGGIO	
SAT PISA	
SLOWFOOD	
UIL TOSCANA	Vito Marchiani - segretario
UIL camera sindacale di zona nord/ovest	
UIL e UILP Sesto	
UILP UIL Sesto	
Univeristà di Firenze	Magnifico Rettore Prof. Alberto Tesi
Univeristà di Firenze	prof. Saverio Mecca
Università di Bologna	Prof. Anna Masutti
Università di Firenze	
Università di Firenze	prof. Vincenzo Bentibegna
Università di Firenze	Prof. Marco Bellandi - Prorettore al Trasferimento tecnologico e rapporti con il sistema territoriale
Università di Firenze	Camilla Perrone
Università di Firenze	David Fanfani
Università di Firenze -Prof. Alberto Magnaghi	prof. Alberto Magnaghi
Università di Firenze	prof. Daniela Poli
Università di Modena	prof. Alfredo Roma

WWF	
Studenti Master in "Progettazione Processi partecipativi"	

ELENCO DEI PARTECIPANTI

Partecipanti (per ordine alfabetico degli Enti di riferimento)	Partecipante		Qualifica
ADF	Federico	Barraco	
ADF	Marco	Ghelardi	
Aeronautica Militare	Luciano	Battisti	Generale S.A. (Riserva)
Aeroporto Peretola	Roberto	Alidori	Controllore di volo
AIAPP Associazione italiana Architettura e paesaggio	Andrea	Meli	
ARPAT	Andrea	Poggi	Direttore tecnico
ARPAT	Cristina	Giannardi	
ARPAT	Tamara	Verdolini	
ARS	Francesco	Cipriani	
ATC Firenze 4	Roberto	Borchi	Presidente
Centro educazione alimentare	Alessandro	Venturi	Responsabile
CIAS Legambiente Sesto fiorentino	Giacomo	Bruni	
Circolo Legambiente Sesto Fiorentino	Simone	Guidotti	Presidente
Circoscrizione Sud Prato	Luisa	Peris	
Cittadino partecipante	Roberto	Budini Gattai	

Cittadino partecipante	Fabrizio	Gallotta	
Cittadino partecipante	Franco	Salvatici	
Cittadino partecipante	Daniele	Vannettiello	
CNA Firenze	Adriano	Gabellini	Vice Presidente
Cna Firenze	Marcello	Querci	
CNA Firenze Area della Piana	Marco	Becattin	
CNA Sesto Fiorentino	Giuseppe	Cipriani	
CNA Toscana	Antonio	Chiappini	
Comitato cittadini area Fiorentina	Daniela	Porrati	
Comune di Carmignano	Stefano	Tonelli	
Comune di Firenze	Elisabetta	Meucci	Assessore
Comune di Firenze	Simona	Viliani	
Comune di Prato	Pamela	Bracciotti	
Comune di Prato	Francesco	Caporaso	Dirigente
Comune di Prato	Lia	Franciolini	
Comune di Prato	Gianfranco	Gorelli	
Comune di Sesto Fiorentino	Mauro	Baloni	
Comune di Sesto Fiorentino	Gianni	Gianassi	Sindaco
Comune di Sesto Fiorentino	Maurizio	Soldi	
Comune di Sesto Fiorentino	Lorenzo	Venturini	
Comune di Signa	Filippo	Falaschi	
Comune di Signa	Paola	Nieri	
Comune di Signa	Paolo	Pecile	Assessore
Comune Poggio a Caiano	Marco	Martini	
Consiglio regionale I Commissione	Marco	Manneschi	Presidente
Consorzio di Bonifica Area Fiorentina	Marco	Bottino	Presidente

Gruppo Nodo a Nord Est	Andrea	Biagioni	
Gruppo Nodo a Nord Est	Roberto	Franceschini	
Gruppo Nodo a Nord Est	Eriberto	Melloni	
Gruppo regionale IDV	Roberto	Rizzo	
Italianostra Comitati cottadini area fiorentina	prof. Mario	Bencivenni	
Italianostra Comitati cottadini area fiorentina	Leonardo	Rombai	
Legambiente Toscana	Franco	Di Martino	Direttore
Legambiente Toscana	Fausto	Ferruzza	Presidente
Libero professionista	Andrea	Vannini	
Metropoli	Fabrizio	Nucci	
Ordine degli architetti	Maria Cristina	Bianchi	
Provincia di Firenze	Andrea	Barducci	Presidente
Provincia di Prato	Alessio	Beltrame	Assessore
Provincia di Prato	Daniele	Mazzotta	
Regione Toscana	Enrico	Becattini	Direttore Area Coordinamento
Regione Toscana	Edo	Bernini	Direttore Area Coordinamento
Regione Toscana	Antonio	Floridia	Dirigente
Regione Toscana	Francesco	Gabellini	
Regione Toscana	Monica	Goti	
Regione Toscana	Aldo	Ianniello	Dirigente
Regione Toscana	Chiara	Lenarduzzi	
Regione Toscana	Liliana	Materassi	
Regione Toscana	Maria Clelia	Mele	Dirigente
Regione Toscana	Elisa	Pechioli	

Regione Toscana	Adriano	Poggiali	Dirigente
Regione Toscana	Luca	Radicati	
Regione Toscana	Baracco	Riccardo	Direttore Generale
Regione Toscana	Simone	Sarti	
Rete comitati per la difesa del territorio	Paolo	Celebre	
Rete comitati per la difesa del territorio	Sergio	Morozzi	
SAT Spa	Vincenzo	Capalbo	
Studente master "Progettazione processi partecipativi"	Filippo	Mazzoli	
Studente master "Progettazione processi partecipativi"	Sivia	Pinferi	
Università di Firenze	Francesco	Caputo	
Università di Firenze	Prof. Daniele	Dominici	Dip. Fisica e Astronomia
Università di Firenze	David	Fanfani	
Università di Firenze	prof. Raimondo	Innocenti	
Università di Firenze	prof. Manlio	Marchetta	Dip. Urbanistica
Università di Firenze	prof. Saverio	Mecca	Preside Facoltà Architettura
Università di Firenze	Camilla	Perrone	
Università di Firenze	prof. Giorgio	Pizziolo	Dip. Urbanistica
Università di Firenze	prof. Giacomo	Poggi	Prorettore Vicario
Università di Firenze	Ferdinando	Semboloni	
Università di Firenze	Ippolito	Tarantino	
Università di Modena	prof. Alfredo	Roma	Aerospace Consultant
WWF Toscana	Carlo	Scoccianti	Direttore dell'Oasi di

			Focognano

ALLEGATO B

Incontro Pubblico sul Parco agricolo della Piana e la "qualificazione" dell'aeroporto di Firenze, 6-7 Dicembre 2012, Polo Scientifico e Tecnologico, Sesto Fiorentino.

SCALETTA DEGLI INTERVENTI

6 Dicembre Mattina

Prof. MASSIMO MORISI - garante per la comunicazione nel governo del territorio, Regione Toscana

Prof. GIACOMO POGGI - Prorettore vicario– Università di Firenze

Prof. MASSIMO MORISI - garante per la comunicazione nel governo del territorio, Regione Toscana

Prof. Ssa ANNA MARSON – Assessore all' Urbanistica e alla pianificazione del territorio della Regione Toscana

Prof. MASSIMO MORISI - garante per la comunicazione nel governo del territorio, Regione Toscana

Arch. MARIA CLELIA MELE – Responsabile del settore pianificazione del territorio della Regione Toscana

Prof. MASSIMO MORISI - garante per la comunicazione nel governo del territorio Regione Toscana

Arch. MARIA CLELIA MELE - Responsabile del settore pianificazione del territorio della Regione Toscana

Prof. MASSIMO MORISI - garante per la comunicazione nel governo del territorio, Regione Toscana

Arch. PAOLO CELEBRE - Rete dei comitati per la difesa del territorio

Presidente FAUSTO FERRUZZA – Legambiente Toscana

Prof. RAIMONDO INNOCENTI – Ordinario in tecnica e pianificazione urbanistica – Università di Firenze

Prof. ALESSANDRO VENTURI - Associazione "Parco agricolo di Prato"

Prof. MASSIMO MORISI - garante per la comunicazione nel governo del territorio, Regione Toscana

Prof. ssa ANNA MARSON – Assessore all' Urbanistica e alla pianificazione del territorio della Regione Toscana

6 Dicembre pomeriggio

Prof. MASSIMO MORISI - garante per la comunicazione nel governo del territorio, Regione Toscana

Prof. DAVID FANFANI - Ricercatore in tecnica e pianificazione urbanistica – Università di Firenze

Arch. ANDREA MELI – Architetto - AIAPP Associazione Italiana di Architettura del Paesaggio

Prof. MASSIMO MORISI - garante per la comunicazione nel governo del territorio, Regione Toscana

Prof. MARIO BENCIVENNI - Italia nostra e Associazione dei comitati dei cittadini di area fiorentina

Prof. MASSIMO MORISI - garante per la comunicazione nel governo del territorio, Regione Toscana

Prof. MANLIO MARCHETTA – Professore associato in urbanistica - Università di Firenze

Arch. FRANCESCO CAPORASO - Dirigente Servizio Urbanistica – Comune di Prato

ERIBERTO MELLONI - Gruppo "A nord ovest"

Prof. GIORGIO PIZZIOLO – Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio – Università di Firenze

Sig. SERGIO MOROZZI – Comitato No Aeroporto

Prof. PAOLO PECILE – Assessore – Comune di Signa

Prof. MASSIMO MORISI - garante per la comunicazione nel governo del territorio, Regione Toscana

Prof. ssa ANNA MARSON – Assessore all' Urbanistica e alla pianificazione del territorio della Regione Toscana

7 dicembre mattina

Prof. MASSIMO MORISI - garante per la comunicazione nel governo del territorio, Regione Toscana

Prof. ANNA MARSON Assessore all' Urbanistica e alla pianificazione del territorio della Regione Toscana

Prof. MASSIMO MORISI - garante per la comunicazione nel governo del territorio, Regione Toscana

Arch. RICCARDO BARACCO – Direttore Generale – Direzione Politiche territoriali, ambientali e per la mobilità, Regione Toscana

Prof. ALFREDO ROMA –- Aerospace Consultant – Member of Advisory Council of the European Space Policy Institute (ESPI) – Vienna

Gen. LUCIANO BATTISTI *- Generale S.A. (Riserva)*

Sig. ROBERTO ALIDORI *– Controllore traffico aereo Peretola*

Presidente MARCO BOTTINO *- Consorzio* di *Bonifica* Area Fiorentina

Direttore ANDREA POGGI *– Direttore tecnico ARPAT*

7 dicembre pomeriggio

Prof. MASSIMO MORISI - garante per la comunicazione nel governo del territorio, Regione Toscana

Ing. FRANCESCO GABELLINI – Regione Toscana

Prof. PAOLO PECILE – Assessore – Comune di Signa

Arch. RICCARDO BARACCO – Direttore Generale – Direzione Politiche territoriali, ambientali e per la mobilità, Regione Toscana

Arch. PAOLO CELEBRE - Rete dei comitati per la difesa del territorio

Arch. RICCARDO BARACCO – Direttore Generale – Direzione Politiche territoriali, ambientali e per la mobilità, Regione Toscana

Prof. MASSIMO MORISI - garante per la comunicazione nel governo del territorio, Regione Toscana

Sindaco GIANNI GIANASSI – Comune di Sesto Fiorentino

Sig. ANDREA BIAGIONI – Comitato Nodo a Nord Ovest

Prof. MASSIMO MORISI - garante per la comunicazione nel governo del territorio, Regione Toscana

Arch. RICCARDO BARACCO – Direttore Generale – Direzione Politiche territoriali, ambientali e per la mobilità, Regione Toscana

Presidente SIMONE GUIDOTTI - Presidente del Circolo Legambiente di Sesto Fiorentino

Dott. FRANCESCO CIPRIANI – Direttore - Agenzia regionale di sanità della Toscana (ARS)

Prof. PAOLO PECILE – Assessore – Comune di Signa

Sig. ANDREA BIAGIONI – Comitato Nodo a Nord Ovest

Dott. ADRIANO GABELLINI - Vice-Presidente Cna Firenze

Dott. CARLO SCOCCIANTI – WWF Toscana

Sindaco GIANNI GIANASSI – Comune di Sesto Fiorentino

ALLEGATO C

Incontro Pubblico sul Parco agricolo della Piana e la "qualificazione" dell'aeroporto di Firenze, 6-7 Dicembre 2012,

Polo Scientifico e Tecnologico,

Sesto Fiorentino.

TRASCRIZIONI COMPLETE DEGLI INTERVENTI (*)

(*I files audio delle trascrizioni sono ascoltabili dal sito www.parcodellapiana.it)

**[N.B.: Gli interventi contraddistinti dai due asterischi (**)
sono stati rivisti e validati dai rispettivi Autori entro i tempi loro indicati]**

6 Dicembre Mattina

MORISI - << Vi prego di accomodarvi, tanto abbiamo una giornata lunga in cui possiamo continuare a scambiare idee, opinioni e frequentazioni. Chiederei al professor Giacomo Poggi di avvicinarsi al tavolo per farci gli onori di casa e all'assessore Anna Marson, se può sedersi anche lei. Chiederei anche ai dirigenti regionali di sedersi, se vogliono. Allora, buongiorno a tutti. Cominciamo i nostri lavori. Io do subito la parola al pro rettore professor Giacomo Poggi che ci ospita col suo dipartimento in questa sede >>

POGGI - << Buongiorno a tutti, io sono il pro rettore vicario dell'Università di Firenze, sono anche fisico per cui a questo punto effettivamente fo il padrone di casa, ringrazio tutti per la partecipazione a questo evento che sarà sicuramente interessante, sicuramente oltre a informare cercherà di coinvolgere tutti coloro che poi di fatto sono interessati agli argomenti che vengono portati all'attenzione. Io non dico altro, salvo che un'altra volta, benvenuti a tutti >>

MORISI - << Grazie molte Giacomo, grazie infinite dell'ospitalità. Buongiorno anche da parte mia. Abbiamo organizzato, come garante, insieme all'assessore Marson, questo incontro, che ovviamente non è il primo ma ha alle spalle una lunga storia e che per quanto mi è lecito immaginare, non sarà certamente l'ultimo e lo abbiamo fatto per parlare della piana, del parco agricolo della piana, della qualificazione dell'aeroporto di Firenze rispetto e all'interno del progetto di territorio, parco agricolo della piana, in questa sede perché, per quanto non per tutti facilissimamente raggiungibile, quindi abbiamo chiesto di sopportare qualche eventuale disagio, perché ci sembrava molto importante che il polo scientifico di Sesto, che della piana è uno dei luoghi epicentrici, che caratterizza quella che è stata la storia recente di questa parte del territorio toscano, ospitasse una discussione che soltanto in apparenza non lo riguarda, ma che in realtà lo vede certamente fra gli interlocutori, sia di diritto che di fatto, di un lungo e complicato processo decisionale. Ovviamente io ringrazio tutti coloro che sono intervenuti, coloro che interverranno, ci siamo presi anche un lasso di tempo abbastanza lungo, cioè non è frequente oggi, i convegni non durano più di un giorno ma questo non è un convegno, e, come garante, io ho insistito molto perché si potesse uscire dalla mera discussione giornalistica, con il massimo rispetto per chi svolge quel mestiere, naturalmente, e dalla mera giustapposizione di titoli e di interviste, e si riportasse la discussione sul futuro della piana, sul futuro del parco della piana, sull'ipotesi progettuale di una qualche qualificazione dell'aeroporto di Peretola all'interno di un percorso istituzionale che non può non essere proprio di questioni così importanti. Vi confesso che mi sarebbe piaciuto organizzare, a tempo debito e con le forme dovute, anche se da questo punto di vista la legge non ci aiuta ma la si poteva benissimo utilizzare, un vero dibattito pubblico, visto che i dibattiti pubblici sono concepiti dalla Legge 69 come tipici dei grandi interventi, delle grandi opere, delle

grandi trasformazioni territoriali. Non è stato possibile. Lo dico con una punta di rimpianto non piccola. Ma non è stato possibile, quindi, ho perlomeno chiesto e ottenuto che ci fosse la possibilità di un momento di riflessione collettiva invitando tutti coloro che a diverso titolo, cittadini associazioni di cittadini, Università, una volta tanto nel senso medievale della parola, universitas e universitates, e amministrazioni locali per vedere di confrontare, esporre e confrontare argomenti, da un lato attorno al progetto di territorio parco della piana, che il tema della giornata di oggi dall'altro al tema dello sviluppo aeroportuale, della cosiddetta qualificazione aeroportuale, che ovviamente è un elemento di interlocuzione dialettica specifica nei confronti delle stesse ipotesi del progetto di territorio parco della piana. Quindi, avremo questa prima giornata dedicata al progetto di parco, sia alle strategie, sia alle programmazioni, sia alle linee di azione in cui questo progetto di parco si tradurrà e in realizzazioni, e una seconda giornata, che è quella di domani, in cui entreremo poi nel merito delle varie ipotesi progettuali riguardanti l'aeroporto e la sua qualificazione. Non è un dibattito pubblico, è una discussione pubblica organizzata e strutturata, dove per strutturata si intende non limitata, significa soltanto che vi è una parte di presentazione, di analisi e vi è una parte di discussione. Io ho chiesto anche, non mi stupisce quindi che non siamo in tanti, e ringrazio le associazioni e i comitati che hanno dato la loro disponibilità, ho chiesto che ciascun interlocutore evidenziasse e nominasse un proprio, virgolette, delegato, in modo da non creare una situazione tipo assemblea pubblica ma una situazione in cui si possa entrare nel merito dei vari temi e dei vari argomenti. Un dibattito pubblico dura mediamente dai tre ai sei mesi, noi dobbiamo accontentarci di un surrogato che sta dentro un paio di giorni, cercheremo di utilizzarli nel modo migliore. C'è comunque un valore aggiunto importante che è rappresentato dal fatto che ciò che uscirà da questi due giorni di discussioni, i risultati di questi due giorni di analisi e di riflessione di proposta e di richieste di osservazioni entreranno a far parte del procedimento di formazione della variante al Piano di indirizzo territoriale dedicato, appunto alla realizzazione del parco agricolo della piana e alla qualificazione dell'aeroporto di Firenze. Questo lo dico perché non è una semplice discussione fra le tante, se ne è fatta una anche ieri a Prato alla quale io non ho potuto partecipare, su temi analoghi al nostro, in particolare sull'aeroporto. Siamo dentro un procedimento, un vero procedimento amministrativo che deve produrre alcuni atti. Parte integrante di questo procedimento e degli atti in cui questo procedimento si tradurrà sarà, appunto, una relazione del garante che riporterà i risultati di questa riflessione collettiva. Qualche informazione di servizio. La relazione del garante sarà anticipata a tutti coloro che hanno partecipato, per questo vi ho chiesto e vi chiedo, qualora qualcuno non l'avesse fatto, il rettore è in re ipsa che sarà destinatario di una bozza anticipatoria della relazione del garante, perché vorrei che questo documento preliminare venisse validato, integrato, eventualmente corretto e arricchito da tutti coloro, cittadini, associazioni, Amministrazioni locali interessate e Università stessa, possano arricchire e integrare con ulteriori considerazioni e osservazioni. Seconda informazione di servizio, abbiamo riattivato, dopo un lungo periodo, inevitabilmente tale, di stand-by il sito parcodellapiana.it nel quale, già da ieri, potete trovare tutti i documenti tecnici nella loro formulazione istituzionale e originaria finora elaborati in sede regionale. Sono documenti, lo dico per precisione e correttezza, che ancora necessitano di formale validazione, quindi sono per così dire in corso d'opera ma lo stato della maturazione tecnica, sia dei documenti che dei relativi apparati cartografici, lì è rinvenibile e scaricabile. Inseriremo naturalmente nel sito del parco anche la registrazione che vi invieremo poi per validazione della giornata di oggi e della giornata di domani in modo che possiate provvedere ad eventuali correzioni, ma verrà il molto che quella registrazione ci fosse, fosse scaricabile, fosse leggibile da tutti gli interessati. Principio banale e ovvio, ma importantissimo, della trasparenza e della responsabilità che deriva da questo obbligo di trasparenza della nostra partecipazione a questo percorso. Ultima notazione che riguarda l'Università, l'Università ci ospita ma ci ospita anche un corso in particolare, questo lo dico per il pro rettore e per il rettore, che è il master interuniversitario in formazione di esperti per la progettazione e la gestione di processi partecipativi. Abbiamo considerato di poter coniugare questo momento procedimentale che riguarda il Piano di indirizzo territoriale della regione Toscana con un

momento formativo, per cui anche l'accessibilità dei documenti che dal sito verrà garantita serve anche ai nostri studenti, ed è anche il secondo motivo per cui siamo in una sede universitaria che ci ospita. Oggi siamo a spese dell'Università … siamo lì. Allora, il perché siamo qui e a quale scopo ve l'ho già spiegato, non devo insistervi sopra. Lo scopo è integrare un procedimento con un documento che non sia soltanto formale ma abbia dei contenuti sostanziali importanti e rilevanti per chi dovrà prendere delle decisioni. Non dimentichiamoci, forse io peccherò di ottimismo, ma noi immaginiamo che da questo tipo di riflessioni possano derivare degli arricchimenti sia propositivi sia progettuali sia in sede tecnica che in sede politica. I posteri giudicheranno se e quanto questo assunto trova riscontro o troverà riscontro empirico, però lo scopo è di migliorare ciò che può essere migliorato, di mitigare ciò che eventualmente va mitigato, di correggere o di evitare ciò che va corretto o evitato. Poi, ciascuno, nelle proprie responsabilità istituzionali, si comporterà più o meno coerentemente con queste sollecitazioni, ma sono sollecitazioni che sono parte integrante delle ragioni per cui siamo qui. In questa prospettiva ringrazio anche in particolare tutti gli esponenti delle istituzioni locali che già oggi hanno voluto essere presenti, spero che almeno in parte possano esserlo anche domani, la loro presenza arricchisce ulteriormente la composizione di questa aula, nel senso che ci sono cittadini che sono portatori di una riflessione all'interno di associazioni e di gruppi, ci sono istituzioni che sono portatori della loro rappresentanza politico istituzionale e quindi è un'aula molto più grande della sua composizione di quanto i numeri possano non dirci. Io vado molto rapidamente perché poi vorrei che Anna Marson ci conducesse all'interno del progetto di territorio parco agricolo della piana. Lo ricordo per comune memoria, noi veniamo da lontano, non mi riferisco alla storia antica dell'idea di piana che risale sostanzialmente addirittura alla prima metà degli anni '60, però, rispetto a una certa filiera procedimentale nella quale oggi noi ci riscriviamo, noi dobbiamo assumere come punto di riferimento questo 6 dicembre 2005 con la sottoscrizione di un primo protocollo d'intesa per la definizione del parco della piana, allora l'aggettivo "agricolo" non era ancora presente, come dire, è un'acquisizione molto più recente, una seconda tappa è rappresentata dalla sottoscrizione di un secondo protocollo d'intesa per la promozione di un programma di sviluppo locale all'interno di quello strumento, i puzzle, la sigla, anche all'università abbiamo tentato di fruirne per alcune operazioni, di area vasta metropolitana, il 24 luglio 2007 il Consiglio regionale della Toscana approva il Piano di indirizzo territoriale attualmente vigente, che è quello sul quale, virgolette, stiamo mettendo le mani al fine di realizzare il progetto di territorio parco agricolo della piana e la qualificazione dell'aeroporto. Il 27 luglio 2007 il puzzle riguardante un programma di sviluppo locale per l'area vasta metropolitana, quindi con una serie di misure che avrebbero dovuto accompagnare la realizzazione di questo parco, concepito originariamente senza ulteriori aggettivazioni, viene appunto sottoscritto. Il 29 dicembre, siamo nel 2008, cominciammo un percorso, avevo già cominciato a occuparmene io per quanto riguarda questa sezione specifica dell'attività di comunicazione e di informazione e, nel novembre del 2009, dopo un lungo attraversamento dibattimentale e informativo, prima ancora che dibattimentale, ma ci fu già in quel periodo una discussione molto accesa con molti già dei presenti qui oggi, fu pubblicato un primo rapporto sulle attività di ascolto e di comunicazione che aveva non a caso come titolo: "Cosa dicono i cittadini". Lo sottolineo questo punto perché già molte delle cose che ho continuato a sentire negli anni successivi, lì erano ben presenti e ben marcate, in particolare sul raccordo e sulla compatibilità fra l'idea di parco e le diverse presenze infrastrutturali che questo territorio è stato chiamato ad accogliere o a ospitare. 1 febbraio 2010, la Giunta della Regione Toscana approva il masterplan del parco agricolo, siamo ancora nella legislatura precedente, che è un documento di intenti e il 22 e 23 luglio dello stesso anno con la nuova Amministrazione regionale, sulla base di questo lavoro, si innesta un nuovo percorso, una nuova attività di studio, di analisi e di progettazione che trova nel laboratorio progettuale del parco della piana il suo punto di riferimento. E il 26 luglio del 2010 si avvia formalmente il procedimento per l'integrazione del Piano di indirizzo territoriale. Dopo un percorso di approfondimento tecnico, nel dicembre del 2010 si realizza il secondo laboratorio progettuale del parco della piana. Il 7 febbraio del 2011 pubblichiamo il secondo rappor-

to sulle attività di informazione, ascolto e comunicazione riguardanti il tema del parco della piana e nel 14 febbraio del 2011 la Giunta approva la proposta di deliberazione per arrivare all'adduzione dell'integrazione al Piano di indirizzo territoriale da sottoporre al Consiglio regionale, 14 febbraio 2011. Poi facciamo un lungo salto, sostanzialmente alle due giornate di oggi, salto ovviamente durante il quale il lavoro tecnico è progredito, gli approfondimenti tecnici e progettuali sono progrediti, e sono progrediti sostanzialmente con questa modalità. Voi vedete che ci sono stati in realtà, quelle che vi ho raccontato prima sono le tappe formali che riguardano l'attività regionale da un punto di vista formale, questa attività formale ha avuto una sorta di secondo binario sostanziale che ha riguardato da un lato le relazioni tecniche fra aeroporto di Firenze, Regione Toscana, ENAC, ENAV e la definizione di un tavolo tecnico sulle diverse ipotesi dell'orientamento della pista aeroportuale. Siamo nel 2008. Questo, sostanzialmente avveniva in parallelo al lavoro di informazione e comunicazione svolto dal garante e nello stesso tempo agli incontri con gli enti locali, gli organi istituzionali e i cittadini. Quindi, c'è questo secondo binario che sembra muoversi secondo una propria logica e direi una propria referenzialità specifica, non voglio dire autonoma ma certamente specifica. Novembre 2009, mentre si pubblica il rapporto di attività di ascolto in comunicazione, nello stesso 2009, molti mesi prima, nel marzo, ADF, cioè aeroporto di Firenze, presenta uno studio contenente cinque diverse ipotesi di orientamento della pista aeroportuale. Nel febbraio 2010 si approva il masterplan del parco della piana, come ho richiamato prima e nel luglio del 2010 abbiamo l'avvio del procedimento che ho richiamato prima. Saltiamo al 2011 e abbiamo da un lato, nel febbraio, la pubblicazione del secondo rapporto sull'attività di informazione, ascolto e comunicazione e il 14 febbraio, appunto, la proposta di deliberazione. Oggi siamo arrivati a questo punto, cioè al fatto che mentre il 6 e il 7 dicembre, cioè in questi due giorni, noi stiamo lavorando a questi temi, abbiamo alle spalle, nel febbraio del 2012, lo studio di approfondimento delle diverse ipotesi di orientamento della pista. Quindi, questo elemento nuovo con il quale il procedimento di formazione della variante dell'integrazione, se volete usare questo termine, al Piano di indirizzo territoriale deve appunto confrontarsi. Lo scenario procedimentale che abbiamo davanti a noi è ovviamente l'adozione dell'integrazione al Piano di indirizzo territoriale come ipotesi procedimentale da un punto di vista giuridico e amministrativo, quello è l'orizzonte in cui questo procedimento è avviato, l'eventuale, e netto e eventuale naturalmente tra virgolette, presentazione di osservazioni ai sensi della legislazione urbanistica sia nazionale che regionale, e l'approvazione da parte del Consiglio regionale delle controdeduzioni che la Giunta vorrà formulare rispetto a quelle osservazioni e sottoporre all'attenzione dello stesso Consiglio regionale. In questo scenario procedimentale che gran parte dei presenti conoscono molto bene e che io mi sono limitato a richiamare per sommi capi, ho cercato di richiamare le questioni che si pongono come questioni aperte, e su questo poi io chiudo questo mio intervento introduttivo in questa prima giornata. Queste questioni che io adesso pongo sono le questioni che come garante ho recepito da parte di molte associazioni di cittadini, da parte delle Amministrazioni locali, da parte di coloro che si sono occupati in tutti questi anni dei destini della piana, del suo parco, della qualificazione dell'aeroporto, della presenza infrastrutturale a vario titolo nella piana stessa è anche dell'Università perché, come il pro rettore sa, con il delegato del rettore a queste tematiche abbiamo lungo parlato. Un primo quesito, che io mi limito a formulare in maniera molto generale e astratta ma che in realtà è denso di significati è: 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? Questo è un punto saliente, perché accomuna, nonostante l'evoluzione che hanno avuto ossia le riflessioni che gli studi sulla piana e sul parco della piana, che poi non a caso studi e riflessioni hanno portato a proporlo come un progetto di territorio incentrato sull'aggettivo "agricolo", ebbene, quell'elemento ordinatore accomuna sia la concezione della piana e del suo parco della precedente Amministrazione, sia dell'attuale. Questo è sempre stato considerato un punto fermo. Io sono costantemente sollecitato a tentare di dare risposte sul significato di questa formula: cosa intendiamo per elemento ordinatore? Che tipo di gerarchizzazione, di interventi, di inte-

ressi e, a monte, di valori, l'idea dell'elemento ordinatore porta con sé? Secondo ordine di problemi, di questioni alle quali sono stato sollecitato e che sono stato sollecitato a porre. Se parliamo del parco agricolo della piana come di un progetto di territorio in relazione alla qualità della vita dell'area e alle opportunità di crescita economica sostenibile, in particolare incentrate su una nuova qualificazione, per l'appunto, dell'imprenditorialità agricola che nell'area si può sviluppare, che contenuti questo sviluppo di un'agricoltura che in maniera molto sintetica e semplificante, mi rendo conto, etichetto come periurbana, ma è certamente qualcosa di più, è un'attività agricola che immagina che una metropoli di quasi 800.000 persone possa alimentare uno specifico mercato di prossimità, ma molto vario e con una pluralità di offerta. E quindi, oggi, in particolare, vedremo come possiamo declinare questo assunto. Una terza area di temi e di questioni è: quali progetti e quali interventi, oltre allo sviluppo agricolo della piana, possono dare corpo e sostanza all'idea del parco? Nel primo masterplan del parco della piana erano indicati, ma erano titoli, *têtes de chapitre* si potrebbe dire, che ipotizzavano un'agenda da formulare in contenuti specifici, ecco, 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? Una quarta questione che, affronteremo domani: perché un aeroporto nella piana? Qual è la valutazione economica? Quale la valutazione territoriale che sta alla base di questa scelta? Insomma, il garante riporta una domanda ricorrente, quasi quotidiana, sia da chi sta nella piana, sia da chi nella piana non ci sta, penso che forse non oggi ma domani avremo anche il contributo di esperti e osservatori esterni, perché uno sguardo un po' più distante può essere utile, è il perché. Perché? Noi ci siamo detti, tu Giacomo che lo ricorderai, ci siamo detti: "Perché si va a Sesto?" io ero un po' più debole nella risposta al perché si va a Novoli, ma certamente il perché si va a Sesto si è detto, si è scritto, e si sono valutate e controvalutate delle alternative. Qui c'è una domanda molto forte: perché?. Il perché può avere due dimensioni strettamente intersecate, che sono: una valutazione economica, ovviamente su una scala adeguata, e una valutazione territoriale. Quello che io constato è che questa valutazione economica io non la trovo, e non la trovo né in ambito micro e né in ambito macro. Ho delle proiezioni, delle ipotesi, al netto di contesti macro economici sia locali che translocali che hanno delle dinamiche del tutto autonome e non controllabili, soprattutto nel medio periodo, mentre io mi immagino una strategia di medio-lungo periodo. La stessa valutazione territoriale, questo è il tema di domani, naturalmente, pone problemi, criticità e interrogativi in maniera molto esplicita anche da parte degli stessi valutatori. Ultimo quesito attorno a cui lavoreremo in questi due giorni: come conciliare una logica di piano di medio-lungo termine, perché il piano di indirizzo territoriale con riferimento alla piana cioè al 47% dei cittadini toscani che al 56%-57% del prodotto interno lordo di questa regione, come conciliare una logica di piano di medio-lungo termine con ipotesi progettuali molto puntuali e molto precise di carattere infrastrutturale che, secondo alcune opinioni, sono formulate in chiave molto aziendale e molto meno di carattere strategico territoriale. Io a questo punto darei la parola all'assessore Marson perché forse potremmo cominciare a lavorare sull'idea di parco agricolo e sui primi tre quesiti su cui abbiamo immaginato queste due giornate, cioè cosa intendiamo per elemento ordinatore con riferimento al parco agricolo, il progetto di territorio, progetti specifici che danno a esso corpo e sostanza >>

MARSON - << Buongiorno a tutti, l'introduzione del garante mi richiama a illustrare, al di là della presentazione che ho preparato, ulteriori aspetti in merito all'avanzamento del progetto di parco agricolo della piana. Come ricordava il garante, questo incontro, questa occasione di discussione pubblica che precede il nuovo passaggio in Giunta dell'integrazione al PIT relativa al parco della piana e all'aeroporto è stata voluta prendendo sul serio i contenuti della Legge 1 laddove richiamerebbero la necessità di un'interazione aperta alla cittadinanza prima che un ente territoriale porti anche soltanto in Giunta un proprio documento. Questa è dunque l'occasione per cercare insieme di capire se e come possiamo migliorare gli atti che ci apprestiamo a riportare in Giunta . Questi atti, come spero sia noto a tutti (sono stati resi disponibili on-

line qualche giorno fa) sono documenti non validati e neppure completi per alcuni aspetti, lo vedremo nel dettaglio oggi e domani. A tal proposito mi riferisco in particolare al tema delle salvaguardie in corso di perfezionamento e alla parte dedicata alla qualificazione dell'aeroporto che deve recepire i contenuti del masterplan nazionale dove lo sviluppo integrato di Pisa e Firenze è indicato come necessario. Relativamente a ciò dobbiamo ancora approfondire se e come i diversi documenti di piano possano trattare lo sviluppo integrato anche dal punto di vista gestionale. Si tratta di un aspetto decisivo perché invece, da alcune notizie apparse sulla stampa più che emerse a livello istituzionale, sembra emergere un interesse a promuovere l'aeroporto di Firenze in modo competitivo rispetto all'aeroporto di Pisa, il che di sicuro non corrisponde all'interesse pubblico regionale, rischiando di spostare semplicemente voli da un aeroporto all'altro. Non era certo questo l'obiettivo della qualificazione dell'aeroporto di Firenze portato avanti dalla Regione. Ciò detto, i documenti che avete trovato on-line, sono documenti piuttosto compiuti, nel senso che rappresentano lo stato di avanzamento del lavoro tecnico consolidato, anche se vanno ancora perfezionati, soprattutto con riferimento ai due contenuti che ho esplicitato poc'anzi.

La discussione che ci apprestiamo a fare non è un "dibattito pubblico" ai sensi della LR 69/2007, anche se, come ricordava il garante, il dibattito pubblico noi lo auspichiamo, e in tal senso intendiamo sollecitare nuovamente questo istituto in tutte le sedi deputate ad attivarlo. Il dibattito pubblico è infatti un istituto che dovrebbe essere promosso dal Consiglio regionale, una volta che la proposta di adozione del PIT sia stata trasmessa nuovamente dalla Giunta al Consiglio. Io personalmente, l'ho già fatto altre volte pubblicamente, non posso che augurarmi che venga attivato un vero e proprio dibattito pubblico, alla presenza di tutti gli interlocutori che possono e devono rispondere rispetto ai quesiti posti.

E qui vengo all'oggetto di cui parliamo oggi, con una premessa che molti di voi mi hanno già sentito fare, ma credo valga la pena di ripeterla. Parto dalla constatazione che l'aeroporto c'è già. Noi non stiamo discutendo della creazione di un nuovo aeroporto, perché in quel caso, davvero, sarebbe stato surrettizio infilarlo nell'integrazione al PIT relativa al Parco agricolo della piana. Stiamo parlando di un aeroporto esistente e che già oggi insiste su un'area compresa nel territorio di riferimento del Parco, aeroporto su cui una larga maggioranza conviene 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, di competenza del settore e dell'assessorato alle infrastrutture, e il progetto di territorio relativo al parco della piana, che costituisce invece contenuto proprio del PIT, continuo a dire 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 questione. È stata un'occasione perché la mano sinistra sappia cosa fa la mano destra, anche se questo ha fatto emergere 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 che sarà assunto dalla Regione.

Ritengo importante sottolineare a questo riguardo (anche qui mi ripeto, molti mi hanno già sentito ma penso sempre che ci sia qualcuno che non è riuscito a seguire puntualmente tutta la discussione) come il parco della piana e l'aeroporto, i due oggetti che stanno insieme in questa integrazione al PIT, abbiano due procedure di attuazione assai diverse.

La realizzazione del parco agricolo della piana, al di là della salvaguardia triennale che dovrebbe scattare con l'adozione in Consiglio regionale dell'atto, si attuerà quanto prima possibile attraverso l'accordo di pianificazione con gli enti locali interessati. Quindi la salvaguardia, paradossalmente, è una sorta di scenario che potrebbe essere addirittura anticipato dall'accordo di pianificazione, con l'individuazione più puntuale delle aree interessate dal parco, ed è una procedura che sta interamente nelle mani dell'insieme degli enti locali che hanno competenza su questo territorio, oltre che della Regione.

La qualificazione dell'aeroporto è soggetta a una procedura assai diversa, in quanto si tratta di 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, 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, competenze diverse anche all'interno della Regione, che riguardano più assessorati, più settori, agenzie esterne della Regione ancorché connesse, e così via, a seconda se consideriamo le partecipazioni e gli accordi societari, il rapporto ambientale, gli aspetti infrastrutturali anche delle opere interferite, e così via.
Si tratta dunque di competenze multiple, che fanno capo soltanto in minima parte alle mie deleghe: questa è la ragione per cui in questi due giorni parteciperanno e interverranno anche molti tecnici di altri settori della Regione e delle agenzie esterne alla Regione, ancorché collegate con essa, che hanno lavorato a questi documenti e rispondono direttamente di alcuni contenuti degli stessi. Da questo punto di vista il fatto che l'integrazione al PIT provi a tenere insieme i diversi aspetti che fanno capo a settori e agenzie diverse è un elemento qualificante la decisione pubblica.
Ciò detto, io credo che il vero progetto strategico in questo contesto territoriale sia il parco agricolo della piana, anche se l'altro oggetto è un oggetto ovviamente pesante, in tutti i sensi, e quindi abbiamo pensato a queste due giornate trattando prima del parco e poi dell'aeroporto, perché riteniamo importante che anche 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 agricolo della piana.
Allora, parto dalle tre questioni poste dal garante prima di cercare di entrare nel merito della presentazione che avevo preparato: il significato del parco come "elemento ordinatore", il ruolo dell'agricoltura rispetto all'idea di parco, e al perché un aeroporto nella piana.
Che cosa significa "parco come elemento ordinatore", nel momento in cui abbiamo anche quest'altro oggetto, l'aeroporto, così ingombrante? Io credo che dovremmo ragionare, chiaramente, in termini di prestazioni. Abbiamo cercato noi stessi di ragionare nella comparazione tra le diverse ipotesi di pista, e quindi sui problemi che le diverse ipotesi creano al territorio nel suo insieme e al parco della piana, in termini di prestazioni che devono essere comunque garantite. Si tratta delle prestazioni di carattere ambientale, ma anche delle connessioni e via via di tutti gli altri aspetti che abbiamo più volte discusso insieme relativamente al progetto di parco agricolo della piana e che sono chiaramente esposti nell'integrazione al PIT che ad esso fanno riferimento. Ritengo che oggi ci sarà modo di capire quanto questo concetto dell''elemento ordinatore'', tradotto nel senso che le prestazioni che dovrebbero essere garantite dal parco vanno garantite comunque, a prescindere da qualunque sia il progetto di aeroporto, siano effettivamente ritrovabili negli atti regionali o se, qualora non lo fossero in maniera adeguata, cosa sia ulteriormente richiesto per garantirle.
Per quanto riguarda il rapporto tra il progetto di parco e l'agricoltura, abbiamo sempre immaginato il parco come cornice per promuovere l'agricoltura, in forme anche innovative, puntando su un'agricoltura non solo compatibile ma sinergica con i contesti urbani ad essa prossimi..Sono 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, e anche quelli regionali, in maniera orientata al contesto specifico della piana, alle caratteristiche di questi terreni agricoli. Non è facilissimo, perché finora i contributi dell'agricoltura sono stati erogati 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 riferita in modo specifico al territorio della piana. Naturalmente parco agricolo, come sapete, non significa che sia tutto agricolo, né che pensiamo di apporre un particolare vincolo ambientale sulle aree

agricole. Nel territorio in questione 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 è fondamentale e per il parco stesso è importante, che le aree che già oggi sono agricole siano non solo siano mantenute il più possibile tali, ma anche vengano gestite in modo innovativo, senza pensare di espropriarle per farne un enorme parco territoriale. Non solo non ci sono oggi le risorse, anche volendo, né per acquisirlo né per gestirlo a spese dell'ente pubblico, ma in prospettiva mantenere la destinazione agricola ci sembra una scelta fondamentale. Oggi, considerando in generale l'Italia, i dati dicono che vi è cibo soltanto per 3,5 persone su 5, e la scelta di usare il territorio rurale della piana, nelle aree a ciò più adatte, per produrre cibo per i molti abitanti (e quindi la consistente domanda di cibo) della grande città che sta attorno a queste aree, sembra un progetto sensato da molti punti di vista, non ultimo quello economico. Su quali altri progetti e interventi inizieremo a ragionare oggi? Non so se entreremo nel merito del pacchetto di interventi, al di là della presentazione dedicata al parco agricolo della piana, per la messa a rete del sistema di trasporto collettivo e per la mobilità dolce che sono pensati a prescindere dalle ipotesi di qualificazione dell'aeroporto. Li avete trovati, penso, negli allegati on-line come interventi che cercano comunque di migliorare la mobilità nell'area metropolitana, a prescindere dall'aeroporto.

L'ultima questione: 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 senz'altro un'alternativa degna di considerazione, noi stessi l'abbiamo considerata tra le alternative prese in conto dalla Valutazione Ambientale Strategica. Dobbiamo fare tuttavia i conti con lo Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale e la proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti che prevedono lo sviluppo correlato dei due aeroporti di Firenze e Pisa, con ruoli diversi. Ora, il problema, è capire quali siano i ruoli diversi e che, effettivamente, una volta definiti, i rispettivi ruoli vengano garantiti e non scambiati all'interno di un disegno strategico. Smetto di parlare dell'aeroporto, perché altrimenti sono la prima ad aver negato l'obiettivo di trattare in questa prima giornata del parco, ma alcune questioni andavano comunque richiamate.

Ora veniamo alla presentazione che avevo preparato sul parco. Una parte del pubblico conosce bene i contenuti che richiamerò nella presentazione, rispetto all'introduzione del garante cercherò di visualizzare più nel dettaglio alcuni passaggi. L'area interessata dal parco della piana è questa, le aree rappresentate in bianco e grigio sono quelle dell'urbanizzazione alle diverse date, mentre le aree che vedete in giallino e in verde sono le aree agricole e le aree ambientali della piana. Abbiamo intitolato questa immagine "Il farsi del parco agricolo della piana" perché in realtà, anche se il procedimento in corso in Consiglio regionale è avanzato fino a un certo punto e poi ha subito una pausa, il parco in questi mesi è comunque andato avanti nel suo realizzarsi.

L'immagine più ampia dell'area complessivamente interessata dal parco fa vedere come il mantenimento di queste aree aperte al centro della piana sia fondamentale sia di per sé che per mantenere delle connessioni tra le colline a nord e le colline a sud della piana. A questo riguardo, nel percorso di redazione del piano paesaggistico stiamo facendo, con l'aiuto degli ecologi presenti nel Centro interuniversitario di scienze del territorio, una serie di approfondimenti sulle valenze ecologiche e sui problemi di impedenza alla connettività ecologica a scala regionale, e all'interno di queste rappresentazioni emerge con chiarezza come l'urbanizzazione dell'intera piana Firenze-Prato-Pistoia sia un elemento di fortissima impedenza rispetto alla connettività ecologica regionale. Quindi, qui c'è molto da migliorare, anche a questo riguardo, e per migliorare le connessioni ecologiche è fondamentale che una serie di queste aree siano trattate progettualmente in tal senso. Le due successive slide rappresentano qualcosa che anche a prima vista è abbastanza impressionante, anche per chi, come me, lavora da tempo su questi temi. Rivedere la sequenza dello sviluppo dell'urbanizzazione nella piana dagli anni '50 al 2010, cioè sessanta anni, che cosa è avvenuto in sessant'anni, fa chiaramente impressione. Non è un caso che quest'area sia stata oggetto, in questi ses-

sant'anni, di tutta una serie di esercitazioni di piano nelle quali erano sempre presenti progetti di parco o di aree verdi estese nella piana. Peccato che le urbanizzazioni siano state realizzate e il parco no, con le aree previste per lo stesso incrementalmente erose dall'avanzare delle periferie destinate a ospitare funzioni espulse dai centri urbani.

Oggi, mentre si sta ragionando in termini di città metropolitana o di altra entità amministrativa destinata a tenere insieme in un sistema di governance strutturato le diverse istituzioni locali, oggi frammentate all'interno dell' area della piana, questo progetto diventa una sorta di cuore metropolitano, un progetto strategico anche per la futura entità amministrativa che dovrà governare la piana. All'interno di questo territorio, queste che vedete evidenziate nel progetto di parco sono state le aree, o meglio, il sistema delle aree a valenza ambientale e agricola, riconosciute due anni fa, quando si fecero i laboratori sul parco della piana. Questi sono gli enti territoriali coinvolti dal progetto, questa è la prima fase d'ascolto della cittadinanza cui accennava il garante, poc'anzi, e queste erano le modalità di rappresentazione degli elementi, dei nodi del parco che erano stati messi a fuoco a suo tempo, all'inizio di questo percorso. Le linee guida emerse dal lavoro con i cittadini nel 2010 ci danno un po' l'idea del ragionamento sulle prestazioni che avrebbero dovuto essere garantite dal parco stesso, a detta dei cittadini che parteciparono a suo tempo alle prime iniziative di discussione del progetto di parco. Queste sono alcune immagini dei laboratori sul parco della piana tenutesi nell'estate e nell'autunno del 2010, con la partecipazione di tutti tecnici dei comuni interessati. Questi sono i primi schizzi, i primi schemi usciti dai laboratori di progettazione. Questo rappresenta il perfezionamento delle connessioni della mobilità ciclopedonale nella piana, con le direttrici principali e i percorsi locali, recepito nell'integrazione al PIT. Qui siamo invece alla proposta approvata dalla Giunta il 14 febbraio 2011, questa è una parte del quadro conoscitivo allegato alla proposta che ha rappresentato la base di riferimento per lo sviluppo del progetto. Trovo importante sottolineare come in tale occasione il quadro conoscitivo sia stato per la prima volta territorializzato in modo consistente, appoggiandosi su un approfondimento dei diversi elementi territoriali. Questo ci ha permesso, anche nella fase in corso, di approfondire le interferenze provocate dalle diverse ipotesi di qualificazione dell'aeroporto rispetto al territorio complessivo interessato, in maniera ben più approfondita di quanto altrimenti sarebbe stato. Queste sono le due tavole di progetto allegate alla proposta approvata dalla Giunta nel febbraio 2011; una relativa all'insieme delle aree a valenza ambientale e delle aree agricole, delle fasce di mitigazione nelle infrastrutture esistenti; la successiva, invece, è la tavola relativa alla rete dei percorsi della mobilità ciclopedonale, pensati come elementi di rete per connettere tra di loro anche tutto l'insieme, numerosissimo, di edifici, di luoghi e quant'altro di valenza culturale, che vanno dai centri storici all'area archeologica di Gonfienti, ai singoli monumenti minori presenti nella piana. L'idea è che questa rete di mobilità sia dedicata non solo alla fruizione per il tempo libero, ma ancor prima una rete per gli spostamenti quotidiani, in funzione anche dell'intermodalità rispetto al trasporto collettivo.

Questa è l'ipotesi di salvaguardie allegata all'atto portato in Giunta nel febbraio 2011.

E' utile precisare che le salvaguardie relative all'aeroporto e alla piana sono parzialmente sovrapposte, in quanto le parti della salvaguardia aeroportuale che non saranno utilizzate per la qualificazione della pista sono comunque destinate al parco. L'area interessata dall'ipotesi di pista che dovesse essere scartata entrerà a far parte a tutti gli effetti delle aree del parco della piana.

Rispetto al tema della salvaguardia complessiva del parco, c'è la questione delle previsioni di pianificazione vigenti, in particolare di quelle comunali. Su questo sono stati fatti vari approfondimenti, e ovviamente le previsioni conformative della proprietà privata in essere sono fatte salve, per una serie di questioni evidenti a tutti: nessuno degli enti territoriali interessati può permettersi di rimborsare i privati, che hanno già un diritto acquisito.Cci sono però anche una serie di previsioni di piano, non conformative della proprietà privata, già vigenti su quest'area e che i Comuni chiedono di fare salve. Per queste previsioni, stiamo discutendo di come definire in maniera adeguata un percorso che, grossomodo, si sostanzi nel fatto che queste

previsioni, nella loro localizzazione e dimensionamento quali previsioni vincolanti per la proprietà privata, e quindi rispetto alle quali sarà molto difficile tornare indietro, debbano tenere conto del progetto di parco agricolo della piana. Ciò dovrà avvenire rispettando il più possibile la continuità delle aree, e tutti quegli elementi e quei criteri dettagliati nel progetto di parco della piana, in termini di prestazioni da garantire, che trovate già allegati all'atto approvato in Giunta nel febbraio 2011.
Al di là di questa discussione relativa alle norme, di ciò che viene fatto salvo dalle norme di salvaguardia del parco, come ci si confronta con le previsioni di piano esistenti? C'è stata una discussione che è proseguita negli ultimi mesi, su questo punto possiamo passare all'immagine successiva, dove ci sono una serie di aree che vedete rappresentate non con una copertura lattiginosa uniforme, ma con delle righe bianche e nere. Su queste aree c'è una discussione in corso, perché alcuni comuni ci chiedono di toglierle dalla salvaguardia del parco agricolo, alcune di toglierle proprio del tutto, per altre considerare che sono già coperte da qualche forma di tutela prevista dalle norme degli strumenti di pianificazione comunale. Diciamo che su questo c'è una discussione in corso per capire, intanto, cosa dicono quelle norme, come possono essere eventualmente recepite come parte specifica della salvaguardia, e così via. C'è poi un'altra immagine che evidenzia alcune ulteriori richieste di modifica. Questa è la sintesi della cosa che dicevo poc'anzi a voce. Possiamo andare avanti … questa chiaramente è la parte relativa alla salvaguardia, però la salvaguardia è soltanto un dispositivo di passaggio transitorio, ciò che conta poi è la realizzazione del parco. La salvaguardia è uno strumento per dire: fermiamoci tutti rispetto all'edificazione incrementale di questo territorio, ragioniamo su qual è il progetto di parco che possiamo condividere e sul quale possiamo metterci tutto al lavoro, per effettivamente realizzarlo. Quindi, al di là di queste rappresentazioni della salvaguardia, quello che ci tenevo a far vedere, in realtà, è l'insieme dei progetti che in questi anni sono andati avanti e stanno di fatto realizzando il parco. Questo è un primo finanziamento, la Regione ci ha messo dei soldi, ci ha messo dei soldi anche in tempi di tagli generalizzati. Alcuni finanziamenti erano stati già impegnati. Tre milioni e mezzo, due della Regione Toscana e 1,5 del comune di Campi Bisenzio che stanno portando alla realizzazione di diversi progetti. Il progetto di riqualificazione della rocca Strozzi, che oltre a essere un luogo d'eccellenza, un luogo culturale importante per l'intero parco, è destinato a ospitare alcuni dei reperti archeologici di Gonfienti, ed è un nodo decisivo nelle connessioni fra l'area archeologica di Gonfienti, e quindi la parte nord est 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. C'è un progetto di piantumazioni lineari di un percorso pedo-ciclabile. Finora sono stati realizzati vari percorsi di piste ciclabili nella piana, ma 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. Avere viali alberati lungo questi percorsi chiaramente conferisce qualità non solo al percorso, ma anche a ciò che sta intorno, oltre a rendere più facilmente riconoscibili gli accessi e gli attraversamenti del parco. Un altro progetto è quello del centro visite dell'oasi di Focognano, credo che tutti quanti voi conosciate questa esperienza straordinaria di creazione di un'oasi avifaunistica nel mezzo della piana, proprio laddove una serie di infrastrutture hanno rischiato di renderla più degradata. Realizzare un centro visite è legato all'idea di poter promuovere il ruolo di nodo di quest'area per l'insieme delle aree a valenza ambientale della piana, anche per promuovere una maggiore consapevolezza nella popolazione rispetto a questi elementi e dunque alle potenzialità che una gestione adeguata può offrire anche in un contesto così critico. 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, potrà finanziare ulteriori interventi di miglioramento ambientale in quest'area. Queste sono alcune immagini del centro visite di Focognano e lì c'è il percorso di fruizione dell'oasi di Focognano. L'altro intervento, partito a suo tempo e andato concretizzandosi in tempi più recenti, è quello che riguarda Sesto Fiorentino, in particolare la realizzazione del percorso ciclopedonale

Sesto-Campi e la partecipazione alla realizzazione di un centro servizi del parco. La pista ciclabile 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. Il centro servizi è collegato in un punto strategico rispetto ai collegamenti tra Sesto e l'oasi di Focognano, in quanto incrocia le due direttrici nord-sud ed est-ovest di fruizione di questa parte del parco, presentandosi come una vera e propria porta d'accesso ad esso. Questa è l'immagine del collegamento offerto dalla pista ciclabile tra polo scientifico e villa Montalvo. E' chiaro come, su una parte del progetto di parco di Sesto, interviene in maniera pesante una delle ipotesi di qualificazione dell'aeroporto. Possiamo andare avanti a vedere gli altri progetti, questo è il bando pubblicato dalla Regione alcuni mesi fa, la cui graduatoria di esito è stata pubblicata nell'agosto scorso, che ha messo a disposizione sei milioni di euro per ulteriori progetti in cofinanziamento. Nell'immagine successiva i progetti che sono stati ammessi al cofinanziamento con la relativa graduatoria: ci sono interventi piuttosto interessanti, che vanno dalla ricostruzione con funzioni ciclopedonali del famoso ponte del Manetti e conseguente completamento dei percorsi che collegano la villa di Poggio alle sue Cascine e a Prato, al progetto per la valorizzazione e l'accessibilità all'area archeologica di Gonfienti, al 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. Vi sono inoltre 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, due ulteriori tratti ciclo pedonali a Poggio, lo sviluppo di un'attività agricola multifunzionale a Prato da parte della Provincia di Prato, un ulteriore percorso ciclabile a Carmignano e a Signa. Il finanziamento relativo a questi progetti è incappato per qualche mese nel patto di stabilità, mi dicono che è attualmente al controllo atti il decreto dell'impegno di spesa per tutti i sei milioni, quindi a giorni dovrebbe riuscire a essere sbloccato definitivamente, facendo quindi partire operativamente da subito anche la realizzazione di questi progetti. Questa è la localizzazione, la descrizione dei diversi interventi che, come vedete, sono ben distribuiti. sull'intero territorio interessato dal parco della piana: quelli rossi sono gli interventi della prima fase che richiamavo all'inizio, quelli invece con i quadratini grigi sono quelli che derivano dal bando il cui finanziamento sta partendo ora.

Ci sono altri due sviluppi abbastanza ragionevolmente in marcia, per quanto riguarda la realizzazione del parco della piana, questa è la cartografia di quadro conoscitivo dell'integrazione al PIT che riguardava la ricognizione delle aree pubbliche, a diverso titolo di proprietà pubblica, di enti diversi che insistono sulla piana. Questa ricognizione andrà approfondita, nel senso che non è detto che tutte siano disponibili, bisogna capire in che forma. L'idea che si sta discutendo, in sinergia con il progetto regionale di Banca della terra che si propone di mettere a disposizione di potenziali agricoltori, soprattutto giovani, terre in affitto, sia di proprietà pubblica che privata, con la Regione garante per l'affitto, è come rendere disponibili in un tempo ragionevolmente breve questi terreni per lo sviluppo di attività agricole. Naturalmente, da questo punto di vista, la presenza nel polo di Sesto, di un centro riconosciuto unanimemente come centro di eccellenza, con particolare riferimento al dipartimento di Agraria dell'Università di Firenze, potrebbe essere una sinergia molto interessante per sviluppare forme di agricoltura innovativa che anche su appezzamenti relativamente limitati possano portare a produrre coltivazioni che garantiscano ritorni economici in grado di sostenere chi ci lavora.. 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, se posso permettermi una battuta, l'area destinata dal comune di Milano all'Esposizione universale. Stiamo quindi cercando di capire come possiamo, anche in questa prospettiva di Expo 2015, portare avanti azioni che vadano nella direzione di realizzare ulteriormente il parco agricolo della piana. >>

MORISI - << Io leggerei a questo punto il quadro delle previsioni che riguardano il parco agricolo della piana chiedendo ai tecnici della Regione, in particolare a Maria Clelia Mele che è la responsabile del procedimento di integrazione del piano di indirizzo territoriale e a Maria Sargentini se hanno ulteriori specificazioni di carattere tecnico urbanistico da rimarcare, in modo che il quadro informativo sia completo, perché l'assessore ci ha evidenziato quello che è il catalogo dei progetti specifici e quindi io rivolgerei anche a voi il quesito riguardante le fasi procedimentali che ci attendono da un punto di vista urbanistico, questo rapporto fra integrazione e accordo di pianificazione e anche quella che la vostra nozione di parco come elemento ordinatore, Maria Clelia Mele è all'origine di questa vicenda e forse ce lo può raccontare >>

MELE - << Io direi che è un po' difficile intervenire per me, dopo l'intervento dell'assessore Marson che in qualche modo ha condensato la parte politica e anche la parte tecnica, quindi, aggiungere altro a quello che ha detto l'assessore, credo sia praticamente impossibile per chiunque, anche per me, che in qualche modo mi ritengo, a suo tempo raccontavo con una battuta, alle varie riunioni e ai seminari che abbiamo fatto, perché il garante ci raccontava di tutte le fasi in cui è avvenuta la comunicazione, ma non dimentichiamo che questa comunicazione era relativa ad azioni chela regione ha svolto fino dal 2006 perché la Giunta regionale, questa, ma ancora quella prima, ha scommesso sul parco della piana, quindi dicevo che mi sembra di essere diventata un venditore di detersivi, dicevo a un certo punto, perché mediamente, almeno una volta al mese venivo chiamata da qualche parte a illustrare qual era il parco della piana, quali erano le prospettive, e così via, in un clima abbastanza difficile e diffidente perché non mi dimentico, e alcuni amministratori sono anche in sala, che ci dicevano: " Guardate che è quaranta anni che si parla del parco della piana, iniziamo a fare qualcosa perché sennò non ci crede più nessuno". E così la Regione si è impegnata, pure in carenza di risorse come sempre, a finanziare i primi interventi, che sono quelli che ci raccontava l'assessore, prima Sesto, quello che dovrebbe diventare l'asse centrale del parco. Perché quello che nel frattempo abbiamo fatto, e qui voglio anche ringraziare i pochi presenti, purtroppo oggi, tecnici del parco, più che altro è un dovere istituzionale perché sono responsabile del procedimento, ancora per poco, dell'integrazione del piano di indirizzo territoriale e quindi volevo cogliere da un lato l'occasione per salutarvi, perché non credo che avrò occasione di rincontrarvi in quanto dirigente della regione e responsabile del procedimento ulteriormente perché il 21 dicembre io cesso la mia attività in Regione, quindi io mi scuso ma colgo l'occasione per salutare tutti perché non credo che ne avrò un'altra, è certamente per me è un dispiacere, perché mi sarebbe piaciuto accompagnare questo procedimento alla sua felice conclusione, ho paura che non ce la farò, per i tempi della politica, perché il procedimento prevede, come l'altra volta, un passaggio in Giunta e poi è la Giunta che trasmette la proposta di integrazione di nuovo al Consiglio regionale e poi è il Consiglio, che è competente e quindi adotta tutti gli atti necessari per le modifiche, le integrazioni più che altro in questo caso, del piano di indirizzo territoriale. Quindi la legge regionale prevede due figure, il responsabile del procedimento e il garante della comunicazione, oggi sono i compiti degli uffici che in questo caso penso siano particolarmente complessi perché come diceva l'assessore ci sono più competenze in questa integrazione del PIT, quindi, insieme a quelle del territorio, che sono più direttamente riferite all'assessore Marson, ci sono poi quelle delle infrastrutture ci sono quelle dell'ambiente, ed essendo poi il piano di indirizzo territoriale un atto anche dal punto di vista tecnico è abbastanza complesso, quindi è anche difficile svilupparlo e raccordarlo, ma questo ovviamente poi sarà cura degli uffici della Giunta farlo, quindi assicurare che tutte queste questioni a un certo punto vengano a unitarietà nel ragionamento e debbano essere fra loro integrate in modo adeguato, evidentemente. Qui siamo ancora in una fase di approfondimento, di ricerca di questa unitarietà, quindi anche queste due giornate che il garante ci mette a disposizione servono proprio per aiutare la Regione in questo sforzo, che non è davvero facile, perché devono convivere le due anime, quella del parco, appunto il parco visto come elemento ordinatore, e altre funzioni importanti, una, e non è l'unica, certo è una abbastanza pesa in quest'area, è quella dell'aeroporto,

ma vi ricordo che c'è un termovalorizzatore, ci sono anche altre strutture importanti per l'area vasta che evidentemente si devono confrontare anch'esse con la presenza del parco. Io volevo aggiungere questo, che sostanzialmente c'è stato un lavoro comune di elaborazione tecnica in questi anni che è iniziato nel 2006 con la prima relazione che io ho redatto di accompagnamento al protocollo d'intesa, ma anche con una verifica e un assenso di tutti i tecnici dei comuni, al momento erano pochi i comuni perché c'erano soltanto, nella prima fase, Sesto, Campi, Firenze e la Provincia di Firenze, quindi erano veramente pochi, poi dopo, con il secondo accordo, è diventato un pochino più ampio lo scenario tutto perché ha ricompreso anche Prato e negli altri comuni dell'area fiorentina, quindi è diventato qualcosa che ricordava quello che era addirittura l'originario disegno del parco della piana che era stato ripreso dallo schema strutturale dell'area fiorentina approvato dalla Regione, anche se poi in pratica non attuato e non sviluppato soprattutto nella parte normativa. Quindi, credo che in questo lavoro, che poi ha portato all'integrazione del PIT, c'è stato un ruolo dei tecnici comunali e delle Province che hanno elaborato con la Regione tutta la fase del quadro conoscitivo in queste giornate molto importanti di approfondimento tecnico, con il supporto anche dell'Università, in particolare della facoltà di Architettura e della facoltà di Agraria, ricordo, che hanno continuato anche al di là, perché lo diceva anche l'assessore che mentre c'è stata questa fase di stallo sull'integrazione del PIT, nel frattempo il parco è andato avanti, sia per tutta una serie di proposte progettuali che abbiamo visto sono state poi oggetto di un decreto che ne valida, al momento in cui decide di cofinanziare gli interventi, la qualità progettuale, ma anche di altre attività parallele, non ultima per esempio l'uso dei progetti europei che noi abbiamo fatto e a cui hanno collaborato non soltanto i tecnici della Regione ma addirittura i tecnici europei. Questo ci ha aiutato molto, per esempio, a capire cos'è un parco periurbano in Europa, e per noi è molto confortante pensare che il nostro è un parco periurbano è forse è il parco più grande esistente in Europa, quindi molto importante e significativo anche alla scala sovranazionale, questo parco, quindi questo rafforza l'importanza del parco e la necessità di valorizzarlo, di tutelarlo, di attuare le previsioni che ne sanciscono il ruolo di parco periurbano. 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, e necessario e importante, non richiedono soltanto gli imprenditori agricoli, lo richiedono anche, per esempio c'erano i fornai, 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, invece 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. 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 città allo

strumento, che è quello dell'accordo di pianificazione. L'accordo di pianificazione non è una cosa che abbia necessità di avere concluso, per esempio, il processo di integrazione del piano di indirizzo territoriale, può procedere, quindi, giustamente, il discorso delle salvaguardie è una cautela ma che può essere anche molto limitata in termini di tempo, al momento in cui si raggiunge un accordo sulla definizione del perimetro del parco, perché ricordo che la Legge 1 dice che sono i comuni, che con i loro strumenti, che sono i regolamenti urbanistici in questo caso, che possono rendere conformative del suolo le previsioni. E questo lo si può fare tutti insieme, e lo si deve fare solo in accordo di pianificazione, perché sarebbe difficile davvero individuare un ragionamento organico di definizione del parco, al di là del fatto che molto lavoreranno in questi termini le attuazioni delle connessioni, le connessioni sia della mobilità, quindi stiamo parlando della mobilità lenta, sia le cosiddette connessioni verdi, perché è un tessuto frammentario e questa è la caratteristica dei parchi periurbani, non stiamo parlando di grandi estensioni omogenee sia agricole o di tipo naturalistico, stiamo parlando di un parco periurbano che ha delle caratteristiche molto particolari, che però ne fanno anche la sua ricchezza, e quindi bisogna riuscire a lavorarci molto addentro. Quello che abbiamo è che è stato già fatto un grande lavoro in questi anni, quindi quello che noi leggiamo come Regione, è una grande condivisione di obiettivi, di elementi da tutelare, di linguaggio comune, per esempio, nell'ambito delle strutture tecniche dei comuni. Guardate che questo, nel mettere insieme una struttura di piano abbastanza importante e complessa come un accordo di pianificazione in cui anche le norme, per dire, devono essere omogenee, nel senso che quello che ha valore si chiama in un modo in un certo territorio di un certo comune, deve esserlo anche nell'altro. Ecco, questo aiuterà molto, nel senso che siamo già parecchio avanti da questo punto di vista e quindi non rimane che lavorare in questa direzione. Probabilmente sarà una chiave per approfondire, per esempio, i rapporti che esistono e sussistono e ci devono essere in relazione alle esigenze delle parti urbane, non intendo in termini di urbanizzazioni ulteriori, per carità, ma di quelle che sono già le previsioni vigenti, e di come cercare, siccome perlopiù sono tutte opere pubbliche, normalmente sono state pensate a sé stanti, invece bisognerebbe riuscire, giacché esistono dentro un parco, giacché sono previste dentro un parco, devono ragionare in questi termini e non più e soltanto in termini di funzionalità dell'infrastruttura per se stessa. Quindi, il lavoro non manca da questo punto di vista. Questo passaggio importante perché ormai siamo quasi a due anni, quindi serve anche un po' per fare il punto, perché intanto anche la pianificazione dei comuni è andata avanti, la stessa Regione ha elaborato altre cose, quindi forse è necessario davvero fare una verifica puntuale di tutti gli elementi che a suo tempo erano stati introdotti nella prima integrazione del piano di indirizzo territoriale >>

MORISI - << Grazie, grazie mille. Una preghiera e un invito, la preghiera è la seguente, siccome sono il vostro cliente intermedio, avrei bisogno di avere un elenco di persone che vogliono intervenire, quindi farei girare fra voi il foglio degli interventi richiesti in modo che possiamo organizzare anche il tempo nella parte residua della mattina e per il pomeriggio. Ho già avuto una richiesta di un primo intervento, che è quello del professor Innocenti, che nel pomeriggio ci deve abbandonare. Chiedo a Maria Sargentini di restarmi a fianco come coordinatrice di tutta l'area regionale che si occupa di politiche territoriali, perché certamente può fornire risposte eventuali domande ed eventuali quesiti che si pongano negli interventi che si susseguiranno. Guardo Irene Lorieri, noi avremo un rapido buffet alle 13? Che si svolgerà al piano di sopra, per il quale ringraziamo di nuovo l'Università e il dipartimento di Scienze politiche, fatemelo dire, una volta. Allora, professor Innocenti, se vuole intervenire … se mi dai una chiavetta te la faccio vedere … se mentre il professor Innocenti si prepara, ci sono altri interventi che hanno bisogno di meno infrastrutturazione … anche stamattina, perché abbiamo ancora tempo, è mezzogiorno e cinque, quindi potremo utilizzare questa oretta che ci separa dal nostro lunch e magari se non è necessario, non occupare tutto il pomeriggio come abbiamo programmato, questo possiamo valutarlo tranquillamente, vieni vieni, perché vedo che Raimondo Innocenti ha qualche complicatezza tecnologica. Io vi conosco, ma vi chiederei per registrarci e per consentire la

sbobinatura più facilmente se ci dite il vostro nome e l'eventuale associazione comitato a cui fate riferimento >>

CELEBRE[55]** - << Buongiorno sono Paolo Celebre e sono qui in rappresentanza della Rete dei comitati per la difesa del territorio il cui Presidente è Alberto Asor Rosa. A questo proposito vi lascio anche un documento in cui è esposta la nostra posizione sul tema di cui si discute oggi e che vorremmo fosse messo agli atti di questa conferenza. Su questo argomento promossa da "Nodo a nord ovest" e dalla Rete dei comitati si è tenuta recentemente un'assemblea pubblica all'SMS di Peretola intitolata "La Piana da salvare". In quell'assemblea, a conferma dell'importanza nazionale del tema, sono intervenuti anche Alberto Asor Rosa e Vezio De Lucia … >>

MORISI - << C'ero anch'io … >>

CELEBRE - << Ecco, appunto … quello che noi volevamo sottolineare è che sicuramente il Parco della piana è un riferimento solido, un elemento ordinatore a cui appoggiarsi, ma in una situazione della piana tra Firenze e Prato che è purtroppo al di là di qualsiasi sostenibilità ambientale. Io vedo tra l'altro che qui si parla sempre di Prato e Firenze, ma è tutto il bacino fino a Pistoia ad essere interessato da questi fenomeni degenerativi. Inoltre ci interessa certamente la questione del Parco agricolo della piana, ma ci interessano anche in generale tutti gli spazi aperti di quest'area.
Quindi ci dobbiamo porre il problema della sopravvivenza dello spazio aperto naturale, qualunque sia la forma giuridica o la procedura amministrativa per conseguire questo risultato. Questi spazi aperti, che nella nostra iniziativa di Peretola abbiamo voluto delimitare con una linea rossa, oggi sono ulteriormente insidiati, più di quanto non lo siano stati negli ultimi cinquanta anni, dalle espansioni edilizie e da una serie di infrastrutture e impianti. La qualità della vita nella Piana è ulteriormente minacciata dall'aeroporto con la sua seconda pista, ma anche ad esempio dall'inceneritore, il cosiddetto termovalorizzatore che dovrebbe sorgere a Case Passerini. Da questo punto di vista il problema della Piana è un problema multiforme: di consumo di suolo e di congestione, ma anche di emergenza sanitaria. Oltre all'ampliamento dell'aeroporto c'è anche il progetto Fondiaria che, pur se momentaneamente interrotto per cause giudiziarie, è ancora in essere e si aggiungerebbe all'enorme colata di cemento della Scuola marescialli dei Carabinieri. Vi sono poi tutta una serie di infrastrutture, tra le quali ad esempio la terza corsia dell'A11, che se non sbaglio sta andando avanti, con un ulteriore occupazione di terreni liberi, congestione da traffico e aggravamento dell' inquinamento atmosferico. Nelle previsioni c'è anche la bretella Signa-Prato, che taglierebbe in due il Parco dei Renai e frammenterebbe estese aree agricole.
Tutto ciò ci porta a lanciare un allarme, un allarme per tutti gli equilibri della piana, soprattutto per quello idrogeologico che sappiamo quanto sia delicato e che è stato oggetto di un progetto di sistemazione di grande valore tecnico-culturale: quello fatto dal Consorzio di bonifica della piana fin dagli anni '30. A questo proposito vorrei ricordare che da parte del Consorzio di bonifica sono stati recentemente espressi forti dubbi sulla previsione di una seconda pista dell'aeroporto di Peretola, che aggraverebbe, questa volta catastroficamente, i danni già prodotti nel tempo a questo delicato insieme di reti idrografiche. La costruzione di una seconda pista a Peretola, la cosiddetta pista convergente, vorrebbe dire la perdita, di fatto, di tutti gli spazi aperti della parte fiorentina della piana, da Castello fino a Prato. Si realizzerebbe quell'edificazione

[55] **Arch. PAOLO CELEBRE -** Rete dei comitati per la difesa del territorio

continua tra le due città tante volte scongiurata, occludendo del tutto l'accesso al Parco agricolo dalla parte di Castello.
Vi ho esposto in maniera sintetica il contenuto del documento che vi ho consegnato. Grazie >>

MORISI - << Grazie molte, Paolo. Io chiederei a Raimondo Innocenti di pazientare un attimo, perché so che Fausto Ferruzza poi ci deve lasciare, se Raimondo può dargli la precedenza … >>

FERRUZZA[56]** - << Legambiente Toscana … grazie a voi dell'invito, anche se devo dire che stamani il sentimento che prevale è un po' lo scoramento e anche un po' di umiliazione, nel senso che c'è un convitato di pietra, oggi, che rispetto a queste belle intenzioni, a questa alluvione di parole, nelle quali ci siamo anche spesi nel percorso di partecipazione, ci sentiamo anche un po' messi all'angolo. È una percezione, mi immagino, diffusa … 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, le diceva prima l'architetto Celebre. Io credo sia l'ora veramente di dire basta e su questo daremo una battaglia senza quartiere e senza precedenti, noi ci sdraieremo alla Querciola, a Focognano, laddove necessario perché non è ammissibile prendere in giro così i cittadini. Io a quel percorso creduto, ho percorso, abbiamo fatto notti, abbiamo fatto pomeriggi interi di discussioni … >>

MORISI - << … molto animate >>

FERRUZZA - << Animate e vere, aggiungo vere, con il contributo democratico vero, ci abbiamo creduto, quindi non è più davvero il caso di usare prudenze, usare cautele, noi su questa cosa andremo fino in fondo, daremo una battaglia senza quartiere, e lo dico così non voglio infiocchettare niente perché non c'è niente da infiocchettare >>

MORISI - << Fausto, posso chiederti una cosa? >>

FERRUZZA - << Volentieri >>

MORISI - << Siccome in quelle nottate, in quei pomeriggi c'ero anch'io e me ne ricordo bene >>

FERRUZZA - << Diamine, ce ne ricordiamo tutti >>

MORISI - << Qui si tratta, se lo volete, se lo ritenete opportuno, di, virgolette, sdraiarsi, per usare la tua formula, anche dentro un procedimento. Ci puoi ripetere, pazientemente, anche se lo hai fatto mille volte, se i tuoi associati lo sanno a memoria, ma le ragioni capitali in base alle quali voi definite la vostra

[56] **Presidente FAUSTO FERRUZZA** – Legambiente Toscana

contrarietà? Perdonami, poi mi cheto, partendo ovviamente dall'idea del parco e dalla vostra nozione di elemento ordinatore >>

FERRUZZA - << Noi abbiamo un'idea davvero propositiva di quest'area, poi che 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, di idea … >>

MORISI - << E fin qui siete d'accordo con il progetto regionale, mi sembra che lo scopo strategico di questa scelta … >>

FERRUZZA - << Assolutamente, diciamo anche di più, diciamo che accanto a questo possiamo anche accompagnare un processo di proposta di mobilità dolce alternativa, noi abbiamo lanciato 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. Ecco, sinceramente questa spada di Damocle che ci pesa sulla testa e davvero una grande sconfitta per tutti, io la vedo così. Quindi, un'idea propositiva che ovviamente declina e sostanza la nostra opposizione radicale alla declinazione di pista aeroportuale. Non dico altro perché c'è poco altro da dire, poi domani molto probabilmente ci appunteremo meglio anche sulle soluzioni tecniche di quella pista. Vi ringrazio >>

MORISI - << Grazie a te, grazie molte. Raimondo Innocenti, grazie >>

INNOCENTI[57]** - << Allora, io volevo intervenire sul tema all'ordine del giorno oggi, cioè il parco della piana, come dice l'assessore Marson, le due giornate sono state separate, di domani si parlerà dell'aeroporto è oggi del parco della piana, l'assessore Marson ci teneva che il tema del parco non fosse schiacciato dall'argomento aeroporto, però, siccome io faccio uno, spero breve, intervento solo oggi, e quindi non so se l'assessore me lo consente, io vorrei intrecciare due temi, cioè l'aeroporto e il parco, perché domani non so se potrò ritornare, quindi, se mi è possibile cerco di tenere insieme e intrecciare gli argomenti, l'aeroporto, il parco, il polo scientifico di Sesto, perché sono anche cose tutte collegate, e forse anche qualcosa che riguarda i trasporti. Io, uscendo un momento fa fuori perché Morisi mi ha detto che potevo intervenire stamattina, sono andato a prendere il computer in macchina qui fuori, c'erano gli studenti della facoltà di Chimica fermi ad aspettare l'autobus, gli ho chiesto che mezzi di trasporto usano per andare e venire a Firenze e mi hanno detto, o due autobus, e un autobus e un treno da Rifredi, quindi come tempo di collegamento mi hanno detto è piuttosto lungo, lo hanno detto scetticamente, e io ho detto: "Spero che presto arrivi il servizio metropolitano", e loro mi hanno fatto: "Aspetta e spera" … così … allora, per parlare del parco e dell'aeroporto, io qui ho delle immagini più vecchie di quelle che già fatto vedere l'assessore in

[57] **Prof. RAIMONDO INNOCENTI** – Ordinario in tecnica e pianificazione urbanistica – Università di Firenze

partenza, però ve le faccio rivedere ugualmente perché forse dice anche qualcosa sui prodromi del progetto del parco agricolo nella piana. Tra l'altro, io mi congratulo con l'assessore e anche con mori risi e con le tecniche della Regione perché questo progetto del parco agricolo della piana ha fatto passi avanti consistente in questi due o tre anni rispetto ai tempi di queste immagini, che sono delle prime decadi degli anni '80, perché la Regione Toscana aveva fatto dei progetti già ai tempi dello schema strutturale. Comunque, queste sono una sequenza dell'urbanizzazione simile a quella che ci ha fatto vedere la Marson, se non sbaglio erano due immagini, l'urbanizzazione '51, con i confini dei piani regolatori, e la seconda è un'immagine 1984, sempre nell'ambito dei confini dei piani regolatori. Si commenta da sé, ma ci ha già fatto vedere delle cose. Che ecco, qui si passa a un documento di pianificazione molto vecchio, che tutti conoscono, però forse va richiamato perché questo è lo schema di pianificazione intercomunale che accompagna il piano regolatore '62. Allora, a quei tempi, come sapete, l'aeroporto di Peretola era una cosa molto piccola, era ancora un aeroporto militare, il piano '62 proponeva di chiudere l'aeroporto di Peretola perché troppo a ridosso dell'urbanizzazione e proponeva di creare un nuovo aeroporto di dimensioni molto grandi che lo spostava sotto Prato, nell'area San Giorgio a Colonica, li vedete un vincolo che fu istituito a quell'epoca e durò per parecchio tempo, durò fino alla fine degli anni '70, il vincolo sull'aeroporto di San Giorgio a Colonica, che ora invece è un'area svincolata dai disegni aeroportuali ed è ritornato un pezzo di agricoltura in comune di Prato. Richiamo il piano intercomunale semplicemente per dire, non so se ho colto bene quello che voleva dire l'assessore Marson, ha parlato di esercitazioni di pianificazione, io direi che in questa area sono stati fatti dei piani, a partire dall'esperienza di pianificazione intercomunale anni '60, poi ce ne sono stati altri negli anni '70, negli anni 80 c'è stato lo schema strutturale, poggi 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, però, per esempio, lo schema strutturale 84/90 è diventata una legge regionale, arrivò all'adozione, e questo ebbe degli effetti perché poi quando sono stati fatti i piani comunali a Sesto e Campi, il parco ce l'hanno messo … no, dice la Clelia Mele così e così, io non li conosco da vicino ma mi sembrava che nel piano di Sesto ci fossero delle previsioni, comunque può darsi che fosse ancora un parco non molto … però, voglio dire è un'area in cui dispositivi di pianificazione ce ne sono stati molti, alcuni hanno avuto degli effetti concreti sulle trasformazioni, altri meno, diciamo così. Il resto non dico nulla perché sennò diventa troppo lungo … ecco, sempre piano intercomunale '64- '65, qui c'è una cosa interessante, oltre che rivedere lì la pista di San Giorgio a Colonica che non c'è più, la vedete lì, quel rettangolino marrone con scritto 1, qui si vede che a quei tempi l'idea del parco non c'era, perché c'era un'idea di contenere l'urbanizzazione nella parte settentrionale, nella conurbazione settentrionale, la conurbazione lineare verso Prato. 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, voi vedete la piana sotto, tra Prato e la tenuta delle Cascine di Tavola, vedete bianco ecco, 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 non sappiamo che è stata smentita dal piano di Prato, perché poi il piano di Prato ha deciso una cosa molto diversa, il piano di Prato '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. Andiamo avanti, questo sarebbe un mosaico dei piani urbanistici dei primi anni '70, che qui vedete quello che è successo con il piano regolatore di Prato del '64 che ha contraddetto quel disegno che abbiamo visto prima, e tra l'altro fu la crisi dei rapporti tra Firenze e Prato, perché Firenze conduceva l'operazione di pianificazione intercomunale ma Prato non lo voleva quel piano intercomunale lì, e quindi si sciolse e il consorzio dei comuni, a quei tempi non erano due province separate, si sciolse il consorzio dei comuni e Prato sviluppò queste aree industriali del macrolotto

1 e 2 che sono a sud dell'autostrada riempendo una parte della pianura a sud. Lì vedete ancora l'aeroporto c'è ancora, siamo nei primi anni '70, all'aeroporto di San Giorgio a Colonica. Questa ve la salto, sarebbe il piano intercomunale degli anni '70, andiamo pure avanti questi sono gli studi di schema strutturale, andiamo avanti che si vede meglio, questa invece sarebbe il grado di investimento della pianura in riferimento a quei confini dei piani regolatori che abbiamo visto degli anni '70-'80, quindi il grado di investimento della pianura, qualcuno potrebbe dirmi, la Clelia Mele o chi, credo che queste previsioni siano state tutte attuate, quindi potrebbe dirsi che è lo stato di investimento della piana Firenze Prato oggi. Andiamo avanti, ecco, qui volevo dire l'idea del parco, io non so se in Regione sono in grado di datare l'idea originaria del parco, io ho collaborato al gruppo piano strutturale 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 disegnino 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 comunque, andiamo avanti … >>

MORISI - << Scusami, una ricerca soltanto letteraria, la prima formulazione è la sua, però le specifiche sono essenzialmente in chiave di loisir … >>

INNOCENTI - << Sì, certo, questo è giusto quello che dice Morisi, era un parco in chiave di loisir >>

MORISI - << Non è una critica quella che faccio, eh … >>

INNOCENTI - << No, no, non è un parco agricolo, cuce la funzione del loisir, anzi lui diceva che, stante il grado di urbanizzazione tra la piana Firenze e Prato questo polmone di verde, concepito come dice Morisi come un polmone ricreativo era una funzione essenziale per la vita sociale degli insediamenti che stavano intorno, cioè Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, periferia di Firenze, Prato, però l'idea del parco agricolo credo che matura dopo, quando ve ne siete occupati voi. Qui ci sono i numerosi studi sulle localizzazioni delle piste aeroportuali, questo è uno studio IRPET del 1989 dove la Regione gli chiese di fare un'indagine sulle possibili localizzazioni, l'IRPET ce ne mise cinque, come vedete, e tra queste c'è anche la riproposizione di un'idea non nuova della pista parallela, non nuova perché c'era stato un progettista, che tra l'altro volava in aeroplano, si chiama Luciano Nustrini, l'aveva proposta molti anni prima, quella della pista parallela. Questa è un'ipotesi di localizzazione. Volevo anche fare presente, scusate se vado fuori tema perché è il tema di domani, un passaggio su questa questione dell'aeroporto. Sulla questione dell'aeroporto c'è stata prima l'epoca in cui il piano Detti diceva che l'aeroporto di Peretola si doveva chiudere perché troppo vicino alla periferia est di Firenze e si fa un nuovo aeroporto a San Giorgio a colonica, poi ci sono stati tutti gli anni 70 in cui, nata alla Regione Toscana nei primi anni '70, la Regione Toscana diceva che l'aeroporto a Peretola si chiudeva e che in Toscana ci sarebbe stato un unico aeroporto da sviluppare che era quello di Pisa … >>

MORISI - << Opportunamente collegato … >>

INNOCENTI - << Opportunamente collegato, si diceva che il problema era quello di migliorare il collegamento Firenze-Pisa, ci ricordiamo tutti che c'è stato il momento in cui a Santa Maria Novella c'era il check-in, c'erano più treni che arrivavano direttamente all'aeroporto di quelli che ci sono oggi, perché sono diminuiti, e quindi la Regione Toscana si è mossa per un lungo periodo in questo senso. Per dire come suc-

cedono le cose, certe volte vince chi non pianifica, perché all'inizio degli anni '80 cos'è successo che la Regione ha dovuto tornare indietro? È successo che un signore che si chiama Aga Khan Karim, che aveva già fatto degli investimenti in Sardegna importanti, Costa Smeralda eccetera, e che disponeva di una società di trasporti aerei che si chiamava Meridiana, decise di fare degli investimenti a Firenze, comprò degli alberghi di lusso che sono l'Excelsior e il Grand Hotel, ne diventò proprietario e decise di portare la società Meridiana nel piccolo aeroporto di Peretola. Questo gli era possibile perché nel frattempo c'era stato uno sviluppo tecnologico importante, sono stati inventati degli aeroplani che si chiamavano ATR42 che consentivano di atterrare su piste piccole, cosa che non era possibile ai tempi di Detti, quando ce volevano delle piste molto grandi, eccetera … (*intervento fuori microfono*) … si sommarono le due cose, però la Regione Toscana dovette prendere atto di questi mutamenti e dovette cambiare linea, per cui l'aeroporto … (*intervento fuori microfono*) … >>

MORISI - << Però, scusate … >>

INNOCENTI - << Hai ragione, è materia di domani >>

MORISI - << No, no, la materia è molto importante e tu poni un problema, io l'ho appena accennato, domani sarà sviluppato, del rapporto tra piano e mercato. Siccome qui il grande assente nelle strategie di piano è il mercato, perché lo stiamo ignorando sistematicamente, la questione c'è e domani la svilupperemo >>

INNOCENTI - << Paolo tra l'altro sta dicendo forse delle cose più precise di quelle che conosco io ..>>

MORISI - << È un altro pezzo di memoria storica anche lui … >>

INNOCENTI - << Certo, è stato assessore a Sesto, quindi se lo ricorda meglio. Niente, per dire che quella lì fu secondo me una scelta non pianificata però una cosa, come dice lui, imposta dal mercato, che poi vuol dire anche imposta da certi operatori … >>

MORISI - << Sempre di breve e brevissimo periodo >>

INNOCENTI - << Sì, va bene, noi sappiamo benissimo che a Firenze c'è un partito degli operatori turistici e anche le società che dicono che far sbarcare, chissà perché, far sbarcare gli aerei a Firenze, a Peretola, è diverso che far sbarcare turisti a Pisa. A me hanno anche detto che oggi, sugli orari degli aerei già l'aeroporto di Pisa figura come aeroporto di Firenze, sugli orari delle compagnie, me l'ha detto una persona che se ne intende, presentano lo scalo di Pisa come l'aeroporto di Firenze, quindi non si capisce perché … comunque, andiamo avanti … allora, Castello 1984, questo è lo stadio del vuoto, questo è il polo scientifico, è il progetto su Castello, metà anni '80, della pista dell'aeroporto di Peretola. Il polo scientifico, dici tu che ce lo diranno domani, ve la faranno vedere domani la sovrapposizione con il progetto quello approvato da ENAV, ma a me interesserebbe anche capire, oltre che i danni che porta questo progetto a tutto quello che ci ha fatto vedere Marson e Morisi per il parco agricolo nella piana, vorrei capire anche i danni che porta per esempio al polo scientifico di Sesto, io ho sentito dire che c'è qualche problema sulla coesistenza, come pure ci deve essere qualche problema, perché qualcuno ha dato per scontato che la facoltà di Agraria sta andando il polo scientifico di Sesto, ma invece ce n'è un pezzetto solo, perché non è sicuro che la facoltà di Agraria riesca andare a Sesto >>

MORISI - << Non per colpa dell'aeroporto, però, sono le nostre vischiosità intra baronali, chiamiamole con il loro nome >>

INNOCENTI - << Certo, certo. Sempre a proposito del parco della piana, qui a sinistra, forse è stato ridimensionato, c'è il cosiddetto centro per la dinamica sperimentale delle Ferrovie dello Stato non so che spazio occupa attualmente, però c'è anche quella cosa lì, voi sapete che è una cosa importante, che è l'ex officine Ferrovie di Porta a Prato. Andiamo avanti, qui mi sembra che l'impostazione attuale, lo ha detto anche chi è intervenuto prima di me, ci tenga molto a questa cosa che il parco arrivi vicino alla periferia orientale della città, e materia già di quella discussione che fu fatta ai tempi del piano Campos Astengo, fine anni '80, poi fermato da Occhetto e corretto … loro lì ne facevano una questione fondamentale del fatto che il parco arrivasse lì vicino, anche perché dicevano che si poteva ricongiungere con il cosiddetto parco urbano dodici ettari dell'area ex Fiat, che lo vedete lì a destra, e noi sappiamo che oggi è stato fatto in modo un po' diverso però questa possibilità di raccordo era pensata già da allora. Vai pure avanti, ecco, qui sono le riflessioni un po' ideologiche ma ancora di attualità del professor Campos Venuti all'indomani del suo licenziamento da Firenze, perché lui, cade l'Amministrazione nel 1989, per dire la verità sperava che la nuova Amministrazione comunale, che era sindaco Morales, lo mantenesse in carica per problemi di continuità, invece fu licenziato e fu sostituito da un altro urbanista suo amico che si chiama Vittorini. Le sue riflessioni amare sono queste qui, nella sua visione il parco arriva più addentro perché l'investimento dell'area fondiaria non vada da nord a sud e poi le quantità di edilizia per Firenze sono più distribuite, anziché averle soltanto su quelle due aree famose della variante nord ovest cioè Fiat e Fondiaria. Andiamo avanti, qui c'è il piano Vittorini, così come arriva all'approvazione, sarebbe il piano ancora in vigore oggi, perché noi sappiamo che Firenze ha un piano strutturale ma non ha ancora il regolamento urbanistico, quindi questo è il piano fu approvato ai tempi

MORISI - << Cioè, sono due piani strutturali che recepiscono la struttura del piano Vittorini? >>

INNOCENTI - << Questo si chiama ancora piano regolatore, siamo nel '98 … il piano Vittorini era stato adottato nel '93, fa un percorso molto lungo, quando entra in carica l'Amministrazione Primicerio, '95, aveva detto in campagna elettorale che il piano di Vittorini andava modificato e lo modificano, quindi nel passaggio con le controdeduzioni alle osservazioni, lo modificano, dall'adozione, luglio '93, all'approvazione, che avviene nel '98. Le modifiche sostanziali riguardano … (*intervento fuori microfono*) … bene, la Clelia mi integra questi ricordi su queste vicende passate, siccome poi qualcuno si interroga anche su quella vicenda della caserma dei carabinieri, molti di noi se la ricordano e forse è quel rettangolo lì, non so se glielo vuoi indicare dentro l'area Fondiaria c'è un rettangolo rigato, ma noi ci ricordiamo bene che i carabinieri posero un aut aut all'Amministrazione: o ci trovate una localizzazione con noi ce ne andiamo in un'altra regione … >>

MORISI - << E qui scattò una grande polemica guidata da Valdo Spini, allora sottosegretario al Ministero della difesa, che disse: "Firenze non può perdere" >>

INNOCENTI - << Esatto. Allora gli fu trovato un po' di posto … >>

MORISI - << Il bello dell'invecchiare è che si dice la verità … >>

INNOCENTI - << Gli fu trovato un po' di posto nei terreni della Fondiaria, vedete quel rettangolo … è ironico, però, se vai avanti c'è anche una specie di dépliant che l'Amministrazione Primicerio dette ai cittadini, questo fu mandato a tutti i cittadini … >>

MORISI - << Prego apprezzare la grafia anni '30, che non è male da questo punto di vista >>

INNOCENTI - << Questo è un dépliant mandato a tutti i cittadini per convincerli che era una scelta necessaria questa della Scuola carabinieri. Andiamo pure avanti, qui c'è il progetto fatto ai tempi dell'Amministrazione Primicerio, il progetto Rogers, secondo qualcuno, dal punto di vista della progettazione diciamo urbanistica, il più decente dei progetti presentati in ambito visione Fondiaria, comunque, lì sulla destra vedete già la planimetria della caserma, progettisti romani scelti dall'Arma, io non so chi sono … dal ministero dei lavori pubblici, bene … noi sappiamo come viene adesso la caserma, perché la vediamo tutti i giorni passando sia col treno sia che ci passa dal viale XI agosto. Andiamo avanti, questo è il piano territoriale coordinamento Provincia di Firenze anno 1998 perché anche lì c'è qualche cosa che riprende … i progettisti sono Mario Guido Cosman e mi sembra ci abbia lavorato anche Paolo Baldeschi, riprende l'idea del parco della piana, non so se è già diventato agricolo o no … >>

MORISI - << No >>

INNOCENTI - << Qui lasciamo stare, è il piano strategico … >>

MORISI - << ricordi giovanili >>

INNOCENTI - << Qui abbiamo il problema dell'allargamento dell'autostrada riparte la discussione se l'allargamento dell'autostrada viene fatto nella sede attuale o se viene fatto rilanciando l'ipotesi dal raccordo di Barberino di Mugello a Incisa Valdarno, però gli abitanti del Mugello non vogliono l'autostrada nella val di Sieve per cui poi alla fine passa questa. Questo è il disegno del sistema di trasporto ai tempi dell'Amministrazione Primicerio, secondo me ancora di attualità, perché Primicerio, oltre che avere cambiato le previsioni per l'area del progetto Castello cambia il progetto del sistema di trasporto, c'è una cura del ferro diversa da quella che aveva pensato Vittorini, perché ai tempi di Vittorini, nel '93 c'era la metropolitana leggera e qui invece c'è per la prima volta l'idea del sotto attraversamento, credo che Primicerio l'abbia caldeggiata e difesa perché diceva che portava la stazione a nord di Santa Maria Novella piuttosto che a Campo di Marte dove avrebbe distrutto un quartiere come quello intorno al Campo di Marte, portava a nord di Santa Maria Novella, era un problema di raccordo anche con la rete regionale, la vicinanza a Santa Maria Novella serviva a collegare meglio l'alta velocità … poi c'è tutto il discorso sulla linea di trasporto metropolitana che ancora è di attualità, noi speriamo che a un certo punto questa linea di trasporto metropolitano che va da Montevarchi, passa a Firenze e poi va a Prato portando la linea di trasporto metropolitano anche al polo scientifico di Sesto, poi ci sono le tre linee tranviarie, la 1, la 2 e la 3. Questa è roba successiva ma si può sorvolare, questo il progetto dell'ultima amministrazione Domenici, l'area di Castello. Io non ho altro da farvi vedere come immagini, semmai … Morisi che è l'esperto di partecipazione di questo problema è ne è ben consapevole, qui tenere insieme il parco della piana, l'aeroporto … per esempio l'aeroporto Primicerio aveva detto che rimaneva a Peretola, ed era anche stato posto un tetto ai voli nell'aeroporto di Peretola, tetto che credo fosse già allora contrastato da un comitato, comitato Peretola o comitato Sesto, però c'era un tetto e non si doveva sviluppare oltre un certo livello, successivamente sono state fatte delle ipotesi diverse. Tenere insieme polo scientifico, parco agricolo nella piana e una soluzione per l'aeroporto non è facile, probabilmente è il tema di questo convegno >>

MORISI - << Grazie molte, Raimondo anche per questa finestra retrospettiva ma molto importante, molto puntuale che secondo me fa anche un ottimo servizio alla nostra capacità di riflessione, è bene ricordarle, avere sempre presente che queste vicende nella loro concatenazione successiva. Grazie anche per aver posto l'accento in maniera così efficace sullo scarto che intercorre fra ambizioni e strategie pianificatorie e sollecitazioni di mercato di breve, brevissimo periodo. Non voglio anticipare né anch'io, tanto meno io, la discussione di domani, ma, insomma questa nuova apertura dello scalo di Peretola alle compagnie low cost qualcosa modifica dal punto di vista della retorica conseguente o funzionale a una scelta piuttosto che a un'altra. Sentite, se siete d'accordo, visto che siamo nei tempi e non ce l'ha prescritto il dottore di affaticarci più di tanto, forse aiuta anche la nostra capacità di riflessione, farei adesso una pausa, a meno che Franco Venturi abbia urgenza ora. Allora, Franco, non l'avevo capito e vi chiedo scusa … no, Franco Venturi è un contributo molto importante perché come sapete, o alcuni di voi sanno, è uno degli animatori oltre che il coordinatore di queste esperienze di attività agricola di prossimità in aria pratese, posso esprimermi così? >>

VENTURI[58]** - << Sì, mi chiamo Alessandro Venturi >>

MORISI - << E ti chiedo scusa anche per questo … >>

VENTURI - << Io intervengo come associazione del parco agricolo di Prato e vorrei, siccome oggi è dedicata al parco agricolo, vorrei dare un contributo in dieci minuti su questo tema. Credo, l'assessore Marson faceva riferimento al 2015 Milano Expo, "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 noi dobbiamo, quando parliamo di parco agricolo della piana, fare un ragionamento dell'oggi ma anche del domani prossimo e comprendere che in questa piana, o qualcuno si pone il problema di produrre cibo per una popolazione di 800.000 abitanti, ma sappiamo che l'indotto è molto più alto, o sennò dobbiamo solo sperare che qualcuno da fuori che risolva il problema, perché la produzione di cibo è il tema centrale di estrema attualità oggi e lo sarà ancora di più domani e tutte le grandi aree si stanno ponendo questo obiettivo. Allora, io vorrei che quando ragioniamo del parco agricolo della piana non si continuasse a parlare di cibo in termini accessori ma si mettesse con la sua dignità e con la sua centralità nella sua discussione. Poi, continuammo a dire l'aeroporto, le infrastrutture, le piste ciclabili, il discorso del loisir, ma qui il problema dei problemi è la produzione di cibo e i terreni disponibili sono solo questi, perché Pistoia si è saturizzata con i vivai e non possiamo, pur rispettando questa nobile arte, non possiamo mangiarci le piante, Firenze e tutta l'area dove ci troviamo adesso, in parte, ha fatto investimenti sulla logistica e su altre cose. Questo è un tema da cui non possiamo sfuggire e dobbiamo tutti lavorare per riempire, come diceva nell'intervento Morisi, di contenuti: 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 kilometri 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 qua-

[58] **Prof. ALESSANDRO VENTURI** - Associazione "Parco agricolo di Prato"

lità, spero che questo si debba dare per scontato, a quelli che vogliono mangiare un pane 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. Questo per dire, ho parlato di un esempio molto concreto, che se diamo la giusta centralità al cibo, io ho fatto l'esempio delle scuole di Prato, ma se insieme a quelle di Prato ci mettiamo quelli di Firenze e poi ci mettiamo anche quelli di Pistoia, ragazzi, ce ne vuole di pane tutti i giorni solo per le mense e la ristorazione collettiva. Concludo, non la voglio fare lunga, credo che il ragionamento vada visto per la sua estrema attualità e per la sua rilevanza, cioè, noi non ci possiamo permettere di continuare a pensare che in un'area dove ci sono un milione di persone non ci siano dei terreni vincolati alla produzione di cibo, dico di cibo di qualità, perché sennò non facciamo un ragionamento che abbia un minimo di spessore. 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. Allora io credo che si sia fatto bene, da due anni a questa parte, di parlare non più di parco della piana ma di parco agricolo della piana, perché questa diventa la centralità che sta di fronte a tutti noi. Grazie >>

MORISI - << scusa, approfitto della tua presenza, solo un attimo. Tu poni una questione molto importante, perché a questo punto quell'aggettivo "agricolo", nel discorso che tu fai non è +1 grande opportunità strategica rispetto al parco ma è una condizione di giustificazione dell'esistenza stessa del parco >>

VENTURI - << Diventa quell'elemento ordinativo di cui parlavamo >>

MORISI - << Esatto, questo è un elemento molto importante >>

VENTURI - << Il cibo al centro del progetto >>

MORISI - << Quindi questo è un primo attributo qualificante l'idea dell'ordinatore >>

VENTURI - << Esatto>>

MORISI - << Tu però hai toccato un punto, se lo puoi sviluppare un attimo, scusa se sfrutto la tua disponibilità e anche l'interesse dell'uditorio, quando dici che è fattibile, qual è il tipo di indicatori che avete, sulla base dell'esperienza che avete fatto? Fattibile perché ritenete comunque perché ci sia un'imprenditoria pronta a investire? Fattibile perché pensate che, con politiche adeguate, ci siano delle aree sottraibili al potenziale mercato immobiliare che oggi sono fuori mercato? >>

VENTURI - << No io parlo dell'esistente >>

MORISI - << Ecco, questo volevo capire bene … tu parli di una cosa che oggi c'è >>

VENTURI - << 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. Chiaramente, ho fatto l'esempio della ristorazione collettiva perché qualcuno continua a pensare all'agricoltura come a qualcosa di nicchia, bisogna produrre la filiera corta, il kilometro zero perché bisogna mangiare meglio, qualcuno deve mangiare meglio … no, io sono perché debbano mangiare meglio in tanti, e i numeri della ristorazione collettiva sono numeri importanti, 12.000 pasti al giorno sono qualche quintale al giorno di pane, chiaro? Solo parlando di scuole … perché all'agricoltura o gli diamo un mercato sicuro o ragioniamo del niente, continuiamo a vedere il declino dell'agricoltura, e anche questi giovani a cui la Regione dà un contributo per investire in agricoltura, diamogli uno scenario del parco agricolo dove possono veramente produrre per il bene di tutti >>

MORISI- << Perché tu dici che lì il mercato già c'è >>

VENTURI - << 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. Chiudo sull'aeroporto, io spero che inventino gli aerei a decollo verticale, oltre che gli ATR, perché non c'è altra strada. Io sono reduce, ieri sera ero a Prato, da una discussione dove c'era il sindaco, il vicesindaco … Prato l'aeroporto non lo vuole, stranamente tutti convergono. Allora, qualche riflessione … quegli altri si sdraiano … poi si può fare tutto, però bisogna sfruttare anche da questo punto di vista le tecnologie. Allora, se l'Aga Khan è venuto a Firenze perché aveva certi aerei che gli consentivano … chiediamo a qualcuno di fare degli investimenti per vedere se con quello che c'è ci si risolve il problema e non si va a complicarci la vita, perché chiaramente produrre cibo con degli aerei cheti passano sulla testa ogni mezz'ora, non so ogni quanto, è una contraddizione molto grossa >>

MORISI - << Grazie Alessandro >>

***(domanda senza microfono)*

VENTURI - << A noi pratesi può dare molto, perché voi sapete che siamo in una crisi dell'industria e il fatto che c'è nel nostro DNA un'origine contadina, ci può consentire qualche via d'uscita, perso sicuramente per quanto riguarda le future occupazioni, qui dobbiamo fare dei piani, delle stime, però l'indotto che c'è sulla ristorazione scolastica in Toscana, sono quaranta milioni di pasti l'anno, pari a 250 milioni di fatturato. Questo mercato attualmente è in mano a soggetti che non sono gli agricoltori, in gran parte sono anche realtà non toscane, che ci fanno un business, perché solo il comune di Massarosa fa un capitolato di otto milioni per le mense scolastiche, quello di Prato mi sembra molto di più, quindi io credo che qui da un punto di vista di possibile occupazione, di possibile volano di sviluppo economico ci siano le condizioni per investirci >>

MORISI - << Quindi, qui c'è un capitolo di studi e di analisi preventive da fare, perché io non ho trovato ricognizioni così attenti sul rapporto fra produzione di cibo, indotto e sua localizzazione nell'area >>

VENTURI - << Questi sono alcuni studi che sta facendo la regione Toscana con l'assessorato all'agricoltura >>

MORISI - << Allora speriamo di averli>>

VENTURI - << Noi da due anni stiamo portando avanti questo tema dei prodotti locali nella ristorazione scolastica e in questi due anni abbiamo cominciato a censire e sono volumi incredibili, stiamo parlando di ristorazione scolastica, non parliamo di ristorazione ospedaliera, altro grande mondo, non parliamo di ristorazione aziendale, altro grande mondo e non parliamo poi di quello che noi comuni mortali si dovrebbe e si vorrebbe mangiare tutti i giorni, che sono veramente grandi volumi. Ecco, di tutti questi grandi volumi noi in questa area, se si riuscisse a farci carico di un problema di sovranità alimentare, forse facciamo un'operazione utile >>

MORISI - << Tu ritieni che questo tema, per come lo impostate voi, sia presente in maniera relativamente stabile, o perlomeno solida, o abbia ancora una tensione sperimentale da parte della Regione Toscana? >>

VENTURI - << No, la Regione Toscana devo dire che negli ultimi cinque anni ha creduto in questo, ha attivato, con risorse anche modeste, tutta una serie di percorsi virtuosi, io seguo in particolare questo della scuola perché sono di un centro di educazione alimentare che ha sede a Prato, mi interessa molto il rapporto tra i giovani e il cibo, però vi devo dire che l'anno scorso, quando abbiamo fatto il convegno, i comuni che si ponevano questo problema della ristorazione scolastica legata alla produzione locale erano tre, abbiamo fatto un convegno quest'anno e sono trenta. Credo che ci siano diversi spazi perché il problema che si esce da una crisi globale investendo anche sulle economie locali sta prendendo corpo, e questo del cibo è sicuramente un elemento strategico. Noi ci si lamenta perché arrivano i pomodori dalla Cina, ma noi bisogna ringraziare i cinesi che fanno i pomodori anche per noi, perché se noi non ci poniamo questo problema, qualcun altro ce lo risolverà >>

MORISI - << Grazie, grazie anche per aver parlato di cibo e non soltanto genericamente di agricoltura, perché il tema in questa chiave è molto più intellegibile. Anna, prego >>

MARSON - << Scusate, ma visto che alcuni degli intervenuti stamani, se non tutti, ci abbandonano nel pomeriggio, volevo approfittare per due considerazioni e due domande. Parto dalle domande, innanzitutto a Raimondo Innocenti se può lasciarci questa presentazione e se possiamo, citando la fonte ovviamente, usarla perché è una ricostruzione che integra … >>

MORISI - << Devo dire che io me la sono già copiata, poi gliela avrei chiesta … >>

MARSON - << È un lavoro che mi ero ripromessa di fare in questi mesi, che poi non sono mai riuscita a fare, quello di ricostruire queste diverse immagini delle diverse pianificazioni che si sono succedute sul territorio della piana. Devo dire che questa carrellata sugli atti di pianificazione del passato evidenzia molto bene come la pianificazione delle tutele, dei vincoli e della previsione di limiti all'urbanizzazione, se non accompagnata dall'attivazione di azioni che consentano di dare un valore economico a quegli spazi aperti, rischia di essere del tutto inefficace.
Da questo punto di vista, veramente, è un rovesciamento del concetto, come diceva Fausto Ferruzza, dei parchi che entrano nella città In realtà il concetto di parco è un concetto che nasce dalla città, è l'urbanistica ottocentesca che si inventa i parchi per compensare l'artificializzazione del territorio dovuta

all'urbanizzazione. Da questo punto di vista il parco di Amsterdam sud è uno dei più tardi esempi, forse, di grande parco urbano, ancorché ai margini della città. Negli anni più recenti, il concetto è cambiato, e in questo caso specifico, per 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 ripromettiamo di riuscire a mantenere e far riattivare. Certo, in quest'ultimo anno sono successe un po' di cose, a partire dall'allarme sul consumo del suolo agricolo lanciato dal Ministero dell'agricoltura, 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 autosufficienza, almeno parziale, rispetto alla produzione essenziale per sfamare gli abitanti dell'Italia. Da questo punto di vista, forse, sta accelerando anche un modo di guardare a questo progetto, anche per tutti 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, sono impressionanti per le cifre che restituiscono. Non è detto che la produzione 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 ultima sollevata, relativa alla incompatibilità produzione cibo - aeroporto. Io non sono certo una sostenitrice sfegatata dell'aeroporto nella piana, 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 anche dalle numerose aziende agricole che stanno nei pressi dell'aeroporto di Amsterdam. Meglio, ovviamente, se riusciamo a disgiungere le due cose, la produzione di cibo e la presenza dell'aeroporto. Piuttosto che importare prodotti biologici dall'aeroporto di Amsterdam, potremmo tuttavia avere un nostro marchio … è una battuta, naturalmente, però credo che sia importante, comunque, pensare di non contrapporre le due questioni. Credo che, in effetti, le questioni emerse, prima sugli sviluppi tecnologici, sviluppi di mercato e come questi cambiamenti non pianificati né pianificabili cambino a volte i punti di vista, siano riflessioni assolutamente importanti e penso che domani dovremo ragionare anche su quell'atto, proprio nella prospettiva di scenari incerti, sia dal punto di vista economico. Forse, non è un caso che non ci siano analisi economiche e di medio lungo periodo relative anche all'aeroporto, perché, come sappiamo, sono molto volatili le prospettive da questo punto di vista, ovviamente gli sviluppi tecnologici sono fortissimi, sono al galoppo. E questo è un invito a guardare anche le cose di cui discuteremo domani da questo punto di vista, credo sia assolutamente significativo e utile >>

MORISI - << Noi ci vediamo verso le due e un quarto >>

6 Dicembre pomeriggio

MORISI - << Sono le due e dieci, direi che ragionevolmente, sulla base delle persone che mi hanno chiesto di intervenire, direi che per le quattro, quattro e un quarto potremmo chiudere i nostri lavori di oggi per riprenderli domattina e quindi chiederei, mi sono state anteposte delle esigenze di mobilità, a David Fanfani, di intervenire, siamo sempre nell'ambito del parco agricolo di Prato, se non vado errato, e comunque siamo nell'ambito di uno studioso dell'Università di Firenze che è importante che ci dica la sua. Grazie >>

FANFANI - <<Un brevissimo intervento per integrare l'inquadramento che è estremamente opportuna pertinente che ha fatto Alessandro Venturi rispetto al tema della produzione alimentare per il parco agricolo della piana e ad alcuni aspetti che in qualche modo venivano sollecitati da quesiti posti ad Alessan-

dro Venturi . il primo è una precisazione quando anche Massimo Morisi chiedeva notizie sulla fattibilità e sulla consistenza operativa di quel progetto, 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 iniziative, 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 scoprono qualcosa come cinquecento e oltre ettari, cinque forni, un mulino e un insieme di associazioni che in particolare sono quelli 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. Il prezzo intanto che è stato definito attraverso l'aiuto e il contributo di economisti agrari, prevede una retribuzione agli agricoltori di € 40/q quando sapete che il grano viene pagato, quando va bene, molto bene come è accaduto quest'anno, € 23 o € 27, questo perché sappiamo benissimo che il mercato delle commodities, essendo sottoposto a meccanismi speculativi, non garantisce in alcun modo la sopravvivenza delle aziende agricole che, di fatto, come l'ultimo censimento testimonia, chiudono … ti guardavo per conforto … no, non ero in ansia, ci tenevo ad esprimere questa cosa rispetto anche alle giuste su citazioni che venivano, nel senso che 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 cui parlava Venturi, che 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, cioè, un prodotto fatto localmente e venduto su mercati esteri o al di fuori del sistema locale produce 1 di ricchezza in termini di economie commerciali locali, in termini di fiscalità locale. Prodotto e venduto dentro il territorio produce 3. È chiaramente quella che gli economisti chiamano economia di carattere residenziale o presidenziale, ma è comunque un'economia che sappiamo essere importante nell'attivare economie locali, soprattutto in territori dove il valore aggiunto non è, scusate, io vengo da Prato e mi sento anche di dirlo, non è tanto la manifattura, il produrre bene, ma anche produrre servizi e l'attrattività che quel territorio riesce a esprimere legandoli anche ai beni che produce. Questo è il primo aspetto, l'altro aspetto è quello di cui parlavamo anche prima con il professor Stefano Carnicelli non 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, anzi, soprattutto non con il PIL, perché se pensiamo che un'alluvione, probabilmente con i costi che poi induce rispetto al ripristino, produce PIL positivo, ma in qualche modo è un fallimento del nostro modo di trattare il nostro patrimonio. Quindi, c'è una ricchezza di carattere 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 ca-

gnesco. In termini di aneddoto vi posso dire che è accaduto da noi che il mulino abbia detto: "No, la farina che voi mi pagate costa troppo, dovete pagarla meno", per andare sul mercato con un prezzo conveniente per il consumatore, e questo è un risultato non trascurabile dal punto di vista della produzione in società locale. Ci tenevo a sottolineare questi aspetti che mi sembrano significativi nella prospettiva di un approccio multifunzionale al parco della piana, che proprio per la prossimità al mercato urbano richiede che l'agricoltura venga sviluppata naturalmente secondo criteri di sostenibilità sociale, economica e ambientale e per questo chiaramente chiediamo anche ai nostri agricoltori di reintrodurre delle buone pratiche agricole perché quel prezzo deve essere conveniente e anche rispecchiare non solo il valore etico di mantenere un presidio agricolo sul territorio per i motivi che vi dicevo, ma per migliorare quel presidio che purtroppo, come sapete, in molti casi ha prodotto anche danni ambientali legandoli a un'agricoltura di carattere produttivistico >>

MORISI - << Grazie, Davide. Solo una domanda, se puoi essermi d'aiuto. Rispetto alla proprietà delle terre, voi nella vostra esperienza avete trovato tensioni, le avete risolte? Tensioni rispetto alla propensione a utilizzazioni diverse o a immissione a titolo futuribile nel mercato immobiliare di appezzamenti di terreno, addirittura frazione di poderi … perché questa questione, qui, non c'è piano che tenga, da questo punto di vista, qui il capitale sociale, come lo chiamavi tu, poi diventa una leva. Qual è la tua impressione su questo tema, come ha funzionato da voi? >>

FANFANI - << Le problematiche che incontriamo sono quelle che potete immaginare, le conoscete molto meglio di me, legate a un territorio prossimo, a un'area economicamente molto dinamica, dove negli ultimi anni, ora il processo si è interrotto ma insomma la leva immobiliare è stata una delle leve più importanti dove ricondurre la ricchezza prodotta attraverso il sistema manifatturiero. Quindi, ovviamente riscontriamo, soprattutto negli agricoltori, delle difficoltà a mantenere una continuità di uso della terra, in molti di questi, perché molti non sono proprietari, solo una minima frazione di quello che coltivano e in loro possesso, quindi questo vuol dire non poter fare piani di impresa, vuol dire non poter programmare investimenti, non solo perché gli investimenti sono onerosi ma anche perché sono molto a rischio in questo caso. Quindi, questo oggettivamente è un problema. A Prato abbiamo l'ingressione, che in alcuni episodi è stata anche consistente, del vivaismo pistoiese, che riesce a pagare dei prezzi di affitto molto alti per i terreni, cosa che gli agricoltori non riescono a corrispondere. Però, nella consapevolezza di questo problema, come associazione ma anche lavorando sul progetto europeo condotto dalla Regione con Periurban Parks l'abbiamo cercato di usare un approccio bottom-up, cioè, dicendo, ebbene, finché gli operatori agricoli, che il settore agricolo o comunque quelli legati a questo settore economico mantengono un approccio di carattere debole, difensivo e subalterno rispetto alle scelte che vengono fatte sul territorio questa situazione non può che trovare ancora più facile per svilupparsi, quindi l'idea è stata quella intanto di generare un processo di enpowerment degli attori locali, e su questo abbiamo trovato un riscontro molto interessante, l'associazione nostra ha una consulta degli operatori agroalimentari oltre che un comitato tecnico scientifico con la quale costruiamo questi progetti e nella prospettiva del parco della piana questo ci sembra un elemento chiave, costruire un soggetto agente che riesca a generare reti e visioni progettuali che sono solidali nella misura in cui sono costruite insieme fra i vari soggetti e in questo hanno una rilevanza e assumono anche una rilevanza politica, tra virgolette, è un elemento importante. Quindi, questa è la prospettiva in cui ci siamo mossi, nella consapevolezza che il mondo è difficile e anche nel momento in cui il settore immobi-

liare è fermo, però c'è sempre un'attesa significativa. L'altro aspetto è che comunque, come ci insegnano le esperienze di parchi agricoli europei, alla fine, pur sapendo che il vincolo non basta, come dicevi tu, per cui il vincolo viene eroso se non c'è un progetto condiviso alla base, però, alla fine, anche una certezza, come dicono i francesi, di perennizzazione nel medio termine delle aree agricole per renderle operabili da un punto di vista di progetti imprenditoriali di medio periodo è inevitabile, è una condizione preliminare perché sennò gli operatori si trovano in seria difficoltà >>

MORISI - << Grazie, è stata un'integrazione molto utile è molto importante. Allora, io avevo fino da stamattina la richiesta di un intervento di Andrea Meli, che io ho invitato questa nostra riunione sotto il titolo "esperti esterni", però lui forse, data anche la sua prossimità professionale con i temi della piana, forse mi correggerà in questa etichettatura >>

MELI[59]** - << Grazie dell'invito a questa importante iniziativa. Io in realtà forse ho delle vesti differenti, per chi mi conosce sono prima di tutto un architetto che si occupa da sempre di architettura del paesaggio, ahimè svolgo anche un ruolo all'interno dell'associazione nazionale architetti del paesaggio, e come tale mi presento oggi, perché vorrei parlare di paesaggio, e poi ho avuto la fortuna, devo dire anche condividendo insieme a Carlo Scoccianti per molti anni delle iniziative, io la definirei di vivere la fase eroica del parco della piana. Infatti vorrei partire da questo, giusto perché esattamente come Raimondo Innocenti stamattina ci ha fatto una rapida carrellata da dove veniamo, che è sempre molto utile per capire anche dove andiamo, io mi dispiace non ho nessuna immagine ma spero in poche parole di riuscire a condensare un po' di storia di quello che è accaduto, perché il punto a cui siamo arrivati oggi, se vogliamo, è un punto che potrei dire che è nato quasi in modo casuale, se vogliamo, Carlo Scoccianti non me ne vorrà, casuale perché negli anni '80-'90 grazie anche al movimento delle associazioni ambientaliste sui temi caccia sì, caccia no, presenza di zone umide, e via dicendo, che voi ben conoscete, si è piano piano formata una serie di occasione che in modo del tutto scoordinato all'apparenza, ma poi all'interno di un coordinamento direi quasi spontaneo legato ai due comuni che prima di tutti hanno avuto un ruolo importante, che sono i comuni di Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio, questo va dato atto, perché nella loro politica amministrativa hanno molto creduto nella possibilità di vedere nello spazio aperto del paesaggio una risorsa importante, certo, legata ai temi specifici della protezione della natura, ma questo era dato dal fatto che, effettivamente, ancora oggi la stragrande maggioranza delle persone non sa che la piana fiorentina è un luogo straordinario da questo punto di vista, dal punto di vista della risorsa ambiente e natura in generale. Altro e chiudo una parentesi, se in Inghilterra, tanto per fare un esempio a caso di un paese, e loro lo sanno perché se andate a Londra ci sono oggi tre volte grandi quanto Focognano l'oasi della Querciola a Sesto Fiorentino, in città a Londra, visitate, curate, amate, nelle quali l'identità delle persone è forte e non c'è niente o nessuno che potrebbe mettere in discussione questo. Mi piace ricordare questa fase perché la fase nella quale, con interventi, ripeto, all'inizio scollegati ma è realtà che poi hanno trovato una loro ragione d'essere intorno a un manipolo di poche persone, pochi amministratori e pochi anche attivisti, volontari, persone innamorate di questo luogo straordinario, si è potuto creare che cosa? A Focognano a Campi Bisenzio, la Querciola a Se-

[59] **Arch. ANDREA MELI** – Architetto - AIAPP Associazione Italiana di Architettura del Paesaggio

sto Fiorentino, più tutta una serie di interventi correlati … degli accidenti, all'inizio, ne cito uno, le famose dune a Sesto Fiorentino, che altro non sono che, sostanzialmente, uno stoccaggio di materiale di scavo del tunnel dell'alta velocità, che però poi nel tempo sono state metabolizzate all'interno del paesaggio della piana e sono diventate, di fatto, una parte di tante parti che allo stato attuale rappresenta una dimensione veramente notevole, importante, di quello che è un asse di collegamento fra Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio, i dati non li ho con esattezza ma possiamo parlare ormai credo di almeno 200 ettari se non di più di proprietà pubblica nella quale sono state investite risorse, nella quale le persone, i cittadini ai quali noi ci rivolgiamo hanno iniziato a ritrovare una loro identità. Perché è importante questo ragionamento sull'identità? 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, basta ricordare ad esempio la discarica di Case Passerini, che da discarica comunale del comune di Sesto Fiorentino poi è diventata una cosa di una dimensione di credo 450 mt lineari per 200 metri, 250, per 35 mt fuori terra. Quando fui chiamato a dare risposte per come inserire nel paesaggio la discarica, ovvio che la risposta poteva essere solo: "È ormai un segno nel paesaggio della piana, non è maschera abile, non ha senso, andrà nel tempo metabolizzata, esattamente come si sta facendo per le dune lungo l'autostrada a Sesto Fiorentino". Questo mi piace ricordarlo perché allo stato attuale, se è vero che, io saluto con piacere tutti gli interventi che la Regione Toscana sta finanziando perché naturalmente la carta che è stata fatta vedere oggi dall'assessore Marson dà il senso di un intervento estremamente articolato nel territorio della piana e quindi questo negli anni a venire fortificherà nella percezione dei cittadini di ogni comune la presenza di qualcosa che si sta cominciando a strutturare. Però voglio anche ricordare una cosa, è stata fatta vedere quella simpatica simulazione in tempi lontani dal rendering e dal bosco di Amsterdam sulla piana di Sesto, che poi ha portato a maturare quello che è stato lo schema strutturale. In realtà, quando si parlava di parco della piana, fino a pochi anni fa, ci si riferiva sostanzialmente al grande rettangolo quasi tutto compreso nel comune di Sesto Fiorentino con delle propaggini verso Calenzano Firenze e Campi ma, sostanzialmente sino a qualche anno fa quello era il parco della piana, nessuno si sarebbe mai pensato di partire con un'iniziativa di oltre 7000, 8000 ettari e molti comuni coinvolti. Questo per introdurre un tema che per me è di grande interesse sul quale non voglio dare risposte ma in realtà lascia dubbi e lascio domande, e cioè: noi siamo arrivati oggi, direi da due o tre anni, a discutere intorno a un'ipotesi di grandissima dimensione del parco agricolo della piana. Ora non c'è la cartina dietro … grazie molte Massimo, vi ricordate tutti la strutturazione dell'area io credo che noi possiamo ragionevolmente parlare di un parco con molti parchi perché non credo che nessuno potrebbe discutere del fatto che noi abbiamo il parco della piana a schema strutturale l'area di Sesto Fiorentino-Campi, abbiamo tutta l'area lungo l'asta fluviale, che assume una rilevanza propria, abbiamo tutta l'area centrale del cuore della piana pratese e di Campi Bisenzio, che ha naturalmente la maggiore vocazione agricola, e abbiamo delle altre aree che fungono da collegamento con tutta una serie di sistemi, uno importantissimo è il sistema dell'area protetta del monte Ferrato a nord di Prato. Quindi, in realtà questa idea di molti parchi in un parco è semplicemente per ricondurre tutto a una dimensione di scala anche ragionevole, perché io credo molto nel fatto che sia importante porsi una domanda, cioè partire dal locale, dalla piccola dimensione per comprendere cosa significa un'ipotesi di quel genere, l'ipotesi naturalmente nella quale io mi trovo d'accordo al 100%, questo è di tutta evidenza, però si rischia anche di, e non è una critica al parco agricolo, anche nell'accezione del parco agricolo l'agricoltura abbia naturalmente una grandissima importanza, si è sempre parlato all'inizio degli anni '90 della necessità di mantenere una matrice agraria al parco della piana, questo è ancora più vero perché l'idea che il parco si sviluppi intorno ad alcuni nodi è centrale, altrimenti è un'idea che muore in partenza, quella di una dimensione così grande. Questo lo dico perché avere l'idea di molti parchi in un parco aiuta anche a trovare una maggiore consapevolezza di quella multidimensionalità tra multifunzionalità che è un tema che anche prima ricordava David Fanfani che è fondamentale, è di

tutta evidenza che non potremo delegare alla sola funzione agricola o alla sola funzione della mobilità o alla sola funzione del tempo libero o della natura una dimensione così grande. Questo permetterebbe un maggior approfondimento, a mio parere, del tema progettuale, perché se è vero che pianificare è importante, è anche vero che avere idee progettuali significative può essere molto importante, e questo lo si è visto in questa prima fase, che ho definito eroica, nella quale comunque sono state fatte delle cose che oggi sono valutabili, anche perché mi piace ricordare, e mi scuserete per il mio ruolo di architetto che si occupa di paesaggio, noi certi cambiamenti abbiamo modo di immaginarli, progettarli, a realizzarli, ma noi non ci saremo quando questi avranno una loro dimensione, perché, se vogliamo parlare di paesaggio, parliamo di alberi, ad esempi, piantati nella piana, di invito tutti ad andare a vedere quello che è stato fatto a Sesto Fiorentino nel '98, quattordici anni fa, a Sesto Fiorentino è stato piantato, credo per la prima volta, un bosco nella piana, di un paio di ettari, ora potete andare a vedere un bosco che dopo quattordici anni ha degli alberi di quattro o 5 metri, è molto piacevole, è molto bello, è frequentato dalle persone che conoscono l'area protetta della Querciola a Sesto Fiorentino. Ma potrei citare, per dovere di amicizia con Carlo, il lavoro che Carlo sta facendo a Focognano, dove le persone hanno modo di vedere che la dimensione temporale è fondamentale e questo perché ricondurre tutto al tema del paesaggio disegnato è fondamentale, e arrivò velocemente alla conclusione per lasciare spazio agli altri. È fondamentale, dal mio punto di vista, che per rovesciare questa logica del retrobottega, si faccia di nuovo innamorare le persone dei luoghi che loro magari hanno vissuto anche nell'infanzia. Questo è importantissimo, noi naturalmente non possiamo delegare al solo tema della natura in città, che è un tema importante, l'idea che una famiglia con dei bambini possa partire da Sesto Fiorentino o da Campi Bisenzio in bicicletta, in quindici minuti arrivare in un luogo nel quale immergersi nella natura e avere così un'esperienza straordinaria, che può rimanere addosso al bambino, all'adulto, alla persona che ha vissuto quei luoghi cinquant'anni fa, è la vera sfida, secondo me è la vera scommessa sulla quale fare maturare una coscienza collettiva che, al di là dell'impegno dei singoli, dei comitati, delle associazioni, crei una rete invisibile di affezione presso la piana. Massimo Morisi sa che io sono molto innamorato anche di questo tema perché porta l'esempio in una delle nostre chiacchierate, e mi piace citarlo, di un'iniziativa che ha realizzato per esempio la fondazione Benetton studi e ricerche di Treviso intorno alla provincia di Treviso, che è un'iniziativa che tende a far riappropriare le persone del paesaggio attraverso il riconoscimento dei luoghi della loro memoria, della loro affezione, della loro quotidianità. Questo è fondamentale perché, al di là di qualunque piano e di qualunque progetto, e l'esperienza della Querciola e l'esperienza di Focognano lo dimostrano, intorno a questo tema è possibile aumentare, lo chiamo così il corpo sociale della società civile intorno al parco agricolo della piana. Voglio concludere, anche se avrei moltissime cose da dire, con un tema fondamentale, so che se ne parla domani, però io su questo ho un'idea molto precisa. Siccome si diceva che il parco della piana, per quanto riguarda molti parchi in un parco, e io ho nel cuore gli abitanti, naturalmente delle zone di Peretola e Quaracchi perché delle volte in cui mi è capitato di partire e atterrare da Peretola mi piange il cuore a contare le tegole dei tetti, però bisogna dire con altrettanta chiarezza e io lo voglio dire, per la prima volta, che immaginare una pista parallela dell'aeroporto dell'idea complessiva del parco della piana, ma nello specifico del rettangolo che atteneva a quello schema strutturale e nel quale naturalmente la funzione del parco debba assumere, ricordiamo che ci vivono intorno 500.000 persone intorno a cui 300-400 ettari, quindi deve assumere davvero una vera funzione di bosco di Amsterdam, di luogo del piacere, chiamiamolo come vogliamo non mi interessa, però è di tutta evidenza ed ha detto che una pista parallela sarebbe la negazione di buona parte, se non tutto, l'idea del parco della piana, per quanto mi riguarda, perché sarebbe impensabile trovare una mediazione, e lo dico non avendo disegni in mano altrimenti avrei portato qualcosa, sarebbe la distruzione del sistema di bonifica delle acque, voi sapete quanto sia importante questo, sarebbe di fatto rendere inutile il lavoro fatto da venti anni da associazioni intorno al tema non voglio parlare di tutela della natura, ma della scoperta della natura in città, sarebbe la negazione della mobilità di qualunque genere fra due città che sono Sesto

Fiorentino e Campi Bisenzio. Ci sono molti illustri colleghi docenti universitari che credo capiscano benissimo quello che sto dicendo, quindi, questo lo voglio dire perché probabilmente domani io ascolterò con piacere ma questo l'ho detto perché siccome credo molto nell'idea del parco della piana, e credo molto che, come è stato scritto nell'invito, il parco agricolo della piana, come principio ordinatore dello sviluppo territoriale è un tema fondamentale, è il tema del futuro, ed è un tema talmente importante che io credo che ci si debbano dire le cose per come sono. Molte grazie >>

MORISI - << Grazie a te, Andrea, grazie molte per il tuo contributo, di cui, come di tutti gli altri, io farò tesoro nel mio rapporto. Tu parli di molti parchi, dimmi se sbaglio forse si può parlare di molte funzioni di un parco. Non è la stessa cosa? Tu pensi a una sommatoria di parchi che fanno un grande parco, a un parco olistico che in uno è la sommatoria di tanti parchi più piccoli … >>

***(intervento senza microfono)*

MORISI - << Ho capito … va bene, c'è una discussione importante di carattere culturale, come si creano dei legami affettivi con paesaggi che riflettono delle storie. Volevo solo aggiungere una cosa che oggi non ho visto, non perché sia una colpa di qualcuno, ma anche nella ricostruzione che ci ha proposto attraverso storie antecedenti Raimondo Innocenti c'è una cosa che noi dimentichiamo, che spiega anche la difficoltà di questa sfida, a prescindere dall'aeroporto, e dico a prescindere dall'aeroporto, che è rappresentata dal fatto che l'idea del parco della piana prende gambe come una grande operazione di mitigazione attorno al termovalorizzatore. Questa cosa non è di quarant'anni fa, e in quelle carte non c'è. Io me la ricordo bene perché questa cosa mi capitò di doverla studiare in prima persona, e c'era un accordo esplicito, formalizzato, garante la Regione Toscana, fra Cgil, Cisl e Uil, Confindustria, CNA, Confartigianato, e altre sigle di questo tipo che dicevano: "D'accordo, il termovalorizzatore a questo punto il parco della piana può essere sta lì però il parco della piana può essere la fonte di una serie di mitigazione ambientali, è ciò che lo rende digeribile". Allora, siccome sto parlando di quindici anni fa, non di tanto tempo, il fatto di fare un salto così grosso, culturalmente, fra un'operazione di mitigazione a una strategia di centralità metropolitana attorno al non edificato può funzionare se ha un ancoraggio a una parola chiave, ecco, secondo me la parola "agricolo" è chiave da questo punto di vista, ma non smentisce la preoccupazione che tu mai manifestato. Però questa è la mia sommessa opinione … non so se riusciamo a registrarvi >>

***(intervento senza microfono)*

MORISI - << Questo ve l'ho raccontato stamattina anche io, sono d'accordo con voi, però c'è stato un momento di accelerazione del processo decisionale … lo capisco … no, avete perfettamente ragione, per quella che è la mia memoria in presa diretta, visto raccontando come il tema entrò in agenda, mentre era stato confinato nelle strategie, legittime, pianificatorie, anche nobili e culturali, ma non era nell'agenda cru-

ciale. Tutto qui. Allora, vorrei non dimenticarmi chi mi ha detto … professor Bencivenni, so che poi ha lezione, o un incontro o qualcosa del genere e mi ha chiesto di non intervenire troppo tardi >>

BENCIVENNI[60]** - << Io intervengo in rappresentanza di Italia Nostra e dell'associazione dei Comitati dei cittadini di area fiorentina, lo dico perché non so se domani interverrò, ma, molto schematicamente, per evitare poi di togliere spazio ad altri nel futuro volevo dire che sulle linee generali, cioè l'impostazione generale sulla problematica del Parco della Piana, queste due associazioni si riconoscono pienamente nel documento che è uscito dall'iniziativa che si è svolta due settimane fa all'SMS di Peretola, indetta dall'Associazione *"Nodo a nord ovest"* e dalla Rete dei comitati per la difesa del territorio. Mi ricollego direttamente al tema che ha sollevato l'intervento prima del mio. Io vorrei partire, prima di fare il ragionamento che vorrei fare, da un altro parco agricolo che è quello dell'oltre Greve. Io lo capisco tutto quello che è stato detto, però questa problematica già di capire qual'è l'ambito di riferimento territoriale del parco, rispetto anche a un'evoluzione che ha avuto nel corso dei decenni, credo sia un tema importante, perché per esempio se si parla di parco agricolo della Piana, perché l'oltre Greve non deve essere dentro? La piana credo sia un concetto che è collegato all'Arno, anche in riva sinistra: si pensi solo al fatto che già 150 anni fa Poggi e altri, avevano previsto l'area agricola in riva sinistra come ampliamento del Parco delle Cascine, idea ripresa anche alla fine degli anni'80-'90 col progetto delle grandi Cascine, incentrato sull'espansione attraverso l'area dell'Argingrosso dal Quartiere giardino dell'isolotto voluto da La Pira, fino alla Greve. Anche se oggi molto di questa vasta area agricola in riva sinistra è stato cementato, dall'Isolotto fino a Lastra a Signa sopravvive un consistente territorio agricolo con importanti realtà produttive nel campo degli ortaggi: se qualcuno dei presenti frequenta il mercato di Sant'Ambrogio o quello della piazza dell'Isolotto, avrà visto che ci sono anche dei banchi di agricoltori che portano i loro prodotti dall' oltre Greve a questi mercati, e avrà sicuramente avuto modo di assaggiare fra varie verdure i radicchi e gli eccellenti baccelli dell'oltre Greve superano in bontà anche quelli di Venturina.

MORISI - << La secchia rapita … >>

BENCIVENNI - << No, professore, non è un problema di campanile, ma a me piange il cuore di dover comprare i baccelli di Venturina, cioè dalla Maremma, che in genere arrivano forse un po' prima di quelli dell'oltre Greve, e sapere che a poca distanza da dove abitiamo c'è una terra che produce delle cose eccellenti che magari vanno a finire chissà dove, salvo questi pochi produttori che portano i loro prodotti ai mercati rionali fiorentini, anche se devo riconoscere che da qualche anno ci sono più iniziative anche di mercati rionali che valorizzano la vendita dei prodotti a Kilometri zero. Però il tema è questo: perché in un parco agricolo della Piana non pensare anche all'oltre Greve, che mi sembra che in quella piantina che vedevamo prima sia un'ansa dell'Arno. Poi volevo dire, chi di voi è stato alla villa di Bellosguardo, già di Caruso, a lastra a Signa e ha guardato verso Firenze e la piana, se ne accorge come questo territorio si snodi sia sulla riva destra che sulla riva sinistra dell'Arno. Perché i Renai sì e quello che c'è dall'altra parte dell'Arno no. Nell'oltre Greve se si va in bicicletta lungo l'argine dell'Arno al di là del parco dei pozzi di Mantignano c'è

[60] **Prof. MARIO BENCIVENNI** - Italia nostra e Associazione dei comitati dei cittadini di area fiorentina

una natura straordinaria, ci sono dei paesaggi che andrebbero minimamente valorizzati, che sono straordinari, ma piano piano stanno diventando residuali. Perché se poi si va avanti a Badia a Settimo, che era il centro propulsore della bonifica attuata in zona dai monaci benedettini, oggi abbiamo nuovi insediamenti edilizi forsennati, c'è una via Michelucci, che grida vendetta, piena di palazzine realizzate con fra l'altro con dei contenziosi impressionanti, dove si sta cementificato in maniera spaventosa un territorio che era di grande pregio agricolo.

Questa è la prima tavola che segnalo al professor Morisi - se si torna un attimo indietro alla slide precedente, ecco, questa qui- , è una delle tavole che avete cominciato a vedere e fanno parte di una tesi di laurea di cui era relatore il professor Giorgio Pizziolo, che vedo in sala e che quindi può eventualmente correggere o integrare quanto dico. Le due laureate del suo corso fra il 2007 e il 2008 hanno svolto un'importante esperienza di progettazione partecipata di parco agricolo dell'oltre Greve. Io le ho conosciute non solo per la frequentazione del prof. Giorgio Pizziolo, ma soprattutto perché le ho viste arrivare sul territorio e interloquire e fare indagine con noi che eravamo presenti con i comitati nella zona dell'oltre Greve su questioni importanti quali assurdi progetti di ampliamento dei cimiteri locali, o la realizzazione del mega centro di rottamazione del Ferrale … >>

MORISI - << Sono molto tranquilla che sia partecipata l'urbanistica, non la tesi di laurea >>

BENCIVENNI - << No, è l'urbanistica partecipata. Queste laureande hanno svolto un lavoro incredibile, tra l'altro credo che questo materiale dovrebbe essere tenuto in considerazione da chi si occupa del Parco della Piana perché è un'esperienza anche importante di confronto con gli operatori agricoli della zona, non solo con i cittadini, quindi una dimensione molto completa dell'idea anche di parco agricolo, sia per la dimensione produttiva ed economica agricola, che per il viver bene, per la qualità della vita, per l'ambiente, per le biodiversità e tutto quello che noi sappiamo. La tesi ha avuto 110 e lode, se non mi sbaglio, è una tesi fatta bene, quindi è un documento forse anche come metodo di lavoro che è interessante. Perché vi ho ricordato questo lavoro, non solo per segnalarlo al Garante o al gruppo di lavoro della Regione che si occupa di queste cose e perché credo che sia un documento che dovrebbe essere consultato, ma perché, ritornando ai quesiti che poneva stamattina il professor Morisi, per esempio sul significato che noi dobbiamo dare alla norma del parco agricolo della piana o alle altre due questioni che sollevava nei primi tre punti, io credo che questa esperienza dell'oltre Greve richiami in causa proprio questo. È vero che quella è già una dimensione più realistica, io sono d'accordo con chi mi ha preceduto, di tipo operativo, però io sono anche stufo di vivere momenti di informazione e dibattito come questi, bellissimi e importantissimi, e ringrazio l'Ufficio del Garante che lo ha messo in piedi. Sono anche un po' sconfortato dalla presenza istituzionale che vedo stasera, o dalla presenza istituzionale del Comune di Firenze che mi sembra latitante da stamattina. Io sono di Firenze, sono consigliere della circoscrizione 4, e questo mi fa poco piacere, perché vuol dire che c'è una grossa sensibilità al livello di operatori, di comitati, di associazioni ambientaliste, ma mi sembra che questo tema, che è un tema importante, sia un po' sottovalutato a livello istituzionale e spero che il Garante con tutto l'ufficio suo, e la Regione in primis, riesca a far capire l'importanza di questo tema. Però, voglio ribadire, io mi sono stancato di fare riflessione teorica di pianificazione, perché stamani ho sentito discorsi importantissimi, interessantissimi, poi nella pratica c'è qualcuno che fa, e non è chi ha pianificato. L'oltre Greve è l'esempio più clamoroso di questa situazione. C'è chi pianifica e c'è chi fa. Allora io credo che questo percorso avviato dal Garante, e questo è l'invito che gli faccio, è che sia un momento di

riflessione e di massima espressione del livello di pianificazione, ma che fissi anche, ecco il concetto della norma, degli elementi statutari, identitari, quelle che si chiamano le famose invarianti, perché sono stufo di sentire l'agricoltura, l'ambiente, la terra non considerate invarianti e invece di constatare come le invarianti siano le infrastrutture. Il tema della doppia discussione fra oggi e domani anche secondo me andrebbe ricollegato insieme, anche nel parco della piana, ma la riprova è che nel parco anche dell'oltre Greve, le sole invarianti che noi ci troviamo di fronte nell'azione pianificatoria finora fatta sono le infrastrutture. Il parco dell'oltre Greve è stato cominciato a essere smantellato e minato nella sua essenza dalla realizzazione di una recente infrastruttura: la nuova stazione Firenze Scandicci e la terza corsia dell'autostrada A1. Se la osserviamo in pianta ci possiamo rendere conto del suo impatto urbanistico e del suo ingombro. Quando l'ho vista per la prima volta ho pensato ad una stazione di servizio per la nuova fiera espositiva di Milano. Poi nelle piante di questo quadrante urbano ho visto disegnata un'area, quella del Pontignale, destinata ad accogliere il più grande ipermercato Coop dell'Italia centrale (che poi ora per fortuna qualcuno penso abbia capito che forse non è più il caso di fare); dall'altra parte in territorio fiorentino ecco l'insediamento industriale del centro di rottamazione, quello del Ferrale, che guarda caso sorge proprio di fronte a questa stazione nell'aria dell'oltre Greve dove, se si ritorna a questa piantina della tesi di laurea (la tesi è stata redatta nel 2007-2008, la stazione autostradale è stata realizzata nel 2004), vedete, le laureande prevedono lì una zona di verde, di campi, di prati, per mitigare il pesante intervento della nuova stazione Firenze Scandicci. Ma invece in quell'area poi, nel 2008-2010 cosa si è fatto? Si è fatto il centro unico di rottamazione fiorentina, 30.000 metri quadri di stabilimento industriale per la rottamazione di auto a fine vita e altro, che ora vorrei fare veder in delle immagini scattate nel 2010 dal colle di Roveta, sopra Scandicci, e vorrei che ci si soffermasse su questa. Qui c'è la piana, ed è vista da Roveta, cioè dall'altra parte di Monte Morello, la grande unità di tipo ambientale che la piana costituisce la si vede da qui, però, vedete poi, nella parte dell'Arno che va dall'Arno fino a Scandicci noi vediamo la grande galleria coperta dell'ampliamento dell'autostrada e poi questa massa bianca, che è quello il centro di rottamazione che si vede anche da Roveta. Andiamo avanti, vedete, ci si avvicina sempre di più, ancora, eccolo lì, quello lì sembra un'astronave di "Incontri ravvicinati del terzo tipo" caduta in una delle zone più fertili e di grande tradizione agricola di quel quadrante della città. Come è stato possibile? È stato possibile con accordi di programma che hanno smantellato tutto quello che prevedeva il piano territoriale provinciale di coordinamento, sono state fatte varianti ai piani regolatori come se nulla fosse. Allora io credo che la necessità di fissare dei paletti che non ci facciano considerare le aree agricole le aree di risulta, destinate a parchi di mitigazione solo in quello che rimane dopo la cementificazione, come qualcuno già diceva. Intorno al centro di rottamazione è previsto un parco (la cui realizzazione prevista da un PUC, fra l'altro ancora non è stata neppure iniziata), ma è un parco che deve assolvere eminentemente alla funzione di mitigazione di quello che succede dentro. Una logica tipica dei nostri tempi è quella di dire che quella funzione non dovrebbe andarci, ma posso mettercela se poi faccio comunque un bel parco. Partendo da quello che diceva chi mi ha preceduto, parlando con la gente, valorizzando la cultura locale che piano piano sta scomparendo, credo che una tale destinazione in un parco agricolo sia inaccettabile e si debba privilegiare la vocazione agricola del luogo. Certo, anche con innovazioni. Io non sono uno che sostiene che oggi l'agricoltura debba essere fatta come la facevano i benedettini nel 1000, ma facendo anche ricerche approfondite di nuove possibilità, come ha fatto la tesi di laurea citata, che nel suo piccolo ha fatto questo percorso di andare a sentire con chi ancora lì produce e fa ortaggi, quali sono i problemi aziendali, gestionali, eccetera. Certo, è incredibile sapere che il più grande produttore di ortaggi della zona porta i suoi ortaggi spesso alla Coop di viale Nenni e mi diceva che poi i suoi prodotti vanno confusi però cogli ortaggi che vengono dal resto d'Italia o addirittura dall'Argentina, dalla Cina, dal Sudamerica e sui banchi non c'è mai un'indicazione dei suoi prodotti. Io credo che affrontare il tema di un parco agricolo, oltre tutto quello che è stato detto, e provo a rispondere, se ho capito bene, al primo quesito che poneva il Garante, sia fondamentale, proprio in una prospettiva della dimensione strate-

gica che tanti hanno sottolineato dell'agricoltura, dell'ambiente, per il futuro, che venga con forza affermata l'idea che un parco non può nascere dai residui delle infrastrutture, non può nascere dalle zone residuali, anzi, l'idea forte di riaffermare questo principio dovrebbe portare a mettere dei paletti quali: "Non si fa un metro cubo in più nemmeno se l'ordina il Padreterno", ma si prova anche a ragionare su come si può recuperare terra e terreno rispetto a tutto quello che è stato fatto in maniera da invertire una tendenza che è fallimentare anche verso il nostro futuro. Potrei raccontare cosa è successo intorno al Ferrale, dove c'è già un'azienda, la più grossa di rottamazione fiorentina, che poteva essere fatta in qualsiasi altra parte, o non fatta, perché non c'era un'emergenza in questo senso (a 300 metri in territorio di Scandicci c'è un altro c'era già un altro rottamatore che ha messo a norma e insicurezza il suo impianto e lavora benissimo, a Empoli c'è un grande rottamatore che funziona, a Vallina ce n'è un altro ancora). Nonostante tutto questo nell'oltre Greve al Ferrale, si è voluto fare una grande industria, perché quella è una grande industria, 30.000 metri quadri, poi lo vedete dalla mole, in una zona eminentemente agricola. Ma cosa è successo ancora, che la compensazione è rimasta una promessa non mantenuta, cioè siamo non alla compensazione ma alla promessa della compensazione: infatti mentre il centro di rottamazione è da due anni che è stato autorizzato ad iniziare la sua attività, il parco, la nuova viabilità, e il PUC stabilito come condizioni per la realizzazione di questo insediamento non sono ancora iniziati, a causa di inghippi procedurali e amministrativi dell'Amministrazione comunale, così solerte a venire incontro alle richieste dei privati e così negligente invece verso quelle che riguardano gli interessi pubblici.

Ritornando all'affermazione di Morisi, non so se ho capito bene o no le repliche, sulla questione per esempio della residualità o dell'occasionalità dei parchi, che è la logica spesso prevalente degli interventi degli ultimi decenni. Vorrei citare due esempi molto indicativi sotto questo punto di vista. Ho avuto modo di esaminare due relazioni dettagliatissime relative alla realizzazione di due parchi, quello previsto attorno al nuovo inceneritore da realizzare a Case Passerini, e l'altra relativa al parco di san Donato a Novoli. In queste relazioni sono indicati benissimo gli effetti mitigatori del patrimonio arboreo dei nuovi parchi sull'inquinamento atmosferico, acustico, sulla qualità dell'aria, sull'escursione termica e sull'umidità, e tante altre belle cose sotto il profilo ambientale. Ma tutto questo avviene non per creare migliori condizioni di vivibilità rispetto a quelle esistenti, ma unicamente in funzione dell'abbattimento e della mitigazione degli effetti dannosi dell'inceneritore o dei carichi urbanistici indotti dal mega insediamento dell'area di Novoli. Io vorrei che queste realtà di valorizzazione del parco nascessero non da esigenze di compensazione di "birbonate" che si stanno facendo! Non facciamo le birbonate, è più semplice; aspettiamo se non abbiamo soldi, ritorniamo a una pratica, che è quella di conoscenza anche molto minimale. Ho un amico giardiniere che riesce a riprodurre pinatine di lecci che servono per reimpiantare sistematicamente i lecci delle spalliere e dei settori a selvatico del giardino di Boboli. Questa attività svolta nel suo orario di lavoro e in Boboli nel giro di tre o quattro anni ha permesso la riproduzione di alcune centinaia di esemplari da reimpiantare, accompagnate anche da esperienze didattiche con ragazzini delle scuole che vanno lì a vedere come si fa. E tutto questo costa pochissimo; costa molto di più andare dai grandi vivaisti e prendersi i lecci magari importati dal Portogallo e portarli a Boboli.

Ripartire da un'idea che anche lavorando sul piccolo e sul poco, se si hanno poche risorse, ma evitando le "birbonate" che compromettono il territorio, questa dovrebbe essere un'istanza forte, è l'elemento identitario e statutario che vorrei vedere e che purtroppo non si vede in un progetto di parco Agricolo. Gli elementi statutari invece sono le infrastrutture: l'aeroporto, l'inceneritore, l'autostrada, e via dicendo. Dobbiamo farla finita. Io spero che la dia un segnale forte, politico, e questa è politica, non tecnica, perché credo che tutti gli amici dei comitati, delle associazioni ambientaliste che sento, dicono questo, e questa è una priorità oggi. Sono stufo di aspettare le zone residuali o di aspettare parchi come elemento mitigatore dei

misfatti del cemento e della cementificazione, tanto più che in futuro è una strategia perdente nei confronti del fabbisogno alimentare, della malattia, della vita che facciamo nelle città, di come ci ammaliamo.

La piana ha avuto già l'inceneritore di San Donnino, ma quante disgrazie deve avere in più per essere riportata a una dimensione di vita degna delle bellezze di questo spazio, finché ancora riescano a sopravvivere, e di quella che dovrebbe essere la vita di un uomo >>

BENCIVENNI *- << Non ho domande, ma vorrei riallacciarmi alla questione sollevata ora dal Presidente del Consorzio bonifica e alla questione del quadro che ci aveva fatto il dirigente dell'urbanistica della Regione sulle questioni di questo tipo. Io vorrei portare come contributo alla discussione, che è un problema che riguarda tutti e due gli aspetti, il caso proprio che citavo ieri nel mio intervento, dei lavori effettuati in occasione della realizzazione della nuova uscita dell'A1 Firenze Scandicci. In quel caso, nonostante tutti i pareri di fattibilità e di certezza che si potesse fare, dati per la realizzazione avvenuta nel 2004, nel 2012 è risultato che il fosso del Dogaione, che è un fosso importantissimo per lo scolo delle acque nell'area del oltre Greve, è stato modificato, l'acqua che dovrebbe andare dalla piana della Greve all'Arno a valle della Greve, ritorna indietro. In un recente sopralluogo con le autorità del Consorzio di bonifica competente, si è verificato che è stato manomesso l'andamento del corso del fosso quando hanno fatto i lavori. Ma non si sa chi avrebbe dovuto controllare l'esecuzione di quei lavori. Quello che voglio dire è che quando si affrontano problematiche di questo tipo, che sono di grande rilevanza, sembra che sul piano tecnico sia tutto possibile. Poi però si arriva a dei danni, addirittura a dire che si tratta di danni irreparabili, perché quando è stato realizzato il raccordo per andare dall'inizio della FI-PI-LI al nuovo casello autostradale, nel sovrapporsi al Dogaione, quest'ultimo nel tratto coperto per il soprattraversamento dello svincolo è stato rialzato in modo da impedire il deflusso dell'acqua che ora invece torna indietro. Ecco, credo che sul piano normativo, quando si fanno le prescrizioni, 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. Il dramma, citando sempre il caso della modifica al fosso Dogaione durante i lavori per la nuova uscita dell'A1, è che poi alla fine c'è un danno, assodato nel 2012, e non si sa né chi deve ripararlo, né cosa ha fatto chi doveva controllare. Quindi l'elemento preventivo rispetto anche al discorso che ha fatto il presidente del Consorzio di bonifica, mi sembra fondamentale, e vanno trovati dei meccanismi che non siano quelli attualmente in vigore, perché, ripeto, se si va a prendere tutti gli atti delle conferenze dei servizi del nodo autostradale Scandicci Firenze, lì si davano garanzie, come si usa dire "in linea tecnica", di fattibilità, poi però ci sono i danni e non si capisce di chi sia colpa >>*

MORISI- << Grazie molte, grazie infinite. Solo una precisazione, poi immagino che l'assessore vorrà chiudere perché ci sono anche molte domande che la riguardano, però su un punto di carattere metodologico. Noi ci abbiamo ragionato molto con Anna Marson e Maria Sargentini, lo dicevo perché è un punto di riflessione, perché chiaramente non era un problema soltanto di buon o più o meno efficace ordinamento dei lavori, aveva un suo significato pregnante. Nessuna delle due soluzioni ci soddisfaceva e mi soddisfaceva al 100%, però credevamo, che io credo personalmente che aver distinto i due temi ed essere partiti dal parco, almeno sul piano dell'argomentazione dovesse indurre, ed è ciò che sta avvenendo, siamo in pochi ma voi tutte rappresentate delle realtà plurime, quindi da questo punto di vista, come ho detto già stamattina questa la considero una sorta di assemblea affollata, da questo punto di vista anche se non è un'assemblea, però l'idea è davvero che il parco sia un elemento ordinatore, che cosa c'è dentro questa pentola concettuale che è la sua capacità di ordinare e di coordinare, secondo me il PIT lo dice e i suoi sviluppi consentono di ricavarlo abbastanza chiaramente, evitare il rischio che lei diceva, cioè, implicitamente asserire che

l'aeroporto era un elemento condizionante e pregiudiziale. Grazie del contributo. Dunque, Manlio Marchetta, io vi leggo le persone che si sono iscritti a parlare in modo che coordiniamo i tempi a questo punto, perché sono un bene prezioso, Francesco Caporaso, Eriberto Melloni, Giorgio Pizziolo. Io ho questi scritti, non ne ho altri. Paolo, hai ragione l'ho anche scritto, ma l'ho messo dopo le cancellature e non ti vedevo, Paolo Pecile. Altri? Benissimo, quindi ne ho sei. Se noi riuscissimo a esaurire questi interventi, senza sempre l'affanno degli spot para televisivi, però entro le quattro meno un quarto, quattro meno dieci noi poi potremo avere qualche minuto per concludere la parte, concludere non nel senso dei vecchi partiti politici, ma per tirare un po' le fila della discussione da parte di Anna Marson, io poi mi riprometto domattina, in apertura dei lavori, sempre in maniera molto schematica di raccontare a coloro che oggi non c'erano ciò che ci siamo detti, con una sintesi che spero appropriata. Manlio, a te la parola >>

MARCHETTA - << Grazie. Elemento ordinatore delle politiche territoriali prima di tutto della Regione naturalmente non solo della Regione e aggettivazione del parco. Prima di entrare nel merito volevo ringraziare il polo scientifico, anche se non spetta a me farlo, ma perché è semplicemente una scusa per fare una proposta operativa. In questo Polo esistono scienziati di settori che possono dare contributi, forse soprattutto sulla giornata di domani, ma non solo, scienziati che si sono già insediati o che si insedieranno, il programma di questo polo e di comprendere anche altre facoltà, è un programma poco realistico sul piano economico, forse, ma vi ricordo che qui è prevista la facoltà di Ingegneria e la facoltà di Agraria. Comunque, gli scienziati che già lavorano qui e in particolare in questo dipartimento, per quanto riguarda gli effetti sull'ambiente e sugli esseri umani e sulla produzione di quello che si prevede di fare in questa piana, penso che possano essere consultati con grandi risultati scientifici. Visto che anch'io vorrei rispettare pienamente l'ordine del giorno, solo un piccolo accenno a un argomento che quindi non tratterò. Il luogo in cui si trova in questo momento non tanto la pista dell'aeroporto attuale ma l' aerostazione, cioè i servizi, e unito a questo il luogo ipotetico della stazione ferroviaria di Castello, che comunque da un punto di vista ferroviario esiste già, presuppone comunque, nella lunga prospettiva della pianificazione, a mio avviso, un ruolo di questi due punti, possibilmente unificati, ma questo è un dettaglio, come un nodo importante di interscambio delle comunicazioni nazionali e come nodo di interscambio e quindi di partenza dello scambio fra Firenze e Pisa che sono poi contemporaneamente serve aeroportuali attuali ma anche sedi ferroviarie nazionali. Non c'entra nulla con oggi, ma è uno scandalo che la ferrovia Firenze-Pisa venga concepita come ferrovia locale, la paga la Regione Toscana ed è una ferrovia nazionale. Io vorrei proporre provocatoriamente di aggiungere un sottotitolo al titolo del parco, non mi interessa sostituire quello che c'è già, che è comprensibilissimo, con un sottotitolo di questo genere: parco al centro della città policentrica, o centrale, come è stata chiamata nel passato. Ed è un sistema complesso, ed essendo gli amministratori in fase di pianificazione, cioè di adozione e approvazione di un atto di pianificazione di livello regionale, questo non può che essere un parco, il quale poi si articolerà come vuole sul piano nazionale, non è questo il problema, ma è un parco centrale, chiamiamola pure metropoli, io non sono molto d'accordo con questo termine, ma intendiamoci così, per il momento si chiamerà città metropolitana, almeno è la terza o quarta volta che si dice che si chiamerà città metropolitana, comunque è l'area di parco con varie caratteristiche, fra cui quella agricola, quella naturalistica e quella delle attrezzature, secondo me, di una città, che non è una città tradizionale, ma è una città policentrica. Tra l'altro la Toscana questa definizione l'ha già data e io la do per il momento come scontata. Gli studi che sono stati fatti conclusi nel 2010 e poi rappresentata molto bene dall'attività dell'ufficio del garante in questi ultimi due anni sono studi molto approfonditi, nonostante sono meno disegnati di allora, più approfonditi sul piano scientifico forse del lavoro enorme che fu fatto ai tempi dello schema strutturale Firenze-Prato-Pistoia, molto più approfonditi sul piano della scienza e della conoscenza.

Allora, se questo è vero, e secondo me questo è vero, e devo complimentarmi con tutti gli autori, dalla dirigente fino all'ultimo collaboratore, tra l'altro non è un caso che si basi su un supporto cartografico inedito, sembra un dettaglio ma è importantissimo, inedito, aggiornato, serio e comprensibile, se questi studi sono seri e approfonditi, devono contare nella decisione del Consiglio regionale. Quindi il mio è anche un appello, se volete, oltre che naturalmente al presidente e alla Giunta regionale, all'organo che poi questo provvedimento deve prendere, ed è un provvedimento di pianificazione del territorio regionale, non è un progetto esecutivo, che conterà nei decenni. Ha dei precedenti di iniziativa anche regionale, lo schema strutturale, soprattutto i piani comunali, nonostante tutto alcuni di questi piani hanno iniziato a salvare dall'espansione edilizia una parte di questi territori, alcuni sì e altri no, fino dal '69 per quanto riguarda almeno il comune di sesto. Dove adesso nasce l'Università, Massimo, era previsto, nel piano bocciato dal Ministero allora, di 5000 abitanti … no, molto prima, purtroppo, io ho i capelli bianchi e queste cose le posso dire, 5000 abitanti più le attrezzature, quindi una cittadina che nasce dove ora c'è il polo universitario, e non era l'ultima. Questo piano fu bocciato, allora, e il comune di Sesto ne ha fatto un altro, in cui ha classificato, e devo citare chi lo ha fatto, perché è il sindaco Hobbs Conti, che adesso è anziano ma è vivo ed è fra di noi e potremmo anche consultarlo, questa scelta di imbiancare, diceva allora lui, tutta la pianura, con una dizione molto anomala rispetto a quella che usiamo oggi, provvisoria, di attività direzionali, mise la piana al servizio del piano intercomunale, si diceva allora, di quella che possiamo chiamare la città policentrica. Quindi, è un parco forte, non è una periferia di una città, e 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. Secondo elemento che volevo sottolineare, è una raccomandazione e anche una richiesta, se volete, è di non dimenticare cos'è la piana, questo prodotto piana, è un prodotto artificiale dell'uomo, che ha bonificato una palude. La struttura di questa bonifica, sinceramente, la vedo un po' poco in questa elaborazione, una struttura fortissima, e non è soltanto il canale del fosso Reale o altri fossi principali è una struttura ramificatissima, è una struttura idraulica che salva la pianura, sarebbe lungo anche spiegare come è organizzata, e organizzata su più livelli, le acque alte, le acque basse eccetera, salva la pianura dall'alluvione. Non dico che sia intoccabile questo sistema, secondo me va prima di tutto rappresentato nell'espresso meglio in un atto come questo, e soprattutto considerato nella sua importanza. Se si fa un intervento di modifica, non si tratta di spostare il fosso Reale, no, si tratta di rifare la bonifica, insieme alle arterie portanti ci sono le linee secondarie, terziarie, quaternarie e i singoli fossili e le singole chiuse, eccetera, è il sistema idraulico artificioso ormai storico che consideriamo naturale ma in realtà è non solo artificiale e voluto da noi ma è, a mio avviso, proprio alla base del parco, su cui il parco si deve fondare. Quindi si può pensare anche a una circolazione, possiamo anche immaginare, con uno sforzo di immaginazione notevole, una circolazione anche sul sistema delle persone, anche sul sistema idraulico, come la pensiamo sull'Arno. Di conseguenza, a mio avviso, questo tema, non voglio dire questo confine, che mi interessa fino a un certo punto, deve essere esteso all'Arno, allarmo tutto, sulla riva destra e sulla riva sinistra, come si diceva prima. Può sembrare secondario anche all'Ombrone pistoiese, che termina nell'Arno anche lui. Ulteriore raccomandazione, pratica. Nell'approvare questo atto da parte del Consiglio regionale, a cui io comincio a rivolgermi direttamente, anche ai singoli consiglieri uno per uno li vorrei incontrare se mi fosse possibile uno, si fanno gli incontri spesso con le consultazioni consiliari, ma forse non sono sufficienti perché questo tema decisivo per i prossimi 100 anni, non è un piccolo progetto. Anche il piccolo bosco che si costruisce è un elemento che va in quella direzione. Allora, vorrei dire consiglieri regionali che devono esaminare questo atto, che non si può, da diversi punti di vista giuridico, urbanistico, morale, giudiziario, non estendere l'efficacia di questo atto al comune di Firenze, diciamo pure la parte ovest ma potremo continuare, potremmo raccordarci con tutti i parchi di Firenze, soprattutto l'Arno, le Cascine e le grandi Cascine che sono già pensate e sono in parte realizzate, l'area dell'Argingrosso,

ma non solo, l'area della Greve, dell'acquedotto di Mantignano, almeno la fascia lungo il fiume. Per quanto riguarda il cosiddetto tessuto urbano consolidato, dobbiamo connettere, ci sono tra l'altro delle frecce in alcune di queste carte che lo simboleggiano, ovviamente in modo più debole di quello che possiamo fare con le Cascine o con l'Arno, il parco della piana con il parco di San Donato, cioè con il parco dell'area ex Fiat di Novoli e forse altri. Dobbiamo consentire alle persone di venire a piedi dal parco di San Donato al parco della piana e viceversa, sino a Prato, fino alle Cascine di Tavola. A proposito delle Cascine di Tavola, un piccolo appello a tutti noi. La fattoria, che è il punto centrale, fattoria modello, ne parlano i libri di storia dal punto di vista produttivo, e quindi siamo in tema, sperimentavano la produzione agricola avanzata, secondo loro, allora, la fattoria sta crollando, perché sono stati autorizzati dei lavori che sono iniziati scoperchiando i tetti, questi lavori sono stati giustamente sospesi non so da quale autorità, quindi, adesso l'acqua penetra in tutti i locali della fattoria. Io credo che nel giro di pochi mesi questo bene, che tra l'altro è un bene centrale del parco della piana, non è un fatto secondario, privato, sarà a terra, e quindi cominceremo a discutere in modo diverso. Adesso la fattoria esiste, poi non esisterà più, ne discuteremo come si discute ormai dei macelli o del mercato del bestiame, che sono stati abusivamente distrutti e nessuno se n'è accorto, perlomeno non in modo evidente. Così come, in questo settore di Firenze a ovest, diciamo pure non si può non considerare l'area di Castello in questo provvedimento. Non possiamo far finta che non c'è, oppure che è già costruito, come dice il piano strutturale di Firenze. E anche gli studi presentati l'altro giorno dal regolamento urbanistico disegnano l'area di proprietà Fondiaria, per capirsi brevemente, con tutti gli edifici già fatti e quindi questi edifici già fatti contano zero nella tabella delle quantità di volumi, per questo si può dire che il piano strutturale di Firenze, poi non è vero per altre cose, ha volumi zero, perché si considerano, adesso non mi ricordo quanti metri cubi sono, ma insomma compresa la scuola carabinieri, che è una scuola di altissimo livello, ma questo non c'entra niente con la sua bruttura, e non una caserma, 1.200.000 m³, meno la scuola o la caserma, fate voi il conto. Ultima cosa, penultima corsa: la mobilità del parco. È stata giustamente definita una mobilità, chiamiamola dolce, però se il parco è quello che dicevo prima, bisogna anche arrivarci in un primo momento, l'arrivo principale, poi ci si può spostare con tanti sistemi tra cui soprattutto a piedi o in bicicletta per chi lo può, ma bisogna secondo me rafforzare anche un po' i sistemi di circolazione interna, e questa sì che può essere articolato in parti, non c'è bisogno di visitarlo tutto quanto in un giorno, ma ci si deve anche arrivare, dà la città policentrica, quindi da 15, 20 km di distanza. Ci posso andare con il calesse, se ce l'ho, ma dobbiamo pensare a questo argomento. Noi stiamo studiando in questo momento proprio sistema di circolazione di trasporto pubblico in sede propria di vario tipo, non deve essere necessariamente un treno ma che parte comunque dalle stazioni ferroviarie che nella piana ci sono, ce ne scordiamo, ma ci sono. Ultimissima osservazione, potrei anche rinunciare a quella >>

MORISI - << C'è anche domani, eh. Grazie molte, grazie per ora. Francesco Caporaso, responsabile dell'ufficio tecnico del comune di Prato, tecnico urbanistico, naturalmente mica tecnico della sanità … >>

CAPORASO[61]**- << Buonasera, sono Francesco Caporaso, sono realtà dirigente del servizio urbanistica del comune di Prato. Ringrazio innanzitutto la Toscana e il professor Morisi di dar modo, dopo tanto tempo di potersi esprimere in questa sede con questo tempo adeguato, dopo tanto tempo in cui effettivamente questo percorso partecipativo si era, diciamo, interrotto. Mi dispiace che rispetto a questa mattina,

[61] **Arch. FRANCESCO CAPORASO** - Dirigente Servizio Urbanistica – Comune di Prato

ma forse neanche stamattina come annotato anche un altro che è intervenuto prima, ci sia un po' l'assenza della parte politica, visto anche che probabilmente domani riaffluirà, credo, in grande numero. Visto anche la suddivisione in due argomenti, l'aeroporto e il parco, naturalmente io credo che concentrerà più l'interesse nella giornata di domani in cui si parlerà dell'aeroporto, mentre in realtà io credo che il tema del parco della piana sia importante e abbia dignità pari per lo meno, se non superiore, sotto vari, aspetti per la vita di tutti, al tema dell'aeroporto. Sarei stato più imbarazzato se ci fossero stati i politici, in realtà sono un po' più tranquillo, perché vedo, il mondo è strano, molti amici che sono intervenuti i cui, da Scoccianti, da Andrea Mele, schemi ha introdotto nel '90 a studiare nella scuola di specializzazione del paesaggio, quindi di trovarlo qui davanti mi fa immenso piacere, al professor Pizziolo, il primo esame di urbanistica l'ho fatto con lui … quindi, diciamo che tutto il mio percorso è stato segnato da tutte queste persone, quindi speriamo il frutto finale non sia diabolico. Comunque, finiti i ringraziamenti vorrei entrare nel tema e spiegare o perlomeno fare un intervento squisitamente tecnico per quanto riguarda il territorio pratese coinvolto di questo grande progetto del parco agricolo della piana. Come ho introdotto prima, questo percorso che nella prima parte non ho seguito io ma il mio predecessore, fiera e esplicitato con una serie molto importante di partecipazione attiva che si è conclusa nel periodo luglio-dicembre 2010 con due (*termine incomprensibile*) di presentazione di altissimo livello in cui i tecnici delle varie amministrazioni coinvolte hanno contribuito a disegnare, nel vero senso della parola, i contorni del parco, le invarianti, le principali linee di sviluppo è quant'altro. Mi dispiace anche che non ci siano i miei colleghi degli altri comuni interessati a intervenire oggi, vuol dire che sarò il solo. Fino a che, dopo queste (*termine incomprensibile*) nel febbraio 2011 la Giunta regionale approvò la prima proposta di variante al PIT per il parco agricolo della piana e l'aeroporto. Da allora devo dare atto che c'è stato un flusso di informazioni e materiali dall'esterno verso la Regione, quindi noi abbiamo più volte inviato i nostri materiali di osservazione, sia del regolamento urbanistico allora vigente, sia del piano strutturale che stavamo redigendo, sia, nel frattempo, del piano strutturale che siamo riusciti ad adottare il 30 maggio 2012. E questa è la prima occasione, dopo allora, in cui effettivamente c'è anche una possibilità di confrontarsi e di esprimersi sui contenuti e non solo sulle parole. Il piano strutturale del comune di Prato è stato adottato alla fine di maggio del 2012, quindi poco prima dell'estate, in questo momento stiamo analizzando le osservazioni con un ritmo abbastanza elevato. Dal punto di vista dei contenuti, vorrei sottolineare che il quadro conoscitivo è molto articolato, approfondito, e ha fatto sì che riconoscesse le invarianti strutturali tematiche importanti, sia la storico-insediativa che quella paesaggistico-ambientale. All'interno di questo è riconosciuto un ambito caratterizzante, quindi un invariante strutturale che è formata dal sistema agroambientale, come diceva che è intervenuto prima, che avrebbe voluto che queste aree agricole diventino invarianti, e non solo alle infrastrutture. Nel piano strutturale di Prato di questo tipo di invariante è stato tenuto di conto, stiamo parlando di un progetto di variante al PIT regionale, che andrà presto in adozione al Consiglio regionale, però di fatto, dal febbraio 2011 a adesso queste famose salvaguardie, temute salvaguardie, criticate salvaguardie, di fatto non sono diventate efficaci. Il comune di Prato, nei fatti, adottando il piano strutturale, le ha rese efficaci, quindi sono uno strumento che ha anticipato la salvaguardia del PIT per quanto riguarda i valori da tutelare conformemente con l'elemento ordinatore che il PIT vuole salvaguardare, tant'è che le nostre norme di salvaguardia, efficaci, esclusivamente agricole e le prevalentemente agricole all'interno del sistema della struttura agroambientale. Cosa vuol dire questo? Le aree esclusivamente agricole del comune di Prato in cui sono ricomprese sia le aree protette delle Pantanelle che il parco storico delle Cascine di Tavola, che misurano circa 2000 ettari e che sono la corona a sud della città di Prato, un territorio ancora esteso è tuttora, grazie a dio, quasi intatto, e conserva gran parte del mosaico agricolo originale ottocentesco, addirittura, così come tutto il sistema agricolo, tuttora intatto o quasi, è sottoposto a salvaguardia dal piano strutturale, quindi, di fatto, anticipa e pone una limitazione forte a qualsiasi intervento che non sia di tipo agricolo su queste aree, in conformità con le salvaguardie proposte dal PIT. Vorrei dire questo, anche, per quantificare, per evitare anche fraintendimenti.

L'articolo 84 del piano strutturale per la prima volta, che non esiste in nessun altro atto di pianificazione, mette fra la parte strategica e la prescrizione per gli atti di governo le azioni locali che coordinano con il progetto di scala metropolitana denominato parco della piana, scritto nero su bianco nella norma. Il progetto dovrebbe essere anche più ambizioso, il progetto prevede anche il collegamento con il parco archeologico di Gonfienti, di cui è nostra intenzione promuovere lo sviluppo a nord fino alla Calvana, che ha un valore storico-archeologico direi incommensurabile. Per quanto riguarda il concetto di parco, vorrei anche ricordare che il territorio del comune di Prato, all'interno del progetto complessivo del parco ne costituisce una parte importante, soprattutto anche la parte vera, agricola, migliaia di ettari di terreno contigui, tuttora non interrotti da grandi infrastrutture e localizzazioni antropiche forti, che mantengono invariata la loro vocazione agricola e gli interventi di questa mattina dell'associazione Parco agricolo di Prato è dimostrazione di questa grande attività, vivacità, sviluppo dell'agricoltura che, se aiutata con i dovuti mezzi non potrà che essere nell'intenzione, per quanto possibile, dell'urbanistica di sviluppare questa attività agricola, ed è nella parte statutaria. Proprio per fare due numeri, per dire effettivamente di cosa stiamo parlando, le aree comprese nella prima perimetrazione dell'ambito A di salvaguardia del PIT del comune di Prato sono 2840 ettari, di fatto, più di 2500 ettari attualmente sono già in salvaguardia triennale, poste dall'adozione del piano strutturale di Prato. Quindi, direi che è un obiettivo parziale ma anche molto importante ricordando, se controllate la planimetria, che la parte organica, agricola, forte, ancora intatta è ancora lì, a dispetto della vocazione industriale e manifatturiera della città di Prato. Quindi, la proposta di accordo di pianificazione nelle more del completamento della durata della salvaguardia, che apporre ebbe eventualmente il PIT una volta adottato, con questi presupposti, credo sia facilmente raggiungibile, forse il comune di Prato potrebbe tranquillamente, da domani, firmare un accordo con formalmente con quanto illustrato adesso, per creare veramente, e non solo a parole, il primo tassello del parco agricolo della piana, poi chiamiamolo come vogliamo, l'accordo del 2006, i primi protocolli parlavano di parco della piana, diventato poi il parco agricolo per aumentarne questa connotazione agricola, produttiva, vivace, che condividiamo assolutamente. Quindi, per quanto riguarda gli aspetti squisitamente tecnici, non vedo assolutamente incongruenza fra il progetto presentato e quanto attualmente previsto dal piano strutturale di Prato. Vorrei dire una cosa, questo è un dato di fatto ma è vero, l'importanza e la forza di queste salvaguardie formate dalla struttura agroambientale ha fatto sì che tantissime osservazioni siano pervenute al comune che abbiano chiesto la deperimetrazione da parte di questa struttura, osservazioni che fino ad adesso abbiamo affrontato, e sono qualche centinaio, hanno tutte trovato un riscontro negativo, per capire la volontà che sottace in questo momento alla salvaguardia di questi valori, che sono reali e non sono fittizi. Io ringrazio di nuovo tutti e vi saluto >>

MORISI - << Grazie, Francesco. Credo di aver capito bene le ragioni di questa tua precisazione tecnica, che sono certamente importanti e alle quali mi sembra che la Regione abbia già prestato per parte propria la massima attenzione, comunque è una sottolineatura importante. A questo punto ho la richiesta di intervento di Eriberto Melloni. Vi chiederei, nei limiti del possibile, non perché ci scappi qualche treno, ma molte cose ce le siamo già dette, quindi magari se potete sottolineare quegli aspetti che vi sembrano non ancora adeguatamente rimarcati o enfatizzati >>

MELLONI - << Eriberto Melloni, del gruppo "A nord ovest", che è un gruppo di cittadini che fa capo alla SMS di Peretola. I peretolini, i quaracchini e i brozzesi sono stati citati poco fa, noi gli aerei ce l'abbiamo

sulla testa e ne sappiamo qualcosa. Volevo intanto dire questo, noi siamo in un territorio ricco di valore, che sono i borghi storici di Peretola, Quaracchi e Brozzi, valore che non viene ormai riconosciuto, nemmeno ricordato, parte dal quale derivava proprio dal rapporto con la piana, che è stato totalmente reso vano dal viadotto dell'Indiano, da quell'orribile viadotto che porta all'Osmannoro dove, lo dico sempre, perché anche questo è un valore perduto notevole, è stato annullato il padule di Brozzi, che era una ricchezza da molti punti di vista, perché qui c'è stata un'innaffiata di scienze di tecnica che supera le mie possibilità di spiegare quello che sto dicendo, è già stato spiegato abbondantemente. 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. Devo fare alcune precisazioni che sono già emerse, ma le voglio riprendere perché oggi sono stati fatte un sacco di discorsi molto interessanti, acuti, però si comincia a configurare, o si rischia di configurare, una situazione in cui se si fanno delle cose bene all'interno dei vincoli posti, la strada è aperta verso un risultato positivo. Io vorrei discutere di questi vincoli e delle contraddizioni che pongono. Sono già stati evidenziati, ci torno sopra. Secondo me l'atto coraggioso, anche, della Regione Toscana, diciamo così, lasciamo stare le persone coinvolte, di lanciare il parco della piana e dimetterlo anche insieme al problema dell'aeroporto è coraggioso perché 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 soggetti, mettere insieme in un progetto unico, 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 il parco sia positivo in questo senso. Però è incompleto, perché è già stato detto ma non si può non dire, che sulla piana non si può dare per definitivo, per la contraddizione che non consente, i disegni già fatti di Fondiaria Ligresti, l'inceneritore, la terza corsia. Almeno questi tre elementi. Noi chiediamo un atto di coraggio ulteriore, che può prendere forza dalla politica, forse dei movimenti … vediamo, ma con un appiglio positivo che è il parco della piana, è più che un appiglio, è un progetto di alta valenza culturale che abbiamo visto, anche economica. Bisogna affrontare questi vincoli, bisogna poter dire che è in discussione la reale attuazione del progetto Fondiaria, che è in discussione l'inceneritore, che è in discussione la terza corsia, altrimenti non possiamo dare coerenza interna a un progetto buono all'interno di questi vincoli, perché ci contraddiciamo in maniera secondo me evidente. Io parlo con il normale buon senso di un cittadino, e temo, temo perfino la troppa scienza e la troppa tecnica, che si autoassolve, che si autocompiace di dire cose giuste intelligenti, se però non si affronta questo dato, che è un dato politico. Per non allungare troppo, noto che in questo contesto, a mio parere positivo ma ancora contraddittorio che richiede un supplemento di coraggio, che in ogni caso tutte le cose belle che sono state dette della piana al momento in cui si fanno valutazioni analitiche, si parte comunque dall'idea che la piana così com'è, gli spazi vuoti, sono valore zero. Ecco, il valore attuale della piana, anche in termini economici, emerge con grandissima fatica nel calcolo della compatibilità ambientale, sociale, economica, sono i tre pilastri che ovviamente devono stare insieme tutti e tre, però non si parte da un valore zero, c'è questa tradizione trascinata grossomodo dagli anni '80, diciamo, per cui un'area vuota e valore zero, per valorizzarla ci si costruisce sopra. Bisogna cominciare a considerare che quell'area vuota ha un valore, ha un costo-opportunità, diciamo. Oggi ho cominciato a sentire questo discorso ma deve diventare un elemento organico del progetto, altrimenti ci inganniamo, poi ci possiamo investire scienza e tanta tecnica, ma ci contraddiciamo comunque. Questo è un aspetto. Un attimo sull'inceneritore, intanto, è ovvio dire che non è una struttura innocua, perché sostenere questo mi sembra che … così come sostenere, il nostro giovane sindaco in altri tempi l'ho fatto, che otto milioni di passeggeri all'aeroporto di Peretola sono una benedizione per Firenze, o 5000 allievi tutti concen-

trati per la scuola media superiore a Castello, per dare senso all'investimento Ligresti, sono una cosa positiva. O sono barzellette, o sono follie, queste cose. Così come dire che l'inceneritore è una soluzione tutta in positivo … non ci vuole tanto per capire che una struttura tecnologica che prende 100 e restituisce 30 in cenere più fumi tossici che possono essere depurati, ma sono tossici, che induce un traffico tremendo in un ambito, Case Passerini, già congestionato … insomma, mi sembra che non occorra molta scienza per capire che contraddice, evidentemente l'idea anche del parco agricolo. Se poi si aggiunge l'aeroporto con la pista lunga, la terza corsia, l'insediamento Ligresti … ditemi voi. Io scomoderei poco gli scienziati e interpellerei molto i politici per capire che questo non va. Allora, chiederei alla Regione di affrontare questa cosa, intanto, è già stato detto, un rapporto con il comune di Firenze ci dovrà pur essere, si può immaginare che si va avanti a raccontare al mondo, perché poi questo fatto del parco, positivamente, si sente citare in Europa, anche a partire del fatto che il terreno agricolo sta diminuendo, sono state fatte delle analisi molto interessanti che oggi, per cui ne abbiamo bisogno per dare da mangiare alle prossime generazioni, è di questo si parla con Vandana Shiva per il mondo … come si fa a non parlarne con il comune di Firenze? Questo è un nocciolo che va sciolto. L'altra cosa che secondo me è poco approfondita è il discorso della finanza. Anche qui, siamo in una crisi che deriva in gran parte da questi meccanismi della finanza, ormai abbiamo capito le infrastrutture pesanti a cosa servono, prevalentemente. Perché nasce l'idea, da un privato, di fare una grande infrastruttura? E perché poi un ente pubblico, contorcendosi un po', lo permette? Perché le grandi infrastrutture, qualcuno diceva l'aeroporto la svolta degli anni '80, non per caso è la svolta dell'economia che si converte in finanza, perché adesso gli investimenti industriali rendono poco, gli investimenti nelle infrastrutture possono rendere tantissimo nel livello virtuale della finanza, non importa poi costruire le infrastrutture, non importa che funzionino, si possono anche interrompere e non finirle, e se poi non funzionano … project financing è una parola da prendere con le pinze, se poi non funzionano c'è la mano pubblica che alla fine salva, sana e porta a casa i conti di chi ci si arricchisce. Non voglio tradurre questo in slogan, lo dico per non perdere tempo, ma ci sono analisi accuratissime su questo fenomeno. Io oggi ho sentito dire che ci sarà un project financing grosso nel comune di Firenze, ecco, io diffido, credo che in tutto il mondo il project financing è una realtà che in pochi casi si è risolta in maniera pulita, in Italia nessuno si è risolto in maniera pulita, ma non parlo di bustarelle, non necessariamente, ma del fatto che alla fine paga la fiscalità pubblica quello che il project financing non riesce a restituire. Quindi, su questo tema della finanza spero che nel proseguire del progetto e della discussione sul parco agricolo della piana ci sia qualcuno che intervenga in maniera più specifica >>

MORISI - << Grazie Eriberto, già domani cercheremo di esercitarsi su questo profilo, grazie anche per questo appello alle ragioni e non soltanto alle facce della politica che tu hai fatto. Chiederei a questo punto a Giorgio Pizziolo … Giorgio, siccome tu sei un militante storico del tema, ormai siamo quasi fra amici, quindi se potessi … no, non ho detto vecchio, ho detto militante storico, è una cosa un po' diversa … >>

PIZZIOLO[62]** - < < Pur avendo fornito nel tempo diversi contributi ai progetti per la Piana, non parlerò di questi interventi e della loro storia, ma vorrei esporre invece tre contraddizioni e una suggestione contemporanei.

[62] **Prof. GIORGIO PIZZIOLO** – Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio – Università di Firenze

La prima contraddizione, che è già stata ampiamente trattata ma che merita ulteriori approfondimenti, è quella della costruzione e della presenza di un inceneritore, all'interno del Parco, perché, a mio avviso, si tratta di una contraddizione assoluta.

Ciò è tanto più evidente da quando alcuni comitati e alcuni gruppi di lavoro hanno individuato, con uno studio chiamato "Alterpiano", una soluzione diversa da quelle adottate, che non ha nessun bisogno di mitigazioni, anzi, che è funzionale al Parco.

Infatti, se si portano avanti sia un trattamento che un recupero di tutti i rifiuti in termini di procedure di lavorazione di tipo "naturale" e in termini di trattamenti selezionati per diversi tipi di recupero, allora, addirittura, il rifiuto diventa un elemento che arricchisce il territorio, a partire dal compost, e fino a tanti altri materiali e prodotti utili per un Parco agricolo interurbano.

Per cui, di fatto, anche se può sembrare paradossale, i rifiuti di tutta l'area metropolitana devono essere trattati proprio nell'ambito della Piana stessa, ma in termini ecologicamente validi, perché così i rifiuti diventano *veramente* una ricchezza. Ciò è ancora più vero proprio nei confronti del suolo della Piana che è stato consumato e impoverito e che quindi necessita di compost, specialmente nei confronti dei recuperi forestali o paesistici che si intendessero effettuare. Ecco che appare evidente come nella Piana non vi sia posto per gli inceneritori, poiché oltre che dannosi essi risultano anche controproducenti.

Teniamo inoltre conto che ormai in tutta Europa, ma anche in altre regioni italiane quali per esempio recentemente la Val d'Aosta, gli inceneritori, e questi tipi di trattamento, comunque li si voglia chiamare, sono stati vietati, e allora non si capisce perché in Toscana, che dovrebbe essere una regione all'avanguardia ambientale, si insiste con ipotesi così vecchie e pericolose. D'altra parte queste scelte di politiche sul territorio non si possono considerare come se fossero ormai un dato di fatto irrevocabile, perché questo modo "realistico" di operare risulta in realtà irrazionale poiché limita le scelte future, e condiziona il futuro nostro e di molte altre generazioni.

Se allora l'ipotesi è quella che il Parco della Piana ha come fine quello di reintrodurre una prospettiva di sostenibilità per gli abitanti dei comuni circostanti, non si può allora, alle persone che abitano ai bordi del Parco, andare a proporre di vivere a fianco di un inceneritore. Questa diviene una contraddizione insanabile. E lo è , ancor più, se si considera che l'ipotesi Alterpiano, (e ve ne sono anche altre simili), dimostra scientificamente, operativamente e anche economicamente che si può fare il trattamento rifiuti in termini positivi ed utili.

La seconda contraddizione, anche essa paradossale, e che qui è stata in parte già affrontata è quella che il Parco della Piana risulta un "parco murato" e inaccessibile

Infatti, specialmente dal lato Firenze e dal lato Sesto, c'è una muraglia di cemento e di strade veloci che impediscono la comunicazione e la penetrazione e l'ingresso del parco verso la città, e contemporaneamente l'accesso dalla città al parco, senza alcun elemento di comunicazione tra i luoghi del parco e quelli dove vivono le persone. Questo avviene in tante altre località, per esempio, si veda il caso di Calenzano e di tutto il suo territorio completamente chiusi in se stessi, o anche le sistemazioni lungo la Marina e la Marinella, o prendiamo il caso Campi entro un anello edificato e viario insormontabile. Sono tutti insediamenti compatti che occupano tutto il suolo disponibile formando sequenze continue, dando luogo ad una cintura i-

navvicinabile e invalicabile nei confronti di un sistema di Parco. Allora, un Parco murato, che non ha accesso al pubblico a noi non serve.

Noi dobbiamo invece immaginare un modello per cui il parco entra in città, mentre, la città, a sua volta, deve accogliere il parco, perché se non c'è questa interazione reciproca avviene che da un punto di vista ecologico non c'è il luogo dello scambio, l'ecotone è morto, non c'è incontro e scambio tra la città e il parco, dal momento che esso è reso praticamente inaccessibile.

Si genera così una contraddizione estrema, sia sociale che ecologica, tanto sul territorio che tra le persone, riducendo al massimo quegli effetti benefici che proprio con il Parco ci eravamo prefissati.

La terza contraddizione, la presenza di un Aeroporto, in particolare se parallelo all'Autostrada.

Non intendo affrontare qui questa tematica sotto i tanti aspetti che sono già stati affrontati e dibattuti, ma vorrei considerarla alla luce della riflessione di cui sopra, quella delle relazioni tra *"Parco metropolitano,- Città di Firenze di Sesto e di Campi,- Espansione del complesso metropolitano Autostrada-Pista parallela-/Area mercantile esistente ed in crescita"*

Qui, in questo caso i temi del verde urbano e di parco sono scomparsi, il verde non entra né nelle città , né si sviluppa con il parco, qui si ha una cementificazione consolidata, con la pista parallela, la terza corsia, e con l'insediamento esistente (v. Ikea e quant'altro), per cui, 4 Km di cementificazione entrano come un cuneo (di edifici, di asfalto, di infrastrutture, di inquinamento e di veleni), dentro il parco, lo spaccano in due e lo rendono di fatto impraticabile. Tutto questo è esattamente il contrario del modello che dicevamo prima, con il parco che deve entrare in città.

Qui è invece la "città cementizia" che entra brutalmente nel parco e che lo altera, che costringe ad un cambiamento radicale della sistemazione idraulica secolare e pienamente efficiente, con esiti incerti ed imprevedibili per tutta la regimazione delle acque dell'intero comprensorio..

Ma all'interno del rapporto Aeroporto/Città, da un punto di vista ambientale e della sicurezza, non possiamo tacere di un aspetto secondo me sconvolgente.

Immaginare che l'aeroporto sia monodirezionale è tecnicamente assurdo, gli stessi piloti lo dicono; e se non è monodirezionale, allora vuol dire che si vola sul Palazzo di Gustizia e sul Duomo di Firenze, con gli aeroplani che passano a poche centinaia di metri da questi edifici.

Allora, altro che parco e rapporto con la città, questa opzione diventerà una mina vagante ed un incubo costante.

Viceversa, se queste questioni capitali venissero affrontate tenendo conto delle loro interconnessioni, si potrebbe dare al rapporto città-parco, una sorta di indirizzo prioritario capace di orientare anche gli indirizzi del superamento delle altre contraddizioni.

Un esempio di questa maniera di operare coordinata si potrebbe ritrovare in riferimento all'occasione della rinuncia all'inceneritore, il che avrebbe consentito sul terreno liberato, di riaprire un piccolo canale e un corridoio verde, limitrofo al piccolo corso d'acqua, che, passando per Peretola potrebbe collegare il Parco della Piana fino alle Cascine.

Questa è una delle connessioni possibili tra Città e Parco, ma ve ne sono ancora tantissime altre potenziali . Bisogna però crederci, studiarle e metterle in evidenza.

Invece, anche negli incontri preliminari che furono fatti per attivare il Parco della Piana, furono avanzate ipotesi simili a queste, ma i rappresentati dei Comuni si sono sempre opposti, dicendo: "Non se ne parla nemmeno, il parco finisce qui e da qui in poi ci sono i Piani Urbanistici Comunali e su questi territori non si discute neppure".

Di fronte a posizioni così nette e prevenute occorre allora introdurre un nuovo punto di vista, occorre avanzare una nuova suggestione.

Si potrebbe cominciare a pensare a un'altra entità , si potrebbe riferirci, come suggeriva anche Marchetta, alla Città Metropolitana. Entro questa visione, allora il Parco, dovrebbe cambiare significato, potrebbe diventare il Cuore Verde della Città Metropolitana.

Se si entrasse in una logica di questo tipo, allora probabilmente, senza negare tutte le interessanti elaborazioni fin qui avanzate, a cominciare dalla dimensione *agricola- urbana* che rimane fondamentale, si dovrebbe però sicuramente cominciare a pensare a obiettivi e relazioni diverse, dove non ci sono più muraglie, e dove si devono aprire tutti gli elementi relazionali, in una dimensione completamente innovativa.

Allora, forse potrebbe nascere una stagione dove si può re immaginare completamente la condizione e gli spazi di vita dei 700.000 abitanti della Piana, più gli stranieri e i visitatori che vengono continuamente in questo contesto e che allora potrebbero tutti partecipare ad un altro spazio, che potrebbero condividere sia altri luoghi, che altri tempi, che altri ritmi, e fondamentalmente altri ambienti, costruiti e non, dove abitare.

Una nuova Configurazione spaziotemporale, che non è quella attuale, ma una configurazione che ha al centro questo nucleo vitale che io chiamo il Cuore Verde, che poi non è fatto solo di vegetazione, ma è fatto di acque, di eco servizi, di mobilità leggera, e di tutta un'altra serie di elementi primari per una vita sociale complessa, equilibrata, dinamica, evoluta.

Di un'apertura in questa direzione, credo che ve ne sia una grande urgenza,

In proposito non so se vi siano le condizioni per aprire una piccola sezione che cominci a studiare anche in questa direzione, a partire da quello che si potrebbe già rintracciare dentro il Parco, in una sua dimensione metropolitana, cominciando a verificare, e ad immaginare qualcosa di nuovo, a livello di insediamento e di ambiente complessivi ma anche locali, forse rimettendo così in discussione anche il punto di vista degli amministratori, che forse potrebbero risultare più interessati a collaborare, non certo in termini edificatori, cementizi o di grandi opere, ma in termini di valore dei luoghi, nel senso che i loro centri abitati verrebbero ad acquistare un significato del tutto diverso e inaspettato, a vantaggio dei loro cittadini e del territorio metropolitano>>

MORISI - << Grazie, Giorgio, anche di questa suggestione che ci spinge molto verso l'ottimismo della volontà. Io del nuovo cuore verde della città metropolitana, anche se con parole diverse, sento parlare quanto meno da 2005 e questa cosa ce la siamo trascinata fino a oggi, stante l'investimento politico oltre

che culturale che richiede, quindi è una sfida che certamente non va lasciata cadere, tutt'altro. Chiederei a questo punto a Sergio Morozzi se voleva fare, mi ha detto, un breve intervento. Sergio Morozzi, rete dei comitati, giusto? Grande alfiere di Bagno a Ripoli e del nostro, posso dire nostro, primo processo partecipativo >>

MOROZZI[63]** - << Niente…, io avevo da dire molte cose, che però sono state dette molto meglio di quanto le potessi fare io, in particolare da Melloni, e condivido e sottoscrivo tutto quello che Melloni ha detto. Ribadisco alcune contraddizioni che purtroppo sono venute fuori anche in quello che è stato presentato e detto durante la mattinata, in particolare quello che ci ha fatto vedere Innocenti, in cui, mi sembra, verso il '74 già le amministrazioni vedevamo quest'area della piana grandissima e si erano formate associazioni intercomunali e/o consorzi di comuni che poi non si trovarono d'accordo… La costituzione della Regione, avrebbe dovuto portare alla gestione di una politica di salvaguardia della Piana imponendo una linea comune alle varie Amministrazioni. Invece arriviamo fino ai giorni nostri con le stesse contraddizioni (e divisioni tra i comuni) che, se prima avevano una scusa, cioè di non avere una struttura territoriale di area vasta che teneva il filo, oggi, nonostante 40 anni di Regione ci troviamo ancora con gli stessi problemi.

E' stato detto qui: Prato si è fatto il suo "Macrolotto" dalla parte sinistra o destra che si voglia dell'autostrada, la scuola dei marescialli ormai è sotto gli occhi di tutti, e come se non bastasse, Mario Bencivenni ci ha fatto vedere delle storture grossissime per quanto riguarda anche tutta l'area dell'oltre Greve; ha citato anche il caso di Badia a Settimo, veramente incredibile. Io dico, le contraddizioni ci sono tutte, ci sono quelle che riferiva ora anche Giorgio Pizziolo e tanti altri, qui noi stiamo giocando con tre carte, in cui una è l'aeroporto, una è l'inceneritore, una è il parco, (ma ognuna delle prime due esclude il parco) ma io ce ne metterei una quarta, che è quella che riguarda l'autonomia eccessiva dei comuni, che non è mai stata contrastata dalla Regione, tanto meno, dopo la modifica del titolo V della Costituzione, siamo andati proprio allo sfascio per quanto riguarda tutto questo, cioè la Regione che non può dire a un comune: "No, così non lo devi fare e non lo fare". Allora, tante belle cose sono state dette qui, da tanti "scienziati" che però saranno vane", se non ci sarà a un certo punto un recupero della Regione, della sua gerarchia in questi termini e deve dire: qui (nella piana) noi non ci facciamo nulla perché un parco con l'inceneritore non possiamo chiamarlo Parco, lo chiamiamo raccolta di ceneri dell'inceneritore, poi, l'aeroporto, non chiamiamo parco uno con un aeroporto … >>

MORISI - << Comune e Regione vanno però perfettamente d'accordo almeno due casi, comune di Firenze e Regione Toscana … il problema è quello di quale il livello di saggezza a cui ci si debba affidare >>

MOROZZI - << Io ritengo che il livello di saggezza sia quello che deve esprimere la Regione, nella scelta di fare un parco come si dice, agricolo, altrimenti è meglio che rinunciamo tutto, ma le invarianti diventeranno quelle che si diceva prima, cioè l'aeroporto e l'inceneritore, invece di essere il parco. Questo per dire che se non sistemiamo da un punto di vista politico la questione (gerarchica) dei rapporti tra le varie istituzioni (e gli affari) ci ritroveremo sempre Comuni che se ne sbattono, passatemi il termine, del PTCP provinciale, del PIT della Regione e così via, noi non faremo mai nulla (di buono) perché ognuno avrà poi i

[63] **Sig. SERGIO MOROZZI** – Comitato No Aeroporto

suoi interessi, che come abbiamo detto prima, hanno modificato (eroso) in negativo tutto questo comparto dell'area tra l'aeroporto e altre cose… >>

MORISI - << Sergio, grazie molte. Ho un ultimo intervento, questo pomeriggio ne abbiamo avuti dieci, abbiamo sforato la mia ipotesi di lavoro ma insomma... Paolo Pecile … evidentemente valeva la pena di sfiorarla >>

PECILE[64]** - << È un invito a me essere breve, lo raccolgo subito. È stato giustamente notato, stamattina, che la problematica del parco agricolo della piana ha assunto forza negli ultimi due anni, una certa accelerazione, anche per un lavoro svolto negli anni precedenti, la cronologia è stata fatta con molta chiarezza da Morisi. 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 trasferite 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. La pista, è evidente se io parlo di un porto e non c'è l'acqua, non se ne parla nemmeno, ma la pista è uno dei tanti aspetti di un aeroporto, e la legge prescrive precisamente quali sono i punti che devono essere affrontati per poter realizzare un aeroporto. Il rischio è che poi un aeroporto lo faranno lo stesso, ma avremmo discusso, almeno finora, non so quanto potremo recuperare dopo, dei veri contenuti, e soprattutto di una grande sfida: di fare un aeroporto in un contesto che ha la complessità che ha il sito aeroportuale. Di complesso per essere benevolo, perché quella lì è un'area dove nessuno, soprattutto negli ultimi 30 o 40 anni forse prima sì, avrebbe fatto un aeroporto. Aeroporti che hanno quel tipo di convivenza con assetti urbani, e il nostro non solo è un assetto urbano, per di più complesso, contraddittorio e mal realizzato, ma per di più con la vicinanza con paesaggio, opere architettoniche straordinarie, abbiamo due ville medicee lì sopra, non è che stiamo scherzando, con un assetto idraulico che è quello che è, che è stato faticosamente costruito dal consorzio di bonifica dal 1929 in là, perché prima, salvo un grande canale di cinta … no, l'elenco sarebbe lungo, certo, ho detto le due ville medicee per far vedere lo scandalo, perché poi … quindi, voglio dire, si possono anche costruire aeroporti in condizioni difficili, se si è costretti. Non siamo Hong Kong, qui, per cui non c'era posto … per di più era una città stato e quindi non lo poteva fare nella Cina comunista, allora … è la stessa cosa per cui esiste un inceneritore, peraltro efficientissimo, all'interno di Monaco, il principato di Monaco, e non è che gli appartamenti intorno costano molto meno di quelli che sono poco più in là, quindi è anche paradossale … ma noi non eravamo in questa condizione. Però, ormai ahimè c'è, per imperizia, per poca lungimiranza … perché, badate bene, la Regione ha avuto un ruolo importante nel momento in cui fu detto no a San Giorgio colonica e fu spostata l'ottica, principalmente per sollecitazione del sindacato, allora, perché il primo a prendere posizione non tanto contro l'aeroporto di San Giorgio a Colonica quanto in favore di Pisa come unico aeroporto regionale, fu la Cgil regionale, dove io lavoravo e dove Bartolini era il segretario. In realtà la Regione era molto sensibile alle pressioni e alle spinte di Prato, questa era in realtà la situazione.

[64] **Prof. PAOLO PECILE** – Assessore – Comune di Signa

Tra l'altro, poi, il presidente della Regione ha scomodato Bartolini per portarlo a sostegno della sua tesi. Non è vero nulla, perché Bartolini è stato l'attore principale dello schema strutturale dall'85 in là, e se voi andate a prendere il documento, vi invito a farlo perché spesso anche oggi si dice molto meno di quello che era scritto chiaramente, che c'è un capitolo ampio sulle infrastrutture e uno specifico sull'aeroporto, c'è un esame attento dei cinque siti possibili e il sito indicato è di nuovo San Giorgio a Colonica come l'unico sito possibile. Quindi, c'è una posizione netta e questo è un documento ufficiale della Regione. Io non scommetterei molto sul fatto che venga realizzata la pista e che venga potenziato l'aeroporto, perché siccome bisogna lavorare e faticare con costanza, qui non abbiamo molta attitudine a perseguire obiettivi di un certo tipo con molta costanza, non è che non lo faremo per una qualità, non forse non lo faremo per i nostri difetti, la nostra capacità di elaborare politiche pubbliche complessive, monitorarle verificarle, e così via. Poi dopo, demonizziamo gli strumenti. Vedi Eriberto, il problema dei piani e dell'intervento dei privati sul project financing non sta nella natura delle project financing, perché se tu vai in Francia hanno fatto delle cose bellissime ed efficientissime con i project financing, è la stessa cosa per cui l'efficienza non sta nelle privatizzazioni, noi lo abbiamo dimostrato, abbiamo fatto delle privatizzazioni disastrose e abbiamo monopolizzato i monopoli naturali, che bisogna essere fuori di testa per farlo, e abbiamo ad esempio privatizzato l'aeroporto che, in qualche misura rendeva e potevamo forse governarlo meglio e non essere governata da gente che poi non è del mestiere, perché è chiaro che quando ci fu la gara c'erano anche gli inglesi, che gestiscono aeroporti di mezzo mondo, e che prima erano una società pubblica, e l'abbiamo dato a uno che fa tutt'altro mestiere, e oggi fa il finanziere, perché anche la parte industriale si è fortemente ridotta. Però allora anche i sindaci di sinistra amavano mettersi una medaglietta, e tra quelle medagliette c'era quella delle privatizzazioni. È un capitolo che bisognerebbe discutere con molta attenzione. Certo, visto che il nostro sindaco è un ammiratore di Blair il vero continuatore della Margareth Thatcher è proprio Tony Blair, e lo dicono persone di sinistra in Inghilterra, quel po' che è rimasto dei vecchi fabiani, cioè dei socialisti … bravo. Quindi, bisogna uscire dagli slogan e avere il coraggio di entrare nel merito. Quindi, probabilmente non si farà questa cosa, ma se la faranno ci sarà da rabbrividire, perché faranno l'opera, ma scordatevi che faranno le opere di mitigazione, perché i soldi non ci sono. Quando io testardamente ho insistito, facciamoci dire dove prendono i soldi, invece di fare tante battaglie fronte a fronte, ci sono tre capitoli, qual è il piano strategico, qual è il piano della sicurezza e qual è il piano finanziario? Perché potevamo anche, di fronte alla necessità, di misurarci con un progetto, certo non con italiani, ma un progetto di aeroporto sostenibile, tra virgolette, e quindi chiedersi: "Fino a che punto possiamo accettarlo e oltre quale limite diventa inaccettabile?", in termini di struttura, in termini di voli giornalieri, in termini di orari, e tutto quello che è stato fatto in alcuni aeroporti che operano in situazioni critiche e che sono anche alcuni dei grandi aeroporti europei. Se voi andate a Londra vedete che ogni giorno c'è un dibattito sugli aeroporti, perché hanno deciso di non fare più quella cosa megagalattica su quest'isola del delta del Tamigi, perché non sono in grado di affrontarlo, e quindi stanno discutendo il potenziamento degli aeroporti esistenti, e dovunque ci sono conflitti. Quindi, non esistono in Europa in questo momento dei piani di sviluppo dei grandi aeroporti, stanno cercando di gestire al meglio quello che hanno, e hanno garanzie con gruppi di controllo, impegni, contratti, risarcimenti che noi non ci sogniamo nemmeno, perché non abbiamo mai voluto discutere di questo. Quando abbiamo discusso per Peretola e a suo tempo io presi un gruppo di amministratori fiorentini dell'aeroporto e si andò al London City airport che aveva appena aperto, per vedere come avevano realizzato quel progetto in un'area urbana delicata e quali erano gli accordi con le comunità locali intorno, erano tutte di sinistra, perché erano tutti comuni popolati dai lavoratori del porto, quindi non era gente che andava di scartina, quindi si sono mossi in un modo che noi potremmo considerare un obiettivo da raggiungere. Ma chiudo e faccio solo due o tre riferimenti alla questione del parco metropolitano. Raimondo stamattina diceva, lo schema strutturale, gli autori, partendo da Giovanni Astengo, loro parlavano di parco metropolitano e quindi di un parco urbano. È vero fino a un certo punto. Era considerato parco metropolitano ur-

bano, anzi, si diceva il parco della piana di sesto, quel pezzo lì, mandò che lo schema strutturale non parlasse di agricoltura, ne parlava ampiamente di agricoltura, andate a vedere le tavole, andate a vedere anche l'articolo di Pizziolo, si parlava di sistemi di agricoltura di vario livello di vario grado, si andava anche a riva sinistra del fiume e si andava anche a monte di Firenze, cosa che fino a oggi noi non abbiamo potuto fare, si parlava anche di agricoltura pedecollinare, quindi il discorso dell'agricoltura, che c'era un capitolo fatto da agronomi, di grosso interesse, quindi si parlava di diversi tipi di agricoltura, si parlava dei diversi valori dell'agricoltura, si parlava dell'indotto, adesso non mi ricordo qual era il termine, si parlava di prodotto principale e di prodotto … va bene, non trovo il termine, ma per dire che l'agricoltura aveva altri effetti che dovevano essere valutati la regimazione idraulica, la qualità ambientale, l'impiego del tempo libero, l'integrazione di reddito, la conservazione e tutela di valori storici naturali. Guardate, era un lavoro scientificamente fondato, fatto molto bene e molto articolato, io non lo so se in qualche polveroso sgabuzzino della Regione ci sono ancora delle copie di questo, io spero di sì e penso che ognuno dei colleghi ce l'ha, mettiamolo a disposizione e mettiamolo in circolo. Il discorso era diverso ma non è che il problema dell'agricoltura non fosse presente, anzi, era assolutamente presente, con un'analisi molto precisa. Allora io farei una raccomandazione all'Anna Marson che è così sensibile su questi temi e anche sui contenuti, io penso che un po' di lavoro di divulgazione sarebbe necessario, cioè sarebbe utile fare un bel Bignami della pianificazione, quella che chiamavamo di area vasta, con una cronologia, prendendo le tavole fondamentali e rendendole leggibili a chi non è del mestiere, perché gli urbanisti, in realtà, sono viziati da un linguaggio urbanistico che ha una creatività lessicale superiore a quella dei contenuti, perché i termini che riescono a inventare gli urbanisti nessun'altra disciplina li inventa, perché essendoci un confronto teorico più serrato, appena uno sgarra un termine che ha dei riferimenti concettuali deboli, lo fanno nero, invece noi siamo molto tolleranti e ognuno dice la sua. Invece sarebbe utile scrivere qualcosa che faccia il punto, che recuperi cose che è bene non buttare dalla finestra, che sia leggibile, perché i politici hanno bisogno in modo particolare del politichese, perché, è stato notato, che oggi non ci sia nemmeno un membro della commissione della Regione che dovrà decidere di queste cose … insomma in passato forse lo facevano più come rito, perché non c'era la televisione, ma erano presenti e forse avevano anche una soglia della noia più forte, non lo so, perché altrimenti parliamo tra di noi. Quindi, sarebbe utile avere del materiale, ci sono tanti bravi grafici a Firenze che lavorano poco in questo momento, che potrebbero essere utilizzabili, alcuni bravissimi, infatti anche la grafica degli enti pubblici è pari alla crisi, riusciamo a fare dei manifesti negli ultimi anni … infatti la Regione Toscana non vince più i premi che vinceva in passato con i manifesti, grafica, l'editoria, quindi, utilizziamo questi, tanto li conoscete tutti, molti sono architetti, non l'hanno mai fatto ma sono in grado di capire una carta e sono in grado di tradurla in un modo comprensibile per tutti. Allora, sarebbe utile avere del materiale, ricordare alcuni punti, come giustamente ha fatto Massimo prima, ricordando determinate date, e forse qualche volta ci impedirebbe di reinventare cose che non solo la Regione, io ho visto molte volte comuni discutere e rifare delle cose perché nessuno sapeva che c'era già ampia roba … si vede che gli archivi non si organizzano più, nemmeno quello storico è più seguito, come la legge dice dovrebbe essere seguito. Mettiamolo in conto, non costerebbe molto fare un Bignamino serio potrebbe servire a diffondere cultura su questo tema è su questa materia >>

MORISI - << Grazie, grazie molte. Chiederei a Anna se vuole avvicinarsi, approfittare del tempo che ci vuole a fare questa breve rampa di scale, per due rapidissime precisazioni, una è una suggestione che mi viene da quello che ho appena sentito da Paolo Pecile, di cui apprezzo sempre la lucidità e la capacità prospettica, o retrospettica in questo caso, come politologo è difficile che la politica pubblica abbia successo non si reinventa, quindi l'idea che c'è una storia lunga e che questa storia lunga sia garanzia di trattamento positivo, purtroppo tutte le ricerche ci dicono che non funziona. Questa però è la mia osservazione di ricer-

catore. La seconda cosa, noi abbiamo evitato accuratamente tutti coloro che dovevano essere invitati, io credo che domani ci sia una presenza politica maggiore, a cominciare da alcuni consiglieri regionali, sì, c'è un deficit di capacità di interazione da questo punto di vista perché se domani c'è l'aspettativa, come ci sarà, ve lo annuncio, verso le 10:30, di qualche telecamera, non è improbabile che qualche attore politico ci sia, il problema è che cosa ribadirà di ciò di cui si dice assolutamente convinto. Terzo punto, perché non vorrei poi dopo tre intervenire dopo che è intervenuta Anna, nonostante tutto credo che questa prima giornata, almeno per me, è stata molto utile e vi ringrazio personalmente, visto il rapporto che dovrò scrivere, mai stata comunque anche culturalmente utile. Lo dico soprattutto a chi rappresenta associazioni eccetera, o un comunicato stampa di un consigliere regionale molto autorevole che dice che in questi anni non si è vista una vera partecipazione ma solo una partecipazione di associazioni e comitati spesso pilotata. Ieri, a seguito dell'approvazione della proroga di tre mesi della Legge 69 sulla partecipazione … anche nell'area di cui stiamo parlando. O una consigliera di opposizione, che non sarebbe sospettabile di simpatie filo partecipazioni isteriche che dice invece: "I processi partecipativi promossi dai cittadini vanno sempre valorizzati". Perché faccio queste cose? Non per polemica spicciola da bar sport, con tutto il rispetto sociologico per il bar sport, ma semplicemente perché abbiate e continuiamo ad avere cognizione che siamo all'interno di un contesto che nonostante l'innovazione legislativa la discussione pubblica nel merito delle questioni fa molta fatica a metabolizzare là come pratica ordinaria, non solo di governo ma anche di costruzione delle politiche pubbliche e chiudo con la mia contro suggestione a Paolo Pecile, se noi oggi avessimo detto che il parco della piana, come parco agricolo è una questione che a 30 o quarant'anni di vita, saremmo stati accusati di vecchio, ma chi se ne importa, non è proponibile, oggi il mondo è cambiato … allora, reintrodurre queste questioni con nuovi argomenti che vanno contestualizzate nell'Italia e nella Toscana di oggi, questa è la sfida che ciascuno nel suo ruolo, sommessamente, sta cercando di giocare. A te Anna la parola >>

MARSON - << Grazie a tutti per aver resistito fino a qua e per gli apporti dati. Io sono abituata poi a riflettere sulle cose, quindi la mia chiosa ora non è certo una risposta a tutte le questioni che sono state sollevate. Vedremo di discutere insieme anche con i tecnici su come possiamo rispondere alle questioni e qui vorrei introdurre anche dei discrimini, in qualche modo, nel senso che tradurre questi 30 anni di riflessione in una procedura amministrativa concreta non è stato facile, chiaramente. Alcuni di voi mantengono memoria delle difficoltà iniziali e anche delle reazioni avverse che questa proposta amministrativa ha inizialmente incontrato e continua a volte, in forme più o meno esplicite, a incontrare. Io vengo da un dipartimento universitario che a lungo si è chiamato dipartimento di analisi economica e sociale del territorio, a fare analisi e proposte critiche eravamo bravissimi, io stessa devo dire sono un'apprendista, mi trovo a essere invece un'apprendista nel portare avanti proposte politiche concrete. Le proposte politiche concrete, per riuscire ad andare avanti, devono essere a volte un po' tagliate con l'accetta, cioè devono per forza di cose semplificare, fare di difficoltà virtù, portare avanti proposte su linee effettivamente praticabili. Già questa proposta è sul filo del rasoio, è stata sul filo del rasoio quanto a praticabilità. Il problema di riaprire dei procedimenti amministrativi che in qualche modo erano arrivati a un punto di definizione tale da non poter essere ridiscussi, ce lo siamo posto inizialmente per convenire sul fatto che, se volevamo portare a casa un progetto nel quale credevamo, dovevamo chiaramente proporci di sviluppare questo progetto, rispetto a dei procedimenti amministrativi ancora aperti, ancora in corso e concentrandolo, focalizzandolo in un'area che effettivamente aveva dei problemi e presentava delle opportunità di soluzione. Questo spiega perché abbiamo lasciato fuori il termovalorizzatore, perché la questione del termovalorizzatore all'interno di questa procedura amministrativa non è certo affrontabile. Questo spiega anche perché abbiamo deciso

di affrontare il tema del parco rispetto a questo territorio, e a questi otto comuni. Il motivo è perché c'erano già degli atti amministrativi procedurali che avevano segnato un avvio di procedimento in questa direzione e quindi stiamo cercando tuttora di concretizzare questo atto, che non è ancora arrivato all'adozione e quindi non ha ancora una sua concretizzazione piena. L'obiettivo, chiaramente, era quello non solo di far capire, ma di sancire con un atto procedurale il valore delle aree agricole ancora esistenti in un contesto territoriale dove insistono fortissime pressioni, legate soprattutto all'espansione dell'edificato, non perché ci sia un mercato per ulteriori edificazioni così pronto ad acquistarle, ma perché, come molti di voi sanno, in queste aree c'è stato un mercato delle aree agricole, tuttora aventi tale destinazione nei piani, con compravendite a valori ben superiori ai valori agricoli, superiori di molte volte ai valori di aree industriali localizzate in altre parti della Toscana. Giusto per fare un esempio, i terreni in un'area produttiva già infrastrutturata in Maremma sono sul mercato a un ottavo del prezzo di alcune aree agricole della piana. Questo polo scientifico ne sa qualcosa, per il prezzo che l'Università ha dovuto pagare per acquisire le aree agricole da destinare a compensazione idraulica.

Credo che dobbiamo partire da questo, non voglio dire che il meglio sia nemico del bene, ma credo che portare a casa questo progetto di parco agricolo sia comunque un obiettivo già ambizioso, noi stiamo cercando di ottenere risultati concreti in questa direzione. Senza dubbio, la questione dell'Arno, delle aree agricole lungo l'Arno, delle connessioni con il parco delle Cascine eccetera, dal punto di vista funzionale, sono state considerate, forse non sono state tutte esplicitate e rappresentate in maniera adeguata, ma sono un traguardo che sta nel senso dell'operazione avviata. Però riaprire, ridefinire l'ambito interessato dal parco, in questa fase di procedura già avviata, già passata in Giunta, in procinto di andarci nuovamente, rischia veramente di voler dire blocchiamo di fatto il parco. Il rapporto con Firenze, comunque, in qualche modo c'è, ed è un rapporto con un muro, direte voi, con il muro della "scuola marescialli". A questo riguardo, tra i diversi interventi di riconnessione che ci siamo proposti, nel perfezionare le norme abbiamo voluto esplicitare il fatto che il parco di 80 ettari previsto all'interno del PUE di Castello, ancorché con delle norme un po' specifiche, è parte integrante del progetto di parco agricolo della piana, e deve rimanere tale, qualunque sia la trasformazione della convenzione che un domani dovesse essere ipotizzata tra comune di Firenze e la proprietà dell'area. Alcune delle immagini che Raimondo Innocenti ci faceva vedere stamani, quella, in particolare, con le connessioni del parco di San Donato, sono ovviamente interessanti, se non altro perché noi tutti i giorni lo vediamo dai nostri uffici, e quindi proveremo a capire quanto possiamo dare gambe anche alle connessioni verso Firenze, verso gli altri luoghi del progetto stesso. Sul rafforzamento del sistema di connessioni del trasporto pubblico, in particolare sul trasporto pubblico in sede propria, un lavoro è stato avviato. Massimo Morisi, a un certo punto, oggi, nel corso della giornata, aveva fatto vedere anche questa cosa rappresentata in termini molto schematici, ma credo che domani ci sarà modo di entrare nel merito e probabilmente i tecnici avranno anche uno spazio specifico per illustrare questo insieme di interventi, che, come dicevo stamani, sono slegati dalle varie ipotesi di piste aeroportuali. A questo riguardo c'è un impegno della Regione a portare avanti comunque una serie di interventi, tesi anche a migliorare la rete del trasporto collettivo in sede propria, nell'area della piana, quindi è un tema su cui abbiamo iniziato a lavorare. Anche lì abbiamo provato a prevedere delle cose che già oggi è possibile garantire, ovviamente non tutto è totalmente soddisfacente, ma è un primo passo avanti significativo verso un miglior sistema di trasporto pubblico.

Vengo all'ultima questione, che è quella della comunicazione, rivolta innanzitutto ai decisori politici, cioè ai consiglieri che dovranno effettivamente discutere l'atto, portare a conclusione il procedimento di valutazione, contribuire alle controdeduzioni, decidere cioè come controdedurre le osservazioni portando l'atto, con le relative eventuali modifiche, fino all'approvazione. È vero che spesso si trascura l'aspetto della

comunicazione, magari non rivolta esplicitamente ai decisori politici, ma rivolta a tutti i soggetti interessati e quindi, di riflesso, anche a coloro che decidono. Secondo me, invece, forse, dovremmo provare a fare qualcosa di più in questa direzione, perché chi è troppo occupato invece a cercare di portare avanti un procedimento di tipo amministrativo, solitamente lo considera un aspetto secondario, a torto. Quindi è un buon suggerimento quello di rimetterci un attimo la testa e provare a capire cosa siamo in grado di fare. A suo tempo, quando la Giunta trasmise, nel febbraio 2011, al Consiglio l'atto iniziale, devo dire che fu mia cura cercare di portare nella piana a vedere i luoghi in questione tutti i consiglieri delle due commissioni competenti, della sesta e della settima commissione consiliare, quindi la commissione ambiente e territorio e la commissione trasporti e infrastrutture. Non vennero tutti, ma scoprimmo, in quel giro nella piana, che molti dei presenti non avevano comunque mai visitato il territorio della piana. Un primo giro è stato fatto, non sarebbe male promuoverne altri. Tutti coloro che hanno delle idee, da questo punto di vista, possono utilmente attivarsi, organizzare dei focus specifici a cui invitare i consiglieri che saranno chiamati a prendere la decisione, in modo che assumano la loro decisione in modo più consapevole possibile dei pro e dei contro.

Ringrazio coloro che hanno speso considerazioni a favore dello sforzo di tenere insieme i due atti relativi al parco e all'aeroporto. Qualcuno diceva che per tenerli insieme si finisce per discutere sull'aeroporto soltanto come questione di pista. Io credo che domani, in realtà, la discussione sia impostata invece sui diversi aspetti. Questa è una riflessione che stiamo facendo anche noi, in merito alle questioni, legate anche alle partecipazioni azionarie, di come verrà gestito il sistema aeroportuale a livello regionale. E' una posta in gioco rilevante, che avrà influenze dirette anche su come sarà gestita chiaramente la pista di Firenze, perché una cosa è considerare questa pista, e più in generale la funzionalità dell'aeroporto di Firenze, all'interno di un sistema regionale regolato in modo unitario, una cosa è invece considerarla un'impresa che si muove come attore libero sul mercato competitivo. Questo ha a che fare, ovviamente, anche con la dizione di city airport, con dei riflessi, immagino, anche sul tipo di investimento che eventualmente dovesse essere effettivamente previsto, e domani credo che ci sarà modo di discutere di tutto ciò.

Come ho già fatto all'inizio, mi scuso anticipatamente per il fatto che domani, a differenza di oggi, riuscirò a essere presente solo all'inizio, perché abbiamo la conferenza delle Regioni a Roma su un tema che ci riguarda direttamente e che richiede la mia partecipazione diretta.. In ogni caso ci sarà la presenza del garante e la presenza di tutti i nostri tecnici, che mi riporteranno in maniera dettagliata le conclusioni, affinché effettivamente noi possiamo cercare di migliorare il contenuto degli atti in modo conseguente. Come dicevo stamani in apertura di questa giornata, il nostro fine è quello di poter tenere conto di tutti i punti di vista che non dovessimo avere considerato in maniera sufficiente nell'atto che ci apprestiamo a riportare in Giunta. Da questo punto di vista, è stata importante la notazione sulla rappresentazione, non del tutto soddisfacente, direi, del sistema delle acque, del sistema di bonifica, e vedremo nelle prossime settimane che cosa possiamo fare a questo riguardo per recuperare anche questo. Grazie a tutti >>

MORISI - << Grazie, grazie anche da parte mia, grazie Anna. A domani >>

7 dicembre mattina

MORISI - <<Possiamo cominciare i nostri lavori, buongiorno a tutti, data anche la giornata ci sarà qualcuno degli invitati che arriverà con qualche ritardo, io comunque ringrazio tutti coloro che sono arrivati con straordinaria puntualità. Oggi è la seconda giornata di questa breve discussione pubblica e attività di formazione che come garante insieme all'assessore Anna Marson abbiamo promosso. Abbiamo una piccola inversione dell'ordine del giorno dovuta a una contingenza di cui l'assessore stesso vi parlerà, per cui se voi sono pronti, se le registrazioni sono ultimate, se i tecnici ci danno il loro ok, potremo cominciare questa seconda sessione di lavoro che come sapete dal programma è specificatamente dedicata alla qualificazione dell'aeroporto di Firenze Peretola, mentre ieri, come adesso l'assessore ricorderà, abbiamo discusso, analizzato e lavorato a lungo sul primo tema di questa integrazione del piano di indirizzo territoriale che è rappresentato dal parco agricolo della piana. Oggi abbiamo il secondo capitolo di questo tema generale, che è il nuovo piano di indirizzo territoriale focalizzato su questa parte di Toscana. Do la parola all'assessore, grazie >>

MARSON - << Buongiorno a tutti, grazie di essere qui. Queste giornate sono state pensate per trarre dalla discussione possibili spunti di miglioramento degli atti che ci apprestiamo a riportare in Giunta. Le mie scuse anticipate per il fatto che, dopo questo intervento, devo purtroppo andarmene, perché ho una conferenza delle Regioni a Roma che tratta un tema decisivo, quello della semplificazione amministrativa sulle autorizzazioni paesaggistiche, un tema che si incrocia con il piano paesaggistico, il cui stralcio è in Consiglio all'attenzione delle commissioni competenti per l'adozione, e quindi non posso mancare a questo incontro. La presenza qui del garante della comunicazione della Regione Toscana, oltre che di numerosi tecnici della direzione generale delle politiche territoriali, garantisce il fatto che quanto emergerà dal dibattito oggi, sarà preso in conto nel perfezionare gli atti prima di portarli nuovamente in Giunta. Il garante ricordava anche come la giornata di ieri sia stata dedicata a discutere il progetto di parco agricolo della piana, con esiti direi decisamente positivi, perché mi sembra che siano stati fatti passi avanti significativi da quando lo abbiamo portato in Giunta, poco meno di due anni fa, sia nella realizzazione concreta del parco, a opera di interventi sia pubblici sia privati, sia nell'idea di parco, come viene visto il parco agricolo da parte dei diversi soggetti, dei diversi attori potenzialmente interessati. Quindi, davvero grazie a chi c'era ieri per la discussione che si è potuta sviluppare e per le considerazioni che sono utili ai fini soprattutto di capire come proseguire concretamente con la realizzazione del parco agricolo. Oggi il tema della giornata è chiaramente diverso, nel senso che il tema è quello del rapporto tra il progetto di parco agricolo, e in generale l'assetto territoriale della piana compresa tra Firenze, Prato e l'Ombrone, e il progetto di qualificazione dell'aeroporto che insiste su questo territorio. Siamo all'interno di un procedimento amministrativo che è quello avviato nell'estate del 2010, e quindi abbiamo continuato a lavorare all'interno degli atti, già a suo tempo portati in Giunta, cercando di perfezionarli ulteriormente. Gran parte della mattina sarà dedicata ad illustrare le ulteriori integrazioni portare avanti dagli uffici rispetto a questi atti. La bozza che avete trovato on-line è una bozza non non definitiva, come è giusto che sia per poter essere oggetto di ulteriori integrazioni che emergessero oggi come necessarie e opportune.
Io vorrei soltanto soffermarmi su un aspetto, prima di lasciare la parola a coloro che illustreranno più nel dettaglio i diversi documenti e la logica che li tiene insieme. Finora il PIT, nella sua parte generale e nell'allegato che si intitola "Masterplan degli aeroporti", ha trattato soprattutto della pista, e delle sue varie ipotesi di orientamento, che rimangono tutte nell'atto che ci apprestiamo a riportare in Giunta. Si è invece soffermato meno sull'aspetto gestionale e sugli altri aspetti non fisici della pista che invece vanno più chiaramente trattati, poiché, 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 oltre-

tutto dalla proposta di Piano nazionale degli aeroporti, forse va ulteriormente approfondito e trattato in modo adeguato anche nei nostri documenti. Questo è un qualcosa su cui i documenti che trovate on-line vanno migliorati. Sarebbe utile, per quanto possibile, trattare oggi anche questo tema, perché, come è noto, l'idea che la Regione fa propria è quella che l'aeroporto di Pisa rimanga l'aeroporto strategico della Toscana, con Firenze che dovrebbe svolgere un ruolo di city airport. E' opportuno quindi chiarire come viene garantito che questa sia effettivamente la divisione dei ruoli che avrà luogo, anche di fatto, nelle forme gestionali, e non invece una competizione che finirebbe con il non creare valore aggiunto, anche economico, per la Toscana nel suo insieme 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. Ovviamente, non è la sola questione. La citavo perché forse è quella che richiede il maggior approfondimento negli atti che avete trovato. Ovviamente ci sono altre questioni in gioco e sono quelle delle interferenze delle diverse ipotesi di pista con gli assetti territoriali oggi esistenti nella piana. Ieri, è emersa dal dibattito una particolare sottolineatura delle interferenze della pista parallela rispetto al sistema di bonifica idraulica che caratterizza il territorio della piana. Questo forse è un tema che sarà ripreso oggi, anche se comunque è già trattato dalla disciplina del masterplan degli aeroporti con la quale ci siamo proposti fino dall'inizio una sua trattazione normativa specifica, insieme alla trattazione delle altre interferenze che interessano il territorio della piana. Più in generale, ieri, è emerso ed è stato richiamato un aspetto che si lega anche alla questione della gestione del sistema aeroportuale regionale, e cioè il tema degli scenari economici di medio lungo periodo che possono supportare le diverse idee di qualificazione dell'aeroporto, e oggi è senza dubbio la giornata per poter approfondire anche questo aspetto. Grazie a tutti per essere qui, contiamo davvero sul fatto che dalla discussione di oggi emergano punti di vista, angolature, sottolineature che ci permettano di migliorare gli atti che ci apprestiamo a portare in Giunta. Ricordo che gli atti vanno letti e discussi nella loro complessità, perché, come è noto, abbiamo un documento generale del PIT, una disciplina generale del PIT, un documento e una disciplina del masterplan degli aeroporti, oltre a un rapporto ambientale. Ci vorrà un po' di attenzione per entrare nel merito dei contenuti di questi diversi documenti, per quanto attiene sia all'illustrazione che alla discussione dei loro contenuti. Grazie ancora e scusate la mia assenza, non voluta, nel proseguimento della giornata. >>

MORISI - << Buon lavoro, grazie molte. Allora, possiamo continuare i nostri lavori, l'assessore Marson ha già riassunto mi sembra efficacemente i termini delle questioni che sono state affrontate ieri. Noi oggi ci concentreremo, come è stato detto, sul tema del destino del parco della piana in relazione alle scelte di carattere infrastrutturale e in particolare di quelle che riguardano l'aeroporto e quindi, come ho fatto ieri, aprirei la serie dei contributi evidenziando una serie di quesiti, di questioni aperte, che come garante ho rilevato attraverso l'analisi delle sollecitazioni che sono giunte al mio ufficio, l'analisi delle proposte, l'analisi dei criteri di valutazione adottati, sui quali ci soffermeremo in questa prima parte dei nostri lavori, immagino nella seconda parte di questa mattina, ma credo che richiamare le questioni aperte sia importante perché possono arricchire, con il vostro contributo, quel documento che stiamo in realtà redigendo insieme che è il rapporto del garante all'interno del procedimento. L'ho già detto ieri, l'assessore lo ha ribadito e mi permetto di sottolinearlo un'ultima volta, questo non è un convegno, ma è un momento di un procedimento amministrativo ed è un momento previsto dall'ordinamento toscano che riguarda la formulazione di un rapporto di garanzia dell'attività di comunicazione e informazione che fornisca al decisore, in questo caso alla Giunta prima e al Consiglio regionale poi, ulteriori elementi di giudizio, di valutazione e di decisione. La discussione su questi temi è stata molto lunga e molto intensa in questi mesi, ma possiamo dire è in questi anni, è avvenuta essenzialmente sui media o nelle relazioni interistituzionali, ma al di fuori di un

percorso procedimentale certo, anche se molti elementi di questa discussione possono essere noti e conosciuti, ora è il momento di procedimentalizzarli, nel senso di inserirli alla piena cognizione e alla piena responsabilità istituzionale di chi deve prendere le decisioni amministrative che gli competono, in particolare di chi dovrà adottare questa variante al piano di indirizzo territoriale e di chi poi, in Consiglio regionale dovrà approvarlo dopo aver esaminato le osservazioni, di aver controdedotto alle osservazioni che saranno presentate. Le questioni aperte sono queste, io le sintetizzo in maniera molto schematica. Ieri ci siamo soffermati sui primi quesiti che abbiamo cominciato ad affrontare gli ultimi due interrogativi proponendoci poi di approfondirli oggi con la loro declinazione in domande specifiche, perché un aeroporto nella piana, valutazione economica e valutazione territoriale, quindi quali sono gli elementi conoscitivi a sostegno della possibilità di dare una risposta al quesito generale, perché una qualificazione dell'aeroporto di Peretola, in quale prospettiva, sulla base di quali elementi valutatori di carattere macroeconomico rispetto all'area, che naturalmente non siano semplicemente figli di proiezioni futuribili e che non tengano conto degli andamenti congiunturali con i quali invece facciamo i conti tutti i giorni, la valutazione territoriale, che è quella che più propriamente riguarda le analisi che attengono alla componente tecnico urbanistica ambientale paesaggistica con riferimento alla piana e al suo parco. Una sollecitazione che è pervenuta più volte sul mio tavolo è stata essenzialmente questa: non è stata effettuata una valutazione economica, né micron e macro. È vero? Si può rispondere a questa preoccupazione? Ci sono problemi e criticità che nella stessa documentazione regionale di valutazione emergono in maniera molto chiara e che vengono affrontati con molta attenzione, forse vale la pena oggi soffermarsi anche su questi. Un secondo aspetto di carattere generale è come conciliare l'idea di un piano di indirizzo territoriale che ragiona nel lungo, lunghissimo periodo, e anzi non si dà scadenze, con ipotesi progettuali molto puntuali e molto precise e che tengono, o messo le virgolette attorno a questo aggettivo aziendale, una prospettiva legata a una specifica attività di impresa che ovviamente ha proiezioni temporali di natura diversa. Sui contenuti dell'integrazione al piano di indirizzo territoriale ci siamo soffermati ieri, ci sarà modo da parte dei tecnici della Regione, di ARPAT dell'agenzia regionale per la salute, di ARS, di fare gli approfondimenti del caso, quindi su questa parte io non mi soffermo in sede introduttiva, colgo anzi l'occasione per ringraziarli vivamente della loro disponibilità, che non era assolutamente obbligata, e quindi è un gesto di disponibilità istituzionale della quale sono molto grato. Rispetto in particolare alla qualificazione dell'aeroporto c'è prima un quesito di carattere metodologico, lo dico da chi fa il mio mestiere, cioè di chi lavora sui processi decisionali e deve vedersela con le politiche territoriali. Prima domanda su cui sarebbe importante con le presentazioni a cui assisteremo dopo avere delle risposte: quale l'attendibilità delle fonti informative sulle quali sono state condotte le diverse valutazioni. È una domanda che molti cittadini, associazioni, amministrazioni locali mi hanno proposto, tenendo conto che spesso queste fonti informative, non per un atteggiamento corposo, ma semplicemente per la difficoltà di avere fonti diverse, devono fare i conti con un'anzianità rilevante, e quindi sono scenari, non su tutti i profili ma su diversi profili, che hanno una loro datazione e che richiedono quindi una contestualizzazione in chiave sia contemporaneistica sia futuribile. Inoltre, quattro quesiti di carattere metodologico, sempre rispetto alla valutazione. Qual è l'esigenza valutatoria. È sempre il primo punto di domanda quando ci si cimenta in un'azione di valutazione, quale che sia la sua finalità procedimentale specifica. Quindi, qual è l'esigenza a cui si vuole fare fronte, che si vuole soddisfare. Un aeroporto è tutt'altro che la sua sola pista, questa è una sollecitazione che mi è giunta da più parti, anche ieri è stata ribadita. Mi sembra che l'assessore lo abbia anche richiamato, anche se rapidamente, quali sono le strategie di impresa, quali sono le strategie di medio lungo andare, e quali sono le modalità gestionali di un impianto che va a insistere su un parco, particolare e speciale, ma che deve utilizzare la denominazione "parco" non semplicemente in senso simbolico ma funzionale, pluralistica mente funzionale ma parco è, a maggior ragione se ha un'aggettivazione che lo accompagna che è "agricolo". Secondo punto, È sufficiente la sola qualificazione territoriale e ambientale della previsione di un ammodernamento, fatemi passare questo termine generico, di uno scalo aeroportuale? O

ci sono altre variabili da considerare? Un terzo elemento, sempre di carattere metodologico rispetto alle esigenze di valutazione da soddisfare, qual è la ratio strategica? Detto in termini molto semplici: perché lo si fa? Questa ratio strategica in che senso può essere affrontata, in termini macroeconomici? L'ho già richiamato in un quesito che abbiamo cominciato ad affrontare ieri. In termini occupazionali? In termini di sicurezza? In termini di funzionalità ero portuale aziendale? Quarto punto, qualunque politica pubblica, mi rendo conto che dico una cosa abbastanza in controtendenza rispetto ad una vulgata corrente che riguarda la professionalità politica, qualunque politica pubblica ha bisogno di una teoria generale, che non è una filosofia astratta, qualcosa così che non afferriamo mai, ma qual è l'insieme di ragioni fra le quali ho scelto e per le quali mi incammino lungo un percorso. E quindi, c'è una teoria generale alla base della quale io propongo un'opzione, e che quindi supporta l'esercizio di valutazione? Queste sono le quattro domande più generali, anche generiche, me ne sento del tutto conto, però che sono piovute da più parti in questi mesi, starei per dire in questi anni, sul mio tavolo, ma direi che con l'accelerarsi del procedimento, certamente in questi ultimi mesi. Poi c'è una domanda, sempre di carattere metodologico ma questa più trasversale per così dire: che rapporto deve intercorrere fra valutazione e decisione? Cioè, da un punto di vista sostanziale c'è un legame, c'è un nesso tra l'esercizio di un'azione valutatoria e le scelte che vanno prese, sia in sede di piano di indirizzo territoriale, sia negli atti conseguenti? È chiaro che il valutatore, i valutatori nel nostro caso, questo lo danno per pacifico e per scontato, perché sono chiamati a costruire le premesse di questo nesso, ma se qui avessimo la presenza di decisori istituzionali la domanda sarebbe essenzialmente rivolta a loro: in che misura ritengono di far tesoro dell'esercizio di valutazione compiuto? Ci sono poi dei quesiti di carattere sostanziale. Quindi, questioni metodologiche, quasi scolastiche quelle che ho richiamato prima. Sul piano sostanziale io metto subito alcuni piedi nel piatto, per così dire, poi spetterà ai tecnici, agli esperti, sia della Regione sia coloro che partecipano a queste riunioni dall'esterno come portatori di un loro sapere specifico, e anche a loro va la mia gratitudine, perché non è frequente avere questa disponibilità gratuita, nel senso filosofico e kantiano della parola a dare un contributo in una discussione così complicata e in un procedimento così complicato. Quindi, sul piano sostanziale. Primo ordine di quesiti. Sul piano ambientale la chiave, come vedremo, che fa preferire un'ipotesi di orientamento di pista rispetto a un'altra è il postulato della monodirezionalità dell'utilizzo della pista. In base a questo postulato risulterebbe preferibile, se noi vediamo l'analisi comparata, la cosiddetta pista parallela, e non ci aggiungo altri aggettivi, voglio stare sul generico. Un quesito che arriva sul mio tavolo ricorrentemente è: qual è l'ancoraggio, a cosa ci si aggancia da un punto di vista normativo per fondare questo postulato, quello della monodirezionalità? Qual è la norma, se mi permettete di essere più preciso, la norma è già un'interpretazione di una disposizione, quale la disposizione giuridicamente rilevante che permette a questo postulato di stare in piedi, di avere una sua certezza? Secondo quesito di carattere sostanziale. Non abbiamo, ci dicono molti interlocutori, molte informazioni sulle intenzioni degli attori di mercato, i cosiddetti vettori di volo, informazioni che riguardino loro dinamiche, degli operatori di mercato, alternative rispetto a quelle attuali, quindi, qual è il vantaggio economico, diretto e indiretto, di una scelta di riqualificazione piuttosto che un'altra? Stiamo ragionando sempre, è inevitabile, non ne faccio una colpa agli economisti o ai tecnici, per carità, di questo tipo di valutazioni, però è chiaro che ragioniamo sempre su stime, noi siamo circondati da stime tutti i giorni, viviamo di sondaggi non più di censimenti, non a caso, queste stime, nel caso specifico, che fondamento hanno? Non è un modo elegante o surrettizio per dire che non sono fondate, non voglio farmi fraintendere, non è compito mio dire questo, il punto è: che solidità si pensa possano avere queste stime? Quindi, su quali presupposti metodologici, in questo caso, sono basate? Alcuni cittadini mi hanno fatto un esempio, mi rendo conto un po' sinistro, però credo che sia calzante da questo punto di vista, non più tardi di diciotto mesi fa noi vivevamo nella retorica di Fabbrica Italia, non ce l'abbiamo più questo scenario, allora, in un mondo che ha questa frammentarietà nelle sue visioni sul futuro, la sostanzialità delle stime diventa una variabile importante. C'è un terzo ordine, non sono domande, come vedete sono ordini di domande, insieme di do-

mande. C'è un terzo ordine di quesiti di carattere sostanziale che dice che sarebbe opportuna una stima del fabbisogno di modificazioni dell'assetto infrastrutturale sia antico, cioè quello che abbiamo ereditato dalla storia della piana di questo dopoguerra, sia quello che si è ritenuto programmaticamente non reversibile e la qualificazione attendibile negli investimenti relativi alle varie ipotesi di pista. Insomma, c'è una domanda ricorrente che ci chiede: quanto costa la riqualificazione dell'aeroporto? Quanto costa per chi la propugna? Quanto costa per chi la deve sostenere? Quanto costa nell'intreccio tra investimenti pubblici e investimenti privati, se questo intreccio è da ipotizzare? L'elenco sarebbe ancora lungo, ma io credo che mettendo insieme i quesiti di carattere metodologico, insiemi di quesiti di carattere sostanziale, forse possiamo capire ancora meglio perché una riunione come quella di ieri e come quella di oggi sia proceduralmente così importante e così rilevante. Non chiedo, naturalmente ai tecnici, agli esperti, sia della Regione, sia a coloro che generosamente sono venuti dall'esterno a darci una loro riflessione, di rispondere puntualmente a questi quesiti, ognuno porti il suo contributo, sarà poi il mio compito di garante anticipare, a chiusura di questa giornata, anticipare che cosa ho capito rispetto agli apporti che sono stati dati, che tipo di risposte mi verrebbe da dare ai quesiti che ho posto, con due annotazioni di servizio. La prima, ovviamente io anticiperò in maniera molto sintetica e con poche parole, perché il tempo è prezioso per tutti, è la giornata dal punto di vista né teorico non è delle più agevoli, e quindi sarà soltanto la traccia del rapporto del garante che andrò a formulare nei prossimi giorni. Il quale, in bozza, sarà inviato a tutti coloro che hanno partecipato e si sono registrati, per questo è importante la registrazione, a cui chiederò di invalidarlo, nel senso di dire, caro professore lei ha capito male io intendevo dire questo, oppure che il quesito è mal posto, oppure intendiamo integrare con ulteriori documentazione e con ulteriori posizioni le cose che abbiamo detto e le cose che abbiamo sentito. Una volta validato questo rapporto del garante, sarà finalmente inviato alla Giunta, al presidente della Regione il quale lo inserirà nel pacchetto di documenti da spedire al Consiglio, e ognuno si prenderà le sue responsabilità istituzionali nel merito delle scelte da seguire. Mi fermerei per il momento qui, chiedere a questo punto, in particolare all'architetto Baracco, di darci il contributo che riguarda il percorso, non quello procedimentale, ve l'ho già raccontato ieri, ma il percorso sostanziale che attiene a come il PIT è stato integrato, almeno in questa fase di elaborazione, lo ribadisco per chi ieri non c'era, una notazione che ha fatto Anna Marson e che ovviamente è centrale, troverete tutta la documentazione disponibile sul sito parcodellapiana.it, dopo lo apriremo, è una documentazione regionale, quindi ufficiale, ma non ancora definitiva perché è in corso di affinamento e perché deve tenere conto degli apporti che verranno da queste due giornate attraverso il rapporto del garante. Quindi, chiederei all'architetto Baracco, che ringrazio, di venire qui. Mentre Riccardo si siede, procederei così, dedicheremo gran parte della mattina a esporre i contributi istituzionali, se riusciamo a essere sufficientemente rapidi, ma non a detrimento della precisione, naturalmente, potremo cominciare anche gli interventi prima che la mattina si concluda. Capisco anche che ci possano essere delle urgenze, ci sono dei rientri, quindi prego tutti di segnalarmeli e cercheremo, dopo la pausa per il nostro buffet, riprenderemo i lavori molto presto in modo da cercare di chiuderli nella metà del pomeriggio, dedicando il pomeriggio, naturalmente, agli interventi, alle posizioni e alle discussioni che possono alimentare >>

BARACCO - << Grazie a tutti, ora ci organizziamo momento perché volevo riuscire anche a leggere quello che si vede sullo schermo. Sia l'assessore che il professor Morisi hanno già inquadrato tutta una serie di problematiche che cerchiamo di affrontare in questa parte più tecnica, volevo precisare che l'uso del PIT come strumento della pianificazione territoriale proprio per incidere su tutti gli aspetti che sono territoriali, ambientali, infrastrutturali, cioè esaminare insieme gli aspetti territoriali da parte della Regione si può fare solo all'interno del piano di indirizzo territoriale perché proprio nello strumento che non è di settore, è uno strumento trasversale che riesce a mettere insieme tutte le scelte strategiche che la Regione deve fare sul territorio. Alcune domande che poneva il professor Morisi è difficile affrontarle come Regione, nel senso

che essendo un ente pubblico che deve programmare la Regione non ha la possibilità di entrare nel merito progettuale degli interventi, né di fare delle valutazioni di impatto ambientale, la Regione lavora e deve rispondere per interventi di questo tipo sugli aspetti della programmazione e perciò puoi presentarsi, nel momento in cui ci sarà una proposta del proponente, al ministero delle infrastrutture con il proprio parere su questa proposta, che sarà un progetto del proponente con una valutazione di impatto ambientale che dovrà valutare le diverse alternative progettuali. 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. Che 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. Ha avviato il procedimento, c'è stata la prima fase della Vas, c'è stato il contributo del nucleo di valutazione regionale, dopodiché c'è stato il rapporto ambientale, tutta la documentazione che poi rivedremo ora, e che è andata in Giunta il 14 febbraio 2011. Questa documentazione, prima di andare in Giunta, ha avuto un passaggio come quello che abbiamo oggi, cioè è stata fatta tutta una serie di incontri da parte del garante della comunicazione, in cui è stato evidenziato il contenuto di questi materiali e siamo arrivati a questa proposta della Giunta. Questa proposta è andata in Consiglio, e come vedrete nelle prime immagini che vi presento dagli incontri che ci sono stati in Consiglio, dalle fasi di competenza del Consiglio, perché una volta che la Giunta fa la sua proposta passa al Consiglio gli approfondimenti necessari ai fini dell'adozione, sapete che ogni variante del PIT deve essere proposta dalla Giunta a seguito rapporto ambientale che è parallelo, deve essere mandata al Consiglio, il Consiglio fa i passaggi che ritiene opportuni e può giungere all'adozione. Una volta che il Consiglio ha adottato, acquisiscono valore le salvaguardie non acquisisce valore lo l'intero piano, anche se diventa riferimento per la Regione per le prescrizioni che può utilizzare, e poi ci sarà invece la frase delle pubblicazioni, sessanta giorni di pubblicazioni agli enti, ai fini della Vas, ai fini di tutti passaggi, arriveranno le osservazioni e una volta arrivate le osservazioni verranno esaminate per quanto riguarda la Vas, dall'URV regionale, per quanto riguarda gli altri aspetti, esclusivamente dal Consiglio, che poi avrà il compito di raccogliere tutte queste osservazioni e esprimersi in modo definitivo con l'approvazione della variante, che costituisce anche chiusura del procedimento di Vas. Tutto questo percorso richiederà del tempo, ora siamo in una fase in cui c'è la volontà della Giunta di ritornare sulla propria delibera di proposta al Consiglio di adozione che aveva fatto nel febbraio 2011 per dei motivi piuttosto specifici. Cioè, negli incontri fatti in Consiglio è emersa l'esigenza di approfondire meglio sia le ipotesi

dell'ambito di salvaguardia che veniva definito per l'area aeroportuale, poi vi spiegherò meglio di che si tratta, sia le ipotesi relative alle salvaguardie dell'intera area del Parco, che sono le salvaguardia dell'ambito A delle salvaguardie che riguardavano circa 7000 ettari di territorio su cui c'erano delle salvaguardie molto forti, nella versione che è andata al Consiglio si diceva sostanzialmente che si fermavano tutte le previsioni, sia degli strumenti della pianificazione territoriale sia degli atti del governo del territorio, cioè quelli che hanno anche valenza rispetto alla proprietà, e si fermavano se non erano previsioni destinate all'esclusivo uso agricolo. Questo, da parte di diversi comuni, ha evidenziato una serie di aspetti critici, e perciò questa cosa è stata riesaminata. Molti comuni, all'interno anche del Consiglio quando si sono espressi, hanno evidenziato anche aspetti problematici relativi all'ambito individuato per le varie soluzioni possibili di pista, infatti, già in quella ipotesi non vi era una soluzione di pista, non spetta alla Regione definire quale sarà la pista, la Regione può definire un ambito che ai fini territoriali è idoneo per una localizzazione, e a quel punto definire tutte le prescrizioni da rivedere. Sostanzialmente quell'ambito che era stato definito consentiva sia il prolungamento della pista attuale sia la realizzazione di una pista più o meno parallela all'autostrada, queste erano le due opzioni che erano fattibili rispetto all'ipotesi che è andato in Consiglio, cosa andiamo a modificare. Perciò la Giunta ha voluto esaminare queste due questioni e ha voluto anche verificare l'opportunità di impegnarsi per una serie di interventi qualificanti l'area della piana, che presenta problemi di inquinamento atmosferico, di inquinamento acustico, situazioni critiche anche dal punto di vista dei trasporti, cioè l'uso dei mezzi privati molto sviluppato con tutte le conseguenze che può avere anche dal punto di vista ambientale e della congestione del traffico, perciò, unire oltre a queste due modifiche che vi dicevo, anche la volontà di prevedere comunque delle azioni di supporto al parco della piana per migliorare tutta una serie di situazioni che si riscontrano ora nella piana. Per questi tre motivi ha voluto integrare quella delibera, non è stato un riavvio di procedimento, è stata semplicemente un'integrazione, infatti poi vedrete che negli elaborati che sono stati messi in Internet e anche quelli che vi presento ora ci sono delle parti evidenziate in giallo, sono quelle che vengono modificate rispetto agli elaborati che erano andati in Giunta nel febbraio 2012, quelle che vedete in bianco non hanno nessuna modifica, perciò vengono confermate come erano. Le modifiche riguardano pochissimo il parco della piana, perché rispetto ai tre elementi che vi dicevo non ci sono state particolari innovazioni, la scelta del parco della piana è andata avanti, ora riusciremo ad approvare rapidamente un decreto che prevede quattro milioni di interventi finanziabili quest'anno e altri due il prossimo anno sul parco della piana, perciò i lavori stanno andando avanti rapidamente. Comincerei a dirvi quali sono gli elaborati che trovate, dove vedrete che ci sono delle modifiche in giallo, sul testo che integra il documento di piano del PIT, perché già nel febbraio 2011 c'era solo una parte del documento di piano che veniva integrata, qui si ripiglia quella parte e si fanno delle modifiche. Lo stesso vale per la disciplina generale del PIT, per il quadro conoscitivo del masterplan, per il documento di piano del masterplan, per la disciplina di piano del masterplan e per i progetti territorio a livello nazionale del parco della piana dove le modifiche sono veramente limitate e sono in funzione di quelle che vengono nei documenti precedenti. Poi c'è una serie di elaborati, anche cartografici, qui mettiamo ancora cartografia in corso di completamento, di questo elenco le avete già tutte inserite in Internet meno le misure di salvaguardia per gli ambiti, A, B e C che sono stati oggetto degli incontri di ieri e che hanno bisogno di un ulteriore approfondimento per la delicatezza e per l'estensione di questa salvaguardia. Partirei dal rapporto ambientale. Vi descrivo solo una piccola parte del rapporto ambientale, perché poi dopo di me interverrà il rappresentante dell'ARPAT e il rappresentante dell'ARS che approfondiranno meglio quello che è stato il loro compito, mentre altri colleghi regionali che hanno lavorato anche loro rapporto ambientale sono in sala e perciò potranno rispondere alle vostre domande si saranno così specifiche da richiedere il loro intervento. Il rapporto ambientale, affrontando la parte delle alternative oggetto di valutazione, ha delle piccolissime modifiche. La prima modifica, non si parla più di bretella autostradale Lastra a Signa-Prato ma di collegamento, perché c'è stata una evoluzione e la volontà della di riesaminare questo tipo di collegamento non più come una

bretella autostradale ma andando verso delle soluzioni che sono più coerenti con il territorio. Piccole precisazioni, e poi si passa, l'ipotesi zero vi ricordo era l'ipotesi senza nessun intervento se non quelli già programmati e approfonditi, l'ipotesi zero rappresenta l'evoluzione dello scenario infrastrutturale insediativo della piana comprensivo degli interventi infrastrutturali già programmati in assenza della presente integrazione del PIT

MORISI - << È la situazione così com'è >>

BARACCO - << A oggi, con una serie di interventi programmati, terza corsia A11 e altre cose del genere. L'ipotesi uno è l'ipotesi zero con la previsione del Parco agricolo della piana, l'ipotesi due corrisponde all'ipotesi uno valutando già delle ipotesi di qualificazione dell'aeroporto. Queste ipotesi non sono progettuali, vi dicevo, hanno soltanto degli ambiti di intervento e definiscono un po' di elementi che possono essere definiti alla scala territoriale e che possono essere utili ai fini della valutazione ambientale strategica, non entrano nel merito della collocazione precisa della pista, del sistema collegato, tutta la gestione dei voli, di tutta una serie di elementi che hanno bisogno poi di un affinamento e che verranno esaminati quando ci sarà un progetto definitivo e una valutazione di impatto ambientale che ci consentiranno di farlo. Non siamo noi in grado, ne abbiamo le strutture tecniche, nelle competenze, di fare progetti di aeroporti. Nell'ipotesi due, c'è la novità del primo punto, cioè la volontà di approfondire meglio oltre alle ipotesi che avevamo detto in precedenza e che c'erano nella prima ipotesi, quella di proseguire l'attuale aeroporto allungandolo, di approfondire meglio le due ipotesi che sono state meglio definite da ENAC con un documento, il quadro conoscitivo dell'ENAC datato febbraio 2012, che è stato presentato in Giunta mi pare a giugno, e che è allegato ai documenti che trovate in Internet e che ha analizzato sostanzialmente due ipotesi di soluzione della pista, l'ipotesi con direzione 12-20, vuol dire 120°-300° con questo tipo di inclinazione che viene chiamata parallela convergente, e l'ipotesi obliqua, con inclinazione 90°-270° che viene chiamata appunto ipotesi obliqua. Analizziamo perciò nella Vas tre ipotesi, la prima quella che riguarda la prosecuzione della pista attuale, la seconda è quella che ipotizza varie ipotesi di soluzione anche di pista parallela comprendenti anche questa ipotesi di parallela convergente, è la terza ipotesi è quella che approfondisce anche la soluzione obliqua. Sono ambiti, non sono soluzioni, vi dicevo, che rispetto a questi ambiti sono state fatte molte valutazioni, che tengono conto degli aspetti riguardanti la qualità dell'aria, tenendo conto di tutti gli interventi nel complesso quelli infrastrutturali, quelli del termovalorizzatore e di tutto quello che è già previsto, valutazioni che riguardano il rumore, perciò, valutando più ipotesi per ogni soluzione. Abbiamo detto, valutiamo l'ipotesi di prolungamento della pista attuale ma, sulla pista parallela, parallela convergente valutiamo anche l'ipotesi che la pista possa essere monodirezionale, che l'artista possa avere un'ulteriore pista di rullaggio e sull'ipotesi obliqua sono state fatte anche ulteriori valutazioni. Esaminando queste ipotesi, sempre a livello di piano, sono state analizzate le situazioni attuali e specificate meglio quelle che sono le valutazioni sulle ipotesi. Vedrete che poi nel rapporto ambientale c'è anche una parte di appendice dove l'ARPAT ha inserito anche altre ipotesi, che non sono quelle prese direttamente in considerazione dal rapporto ambientale ma sono ipotesi che aiutano a chiarire meglio cosa succederebbe se, per esempio cosa succederebbe se non ci fosse una pista monodirezionale e cosa comporterebbe, cosa succederebbe se si pigliassero in considerazione per il rumore solo i picchi, solo i singoli atterraggi e decolli con il massimo impatto di rumore e altre questioni del genere. Passerei ora a entrare nel merito di come sono organizzati i documenti, perché dal rapporto ambientale poi emerge sostanzialmente che rimangono in piedi le due ipotesi di pista che c'erano nella soluzione che era stata presentata al Consiglio già a febbraio 2011, cioè sostanzialmente un prolungamento della pista attuale e un'ipotesi di pista parallela più o meno convergente. La terza ipotesi, invece, quella dell'obliqua, risulta, sia dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico più gravosa, sia dal punto di vista del rumore più gravosa, sia anche per altre questioni di impatti, per quindi

poi non la ritroverete nell'ipotesi progettuale, cioè, si passa da una valutazione di tre ambiti poi a una valutazione di un ambito che consente solo le due ipotesi, prolungamento della pista attuale e parallela più o meno convergente. L'altro aspetto che vi dicevo viene esaminato ora e che non c'era prima è quello relativo a ulteriori interventi che la ritiene necessari per la piana in cui si impegna direttamente e che sono indipendenti dall'ipotesi aeroportuale, cioè questi interventi non vengono collegati all'ipotesi due del rapporto ambientale, sono interventi che vanno fatti comunque, sono interventi collegati al parco e interventi collegati alla piana. Qui siamo all'interno della proposta che c'è di modifica della disciplina generale del PIT. Le parti in giallo sono quelle che vi dicevo sono modificate rispetto alla delibera del febbraio 2011 e in particolare si aggiunge questo: "La Regione, a integrazione del progetto di parto agricolo della piana si impegna, in coerenza con quanto definito – e poi vediamo dal paragrafo sette del documento di piano – a ottimizzare collegamenti del trasporto pubblico locale attraverso l'integrazione della rete delle tramvie della piana e l'attivazione di diverse forme di intermodalità, garantire il potenziamento dei collegamenti ferroviari tra Prato e Firenze, migliorare i collegamenti tra gli aeroporti di Firenze e Pisa, contenere l'emissione da traffico veicolare, incentivare l'utilizzo di fonti rinnovabili coerenti con il progetto del parco della piana, promuovere le attività di agricoltura innovativa coerenti con il progetto del Parco agricolo della piana". L'ultimo punto c'era già anche l'altra volta, ma vengono presi ulteriori impegni da parte della Regione anche in questo senso. Nel merito del documento di piano, quel paragrafo 7.3 la parte bianca resta uguale e invece viene integrato con queste parti più specifiche, dove quegli argomenti che trovavamo nella disciplina trovano maggiore dettaglio. Per quanto riguarda il potenziamento e l'integrazione della tramvia, si analizzano sostanzialmente delle ipotesi che poi vedremo in un ulteriore documento che portano a valutare soluzioni di trasporto pubblico in sede fissa, perciò tramvia, abbiamo esaminato anche l'ipotesi filobus, ma poi ci sembra che la tramvia sia la soluzione più praticabile, per migliorare i collegamenti con Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio. Ve li presentiamo, sono in una fase iniziale di definizione è chiaro che deve essere attivato un rapporto con i comuni interessati e con le Province per arrivare a delle definizioni condivise >>

MORISI - << Per capire bene, questo il documento di piano? >>

BARACCO - << Qui siamo nel documento di piano che recepisce le indicazioni delle prescrizioni di piano >>

MORISI - << Quindi siamo nel documento propedeutico al piano che però nell'ambito del PIT ha un suo valore normativo >>

BARACCO - << Ha un suo valore normativo e perciò, siccome nella parte di disciplina la Regione si impegna a farlo, cui si articola meglio l'impegno che la Regione si assume. Il potenziamento ferroviario, anche qui ci sarà una parte in cui vi spiego meglio cosa si intende fare, sia per Prato Firenze e anche Firenze e Pisa, perciò collegare i due aeroporti. Contenere le emissioni di traffico veicolare, anche attraverso la riduzione dei limiti di velocità. Già ora, sull'A11 nel tratto che va da Peretola fino a Firenze Est c'è il limite di 100 all'ora, l'idea quella di insistere per ottenere un limite di 100 all'ora anche sull'A1 nel tratto che interessa la piana. Incentivare gli impianti per l'utilizzo di energia rinnovabile, e qui ci sono possibilità anche finanziarie collegate ai fondi europei, e salvaguardare le aree agricole per la promozione delle multifunzionalità connesse all'attività agricole. Qui c'è, anche da parte dell'assessore all'agricoltura, la volontà di operare con varie possibilità di incentivi, incentivi anche collegati a possibilità date dai fondi europei già in questo periodo. Poi, ci sono, ma non li trovate ancora, tra gli elaborati che ci sono Internet, sono in via di definizione tre documenti che chiamiamo "allegati programmatici", di cui vi illustrerò poi i contenuti, e che riguardano, il primo gli interventi di integrazione del parco agricolo della piana relativi alla mobilità per ridurre

l'inquinamento atmosferico, il secondo gli interventi per la fruizione del parco archeologico di Gonfienti e per il completamento dell'interporto, il terzo agli interventi collegati al parco agricolo in riferimento alla piantumazione delle aree pubbliche per ridurre l'inquinamento atmosferico, sostanzialmente l'ossido di carbonio che è collegato all'inquinamento atmosferico >>

MORISI - << Scusa Riccardo, solo per approfittare della tua presenza. Questo è un punto rilevante in termini normativi. Allora, il piano di indirizzo territoriale della Regione Toscana ha fatto un'operazione, dal punto di vista disciplinare, abbastanza ardita e che risale al 2007, lo dico positivamente ardita, nel senso che mi prendo anche le mie piccole responsabilità… >>

BARACCO - << Eravamo insieme anche allora … >>

MORISI - << Esatto, allora, il documento di piano si dice che ha un valore normativo, che da un punto di vista strettamente giuridico vuol dire che posso caricarlo di una rilevanza sanzionabile e comunque esigibile, ed è l'unico piano di questo tipo a livello regionale, che ha fatto questa scelta, nel senso che non è il documento generale che anticipa un vecchio piano regolatore può un nuovo piano strutturale, quindi gli si dà una valenza normativa specifica. Allora, quando voi parlate di potenziamento, contenimento la Regione si impegna a, che vuol dire si impegna a? Da un punto di vista tecnico, perché è chiaro che se io fossi il presidente della Regione di porre il quesito in una maniera diversa, ma cosa succede se la non si impegna a? Lo dico, conosciamo da dieci anni, non c'è nulla di provocatorio in questo … cioè, voi avete fatto del vostro meglio per dare un'impalcatura normativa a una serie di azioni future, in parte però già finanziate, in parte già programmate, in parte da finanziarsi eccetera. Ecco, qual è la leva che consente di dire, sì, quella sarà una norma effettivamente rispettata? E quanto la trovi tecnicamente solida e quanto invece fragile? Magari priva di alternative ma intrinsecamente fragile>>

BARACCO - << L'efficacia del piano di indirizzo territoriale viene attraverso prescrizioni, direttive, abbiamo cercato di fare anche delle definizioni chiare su queste cose … le prescrizioni devono essere rispettate, le direttive sono indicazioni dalle quali ci si può discostare se si dimostra che in quella fattispecie ci sono motivi validi per discostarci, salvaguardie che hanno immediata efficacia e che durano poi fino all'adeguamento degli strumenti urbanistici, qui è previsto spesso con accordo di pianificazione, su questo non ci sono entrato ma riguarda più gli aspetti del parco, che perciò hanno immediata efficacia. Quando noi chiediamo che, comunque se si fa un progetto dell'aeroporto debba essere fatto in un certo modo, e poi ci entreremo, e diciamo che deve pagare, sarà la Regione stessa che avrà il compito poi di essere coerente, rispetto a quelle prescrizioni che dà, nel momento in cui si esprimerà su quel progetto. Quando ci riferiamo a una prescrizione che la dà a se stessa, e già ne dava nel piano del 2007, diceva: "La Regione farà questo", in questo caso sono prescrizioni che sono rivolte, non come normalmente si fa, a un altro livello, cioè a livello provinciale, a livello comunale della pianificazione relativa ai due livelli, sono rivolte a se stessa, e perciò devono avere esattamente la stessa efficacia. I cittadini devono valutare se la Regione fa rispettare le prescrizioni che sono rivolte agli altri enti, rispetto alle prescrizioni che dà a se stessa. Sostanzialmente, anche tutte quelle che riguardano l'aspetto progettuale, sono realtà prescrizioni rivolte alla Regione stessa che dice come si porrà nei confronti del progetto. Non abbiamo altri strumenti più forti all'interno di questo piano per imporci delle regole. Poi, ci sarà tutto un sistema, c'è anche la possibilità, da parte dei cittadini, c'è anche un comitato specifico, che avrai già illustrato … ecco, poi lo facciamo insieme, che spiega meglio quali sono le possibilità poi anche nei periodi successivi di avere sempre un rapporto stretto anche con le associazioni ambientaliste, con tutti i soggetti che sono interessati per riuscire poi a monitorare l'efficacia delle disposizioni che sono nel PIT. Di più non può fare la Regione in questo momento. Avevamo valutato

anche un'altra ipotesi, che parallelamente venissero approvati dei piani specifici, cioè, sulle tramvie della piana fiorentina avevamo valutato anche l'ipotesi, facciamo parallelamente a questa delibera di Giunta che propone al Consiglio l'integrazione del PIT facciamo anche una proposta al Consiglio relativa al piano delle tramvie. Loro potevamo fare, che sembrava già separare le due cose, perché a questo punto è più corretto rimanere all'interno di un unico percorso che definisce una serie di regole e che poi consente un'attuazione complessiva, cioè, la come attuerà questo piano delle tramvie? Attraverso i fondi europei 2014-2020. Questa è la sua volontà. In realtà, nei fondi 2014-2020 europei non trovate un riferimento specifico alla possibilità per le regioni del centro nord di intervenire con i fondi direttamente sui trasporti, ma c'è una possibilità, siccome l'80% di quei fondi dovranno essere destinati alla riduzione del CO2 e a tutto quello che ne deriva, le tramvie sicuramente saranno efficaci da quel punto di vista e poi per noi rientrano proprio nelle scelte strategiche dei fondi europei, però dobbiamo ancora organizzarle, dobbiamo fare ancora una serie di passaggi >>

MORISI - << Quindi, in buona sostanza, questa parte del documento di piano, traccia l'agenda politico amministrativa della Regione rispetto a questi temi, di questo si tratta, la formulazione di un'agenda >>

BARACCO- << Certo >>

MORISI - << Questo è un punto importante. Possiamo fare una focalizzazione su questa parte che riguarda il procedimento di approvazione del piano? Perché qui si pongono alcune regole del gioco >>

BARACCO- << Bisogna capire bene in che campo si muove la 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. Ne ha già fatto uno, diversi anni fa, che però è il mantenimento dell'attuale, era prevista anche una pista di rullaggio, era stata approvata ma la VIA ha evidenziato un enorme problema: se si fa la pista di rullaggio, si crea un impatto ulteriore sul rumore perciò o si fa l'artista di rullaggio o si fanno ulteriori insediamenti nell'area di Castello. La pista di rullaggio non è stata fatta. Già allora il proponente fece una proposta, la conferenza dei servizi approvò a seguito di una VIA che puniva tutta una serie di condizioni. Ora non abbiamo certezze ma ci attendiamo che ci sia la volontà, ADF da parte di chi è il proponente, di andare nella direzione indicata da ENAC per il quadro complessivo del master plana dell'aeroporto nazionale e perciò risolvere alcune criticità dell'aeroporto di Firenze che ENAC individua. La principale è che l'aeroporto di Firenze, ora, ha degli spazi di sicurezza, all'inizio e alla fine della pista, di 90 metri, mentre la normativa nazionale ne prevede 250 e perciò attualmente siamo in un regime di deroga, che è una situazione di sicurezza ridotta. È un problema che "situazione di dirottamento", cioè ENAC scrive anche nel suo documento che l'aeroporto di Firenze ha 7%-8% di dirottamento, per fortuna non sono quelli fatti da kamikaze che stanno in aereo, ma sono le situazioni in cui non si riesce ad atterrare a Firenze per forte vento in coda e allora si deve andare verso un altro aeroporto. Siccome ENAC dice che gli aeroporti si stanno organizzando in modo da proceduralizzare al massimo gli atterraggi e i decolli, questa possibilità poi di andare in altri aeroporti con il tempo diminuisce sempre di più, perciò si arriverà a situazioni di congestione, dove un aereo che non può atterrare a Firenze può dover andare in un altro aeroporto e dover reinserirsi in una situazione. Però, non sono io l'esperto su questi argomenti, ci sono esper-

ti presenti oggi e magari su questo potranno intervenire. Io vi dico quello che sostiene ENAC. Perciò, è pensabile che presentino un progetto. Questo progetto deve avere insieme lo studio di impatto ambientale. Tutto questo andrà all'ENAC, che lo validerà in linea tecnica, dopodiché si avvierà il procedimento sia della VIA, della valutazione di impatto ambientale, sia della localizzazione dell'intervento e dell'approvazione dell'intervento da parte il primo da parte del Ministero dell'ambiente e il secondo da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il ruolo che avranno la Regione e gli enti locali in quella situazione è quello di esprimere il proprio parere. Noi lo esprimeremo come Regione anche nella VIA, perché abbiamo un ruolo specifico, considerando l'opera interesse dello Stato, abbiamo un nostro rappresentante e la Regione fa una propria delibera ai fini della VIA raccogliendo anche qui i pareri di tutti gli enti. Anche ai fini della localizzazione, può fare variante dal punto di vista urbanistico, e dell'approvazione noi esprimiamo un parere sentiti i comuni, questo ce lo impone anche una legge che la si è data, la legge numero sul governo del territorio del 2005 dice all'articolo 8 che la Regione Toscana si presenta alle conferenze e a questi tavoli dopo aver sentito i comuni, anche quando non è necessario, perché la legge obiettivo non lo prevede. Qui non dovremmo entrare nella legge obiettivo, cui dovremmo essere nella legge ordinaria che è l'applicazione della legge 81 del 616/77 che poi è stato modificato con il decreto legislativo 3994/94 e altre modifiche. In quel momento la Regione dovrà esprimersi, avrà dei tempi stretti, lo farà sia nella VIA che nel procedimento del Ministero delle infrastrutture e per esprimersi dovrà tenere conto dei propri atti di programmazione. Se ora ci chiamassero a esprimerci su un progetto, la Regione sarebbe debole perché nei propri atti di programmazione e in particolare nel PIT si fanno tante considerazioni strategiche, ma non ci sono prescrizioni specifiche e allora c'è bisogno di introdurre queste prescrizioni specifiche e di concertarle, per quanto possibile anche in queste occasioni, con gli enti e con tutti i soggetti interessati. Proprio per questo è importante arrivare preparati e poterci difendere rispetto a soluzioni che non sono nell'interesse collettivo ma possono essere più specifiche nell'interesse parziale che può avere una società che gestisce un aeroporto: spendere meno e ottenere maggiori profitti, oltre che dare un servizio pubblico >>

MORISI - << Poi voi avete anche un altro onere, molto specifico ma strategico, che tutto questo deve stare dentro il parco della piana >>

BARACCO- << Esatto. Che, abbiamo sempre detto, è elemento ordinatore di tutta l'area e perciò deve rispettare questi elementi. Cosa introduciamo in giallo? Nello specifico qui siamo ora nella disciplina del masterplan, cioè che cosa la si impone come propria posizione rispetto a quello che chiede in conferenza di servizi o invia nel momento in cui viene interpellata >>

MORISI - << Queste sono disposizioni >>

BARACCO- << Disciplina vera e propria. Là, nel caso vero e proprio, era sempre disciplina che si dettagliava nel documento di piano, qui è disciplina che direttamente affronta le questioni. Non vi ho fatto ancora vedere quella che è l'area di salvaguardia, l'area all'interno della quale si possono effettivamente individuare soluzioni progettuali collegate alla pista, e quello è il primo elemento. All'interno di quell'area, che comprende le due possibilità, prolungamento del tratto attuale e vista parallela nelle diverse ipotesi, si comincia a dire questo, si mantiene in discorso della lunghezza massima di 2000 metri lineari che c'era già nell'ipotesi del febbraio 2011 e si aggiunge questa precisazione: "Con un utilizzo esclusivamente monodirezionale nelle opzioni di cui la pista relativa all'areale B della VAS" l'areale B è la pista più o meno parallela … e il professor Morisi ci domandava prima: "Come fate a imporre questa cosa? Non è facile". Il primo elemento che è utile ai fini di ridurre la possibilità che ci sia una pista bidirezionale è imporne un'altra, che per questo tipo di soluzione non ci sia la pista di rullaggio, senza pista di rullaggio si diminuiscono già le possibi-

lità di utilizzare in modo bidirezionale la pista, ma non si escludono. Noi diciamo che la pista di rullaggio non deve essere prevista per la soluzione areale B, mentre ha un senso e ci deve essere sia per l'ipotesi A, sostanzialmente è rimasta solo la A perché là C non me la prendo più nemmeno in considerazione, perché l'abbiamo esclusa, la obliqua. Però, normalmente, il modo di atterrare e decollare sul prolungamento della pista attuale è da sud verso nord, l'atterraggio, da nord verso sud, il decollo. Il che vuol dire che l'attuale aerostazione non è posizionata nel punto giusto, perché di solito la ero stazione va posizionata nel punto dove si ferma l'aereo che atterra o da dove parte l'aereo che decolla, cui invece ce l'abbiamo sul lato sud, verso l'autostrada. Per quello era stata prevista la pista di rullaggio e può essere prevista o una pista di rullaggio o una diversa collocazione dell'aerostazione ma una diversa collocazione dell'aerostazione vuol dire che dobbiamo ristudiare tutta la viabilità, c'è tutto lo svincolo di Peretola che deve avere già previsto di mano l'uscita per andare direttamente al parcheggio in vicinanza dell'aerostazione, perciò non spetta a noi definire dove deve essere l'aerostazione, ora è lì … (*intervento senza microfono*) … no, l'inquinamento, io non ho detto questo … certo, no riduci a terra gli spostamenti, perché non avendo la pista di rullaggio e potendo avere la ero stazione vicina al punto dove si ferma l'aereo che atterra e non dovendo riportare l'aereo all'aerostazione con la pista di rullaggio, e viceversa per il decollo, tutti gli spostamenti a terra non ci sono, e Rimini i collegamenti a terra perché l'aereo si ferma nel punto giusto >>

MORISI - << Paolo, possiamo fare le domande magari dopo … >>

BARACCO- << **-** << perciò secondo me la forza della nell'imporre che non ci sia la forza di rullaggio è evidente, perché quello è un aspetto territoriale, la gestione non lo risolve, se non si può fare l'artista di rullaggio, il progetto non ce l'ha e nessuno andrà su un aereo su una pista di rullaggio che non c'è, e su quello la forza della Regione c'è >>

MORISI - << Manca la condizione per, d'accordo >>

BARACCO- << Esatto, non c'è la pista di rullaggio. Mentre l'altro aspetto è più delicato, quello della monodirezionale età, perché quello, con la stessa pista, con le stesse infrastrutture, può esserci 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 "fatto 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. Sono questi gli elementi, perciò le prime due condizioni dicevamo, monodirezionalità in quell'ipotesi, non c'è il problema di monodirezionalità nell'ipotesi di prolungamento della pista attuale, e in mancanza di pista di rullaggio in queste ipotesi B e non nell'altra. Poi si entra in un campo secondo me molto importante: 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 che si prende la Regione 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, su questa della intende prescrivere che siano realizzate 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, ora che ve le elencherò, comportano spese notevoli che possono anche influire sulla scelta della soluzione progettuale che il proponente deciderà, perché magari una soluzione che comporta spostare il fosso Reale, fare una strada in galleria, fare una serie di cose costa molto di più di quello che avevano in mente loro, e questo può comportare anche delle diverse scelte progettuali o anche la rinuncia a una soluzione. Noi non stiamo entrando nel merito se quello che diciamo è sostenibile dal punto di vista economico da parte dell'azienda, perché non abbiamo strumenti per farlo, noi diciamo quello che è sostenibile dal punto di vista territoriale e poi vediamo quello che viene fuori. In pratica, diciamo che ci devono essere le cose generali, la rinaturalizzazione delle aree aeroportuali non più necessarie, cioè, se una soluzione prevede una pista diversa dall'attuale che non occupa più spazi della pista attuale, è chiaro che la pista attuale deve essere rinaturalizzata portata all'interno di quelle che sono le previsioni del parco e realizzata come deve essere all'interno del parco. La salvaguardia delle biodiversità, cosa non facile, perché effettivamente qui ci sono tutta una serie di elementi, e c'è Scoccianti che sicuramente interverrà su questo aspetto, elementi di biodiversità delicati che vanno affrontati. La compensazione a seguito delle interferenze nei siti di importanza naturalistica, che sono collegati a quello che dicevo ora, abbiamo i laghi, Focognano, l'adeguamento del reticolo idraulico e in particolare la modifica del tracciato del fosso Reale, poi vi facciamo vedere le carte, c'è un'ipotesi che va approfondita, questa modifica del fosso Reale non può certo fatta come disegnata da ENAC me gli elaborati che hanno presentato e consegnato, perché lì si prevede semplicemente di girare attorno alla pista parallela convergente e poi rimbucarsi esattamente nel fornice che c'è ora sotto l'autostrada, cosa che non è possibile dal punto di vista idraulico perché si allungherebbe il tracciato, si rallenterebbe la velocità e a quel punto ci sarebbero comunque problemi, ci sono anche rappresentanti regionali che seguono gli aspetti idraulici e che hanno studiato questa questione e perciò, sicuramente, bisognerà andare a un altro tracciato, sicuramente bisognerà modificare la livelletta dell'autostrada A11 con tutte le spese che ne derivano e anche prevedere il passaggio, l'attraversamento della strada che facciamo pervenire al polo con un ponte che deve attraversare il fosso Reale. La ricucitura della viabilità, anche qui viene affrontato un aspetto molto delicato, che riguarda tutte due le soluzioni: il rapporto con l'autostrada, in particolare il prolungamento della pista attuale prevede che l'autostrada sia realizzata in sotto attraversamento nelle vicinanze dell'arrivo a Firenze dello svincolo di Peretola, e invece la soluzione di pista parallela più o meno convergente prevede, da una parte, vi dicevo, rivedere la livelletta dell'A11 per il fosso reale, e dall'altra trovare una soluzione che colleghi lo svincolo di Sesto a Sesto funzionale esattamente come quella che c'è ora. Anche qui ENAC aveva previsto una viabilità che girava tutta attorno alla pista, nei documenti che vedete, anche qui si precisa, si prevede sostanzialmente un sottopasso dell'ipotesi di pista parallela che deve garantire la continuità verso Sesto. È un sottopasso difficile da realizzare perché sappiamo benissimo che la falda la si trova già a mezzo metro, 1 metro di profondità, a seconda delle situazioni, e perciò si tratta di realizzare un sottopasso in presenza di falda con tutte le conseguenze che ne derivano. I boschi della piana vanno mantenuti, non solo, ma fanno anche aumentati, i boschi della piana sono quelle aree già che sono previste e per le quali sono già iniziate le procedure di esproprio ci sono già dei finanziamenti regionali collegati alla piantumazione nelle vicinanze del termovalorizzatore sul lato nord dell'autostrada A11. Nell'ipotesi parallela un pezzettino dei boschi della piana verrebbe eliminato, vanno trovate superfici più ampie … va bene, accelero rapidamente … altri elementi importanti, vi do una serie di flash … il rapporto con questo polo scientifico, questo polo scientifico ha previsto tutta una serie di casse di espansione, alcu-

ne di queste vengono interferite da un'ipotesi di pista parallela, vanno ricollocate e vanno realizzate a cura e spese sempre del proponente, di ADF. Inoltre si prevede che, insieme alla valutazione e allo studio di impatto ambientale ci sia anche lo studio di impatto sanitario e perciò sia sottoposto poi il progetto allo studio di impatto sanitario, valutando tutti gli effetti tenendo conto del termo valorizzatore, degli adeguamenti autostradali e di tutte le situazioni del territorio. Queste sono le cose che la chiederà in conferenza dei servizi e in VIA al proponente, se non le trova già inserite nel progetto, perché il proponente può già lavorare sulla base di quello che la Regione andrà a definire. Una parte, vi dico rapidamente quella delle salvaguardie che hanno immediata efficacia, sono le modifiche in giallo e riguardano l'ambito di salvaguardia A, di cui è stato parlato ieri, dove si supera una salvaguardia che vietava qualsiasi intervento se non quelli agricoli nelle aree interessate dalla salvaguardia del parco, con questa norma invece si apre la possibilità di attuare tutti gli strumenti urbanistici che hanno efficacia sulla proprietà

MORISI - << Quindi, conformativi della proprietà privata >>

BARACCO- << Quelli che ora si chiamano atti di governo del territorio, però qui si comincia pigliare un linguaggio che è quello della modifica all'A1 … sono corsi e ricorsi del linguaggio a condizione però che siano, negli spazi verdi in tutte quelle situazioni in cui è possibile, previste già alle connessioni con il parco, in attesa che si arrivi a un accordo di pianificazione che poi regola, insieme ai comuni, alle province e alla tutto … >>

MORISI - << Che potrebbe partire già ora … >>

BARACCO- << Potrebbe partire già ora che fa uno strumento unico che lo strumento condiviso, che ha effetto di PTC, di piano strutturale comunale >>

MORISI - << Diceva ieri il comune di Prato che sarebbe disponibile a partire adesso >>

BARACCO- << Benissimo. L'altro punto delle salvaguardie che abbiamo aggiunto è quello di prendere in considerazione l'area del PUE di Castello, i famosi 80 ettari di Parco e dire, questi 80 ettari di parco devono rimanere parco non possono avere un'altra destinazione perché servono per il collegamento con il parco della piana. Non si entra nel merito delle aree edificabili del parco, si piglia in riferimento una previsione vigente, che è quella degli 80 ettari, e si mette una salvaguardia su questa. Io mi fermerei anche qui, perché poi ci sono delle carte che possono illustrare meglio, semmai se fai scorrere faccio vedere … questa è la parte che descrivi poi tu, quella del comitato >>

MORISI - << Adottiamo il criterio che il meglio è nemico del bene … >>

BARACCO- << Qui ci sono alcuni elementi di quei tre allegati di programmazione, con degli impegni economici che la Regione si sta assumendo, per la piantumazione in bilancio abbiamo già messo tre milioni nella proposta che in esame al Consiglio … >>

MORISI - << Questo lo abbiamo visto ieri >>

BARACCO- << Bene, andiamo avanti, qui c'era anche le tramvie e tutto il resto, tutte le soluzioni che stiamo studiando sulle tramvie, le due ipotesi … >>

MORISI - << Tanto lo teniamo aperto >>

BARACCO- << Io mi fermo qui >>

MORISI - << Momentaneamente. Grazie, Riccardo. Ti chiedo scusa ma da un lato si trattava di coniugare un'esigenza di esaustività e dall'altro di consentire di poter formulare domande. A questo punto io farei una piccola inversione dell'ordine del giorno, scusatemi comincerei, perché mi sono arrivati un po' di messaggi con richieste di formulare domande, quindi chiederei agli amici di ARPAT e di ARS di pazientare un po', anche per rispondere a quesiti specifici, per evitare di farsi che alcuni interlocutori che vogliono interloquire poi non siano disponibili nel pomeriggio. Chiederei innanzitutto al professor Alfredo Roma, che ringrazio molto, dell'Università di Modena, che ha una grande esperienza a livello internazionale su questioni che riguardano strategie aeroportuali, se può aiutarci ad affrontare, sulla scorta anche di quello che ha sentito finora, molto rapidamente, le chiedo scusa in anticipo, quelli che a suo giudizio sarebbero criteri di valutazione che potremmo integrare o suggerire rispetto alla dimensione pubblica e privata, ma ai fini di una valutazione macro economica, poi dopo fare girare un po' il microfono sulla base di prime richieste di domande e di contributi>>

ROMA[65]** - << Cercherò di essere assai rapido. Il tema lo conosco, ma non in relazione agli obiettivi della Regione Toscana in base ai quali credo debba essere esaminato. Quando si fa un progetto di questo tipo, occorre valutare gli obiettivi di carattere pubblico e quelli di carattere privato; quelli di carattere pubblico, che sono quelli propri della Regione, tendono, nel nostro caso, a dare un servizio ai cittadini basato sul principio costituzionale della mobilità, e quindi offrire la possibilità di muoversi per motivi personali o in relazione all'attività economica svolta. Gli imprenditori privati ma anche gli enti pubblici che hanno rapporti internazionali o nazionali, devono poter usufruire della rapidità dei collegamenti offerta dal trasporto aereo, considerato fondamentale per lo sviluppo dell'economia. Il trasporto aereo è previsto in aumento nei prossimi anni; si pensa che in Italia passerà dai 150 milioni di passeggeri/anno attuali a trecento milioni di passeggeri/anno nel 2030. Quindi anche la Toscana deve poter far fronte a queste possibilità di sviluppo. Dopo si faranno le valutazioni dei vincoli, per quanto riguarda l'aspetto specifico dell'aeroporto di Firenze, perché di questo parliamo soprattutto.

La Regione deve procedere alla valutazione dei vincoli che ostano allo sviluppo dell'aeroporto, sia quelli riguardanti l'allungamento dell'attuale pista, sia quelli che si riferiscono alla costruzione della nuova pista parallela. Dopodiché, superati alcuni di questi vincoli e forse non altri, si faranno le scelte strategiche in base alle risorse disponibili perché uno dei vincoli principali, forse il principale, è proprio quello della disponibilità di risorse.

Passo a una valutazione di carattere tecnico. L'attuale pista ha dei limiti; quelli più importanti sono quelli connessi alla sicurezza, nel senso che a nord abbiamo le montagne mentre la pista è corta e non dispone neppure quei 250 metri di sicurezza a fine pista che sono fondamentali per permettere che un aereo in difficoltà possa fermarsi o riattaccare. L'ipotesi A è quella dell'allungamento dell'attuale pista con un sottopasso per l'autostrada, se ben ricordo; l'altra era quella della pista parallela all'autostrada. Il progetto della pista parallela può essere una scelta positiva perché, se si riesce a realizzare una pista abbastanza lunga, questa aumenta la sicurezza che resta il primo obiettivo del trasporto aereo. Quindi, una pista parallela convergente potrebbe essere, purché le risorse ci siano, la soluzione ottimale. A quel punto, però, non capisco perché non si possa fare una pista di rullaggio parallela che pure aumenta la sicurezza, nel senso che se c'è un aereo in atterraggio che si trova in emergenza, la possibilità per un altro aereo a terra di uscire rapi-

[65] **Prof. ALFREDO ROMA** –- Aerospace Consultant – Member of Advisory Council of the European Space Policy Institute (ESPI) – Vienna

damente dalla pista di atterraggio facilita l'atterraggio dell'aereo in emergenza. In sostanza, una pista di rullaggio aumenta la sicurezza della pista principale. È chiaro che l'aspetto chiave, cui mi sembra abbia accennato l'assessore all'inizio, è quello di una gestione integrata degli aeroporti di Pisa e di Firenze, se non anche quello di Siena. In Inghilterra i sette principali aeroporti sono sotto una sola gestione In Italia abbiamo l'esempio della Puglia e del Veneto dove c'è un'unica società di gestione aeroportuale, perché in quel modo lì si disegna un'unica strategia e si distribuisce il traffico in modo ottimale, nel nostro caso tra Pisa e Firenze. Per l'economia locale, quello che conta è poter raggiungere tutto il mondo. Allora risultano inutili i collegamenti con Milano e con Roma perché in quegli aeroporti si trovano solo quei pochi collegamenti intercontinentali delle compagnie straniere. In Italia non abbiamo una compagnia sufficientemente grande che abbia base di armamento in uno dei due aeroporti di Milano e Roma. La nostra più grande compagnia è Alitalia che ha quindici macchine di lungo raggio, mentre il gruppo Air France ne ha 160, la Lufthansa ne ha 134 e la British Airways 130. Quindi, i collegamenti da Firenze li vedrei con Londra, Parigi, Francoforte e Monaco di Baviera; queste sono le destinazioni che facilitano l'attività economica della Regione Toscana perché da questi aeroporti si può poi volare in tutto il mondo. Pisa dispone di due pinte lunghe e grazie a queste da Pisa si possono sviluppare collegamenti intercontinentali che non sono eserciti dalle nostre compagnie ma, come ha fatto Venezia da grosse compagnie americane od orientali. Non ho capito perché sia stato menzionato il people mover di Pisa quando c'è già una linea ferroviaria che arriva all'interno dell'aeroporto di Pisa; occorre solo fare un treno veloce, simile al Gatwick Express che c'è a Londra, che in trenta minuti porta i passeggeri dall'aeroporto di Pisa alla stazione di Santa Maria Novella. Questo è un punto fondamentale, sempre nei limiti delle risorse disponibili. Quindi, l'aspetto chiave è una gestione integrata, perché altrimenti siamo ancora alle lotte dei comuni del trecento, quando fu istituito il porto franco di Livorno per fare dispetto a Pisa. >>

MORISI- << Mi scusi, Professore, approfitto della sua presenza per fare due domande. Uno, questa questione che già l'architetto Baracco ha affrontato, nei limiti ovviamente in cui è affrontabile all'interno del piano di indirizzo territoriale, che per certi aspetti è una sede congrua e per altri aspetti è uno strumento che stiamo tirando al limite delle sue capacità normative rispetto a questa tematica. Quindi, a suo giudizio il tema della bidirezionalità o mono direzionalità, che ancoraggio normativo può avere? La seconda questione: quanto è ragionevole, al di là del fatto che vi sia un'unica società di gestione, l'idea che vi siano aeroporti vicini che riescano a essere diversamente attrattive di per l'aviazione commerciale? Non so se sono chiaro, cioè, come si fa a vincolare la vocazione di un aeroporto a un certo tipo di clientela e di target rispetto a quella che può caratterizzare un aeroporto molto vicino? >>

ROMA - << Circa la monodirezionalità, questa è chiaramente un grossissimo limite, perché i venti normalmente spirano da ovest e la monodirezionalità prevista sarebbe da ovest a est, ovvero con il vento in coda. Ogni aereo ha un limite di vento al traverso o in coda che di solito varia dai 10 ai 15 nodi, quindi tutti i giorni nei quali il vento è maggiore di 10 o 15 nodi in coda bisognerà atterrare da est a ovest, il che vuol dire volare sopra la città, e questo mi pare non sia accettabile per aspetti ambientali, mentre peggiora l'aspetto della sicurezza e riduce sensibilmente l'operatività dell'aeroporto. Quindi, la monodirezionalità è un grosso limite che raramente si trova negli aeroporti nel mondo, perché quando si costruisce un aeroporto, si fa in modo che la pista sia sempre bidirezionale. Sull'aspetto della destinazione d'uso di un aeroporto, più che una destinazione d'uso, parlerei di vocazione diversa. Un aeroporto che abbia una pista lunga può fare collegamenti intercontinentali, ma può gestire anche il cargo. L'aeroporto piccolo è il classico aeroporto che fa collegamenti da punto a punto. La distribuzione del traffico è proprio fatta in relazione alle caratteristiche di ogni aeroporto e solo una gestione unica di più aeroporti può realizzare la massima operatività e il massimo profitto, sempre nel nostro caso con l'obiettivo di offrire alla popolazione della Toscana il ser-

vizio migliore. E' possibilissimo fare questo dove ci sono tre o quattro aeroporti nei quali, ad esempio, in uno opera il trasporto cargo, in un altro operano i voli charter o i voli low cost e in un altro operano i voli delle compagnie più importanti. L'aeroporto di *Frankfurt Hahn* è stato destinato alle compagnie low cost, questo per proteggere Lufthansa, nel senso che arrivando a Francoforte ci vuole un'ora e mezzo per arrivare nel centro città mentre dall'aeroporto principale di Francoforte ci si mette solamente un quarto d'ora; idem con Parigi Beauvais. Quindi, ci deve essere una strategia nazionale, che purtroppo in Italia non abbiamo, di pianificazione aeroportuale e di distribuzione del traffico. In Italia non si è sviluppata l'inter modalità. Abbiamo sbagliato a fare Malpensa pensando di creare un hub; ma un hub non si crea con decreto ministeriale. Un hub nasce perché una compagnia che possiede molte macchine di lungo raggio decide di fare base di armamento in un aeroporto. Nel costruire Malpensa si fece anche l'errore di porre l'aerostazione di lato anziché nel mezzo dove avrebbe aumentato l'operatività. Negli anni '80 si doveva realizzare un aeroporto unendo quelli militari di Ghedi e Montichiari che sono baricentrici a tutto il nord, facendo poi collegamenti con la ferrovia e l'autostrada Milano-Venezia, collegamenti con Parma e con Bologna. Lì si poteva realizzare il vero hub del nord Italia, ma sempre con la condizione che si fosse rinforzata l'Alitalia di allora, quando era ancora nelle mani dello Stato, con molte macchine di lungo raggio, creando una compagnia che permettesse i collegamenti intercontinentali, che tra l'altro sono gli unici che sono profittevoli in questo momento; i voli di corto e medio raggio hanno la concorrenza delle low cost, quindi le grosse compagnie guadagnano solo sul lungo raggio. In Italia abbiamo venti compagnie, ma non ce n'è una che guadagni; anche la vecchia Alitalia sta andando male, malgrado l'operazione dei famosi patrioti … >>

MORISI - *<< Tra cui anche noi due, però … come contribuenti >>*

ROMA - *<< Sì, anche noi due, come tutti i signori che sono in questa sala; tre miliardi sono stati pagati dai contribuenti italiani quando Air France a suo tempo avrebbe pagato tre miliardi per acquistare Alitalia accollandosi i debiti>>*

MORISI - *<< Io per ora la ringrazio, grazie molte, ho capito, anche dal suo intervento, anticipo una cosa che ho impedito, e mi scuso con lui, che Riccardo Baracco avrebbe detto dentro dieci minuti successivi, cioè, nell'ipotesi che il percorso proceda, noi oggi siamo in una situazione politica che non immaginavamo quattro giorni fa, quindi mettiamoci sempre una meteorologia politico istituzionale che ormai non è panificabile, nell'ipotesi che questo percorso proceda, abbiamo previsto, qui posso dire abbiamo, già nella prima formulazione del PIT, una norma specifica che dice: "qualunque sia il progetto, qualunque sia la sua paternità, va attivata una discussione pubblica". Rafforzeremo, se me lo lasceranno fare con l'aiuto di qualche dirigente regionale molto illuminato, questa formula approfittando della riforma della Legge 69, chiamandolo dibattito pubblico, ma lo dico perché in quel dibattito pubblico dovrà essere presente un attore che è molto assente, che sono le compagnie, di fatto o virtualmente, interessate a questo sviluppo aeroportuale. Perché questo attore, come anche il professor Roma ci ha ricordato in alcuni articoli importanti su alcuni quotidiani importanti come Repubblica, questo attore le amministrazioni pubbliche non lo interpellano mai, e invece è un attore molto ondivago nelle sue strategie, e che va certamente consultato. Volevo chiedere, sempre come contributo esterno, visto che abbiamo affrontato il tema della direzionalità, della sicurezza, se poteva darci il suo parere* il generale Luciano Battisti che, sulla base di una ricca esperienza personale, da molto tempo, almeno a me garante, manda indicazioni, sollecitazioni che ritengo preziose. Gli chiederei se può raggiungerci a questo tavolo per darci, pur brevemente, un fattore di riflessione ulteriore che riguardi in particolare la variabile sicurezza come variabile valutatoria. Vi chiederei di limitarsi a questo aspetto, poi se ci saranno domande a cui possa dare risposta, tanto meglio >>

BATTISTI[66]** - «Io parlo da privato perché i due anni di consulenza per l'assessorato sono scaduti il 30 novembre».

MORISI - «Consulenza gratuita, eh, scusi ma è bene saperla questa cosa, nell'Italia dioggi questa cosa è bene dirla».

BATTISTI - «Va bene, ma se avessi voluto fare soldi sarei andato all'Alitalia nel '67. Appena assunto l'incarico ho pensato che, se come pare, c'è l volontà politica allora si mettono insieme cinque o sei esperti, si valutano le varie situazioni, si danno dei valori ai vari punti di forza e di debolezza delle varie ipotesi ed alla fine si propongono alla politica la soluzione migliore ed una seconda accettabile per una valutazione più complessiva. Le cinque ipotesi di ADF sono quindi troppe anche se ne manca una: quella dell'utilizzo del prolungamento dell'attuale sedime da entrambe le testate, cioè l'utilizzo massimo delle possibilità di allungamento. Nel contempo ho trovato un Master Plan basato su dati del 2002, approvato nel 2007. Un master plan degli aeroporti dovrebbe proiettarsi in avanti di 15-20 anni, invece si parte da un decennio indietro, quindi più che un master plan è una retrospettiva. Parliamo delle piste di Peretola. Si vuole insistere sulla pista parallela o convergente, la cosiddetta 12/30. Il progetto ADF posiziona la testata 30 a metà strada tra l'hangar Meridiana e lo stagno di Peretola, ma l'altra testata non viene posizionata correttamente perché per 300° la stessa cadrebbe nell'area di servizio AGIP del raccordo autostradale.
L'orientamento effettivo che si desume è di 127/307. C'è qualcosa che non torna».

MORISI - «Cioè? Può esplicitare ai non addetti ai lavori?»

BATTISTI - «Anziché posizionare sulla carta l'orientamento reale della pista si individua una posizione leggermente diversa in modo da non interessare la stazione di servizio e da non mettere in evidenza di essere abbondantemente fuori limite. Per un anno e mezzo si lavora sulle cinque ipotesi di ADF. Per l'ipotesi del prolungamento limitato dell'attuale sedime e per l'ipotesi di pista obliqua, i vari elementi sono messi in modo tale da suggerire di scartarle a priori. Per le restanti tre ipotesi di pista, rispettivamente convergente, parallela e leggermente divergente rispetto al raccordo autostradale (300/120, 310/130, 320/140) si rileva che:
– la pista parallela (310/130) punta direttamente sull'Holiday Inn di Firenze Nord, il quale costituisce ostacolo;
– la pista divergente (320/140) ha un prolungamento che porta troppo vicino alle montagne;
– la pista convergente è invece apparentemente priva di controindicazioni.
Ma andando a valutare la situazione della Piana, lo spostamento del Fosso Reale è un grosso problema, ma ancor più rilevante è il fatto che viene praticamente costruita una diga di circa 2500 metri perpendicolare all'andamento dei flussi di acqua che scendono da Monte Morello. Se viene deviato il Fosso Reale dovrebbero essere deviati anche fossi e canali e quindi si dovrebbe creare un canale collettore in fianco al Fosso Reale deviato. In effetti sotto il raccordo autostradale vi sono gli attraversamenti di fossi e canali, ma di questo argomento non vi è traccia.
Vi sono altri due elementi, facenti parte del "Regolamento per la costruzione degli Aeroporti" emanato dall'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), che sono trascurati e sottovalutati: – in un capitolo si prevede che non vengano costruiti aeroporti in prossimità di stagni, discariche ecc. ove vi sia dell'avifauna che renda pericoloso il volo.

[66] ***Gen. LUCIANO BATTISTI*** *- Generale S.A. (Riserva)*

Nel caso nostro, considerata anche la monodirezionalità della pista, si avrà un'area in prossimità della testata pista, lato Prato, che verrà sorvolata a bassissima quota sia per gli atterraggi che per i decolli. Tale area è in buona parte coperta di stagni ove è stanziale dell'avifauna in gran numero e di grosse dimensioni. Gli Airbus 319 e 320, con riferimento ai motori, sono collaudati per collidere con uccelli fino ad 1,8 chilogrammi. Gli aironi, sia bianchi che cinerini, che sono stanziali e presenti in numero significativo, pesano mediamente due chilogrammi e più. Praticamente si vuol costruire un aeroporto dove, a quella che è pericolosità decisamente bassa ma immanente ad ogni volo, si viene a mettere un punto di accumulazione di rischio aggiuntivo per ogni volo in decollo ed atterraggio. E non è che si possano cacciare gli uccelli dalla Piana o deviare i flussi migratori che portano avifauna aggiuntiva. Per non parlare dei gabbiani, ormai stanziali tra San Donnino e Case Passerini per i quali bisogna tener conto che quando piove vengono attirati dalle piste bagnate che fanno specchio.

– In altro capitolo del citato Regolamento si indica di tener conto della presenza di luci fuorvianti e pericolose. Ora, negli ultimi 2-3 km precedenti la testata pista (120°) di luci ve ne sono a iosa.

Ma nella parte più prossima alla testata il raccordo autostradale quasi parallelo alla pista parallela, in condizioni di criticità e scarsa visibilità può portare il pilota a compiere degli errori di valutazione. Per quanto a mia conoscenza, in Italia vi sono stati almeno tre casi di atterraggio fuori pista, peraltro non in tempi recenti. Uno fu un Fokker 27 in prossimità di Bari, un secondo, di cui non ricordo il modello, nei pressi di Fiumicino, ed un terzo, un Lear Jet 25 alla periferia di Forlì per il quale ho svolto la perizia per la Procura.

Quindi in prossimità dell'area di atterraggio e di involo dei velivoli si concentrano due tipologie di rischio aggiuntive rispetto a quelle normalmente presenti in ogni volo. Per quel che riguarda la monodirezionalità della pista nella proposta ENAC si parla del 7% - 8% di atterraggi che dovrebbero venire dal lato città. Con pista totalmente monodirezionale si perdono il 7% degli arrivi con un utilizzo della pista al 93% rispetto al 100% teorico. Inoltre per nebbia o brutto tempo un ulteriore 1/2% verrà perduto per la pista normalmente utilizzata con un conseguente utilizzo della pista intorno al 91/92%. Ora, se l'attuale pista vede un utilizzazione al 90% nonostante tutte le sue limitazioni varrà la pena costruire una nuova pista che presenta peraltro delle controindicazioni per guadagnare solo l'1/2% di utilizzo aggiuntivo. È mio parere inoltre che sui dirottamenti si bluffi un po' attribuendoli tutti al vento. Nel 2009 vi sono stati 260 dirottamenti su 27000 voli; considerando che gli arrivi sono il 50%, l'incidenza dei dirottamenti è poco meno del 2%

Se come target si vuol passare dal 90% al 97% dell'utilizzo dell'Aeroporto non è eliminando il fattore vento che si ottiene il risultato ma vanno ricercati e valutati altri fattori limitativi. Ci sono inoltre dei dati che non quadrano perché negli ultimi documenti (ENAC compreso), si parla di 450 dirottamenti all'anno praticamente tutti attribuiti al vento (il 6%). Ma sui giornali si è parlato di 60 dirottamenti per nebbia, ai quali poi dovrebbero essere aggiunti i dirottamenti per il brutto tempo e di conseguenza i dirottamenti per vento incidono per percentuali di molto inferiori al 6%. Per l'attuale pista il superamento del limite di vento in coda avviene prevalentemente per fasce orarie abbastanza costanti, si potrebbe parzialmente ovviare con una diversa pianificazione dei voli per quanto possibile. All'inizio ho citato che nelle proposte di ADF ne manca una che ho fatto mia ed è la seguente: prolungare l'attuale pista da entrambi i lati per il massimo possibile (Via Fanfani lato Monte Morello ed interramento raccordo autostradale) ottenendo una pista di 1850 metri per l'atterraggio ed oltre 2000 metri per il decollo con le fasce di sicurezza portate da 90 metri allo standard di 240 metri. Questa soluzione potrebbe permettere all'Airbus 319, che dovrebbe essere il velivolo di riferimento perché è il velivolo con un maggior raggio d'azione, di poter decollare a pieno carico e raggiungere destinazioni più remunerative. Ciò in quanto l'attuale problema di Peretola è che a fronte di 2.500.000 posti circa di offerta, vi è una domanda media tra 1.700.000 – 1.900.000 posti e con le attuali possibili destinazioni il mercato è praticamente fermo.

Solo andando più lontano verso destinazioni di pregio potrà essere diversificata l'offerta ed aumentato il numero di passeggeri e ciò si può ottenere dotando Peretola di una pista che permetta in tutte le stagioni il

decollo a pieno carico del velivolo Airbus 319. L'allungamento ipotizzato dell'attuale pista dovrebbe soddisfare l'esigenza prospettata e permettere lo sviluppo dell'Aeroporto».

BATTISTI - «Si dovrebbe chiarire se nell'ipotesi ENAC la percentuale del 7% di utilizzo della pista in direzione da e verso Firenze sia riferita solo agli atterraggi od anche ai decolli».

MORISI - «Cioè, lei voleva chiedere se la stima per la bidirezionalità, l'ipotesi di una pista non esclusivamente monodirezionale».

BATTISTI - «Sì, se fosse solo per gli atterraggi o anche per i decolli, perché in questo secondo caso bisognerebbe vedere quale sarebbe la rotta verso destra per la normale uscita strumentale».

BATTISTI - «Scusate, dimenticavo, concordo con il Prof. Roma che una pista priva di via di rullaggio riduce il livello di sicurezza».

MORISI *- << Grazie della sua opinione. Io volevo sentire, a questo punto, anche il contributo di ARPAT e ARS … prego >>*

ALIDORI - *<< Il generale parlava dei dirottamenti e la colpa la dava solo al vento, in realtà anche la nebbia è colpa della conformazione attuale, per due motivi, uno, l'Arno, con la pista attuale l'Arno è 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 le attaccano. Poi, pochi mesi dopo la pista sarebbe in vista ma a quel punto hanno iniziato la procedura di mancato avvicinamento 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 1. 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 >>*

MORISI *- << Perché? >>*

ALIDORI *- << Perché monte Morello sarebbe di lato non di fronte >>*

MORISI *- << No, ma rispetto al muro di nebbia provocata dall'Arno? >>*

ALIDORI *- << L'Arno non sarebbe più in finale ma sarebbe parallelo alla pista. Infine, ultima cosa, diceva il generale, la direzione del vento che ispira est-ovest. In realtà, la direzione prevalente del vento è più da 220 a 250, esattamente in coda all'artista attuale, quindi con una pista parallela sarebbe vento attraverso che ha dei valori di tolleranza nettamente superiori al vento in coda >>*

MORISI *- << Siccome io devo sbobinare, come si dice, se mi può dire il suo nome … >>*

ALIDORI *- << Mi chiamo Roberto Lidori e sono controllore del traffico aereo cui ha Peretola >>*

MORISI *- << È importante, perché sennò poi non riesco ad attribuire le posizioni a chi le ha formulate. Irene, scusami, c'è una richiesta del presidente del consorzio di bonifica, quel signore lì >>*

BOTTINO *- << Mi alzo così ci possiamo vedere in faccia … io sono venuto per ascoltare, ringrazio intanto dell'attenzione. Vedo che si è parlato diffusamente del reticolo idraulico. Noi, circa un anno fa, abbiamo fatto un'audizione in Consiglio regionale, aprile 2011, e avevamo consegnato uno studio alla Regione nei mesi precedenti >>*

MORISI *- << Molto dettagliato >>*

BOTTINO *- << Molto dettagliato, che conteneva una serie di problemi e indicazioni. Vengono alle certezze. La prima ce l'abbiamo qui, parto da qui e poi mi sposto un po' più in là. Noi ponevamo il problema della cassa di espansione a servizio del polo scientifico, ricordo che il polo scientifico universitario è in deroga dal punto di vista idraulico, cioè non è in sicurezza idraulica, quella previsione, prescrizione che era stata data di una cassa di espansione, non è ancora stata realizzata. Con la fantasia tipica degli intellettuali, è stato trovato un accordo territoriale ed è stata chiamata parco delle acque meteoriche >>*

MORISI *- << Siamo bravini, però … >>*

BOTTINO *- << Su questo non c'è dubbio … le dimensioni sono 60.000 m³, 4,5 ettari. C'è già il progetto esecutivo e si è andati già all'appalto. Questa è la condizione. Ed era messa dove passerà la pista parallela. Per quanto riguarda i nostri studi, non è stato possibile trovare un'altra collocazione, quindi, abbiamo un anno fa ha posto il problema che* quella cassa di espansione che consentirebbe al polo scientifico universitario, per usare un termine volgare, di non andare sott'acqua, non è stata trovata una collocazione. Apprendo oggi che non c'è uno studio diverso dal nostro di approfondimento diverso dal nostro, quindi prendo atto di questa cosa. L'altra questione che è inerente allo spostamento del fosso Reale, che ormai è 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, ché 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, 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 precondizione ci sia Baxter, Osmannoro, innalzamento della livelletta autostradale dall'ingresso dell'autostrada fino al benzinaio di Peretola, quindi, anche quella è 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, che essendo un canale pensile, tutto il ridicolo idraulico minore, c'è una certezza che abbiamo tutti, che l'acqua se è in discesa corre e in salita non va, ci si allaga, quindi, questo problema di questo reticolo idraulico minore, non ci è data una soluzione, come fa un reticolo idraulico minore a superare un dislivello di 7,5 metri? 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 alla commissione del Consiglio regionale, vedo oggi che purtroppo non ci sono risposte concrete, quindi io credo che su alcune ipotesi di fattibilità pensi 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, secondo. Solo questo contributo, e ringrazio tutti >>

MORISI *- << Grazie, grazie molti. Altri contributi rispetto alla fase in cui siamo della giornata? Perché poi volevo chiedere sia ad ARPAT sia ad ARS due approfondimenti, possiamo decidere di farli anche nel primissimo pomeriggio, riprendiamo i lavori al massimo alle due, quindi volevo verificare anche la disponibilità dei tecnici presenti a esserci nel primo pomeriggio. È un silenzio assenso? Grazie molte, vi ringrazio molto. Altri contributi? Professor Bencivenni, vi pregherei, visto il taglio che abbiamo dato alla giornata, se potete restare nel merito delle questioni … >>*

BENCIVENNI *- << No, ma infatti mi riallaccio alla questione sollevata ora dal Presidente del Consorzio bonifica e alla questione del quadro che ci aveva fatto il dirigente della Regione sulle questioni di questo tipo. Io vorrei portare come contributo alla discussione, che è un problema che riguarda tutti e due gli aspetti, il caso proprio che citavo ieri nel mio intervento, dei lavori allo snodo della Firenze Scandicci fatto in occasione della nuova uscita Firenze Scandicci. In quel caso, nonostante tutti i pareri di fattibilità e di certezza che si potesse fare, intervento del 2004, nel 2012 è risultato che il fosso del Dogaione, che è un fosso importantissimo per lo scolo delle acque nell'area del oltre Greve, è stato modificato, l'acqua che dovrebbe andare dalla piana della Greve all'Arno a valle della Greve, ritorna indietro. Allora, nessuno sa, è stato certificato in un'ispezione che è stato manomesso l'andamento del corso quando hanno fatto i lavori, non si sa chi doveva controllare, quello che voglio dire è che quando si affrontano problematiche di questo tipo, che sono di grande rilevanza, sembra che sul piano tecnico sia tutto possibile, poi si arriva a dei danni, addirittura uno dice che è un danno irreparabile questo qui, perché quando è stato fatto il braccio del raccordo per andare al casello nuovo che è stato fatto rispetto alla Firenze Pisa Livorno, lì è stato rialzato, nel sovrapporsi al Dogaione, è stato rialzato il Dogaione in maniera che torna indietro. 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 >>

MORISI *- << Grazie. Vedo che sono presenti anche, e li ringrazio molto, esponente di soggetti economici, come CNA, SAT, aeroporto di Firenze … si hanno contributi da dare in questo momento, sarebbero quanto mai graditi, oppure se vogliono intervenire successivamente. Chiedo anche agli amministratori locali presenti se vogliono darci un loro contributo in questo momento … altre opinioni più dietetiche? Allora, sentite … è un'opportunità per noi che siano presenti interlocutori importanti, poi non è ovviamente obbligo per nessuno intervenire, anzi, con la massima libertà, e ogni giudizio di opportunità che ognuno di noi può dare. Allora, se in questo momento non vi sono ancora richieste di contributi da dare o di posizioni da esprimere, o di domande ai tecnici che già si sono espressi e che si esprimeranno, io chiederei a questo punto ad ARPAT di darci il suo contributo. Ringrazio molto il dottor Andrea Poggi che ci aiuterà molto ad approfondire gli aspetti di valutazione, immagino. Andiamo in presentazione? Bene>>*

POGGI *- << ARPAT ha curato due contributi relativamente alla valutazione degli impatti e delle diverse soluzioni progettuali dell'aeroporto sull'inquinamento atmosferico e sull'inquinamento acustico. Comincio dall'inquinamento atmosferico, ripercorrendo sostanzialmente le cose che si trovano nel rapporto, in maniera sintetica. La base di partenza è un quadro conoscitivo … io vi racconto parte di quello c'è nel rapporto … si parte da una valutazione del quadro conoscitivo della situazione dell'inquinamento atmosferico, scorro rapidamente, è una valutazione in termini di emissioni, basandosi sul censimento regionale delle emissioni, l'ultimo disponibile 2007, sul quale è stato fatto un approfondimento specifico relativamente alle emissioni aeroportuali, che sono state invece stimate ad hoc, quindi sono state scorporate per un affinamento di valutazione che serviva poi per distinguere i diversi scenari progettuali. Fatto sta che uno studio mirato in collaborazione con l'Università di Firenze, utilizzando un codice di calcolo molto affine a quello utilizzato per il censimento delle emissioni ma andando nel dettaglio delle diverse fasi operative che comportano emissioni nell'operatività dell'aeroporto. Il quadro conoscitivo della situazione dell'inquinamento atmosferico è basato sulla rete di rilevamento della qualità dell'aria, in particolare sulle centraline che misurano il fondo nell'area circostante, l'aeroporto, che sono quelle qui elencate la Firenze Boboli e la Firenze Bassi, la centralina di Scandicci e quella di Prato via Roma, qui c'è una mappa dove forse riuscite a vedere, i pallini gialli sono la collocazione delle centraline della rete prese in esame, e l'aeroporto è più o meno al centro. Per quanto riguarda il biossido di azoto abbiamo in normativa due limiti di riferimento, uno è il numero massimo di superamenti del valore orario di punta da 200 microgrammi/metro cubo, dove c'è fissato un limite di 18 superamenti massimi in un anno, e qui vedete che per tutte queste stazioni siamo, negli ultimi cinque anni, sempre al di sotto di questo limite. L'altro, per quanto riguarda il biossido di azoto è il valore medio annuale, dove il limite è fissato a 40 microgrammi, qui si registrano negli ultimi cinque anni alcuni superamenti, con una tendenza negli ultimi anni invece a restare dentro i limiti. Il PM10, il particolato, con questa frazione respirabile, è anche questo soggetto a due valori limite, uno sul numero di superamenti annui ammessi del valore limite della media giornaliera di 50, microgrammi questo è abbastanza conosciuto perché fa cronaca frequentemente, c'è un tetto a 35 superamenti, vedete in particolare la centralina di Scandicci, però è un tetto che ha sempre superato, anche Prato via Roma l'ha superato nel 2011, ci sono andamenti alterni che risentono della stagione. L'altro valore che limita il PM10 è il valore della media annuale, dove abbiamo un valore limite a 40 microgrammi, e questo invece nel quinquennio è sempre rispettato per tutte le centraline prese in esame. Il PM 2,5 è un parametro sempre di polveri più sottili che è entrato nella normativa recentemente, che ha dei limiti che prenderanno forza da 2015, quindi qui la serie storica è più recente ed è molto limitata, abbiamo via bassi e Prato e rispetto al valore limite dei 25, i valori attual-*

mente sono al di sotto. Quindi, la situazione complessiva è che i due inquinanti da tenere sott'occhio sono gli ossidi di azoto e il PM10 perché sono quelli sui quali abbiamo ancora delle situazioni di criticità rispetto agli obiettivi di legge, tutto questo era per arrivare a questa conclusione che ci interessa tenere sotto controllo polveri e ossidi di azoto. Come è stata fatta la valutazione? È stata fatta una verifica delle variazioni attese delle emissioni complessive in un quadrato di 5 km per 5 km intorno alla soluzione progettuale prevista. In tale zona è prevista la realizzazione … >>

***MORISI** - << Chiedo scusa, per capire tutti, la soluzione progettuale prevista, quale? >>*

***POGGI** - << Una via di mezzo, poi c'è il disegno con il quadrato dove sta. Eccolo qua no, ma fa bene interrompermi tutte le volte che non sono chiaro. Questo è il quadrato dove si intravede l'attuale pista dell'aeroporto, le altre soluzioni si sviluppano più o meno in questa zona, che è grosso modo centrale rispetto a questo quadrato. Torno all'elencazione di prima dentro questo quadrato è inclusa la realizzazione del nuovo termovalorizzatore di Case Passerini che quindi è stato inserito negli scenari futuri, invece sarebbero esterni de a questo quadrato parte dell'A11 da Firenze Nord al casello di Prato e il tratto autostradale dell'A1 che circonvalla città da sesto a Scandicci, le immissioni di questi due rami e quelle della SEVES sono state incluse comunque nel bilanci, quindi sono esterne al quadrato ma sono state messe nel conto. Quindi, il conto include tutte le sorgenti che stanno nel quadrato più questi tre … >>*

***MORISI** - << Quindi, voi avete cercato di verificare quanto questa ulteriore aggiunta, possibile fonte di inquinamento atmosferico, ma a pesare sulla situazione data, che comprende anche queste due infrastrutture stradali >>*

***POGGI** - << Sì, tutto quello che c'è nel quadrato, in termini di emissioni, quindi non solo l'aeroporto, tutte le emissioni incluse nel quadrato, più ci abbiamo messo queste perché sono nel perimetro, perché è roba grossa, mettercela o non mettercela faceva differenza, quindi l'abbiamo inclusa nel calcolo >>*

***MORISI** - << Metodologicamente avete fatto del nostro meglio, non c'è dubbio >>*

***POGGI** - << Per quanto riguarda gli scenari, questa è la ripartizione attuale delle emissioni nella situazione data, cioè all'interno di quel quadrato >>*

***MORISI** - << Il 91% è data dal traffico veicolare >>*

***POGGI** - << Se si parla di ossido di carbonio, il 91% è fatto dal traffico veicolare, il 4% sono le altre sorgenti civili e industriali e un 4,5% lo fa l'aeroporto. Se si parla di ossidi di azoto, la ripartizione diversa il traffico veicolare pesa per un 50%, un 40% sono le altre sorgenti e l'aeroporto pesa per il 7%. Se si guardano gli ossidi di zolfo, siamo all' 84% fatto dalle sorgenti industriali o civili, l'11% compete all'aeroporto e il 5% al traffico, se si guarda il PM10, le emissioni primarie del PM10, l'aeroporto non conta nulla, 0,2%, il grosso della partita lo fanno in questo quadrato le altre sorgenti, u un 10%-15% lo fa il traffico >>*

***MORISI** - << Quindi questa, sotto questo profilo, per trarne il corollario conseguente, non è questa una delle variabili dipendenti che può orientare una soluzione piuttosto che un'altra, da questo punto di vista >>*

POGGI *- << Esatto. Qui abbiamo i tre scenari e sono noti con il numero di movimenti che gli sono attribuiti che sono stati presi in considerazione, non entro nel dettaglio perché credo che sia cosa nota, il termovalorizzatore, perché nel confronto prima-dopo prima non c'è e dopo abbiamo fatto come se ci fosse, poi lo vedremo se ci sarà davvero ma insomma abbiamo fatto come se ci fosse. Con una evoluzione, per ragionare di futuro abbiamo fatto una valutazione conservativa ma non troppo nel senso che rispetto al 2007 abbiamo fatto una evoluzione della componente missiva dovuta al traffico. Le emissioni da traffico sono in rapida evoluzione in conseguenza dell'evoluzione del parco veicolare, che è soggetto a limiti via via più restrittivi, i famosi step Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 5. Questa è l'evoluzione per i diversi inquinanti dovuti al traffico veicolare dove noi abbiamo i dati da inventario delle emissioni fino al 2007 e il grafico prosegue con la estrapolazione che abbiamo fatto noi proprio come estrapolazione di fitting di quel grafico per il 2011, che lo abbiamo collegato in post operam nel momento in cui abbiamo fatto la valutazione. Quindi, nel post operam, il dato di emissione attribuito al traffico nel conteggio è ridotto, in maniera diversa per i diversi inquinanti, in funzione dell'evoluzione attesa del parco veicolare. Qui c'è una tabella, che trovate nel rapporto, che dà, per le diverse situazioni, scomposto sulle principali sorgenti che abbiamo visto ora, all'aeroporto, traffico, termovalorizzatore altre, eccetera, i contributi ai diversi inquinanti. Qui lo vedete in maniera di più immediata lettura, per ciascun inquinante vedete le barre dove abbiamo lo scenario e missivo da sinistra a destra si va da quello attuale all'areale A, all'areale B, l'areale C. L'areale A, è il prolungamento della pista attuale l'areale B e della 12-30, la cosiddetta parallela, l'areale C e la pista obliqua. Quello che si vede è un'importante riduzione del CO dovuta all'evoluzione attesa del traffico veicolare, le altre variazioni sono di modesta entità >>*

MORISI *- << Scusi se la interrompo, anche leggendo il rapporto che ho dovuto compulsare con molta attenzione, non ho capito secondo voi perché si attende questa riduzione del traffico veicolare >>*

POGGI *- << No, non c'è nessuna riduzione del traffico veicolare, anzi questo mi dà il destro per precisarlo che. Nelle ipotesi che abbiamo fatto non è prevista alcuna riduzione del traffico veicolare, perché tutti gli scenari che sono disponibili in questo momento, per quanto vi siano una serie di infrastrutture di prevedono di riorganizzare il traffico in quell'area, nessuno di questi scenari prevede che il traffico complessivamente diminuisca. Nell'ambito dello studio c'è una simulazione fatta dalla società ALEPH sul riassetto veicolare e arriva a questa conclusione che avevamo già assunto noi nella nostra ipotesi. La riduzione non è una riduzione del traffico, è una riduzione delle emissioni dovute al traffico, che è conseguenza di una cosa che era rappresentata meglio in una di quelle figurine che è scomparsa … >>*

MORISI *- << Che è sostanzialmente un miglioramento del parco … >>*

POGGI *- << Sì, si sta passando da un parco veicolare che era fatto in gran parte da veicoli Euro 0 e Euro1 a un parco veicolare che è in già ora ha fatto il di veicoli Euro 3 ed Euro 4, sta cominciando entrare la componente dei veicoli Euro 5 che produce una riduzione significativa per esempio per quanto riguarda i diesel, mentre finora i diesel erano stati poco impattati dall'evoluzione normativa, quindi, quest'evoluzione del parco veicolare, che è data, nel senso che è inarrestabile, le ha avuto più di quegli anni non campano, si sostituiscono >>*

MORISI *- << La mia ha diciassette anni, ma poi ognuno ha le sue fissazioni … infatti giro in bicicletta >>*

POGGI *- << La gaussiana a tutte le sue distribuzioni con tutte le code, ma credo che al centro di questa distribuzione un'auto campa fra i e i dieci anni >>*

MORISI *- << Comunque ho capito, questa è la ratio fondamentale, bene >>*

POGGI *- << Sì. Quindi, qui vediamo rappresentata la medesima situazione dove voi vedete, per gli ossidi d'azoto, l'ho fatta solo per gli ossidi d'azoto e il PM, che vi dicevo sono quelli che ci interessano in particolare, l'aeroporto vedete che è la seta blu appoggiata sulla riga, vedete com'è adesso e come cambia nei diversi scenari dove compare questo verdolino che è il termovalorizzatore. Il verdolino viene sostanzialmente compensato dalla La riduzione assunta di emissioni da traffico, nel caso degli ossidi d'azoto, mentre per quanto riguarda gli scenari aeroportuali abbiamo che l'areale A è sostanzialmente poco diverso dalla situazione attuale, leggermente in crescita gli altri due areali >>*

MORISI *- << Secondo le vostre valutazioni sarebbe un pur lieve incremento dell'impatto atmosferico conseguente a un riorientamento della pista >>*

POGGI *- << In realtà non è dovuto al riorientamento, è dovuto al potenziamento, cioè noi abbiamo una situazione attuale con 30.000 movimenti e abbiamo gli scenari variati … >>*

MORISI *- << Quindi, a prescindere dall'orientamento della pista, l'incremento dei voli … chiarissimo >>*

POGGI *- << Esatto. L'orientamento a un leggero effetto nel senso che la soluzione parallela senza bretella a una riduzione dei tempi, si chiama taxi in termine tecnico, cioè i tempi di spostamento dell'aeromobile per collocarsi in partenza e in arrivo, che contribuisce per alcuni inquinanti a una riduzione delle emissioni per movimento rispetto alla situazione attuale, che quindi è leggermente … comunque, la soluzione parallela senza bretella di rullaggio che migliorativa rispetto alle altre >>*

MORISI *- << Però stiamo sempre parlando dello 0,9 >>*

POGGI *- << Per gli (termine incomprensibile), è una frazione un pochino più importante, per il PM10 vedete che non c'è, in realtà c'è per questa figura ma non si vede, è una righina sottile sul fondo, il totale si capisce bene, non dipende sostanzialmente da quello che succede all'aeroporto, e questo è il succo del rapporto ambientale da questo punto di vista, che le raccomandazioni dicono, se si vuole lavorare sull'inquinamento dell'aria, bisogna lavorare sulle altre sorgenti. Per quanto riguarda il rumore, qui ci sono una parte delle valutazioni che trovate nel rapporto, per ogni orientamento della pista sono state stimate le curve di impatto con l'indicatore che è l'indicatore che oggi ha dei limiti, questo LVA, che è un indicatore integrato, un indicatore dà una media di lungo periodo nell'arco delle ventiquattro ore, pesando la notte e il giorno in maniera diversa. Per ciascuna esofona è calcolata la popolazione residente in ciascun intervallo di esposizione e da questa si ricava la popolazione disturbata, dove come popolazione disturbata è espressione tramite una curva dose-risposta della percentuale di popolazione che se intervistata risponderebbe denunciando disturbo per la situazione di rumore a cui sarebbe esposta. È una curva messa a punto dall'Agenzia europea per l'ambiente per conto della Commissione europea. Questo è lo scenario con il prolungamento della pista attuale, voi vedete le diverse fasce di livello di esposizione, partiamo da quelle più alte, avremmo 200 residenti nella fascia 65-70. Per capirsi, la normativa attuale valuta non compatibile con la residenza le esposizioni superiori a 65 dB di LVA, per cui è una soglia che ha un significato preciso dal punto di vista normativo. Ancora interessante, se vogliamo, da un punto di vista quasi normativo che il superamento della fa-*

scia dei 60, perché fino a oggi gli strumenti di pianificazione territoriale che si sono date le amministrazioni che ruotano intorno all'attuale aeroporto hanno fissato l'obiettivo di tenere le aree residenziali al di sotto dei 60 dB >>

MORISI *- << Una domanda, scusi, questa me l'hanno fatta in tante persone, nei mesi e nelle settimane scorse. Queste fasce di esposizione al rumore, al di là del parametro rappresentato dalla quantità di popolazione esposta, che metodologicamente comunque ha una sua difendibilità ma anche una sua criticità, però la domanda mi viene ricorrentemente posta: per quanto tempo, nell'arco della giornata – che, se non erro, nel caso dell'aeroporto di Firenze va dalle sei del mattino alle 23 – ecco, io sono esposto a questo rumore per quanto, facendo la somma? Cinque minuti? 10 minuti? 15 minuti? Di più o di meno di quando la signora del piano di sopra mi accende l'aspirapolvere o mi fa andare la lavatrice? Sono tutt'altro che sciocchi come quesiti, nel senso che l'esposizione virtuale, cioè sono 200.000 persone, poi diventano 200, poi sono 150 … sì, ma che intensità ha questa esposizione? Cioè, che durata ha nel tempo, perché questo cambia molto la sopportabilità >>*

POGGI *- << Sì, qui si entra in un tema complicato, cioè quello di rappresentare in termini di sensazioni, di disturbo, di interferenze sulle proprie attività una certa quantità di esposizione al rumore. Questa operazione viene fatta con due strumenti diversi, uno è questo LVA, l'LVA è un indicatore integrato, cioè disposizione al rumore da traffico aereo, sappiamo tutti, è un'esposizione a eventi discontinui, cioè c'è un momento in cui passa l'aereo e si sente rumore, l'aereo è atterrato e non si sente più il rumore. Mentre l'aereo passa, il rumore ha un'intensità variabile ma raggiunge dei picchi di una discreta intensità, dopodiché questo cessa. Questo numero è una media, che quindi non rappresenta nulla in termini di ciò che uno sperimenta, se vogliamo, è un artificio matematico, un modo di sommare l'energia sonora presente in questi diversi eventi, e quantificarla. Si ottiene lo stesso numero raddoppiando gli eventi e dimezzandone l'intensità di ciascuno, e sono due esperienze di vita diverse, in un caso uno a pochi eventi molto intensi, nell'altro uno a eventi molto frequenti a bassa intensità. I limiti, essendo espressi in questa quantità, assimilano, in termini di fastidio complessivo, queste due situazioni, cioè, che domani tu abbia pochi eventi molto intensi o che tu ne abbia molti di minore intensità, se c'è un'opportuna compensazione fra quanto cresce l'intensità e quanto si riducono gli eventi, si dice che tu hai lo stesso livello di esposizione. Se questa compensazioni sia corretta, è oggetto di molti studi e molte valutazioni >>*

MORISI *- << Quindi c'è una discussione metodologica, fondata, voglio dire >>*

POGGI *- << Sì, devo dire che però oggi c'è anche un largo consenso sull'utilizzo di questo indicatore come un modo di parametrare il livello di inquinamento acustico da diversi aeroporti, tenendo conto che non è corretto prendere questa stessa quantità e paragonarla con uguali livelli di altre sorgenti. Cioè, si ritiene corretto utilizzare questo indicatore finché restiamo nell'ambito del livello di rumore aeroportuale. Gli aeroporti hanno espresso in questo indicatore un loro limite, le ferrovie, si può utilizzare lo stesso indicatore, ma hanno un altro limite. I limiti sono diversi, quindi non è corretto utilizzare questo indicatore per comparare sorgenti diverse, lo si ritiene relativamente corretto per comparare sorgenti omogenee fra loro. Dopo di che, una evoluzione di questo ragionamento è quella di valutare, sempre in termini di valutazione complessiva e non del singolo caso, la popolazione disturbata. Cosa ci dicono gli studi ampi, numerosi, vasti che sono stati fatti sulla reazione della popolazione all'esposizione al rumore degli aeroporti? Che in ciascuna di queste fasce non troviamo espressioni di disagio differenziate da parte delle diverse persone che risiedono, alcune manifestano un disagio più pronunciato altre meno, la numerosità delle persone che manifesta il disagio all'interno di una certa fascia di esposizione è relativamente nota. Quindi, noi possiamo dire che in que-*

sta fascia avremo circa, dico un numero che ci vada vicino, un 10%-15% che manifestano disagio per, mentre le altre no. Qui questa percentuale cresce, e così >>

***MORISI** - << Quindi qui stiamo parlando di persone che sono disturbate, più o meno intensamente, perché hanno una loro ubicazione residenziale, non c'è alla base uno studio che ci dica, abbiamo fatto un sondaggio specifico, li abbiamo ascoltati … >>*

***POGGI** - << No, anche perché non potremmo fare un sondaggio sulle situazioni future che non sono soggette … >>*

***MORISI** - << È importante sapere questo … >>*

***POGGI** - << No, questo è basato sulle relazioni dose-risposta note, frutto di studi a livello internazionale e sulle previsioni dei livelli sonori attesi … no, questa è una delle questioni più delicate da capire … dopodiché, noi in questa maniera non valutiamo la situazione del singolo, che può essere molto diversa anche per persone che abitano nel medesimo appartamento, in termini di sopportabilità, poi qui entrano tutta una serie di fattori non soltanto soggettivi nei termini di soggettività individuale ma anche di condizioni di vita: a che ora sono la casa, cosa faccio quando sono a casa, dove sono fuori durante la giornata … tutti questi fattori incidono moltissimo su quanto io poi sono disposto a tollerare o a non tollerare. Quindi, siamo nella obbligata necessità di fare un ragionamento di media e comparare queste situazioni guardando qual è la risposta media che ci attendiamo dall'una o dall'altra situazione. Quindi, vi dicevo, la situazione attuale portata a 45.000 movimenti produrrebbe circa 200 residenti nella fascia sopra i 65 dB e 3200 nella fascia tra 60 e 65, poi ci sono queste due fasce ulteriori con 43.000 residenti e 15.000 residenti. Questa è la situazione utilizzata per la simulazione della 12-30, dove la rotta di decollo presa dallo schema proposto da ENAC ha un'ottimizzazione con una virata per portarla fuori dalle aree più densamente abitate, mentre questa non è possibile fare in fase di approccio, quindi in fase di atterraggio si viene giù diritti … la pista è questa qua, per capirsi, e queste sono le direzioni di decollo e la direzione di atterraggio. Con queste direzioni e un mix aeroportuale della flotta che è omogeneo a quella delle altre situazioni, abbiamo questo scenario, dove i residenti sopra i 65 sarebbero una ventina, si sta parlando di residenti stimati sui dati del censimento 2001, che non è un granché per fare questa stima ma in questo momento è il dato … >>*

***MORISI** - << Questo è il riferimento che facevo stamattina, alla vetustà di certe fonti, che non dipende certo da voi, quindici anni fa … >>*

***POGGI** - << Per alcuni comuni erano disponibili i dati anagrafici aggiornati ma non lo erano disponibili per tutti, e quindi non abbiamo potuto utilizzare una base che sarebbe stata disomogenea … abbiamo una ventina di residenti nella fascia fra 60-65, e poi invece circa 3000 nella fascia 55-60 6000 nella fascia 50-55. Con questa popolazione interessata, si stimano circa 7000 disturbati, contro i 15.000 dell'altra >>*

***MORISI** - << Qui siamo nella famosa ipotesi della monodirezionalità >>*

***POGGI** - << Nell'ipotesi della monodirezionalità >>*

***MORISI** - << Se invece ci mettiamo quella bidirezionale … >>*

***POGGI** - << Allora vado avanti, ce l'avevo in fondo … >>*

MORISI *- << Chiedo scusa … >>*

POGGI *- << Eccola qua. Questa è una ipotesi di bidirezionalità a uso meteorologico. Intendiamoci, non c'era uno studio di dettaglio su questo, ma tipicamente si stima un 7%-8% di situazioni meteo, grossolana, questa stima, che possano richiedere o preferire un atterraggio dall'altra parte o un decollo dalla parte opposta, abbiamo messo una cifra di questo tipo tanto per vedere quale fosse l'impronta, poi è tutto da verificare nel dettaglio >>*

MORISI *- << Ma hai usato correttamente, come per tutte le altre cose che stai dicendo, il termine " l'impronta", non a caso, quindi va bene. Il cambiamento è molto rilevante >>*

POGGI *- << Il cambiamento di forma è la comparsa di questo picco sulla zona di Novoli, che riguarda soprattutto le fasce di esposizione sopra i 50 e sopra i 55 dB, cambia poco nel numero dei residenti che sono nelle fasce di esposizione più elevate, abbiamo invece un incremento, soprattutto in questa fascia dei 50-55, il che porta a 11.800, circa 12.000, indisturbati contro i 7000 che c'erano nell'ipotesi monodirezionale. Va detto, a onor del vero, che in questa valutazione manca totalmente la zona della cosiddetta scuola marescialli, scuola per modo di dire, nel senso che lì è previsto un insediamento di tipo residenziale … >>*

MORISI *- << Si presuppone che siano uomini forti >>*
POGGI *- << Ma credo che abbiano anche le famiglie >>*

MORISI *- << Qualcuno l'ha voluta lì … >>*

POGGI *- << Comunque, in questo conto non c'è. Trovate anche delle valutazioni sull'areale C che danno luogo delle valutazioni di impatto … sì, questa è la cosiddetta obliqua … e ce la risparmiamo. Il risultato finale è condensato in questa tabella che è ripresa pari pari dal rapporto, noi e si mettono a confronto la situazione attuale con i diversi scenari di fattibilità, per lo scenario attuale ci sono due ipotesi di prolungamento, una con un arrivo che arriva fino a 35.000 movimenti e uno a 45.000 movimenti, dove si vede che dal punto di vista acustico la situazione monodirezionale con parallela è quella che si manifesta in maniera abbastanza evidente come preferibile >>*

MORISI *- << Comunque, sono evidenze dove la variabile monodirezionalità o meno gioca un ruolo molto importante, anche sotto questo profilo >>*

POGGI *- << Certamente >>*

MORISI *- << Io la ringrazio molto, lei è stato come al solito di grande chiarezza. Ho capito, l'avevo capito francamente anche prima, però lei ha fatto bene a enfatizzarlo, non c'è di meglio, per così dire, in termini di modelli, però noi stiamo parlando di percezioni attribuite a una localizzazione, e questo è un punto, vorrei sottolinearlo metodologicamente. Grazie infinite >>*

POGGI *- << Prego >>*

MORISI *- << Vedo sbadigli d'appetito. Vogliamo fare la pausa ora, breve, e riprendiamo alle due con il contributo dell'ARS? Poi vorrei fare vedere la parte cartografica della documentazione regionale, magari*

Riccardo la teniamo un momento sullo sfondo, e riprendere la discussione. Generale Battisti, lei mi aveva fatto dei cenni, voleva dire qualcosa o lo vuole dire dopo? >>

BATTISTI *- << Se fosse solo per gli atterraggi o anche per i decolli >>*

MORISI *- << Cioè, lei voleva chiedere se la stima per la bidirezionalità, l'ipotesi di una pista non esclusivamente monodirezionale … >>*

BATTISTI *- << … fosse solo per atterraggi o anche per i decolli, perché per i decolli bisognerebbe vedere uno sviluppo verso destra per l'uscita dalla direzionalità della pista verso quella che è la salita normale >>*

MORISI *- << Bene, magari la facciamo alla ripresa e sentiamo se c'è una risposta possibile >>*

BATTISTI *- <<Io scappo, lei lo sa >>*

MORISI *- << Va bene, gliela registro io >>*

7 dicembre pomeriggio

MORISI - << Allora, se vi riaccomodate, riprendiamo i nostri lavori, devo dire che qui c'è un cellulare sul quale non voglio indagare, che qualcuno ha perso, è qui, chi ha perso il cellulare lo trova al tavolo della segreteria, ah è il suo abbiamo trovato l'innocente colpevole… che è un bell'ossimoro. Allora, dobbiamo un po' correre perché abbiamo qualche arretrato importante rispetto alla mattina ma era giusto anche dare alla mattina l'articolazione che si è resa necessaria, quindi chiederei all'ingegner Gabbellini, che è qui di fianco a me, molto rapidamente, di dare un contributo rispetto … poi qualcuno troverà chi ha progettato questi tavoli … no, Baracco poverino ha tante colpe ma non questa, io credo di sapere chi, perché sono stato sei anni in Consiglio di amministrazione dell'Università … allora, chiedo all'ingegner Gabbellini di darci il suo contributo con riferimento al tema del reticolo idraulico in correlazione con quanto il presidente del Consorzio di bonifica ci ha detto questa mattina >>

GABELLINI[67]** - << Mi scuso ma stamattina avevo altri impegni e sono potuto arrivare solamente nel primo pomeriggio. Mi hanno detto i punti che sono stati sollevati dal Presidente del Consorzio di Bonifica. A parte affrontare queste tematiche, posso poi rispondere a eventuali domande. Vorrei tracciare semplicemente quello che è stato il percorso che è stato seguito nell'affrontare gli aspetti idraulici. Abbiamo avuto degli incontri informali con il Consorzio di Bonifica che sono stati molto preziosi in quanto hanno consentito di verificare, e aggiornare, il quadro conoscitivo del territorio. Abbiamo cercato di riportare quanto emerso, sintetizzandolo, nell'elaborato redatto dalla Regione. Ritengo che i punti fondamentali che ci sono nella Piana, in particolare in questa parte della Piana che interferisce con la zona dell'aeroporto, siano essenzialmente le acque alte, le acque basse e le casse di espansione. Si deve poi ricordare che deve essere tenuto conto anche di 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. Nei dintorni dell'aeroporto abbiamo il fosso Reale e il Canale di Cinta, che possono essere interferiti dagli interventi inerenti l'aeroporto: questi corsi d'acqua hanno peculiarità ben diverse

[67] **Ing. FRANCESCO GABELLINI** – Regione Toscana

uno dall'altro. Per quanto riguarda il fosso Reale, si tratta di un corso d'acqua avente dimensioni notevoli sia in pianta che in altezza: ha una sezione di circa 50 metri e un'altezza degli argini intorno ai 5 metri. L'interferenza con questo corso d'acqua è il primo punto che ci siamo trovati a dover, non dico risolvere (perché ritengo non spetti a noi e soprattutto non in questa fase), ma segnalare. Un'eventuale deviazione del fosso Reale deve essere considerata attentamente. Infatti un eventuale allungamento del tracciato può comportare delle importanti modifiche nella pendenza del canale, peraltro già molto modesta in un contesto territoriale così fragile. Inoltre la presenza degli argini impone la valutazione degli effetti che la deviazione avrebbe sulle viabilità interferite in termini di raccordi altimetrici, sulla rete dei servizi e dei sottoservizi e sul reticolo idraulico minore. 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 (anche se, ripeto, non era e non è competenza nostra fare il progetto), … >>

MORISI - << A qualcuno toccherà però, prima o poi … >>

GABELLINI - << … sembrava comportasse una lunghezza francamente eccessiva, che avrebbe inciso in modo insostenibile sulle pendenze poi da adottare nella progettazione. Quindi, l'ipotesi è quella di tenere conto del fosso Reale in modo tale da limitare al massimo le modifiche alla sua attuale pendenza. Poi c'è da tener in debito conto del reticolo delle acque basse; anche questo è un altro aspetto che abbiamo voluto sottolineare affinché venga attentamente valutato, essendo peraltro una zona di bonifica ormai altamente urbanizzata. Poi ci sono le casse di espansione, presenti o comunque di previsione: una è posta a nord est e l'altra a sud del Polo Scientifico, ed hanno funzioni diverse. Chiaramente anche queste sono opere fondamentali per quanto riguarda la messa in sicurezza idraulica del polo scientifico: un eventuale intervento che dovesse interferire con loro deve tenerne conto e deve dare le dovute risposte. Questo è stato, in sintesi, il nostro approccio alle particolarità del contesto territoriale. Se ci sono domande … >>

MORISI - << Può darsi che vengano fuori dopo … ecco c'è una domanda, vede. Battisti, il generale >>

***(intervento senza microfono)*

GABELLINI - << Se ho capito la domanda, secondo me questo rientra a tutto tondo nella gestione delle acque alte e delle acque basse. Acque alte che non devono dare nessun tipo di esondazione nell'area, e quindi deve essere esclusa la possibilità che possa esserci una, chiamiamola, invasione di acque che vengono dall'esterno: per quanto riguarda la gestione delle acque basse è necessario venga prevista l'adozione di un buon reticolo idraulico che serve proprio ad evitare il problema dell'effetto diga dovuto alle acque basse. Quindi, credo che sia un elemento da tenere in considerazione ma credo possa essere gestito all'interno della progettazione tenendo presente non voglio dire le fragilità ma certamente le peculiarità dell'area >>

MORISI - << Cosa significa che può essere gestito all'interno della progettazione, scusate? >>

GABBELLINI - << Se io vado a realizzare … >>

MORISI - << Non le chiedo di formulare qui un progetto, non mi fraintenda però, se fosse suo quel fosso, si trovasse davanti un interlocutore che è il proponente, fate quello che vi pare ma state attenti a che cosa? >>

GABELLINI - << Dovessi dare io l'autorizzazione in un territorio come quello, la cosa che vorrei vedere è che effettivamente qualsiasi elemento che si va a costruire sia trasparente dal punto di vista delle ricadute che può avere sul territorio circostante. Ma questi sono i principi che stanno sempre alla base dell'azione della Regione e gli enti locali. Cioè, in poche parole deve essere in sicurezza l'intervento (e le aree contermini) e non deve essere creato rischio (o aumento del rischio) per gli altri soggetti che stanno vicino. Deve essere visto nello specifico il progetto, deve essere verificato di che tipo di intervento si tratta e che tipo di interferenza dà.... >>

MORISI - << Benissimo, ho capito. Siccome siamo in una situazione come dice il mio amico Maracchi non mutamento climatico ma di crisi climatica, cioè di un processo di trasformazione di cui vediamo i ritmi in costante crescita e di cui non conosciamo gli esiti, allora, c'è una qualche avvertenza generale per cui quel suo "gestibile" può diventare "efficace" … non mi fraintenda … >>

GABELLINI - << La sua è una domanda più che legittima. Il discorso per come lo vedo io è che la progettazione non è un processo statico per cui quello che si è imparato all'Università venti anni fa è quello che si continua a fare. Bene o male io credo che i progetti che si stanno vedendo in Regione sono progetti che seguono l'evoluzione non solo normativa ma anche conoscitiva e tengono pertanto conto di quelli che sono gli sviluppi tecnici e scientifici. Faccio un esempio, fino a pochi anni fa non si parlava della portata duecentennale: fino al 1998, quando si trattava di un progetto per un intervento su corsi d'acqua o a scala urbanistica, si parlava soltanto della centennale, mentre ora la portata di riferimento è la duecentennale, ovvero si fa sempre riferimento a un calcolo statistico che si basa sull'analisi delle piogge o delle portate e, ad oggi, l'evento di riferimento per questa tipologia di interventi è sempre la duecentennale. Ma non solo. Per alcune tipologie di intervento, si sta tenendo conto per esempio del "comportamento" che hanno dimostrato gli argini in Toscana. Non è qui il caso fortunatamente, ma in altre parti del territorio toscano, hanno dimostrato di poter andare in crisi; cosa questa che, fino a poco tempo fa in occasione di piene di durata un po' più corta, non avevano dato questo tipo di problema >>

MORISI - << Cioè, vanno in crisi ma non sanno resistere >>

GABELLINI - << Quando ci sono piene più lunghe, gli argini di alcuni corsi d'acqua (penso al Serchio e ad altri fiumi), che non sono stati progettati come sbarramenti di dighe, ma per resistere per un periodo transitorio all'aumento del livello idrometrico e poi alla sua discesa, se messi alla prova da onde di piena più lunghe, hanno purtroppo dimostrato in alcuni casi di andare in crisi. Questi sono aspetti di cui, nella progettazione di alcuni interventi, si deve tenere conto … >>

MORISI - << C'è un microfono per Paolo Pecile, perché io ho una memoria da elefante ma ogni tanto ho delle défaillance senili … >>

PECILE - << … poi però noi abbiamo una vecchia pista, la nuova pista, 2 km, e più la pista di rullaggio, perché io non sono per la pista parallela, sarei per potenziare l'attuale e trarre il meglio di quello che è rendendolo il più possibile controllato, ma questo è un altro discorso, perché, se si fa una pista non fare una pista di rullaggio sinceramente è ridicolo, anche ai fini della sicurezza, ce l'hanno confermato dei tecnici, ma questo anche dilettanti a cui io appartengo, lo sapevano. Quindi, si asfalta un monte di roba, si impermeabilizzata, e cosa fanno? Dovranno fare una cassa di laminazione anche loro? Così gli uccellini saranno contenti e quelli che arrivano a 1,8 kg non ci preoccupiamo, poi ci sarà qualcuno che li misura, quelli sopra di

1,8 kg li metteremo un peso, che gli si fa? Vietato l'ingresso a uccelli con tonnellaggio superiore a 1,8 kg? A parte la battuta … >>

GABELLINI - <<Comunque nel Rapporto Ambientale è stato considerato questo aspetto. Ovviamente, ripeto, non spettava e non spetta a noi la progettazione, però è stato detto proprio questo discorso: attenzione, vista la fragilità dell'area (ma alla fine, anche se non fosse fragile l'area le norme regionali lo prevedono ovunque), si deve prevedere i dovuti interventi per tener conto dell'aumento della superficie impermeabile. Questo è sempre necessario, tanto più, se non si tratta di due casette ma, come in questo caso, di metri e metri quadrati di cemento e di asfalto, in un territorio come questo dove sono sovrane le acque basse. Qui la valutazione dell'impatto degli interventi deve tener conto che si ha un effetto di scolo limitato. Ma anche se così non fosse, ovvero non ci trovassimo in un contesto territoriale così particolare, di questo effetto se ne dovrebbe tener comunque conto, perché dopo i problemi sarebbero dei territori a valle. Questo concetto è stato scritto nel Rapporto Ambientale. Ed è stato affrontato così: attenzione, *warning* si deve tener presente che un aumento di impermeabilizzazione deve essere poi gestito all'interno della progettazione per quanto riguarda i maggiori apporti >>

MORISI - << Bene, la ringrazio molto. La pregherei, se può, nei limiti dei suoi impegni, di trattenersi perché magari c'è qualche domanda. Allora, chiedevo all'architetto … c'è una domanda? Sempre per l'ingegner Gabellini? >>

CELEBRE - << Volendo sì ma anche all'architetto Baracco. Se c'era l'immagine di prima, quella che era prima a sfondo … eccola, questa area rosa che si vede lì è l'area di salvaguardia aeroportuale? >>

MORISI - << No>>

CELEBRE - << Ah, che cos'è? >>

BARACCO - << Questa è una delle ipotesi che stanno dentro l'area di salvaguardia, l'area di salvaguardia comprende sia questa ipotesi, sia l'ipotesi di prolungamento della pista attuale, ora non so se si riesce a ritornare … >>

CELEBRE - << Infatti in questa qui mi pare che il prolungamento della pista non c'è >>

BARACCO - << Qui è nell'unico caso in cui si vede un'ipotesi di fosso Reale >>

CELEBRE - << Comunque, la domanda fondamentalmente questa, che volevo fare: siccome lei architetto stamattina ha detto che l'aeroporto non tocca praticamente il parco della piana, io ritorno un po' al discorso di ieri ma mi sembra evidente, qui le varie ipotesi di aree di salvaguardia limitano enormemente l'accesso da Firenze verso la piana. Che cosa si intende per parco della piana quando uno dice: "Non tocca il parco della piana", ci si riferisce alle aree eminentemente agricole di cui abbiamo discusso ieri o ci si riferisce a un discorso più estensivo che noi abbiamo sottolineato ieri nei nostri interventi, che è quello della salvaguardia dello spazio aperto, diciamo così, che può essere sempre una risorsa importante a patto che quella città di tot centinaia di migliaia di abitanti che sta intorno allo spazio aperto e libero … perché, da questo punto di vista tutta la piana di Castello diventa strategica se si fa l'ipotesi di parco centrale come l'aveva detto ieri Marchetta e anche poi l'intervento di Pizziolo. Voglio dire, l'accessibilità dalla città verso

un'eventuale parco, che sia agricolo o che sia di altro genere, già oggi fortemente limitata dalla scuola dei carabinieri, verrebbe praticamente impedita, quindi tutto lo spazio è spostato dall'altra parte, perché, anche se venisse dismessa la pista, non ci sarebbe questa accessibilità. Quindi, volevo capire che cosa voleva dire >>

MORISI - << Grazie. Non so se la domanda è chiara >>

BARACCO - << Io non credo di aver detto che non tocca il parco della piana, l'aeroporto, lo tocca eccome il parco della piana. Io ho detto che c'è un ambito di salvaguardia che ha una sua specifica normativa … come? No, a me non sembra di avere fatto un'affermazione … >>

MORISI - << No, questo posso negarlo anch'io >>

BARACCO - << Io ho detto che questo è l'ambito di salvaguardia che contiene più possibilità per la realizzazione dell'aeroporto. È evidente che ogni possibilità incide sul palco della piana in modo diverso, anche perché, individuando questo ambito, se questo sarà l'ambito che sarà adottato poi dal Consiglio regionale, è evidente che la soluzione aeroportuale poi libererà degli spazi per il parco e bisognerà vedere che spazia libera. Nell'ipotesi che vada avanti una soluzione di prolungamento della pista attuale, gli spazi per il parco rimangono quelli che ci sono ora a ovest. Nell'ipotesi che vada avanti una soluzione invece parallela convergente, gli spazi per il parco a ovest diminuiscono notevolmente, e questo è oggettivo. Come si può prevedere un collegamento? Io stamattina ho detto che abbiamo aggiunto una salvaguardia sugli 80 ettari del Parco del PUE di Castello … no, non c'erano nella salvaguardia … >>

MORISI - << Non c'erano nella formulazione originaria >>

BARACCO - << Nelle ipotesi, poi vediamo che ci sono due ipotesi in cui raccogliamo tutte le prescrizioni cercando di rappresentarle graficamente ma non sono in nessun modo vincolante dal punto di vista progettuale, in quella dove abbiamo il prolungamento della pista attuale vediamo come funziona il parco è che cosa resta a disposizione, in quella che vede la pista parallela è evidente che la prosecuzione di quello che resta del parco a ovest per collegarlo alla parte di Castello è una striscia limitata che va tra l'aeroporto e il polo scientifico di Sesto, rimane quella che vi faccio vedere poi nell'altra carta, però è evidente che l'impatto sul parco c'è, è oggettivo >>

MORISI - << Scusa, Riccardo, che pregherei di trattenerti un secondo. Adesso ti chiederei di fare questo approfondimento sugli altri interventi, più conciso possibile, per le cose che te sembrano essenziali perché, lo ripeto fino alla nausea, è tutta documentazione scaricabile da www.parcodellapiana.it, però, una piccola richiesta mia, e non solo mia, potresti riassumerci senza bisogno di andare a riaprire i files, a questo punto, chi decide che cosa. Ho avuto alcune richieste, potete farci un quadro, a questo punto, molto sintetico, delle competenze, è possibile? >>

BARACCO - << Sì, se apri quella in cui abbiamo una pista attuale … dopo queste giornate, ci potrà essere anche una fase successiva, avremo una serie di ritorni da questi interventi e anche, probabilmente, qualche incontro. Con Scoccianti dicevamo di fare un incontro per vedere se queste ipotesi vendicativa del fosso può essere modificata spostandola leggermente per non andare a mettere in crisi l'oasi di Focognano, e altre cose del genere. Raccolti questi elementi, la Giunta dovrà decidere come andare alla proposta che farà il Consiglio, perciò ci sarà una delibera della Giunta regionale che citerà la delibera del febbraio 2011,

dirà perché è reintervenuta rispetto a un'ipotesi che aveva già fatto al Consiglio e proporrà al Consiglio questa integrazione, anche perché il Consiglio stesso lo aveva detto, a riguardar degli ambiti A, rivedere queste altre cose, ci sono anche soluzioni diverse. Perciò la giunta dovrà fare questa proposta di delibera al Consiglio. Questa proposta verrà esaminata dal Consiglio, che a sua volta potrà riattivare tutte le verifiche, potrà convocare gli enti, convocare vari soggetti, è il Consiglio che da quel momento deciderà come andare avanti, una volta che il Consiglio ha preso atto ed eventualmente modificato questi atti può andare all'adozione, c'è una delibera del Consiglio che adotta. In quel momento entrano in vigore solo le salvaguardie, la Regione si sente già impegnata a rispettare tutte le prescrizioni rivolte a se stessa e non sono efficaci le prescrizioni rivolte ad altri. Dopodiché parte la pubblicazione, viene messo tutto in pubblicazione, mandato agli enti interessati, gli enti competenti in materia ambientale, più le pubblicazioni su Internet e tutto il resto, che hanno sessanta giorni di tempo per far aprire le proprie osservazioni. Arrivano le osservazioni, il NURV esamina la parte che riguarda la VAS, il NURV è l'autorità competente in materia ambientale della Regione, sono una serie di tecnici che valutano gli aspetti ambientali, manda tutto al Consiglio, parallelamente il Consiglio può cominciare, di solito avviene con la collaborazione della Giunta e con eventuali altri approfondimenti con gli enti, esaminare le altre osservazioni e avere un quadro complessivo delle osservazioni e delle controdeduzioni alle osservazioni o i recepimenti delle osservazioni. A quel punto il Consiglio può passare all'approvazione e con l'approvazione sono efficaci tutte le prescrizioni che le salvaguardie rimangono efficaci fino all'adeguamento degli strumenti. E questa è la parte Regione. C'è la volontà ad arrivare ad accordi di pianificazione, è scritto più volte perciò c'è un altro pacchetto di adempimenti che avviene con i comuni e con le Province, cioè, definire per il parco e per le aree che rimangono poi fuori e che verranno definite poi dopo che rispetto all'area aeroportuale che mano a mano andrà avanti su un altro tavolo e poi vi dico qual è, definire l'accordo di pianificazione, tutte le aree del parco, tutti i collegamenti e tutte le volontà comuni espresse dagli enti per arrivare a definire insieme quelle che sono le varianti al PIT più specifiche, le varianti ai PTC e le varianti ai piani strutturali come elementi della pianificazione territoriale. A catena poi vengono le modifiche che ogni ente può fare nel governo del territorio, regolamento urbanistico tutto il resto. Sul fronte invece progetto dell'aeroporto, è ADF, attualmente, che ha in gestione l'aeroporto, e che è il soggetto proponente, è solo ADF che può presentare un progetto definitivo per una soluzione aeroportuale. ADF la deve presentare nel rispetto delle norme ENAC, nel rispetto di quello che è il masterplan degli aeroporti … >>

MORISI - << Scusami, lo deve presentare a variante approvata >>

BARACCO - << No >>

MORISI - << Siccome so che è un punctum dolens, ti pregherei … >>

BARACCO - << ADF potrebbe presentarlo 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 >>

MORISI - << Poi mancano della materia prima >>

BARACCO - << Esatto. 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. ADF perciò, in qualsiasi momento, può presentare il suo progetto definitivo e lo studio di impatto ambientale e li deve presentare a ENAC. ENAC li esamina, li valuta in linea tecnica e fa un suo atto in cui dice: sono valutati in linea tecnica. A questo punto il progetto passa ai due Ministeri, il Ministero dell'ambiente per quanto riguarda la VIA, il ministero delle infrastrutture e trasporti per quanto riguarda la localizzazione e approvazione. La VIA esamina il progetto e può chiedere ulteriori integrazioni, una volta sola, lo esamina anche con la presenza del rappresentante regionale, la Regione si presenta alla VIA con una delibera sentiti i comuni, e perciò ci sarà tutto il percorso per arrivare alla VIA. In questo caso, se sarà già efficace la nostra norma è comunque lo chiederemo, qui si chiede anche che insieme alla VIA ci sia anche la valutazione di impatto sanitario >>

MORISI - << Cioè, scusami, il proponente, perché poi dopo c'è una domanda delle cento pistole come si dice a Londra, il proponente oggi può presentare il suo progetto, avendo di fronte in ipotesi un PIT integrato, una variante al PIT già vigente, la variante al PIT prevede una valutazione di impatto sanitario e quindi, oltre alla VIA e oltre alla VAS … >>

BARACCO - << Nello studio di impatto ambientale deve fare anche lo studio di impatto sanitario e presentarlo. Ammettiamo che poi la VIA si concluda, la VIA ha bisogno del decreto del ministro dell'ambiente e del ministro dei beni culturali che fa suo il procedimento separato ma poi si unificano nel decreto perché qui siamo in procedura ordinaria e non in legge obiettivo, è poi a quel punto c'è la conferenza di servizi che dovrebbe essere conclusiva, quella organizzata dal Ministero delle infrastrutture, a cui vengono chiamati anche gli enti locali, dove si va tutti con il parere >>

MORISI - << Si va tutti per formulare il parere >>

BARACCO - << Si va tutti con il proprio parere già formulato, si arriva con i propri pareri e lì si esaminano i pareri e viene deciso qual è la … se c'è unanimità, sicuramente il progetto viene approvato e le modifiche urbanistiche costituiscono variante. Se non c'è, mi pare lo ha introdotto la legge 2/2009, c'è il parere prevalente non mi ricordo il termine, più o meno parere favorevole e prevalente. Cioè, se la Regione è contraria, non c'è mai il parere favorevole e prevalente >>

MORISI - << Questo per prassi >>

BARACCO - << No, come norma, non c'è mai prevalente neanche se è contrario un soggetto competente in materia ambientale o per i beni culturali >>

MORISI - << E se c'è un parere contrario di un soggetto competente in materia territoriale, cioè un comune, per intenderci? >>

BARACCO - << 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 >>

MORISI - << Data la rilevanza statale dell'opera … un'ultima domanda su questo aspetto. Come vi rendete conto, la questione è di grandissimo rilievo. Allora, non ti chiedo un giudizio politico, non sono così ingenuo, poi so benissimo che sareste una cassaforte ermetica, però, col senno del poi, trattandosi di due procedimenti che hanno due logiche diverse, tu stamattina hai detto, forse, avendo affrontato parco della piana, definizione dei suoi obiettivi, formulazione degli interventi a sostegno della sua messa in opera e riqualificazione dell'aeroporto, noi rafforziamo la nostra capacità di interlocuzione nei confronti del Ministero. Io provo rovesciarti però sul piano puramente tecnico la domanda: se le cose stanno così, poteva essere – mi rendo conto che è una domanda giornalistica, però non posso non farla perché la mia ipertensione mi abilita a porre domande che mi frullano in testa - non poteva valere la pena di dire, va bene, ci occupiamo soltanto del parco della piana, dopodiché, in sede di procedimento che riguarda l'aeroporto, la conferenza dei servizi eccetera, io mi trovavo quel parco della piana lì che poteva farmi valutare, come congruenti o meno, l'insistenza di un nuovo aeroporto, adesso mi esprimo in termini volutamente semplici, dentro quel parco della piana. Tecnicamente poteva essere anche questa l'ipotesi? In altre parole, è un'opzione puramente politica quella che ha costruito questo percorso o tu invece ci vedi anche tecnicamente un fondamento? È un'opinione che vi chiedo, nei limiti della riservatezza del tuo ruolo, naturalmente >>

BARACCO - << Certo. Se avessimo parlato solo di parco, avremmo dovuto tenere presente che c'era anche un aeroporto esistente, perché posso parlare di parco fino il 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 >>

MORISI - << 2003 se non erro >>

BARACCO - << Sì, e faccio il parco. L'ipotesi 1 che abbiamo esaminato nella VAS. Questa ipotesi 1 ha più spazi per il parco, mantiene alcuni elementi di criticità dell'aeroporto, dicevamo, i 90 metri di lunghezza delle fasce di sicurezza, che sono una deroga che non si sa quanto va avanti, per ciò è un aeroporto di cui non sappiamo con una norma del genere quanto davvero può ancora funzionare. Gli elementi collegati ai dirottamenti e alle minori possibilità che nel futuro ci saranno di attuare dirottamenti, gli elementi collegati al rumore in un territorio che è a sud e che è considerevolmente interessato dal rumore, la capacità di questo aeroporto che avendo una lunghezza limitata deve usare degli aeromobili che devono avere dei motori spesso potenziati per riuscire a sollevarsi rapidamente e perciò anche quello porta da una parte un inquinamento particolare e dall'altro degli aspetti comunque non positivi. Cioè, è un aeroporto che ha degli elementi di criticità. Ci sono delle scelte che rimangono politiche, però avere degli elementi di criticità, se c'è la volontà di mantenerlo, e io parto da quello che dice ora i PIT per come è approvato, di mantenere questo aeroporto e di fare in modo che sia in sinergia con quello di Pisa, è bene darli anche una potenzialità di una qualificazione che consenta di avere tutti i requisiti di sicurezza e di funzionalità che sono necessari. Per poter dare questa funzionalità ho due possibilità, allungare quello che ho ora, con una serie di criteri, può trovare un'altra soluzione. Si poteva anche dire: allunghiamo solo quello che c'è ora. Allungando quello che c'è ora si dissolvevano alcuni degli aspetti problematici e non altri. Prevedendo anche un'altra soluzione, con

l'altra soluzione se ne risolvono alcuni e se ne creano degli altri. Proprio per questo non è giusto che la Regione, secondo me, arrivi a definire una soluzione aeroportuale delle tre: lasciarlo com'è, proseguire solo l'attuale può fare soltanto la pista parallela. La Regione deve lasciare aperte tutte e tre queste possibilità, si rimane quella attuale se ne deve assumere la responsabilità ADF perché o non ha i soldi o non ha interesse a intervenire ulteriormente, con tutte le conseguenze, perché nel piano nazionale rischia di andare fuori. Se invece hanno voglia di investire, noi gli chiediamo di investire molto, perché tutte e due le soluzioni hanno dei costi notevoli, qui non si tratta semplicemente di sistemare una pista, si tratta di riorganizzare urbanisticamente un aeroporto che ora è una serie di hangar, sembra una baraccopoli, va riorganizzato completamente l'aeroporto, c'è tutto scritto e c'era già scritto nell'ipotesi precedente, non l'avete visto in giallo perché c'era già. Tutto questo, perciò, va fatto sistemando tutto quello che va riadeguato, sia per minimizzare gli impatti negativi sull'ambiente e sul territorio sia per dotarlo di tutte quelle infrastrutture di cui ha bisogno. Per questo, dal punto di vista tecnico questa soluzione mi sembra sostenibile perché si limita a dare delle possibilità, dando però ogni possibilità una serie di prescrizioni e una serie di criteri che vuole rispettare. Non dare possibilità voleva dire chiudere l'ipotesi di un aeroporto che non era in discussione perché il PIT attuale va all'integrazione >>

MORISI - << Grazie. Riccardo, molto rapidamente a questo punto tu volevi … >>

BARACCO - << Sono due carte che cercano di rappresentare le prescrizioni, con il sindaco si vedranno un po' più con calma quelle che riguardano le prime ipotesi di tranvia per Sesto, da valutare però ancora con i comuni, perché sono solo prime indicazioni. Fai scorrere un po', ancora più avanti quelle sono le ipotesi 0 e l'ipotesi 1, questa è l'ipotesi 2A, alzala un po' di più … qui abbiamo provato a rappresentare le prescrizioni, la bretella Signa-Prato è diventata una freccia, abbiamo in corso con i comuni degli approfondimenti, non stiamo più pensando a una tipologia autostradale, stiamo pensando a ricucire la viabilità locale cercando di completare quelle che sono le varianti che sono già all'interno dei comuni, abbiamo il problema di collegare lo svincolo di Lastra a Signa con Prato, vogliamo trovare delle soluzioni più aderenti con il territorio. Qui vedete c'è l'aeroporto attuale con l'ipotesi di prolungamento, vedete indicati in linea gialla una tranvia che è la prosecuzione della linea 2 che troviamo sia nel piano strutturale di Firenze sia nel piano di Sesto, per arrivare sia alla fermata della stazione di castello sia al polo scientifico di Sesto. Sotto vedete in viola un'ipotesi di tranvia per Campi, ce ne sono anche altre allo studio, c'è quella che invece utilizza la linea 4 della tranvia di Firenze da Leopoldo da fino alle Piagge, dalle Piagge va a nord e si ricollega a quella oppure dalle Piagge, seguendo via Pistoiese arriva a Campi. Tre ipotesi diverse da approfondire, poi ce ne sono anche altre nello studio che stiamo approfondendo, abbiamo visto la monorotaia ma abbiamo visto che queste sono le più praticabili, se prendiamo in considerazione questa ipotesi, nell'altra vediamo che poi c'è una piccola differenza per la parte Sesto. Poi ci sono indicati i boschi della piana, questa in verde, che in questa ipotesi non vengono toccati e comunque tra le prescrizioni c'è la volontà di ampliarli in vicinanza del termovalorizzatore. Rimangono tutte le aree, rimangono le casse di espansione previste per il polo universitario, rimane sostanzialmente la previsione che c'è già per tutta l'area di salvaguardia anche aeroportuale che c'è verso ovest. Ci sono delle modifiche per quanto riguarda il fosso di cinta, perché logicamente deve essere e lì vanno studiate delle soluzioni idonee, non viene modificato niente sull'altro lato. Viene comunque messa la salvaguardia per l'area di Castello, vengono previsti dei collegamenti di aree riciclabili da Castello alle cascine

MORISI - << Sono queste piccole venature rosse … >>

BARACCO - << E c'è tutta l'organizzazione del parco come l'abbiamo vista a suo tempo. Passiamo all'altra ipotesi. Quest'altra ipotesi analizza di realizzare invece questa pista parallela convergente. Che cosa succede? Si liberano degli spazi della pista attuale che devono diventare parco … >>

MORISI - << Ma che durante le eventuali opere di realizzazione della parallela sarebbero utilizzate come pista … >>

BARACCO - << È chiaro che bisogna evitare di ridurre al minimo l'inefficienza dei servizi >>

MORISI - << Cioè, l'aeroporto non va in stand-by >>

BARACCO - << Con queste soluzioni non dovrebbe, perché la nuova pista non va a sovrapporsi all'attuale e perciò si può mantenere l'attuale finché non è finita la nuova, dopo di che le parti della vecchia che non sono più necessarie possono essere trasformate che c'è una prescrizione in questo senso e perciò devono entrare a far parte del parco >>

MORISI - << Ecco, sono conferite al parco una volta che è realizzato il nuovo impianto >>

BARACCO - << Perfetto. La tranvia per sesto analizza un'ipotesi diversa, perché non avendo più la pista prolungata, non occorre salire e discendere ma si può trovare un'altra soluzione, quella che a una fermata intermedia >>

MORISI - << È questa venatura gialla … >>

BARACCO - << Un ramo che va al polo, un ramo che va a Castello >>

MORISI - << Qui c'è una fermata nella vostra ipotesi >>

BARACCO - << Esatto, una frequenza di quattro minuti, si può fare in modo che ogni minuto ne parte uno da Castello e, alternate, una dal polo scientifico in modo che poi diventano ogni quattro minuti … per quanto riguarda le casse di espansione qui invece vengono interferite le casse di espansione a sud del polo, il polo scientifico non ha nessuna salvaguardia che egli blocchi gli interventi, il polo scientifico può andare tranquillamente anche domani realizzando le sue casse perché non si può in funzione di una previsione che è tutta da vedere, fermare un qualcosa, ma siccome quelle vanno fatte, andavano fatte anche prima, il comune di Sesto ha tutto il diritto di chiedere: "Tu me le fai subito", e questo può andare avanti, anche nel momento in cui andrà scritto così com' è … stanno a sud, quel punto lì fino al polo scientifico, perché poi c'è anche una parte faunistica … però tutta quella parte lì può essere realizzata, è chiaro che noi abbiamo messo tra le prescrizioni che vengono richieste al promotore, comunque, di riacquisire un'altra area idonea, non spetta a noi però per esempio può essere quella lì, e realizzare lì queste opere, accollandosi tutte le spese di riacquisizione delle aree e tutte le spese di realizzazione di quello che è stato già realizzato >>

MORISI - << Accollandosi chi? >>

BARACCO - << Sempre il proponente dell'intervento dell'aeroporto, a carico e spese, sia come progettazione sia come realizzazione >>

MORISI - << Scusami, queste cose le avete scritte … >>

BARACCO - << Poi esaminiamo il fosso Reale, attualmente il percorso del fosso Reale vedi, ora va giù, ed è questo qui. ENAC prevedeva di fare questa vasca da bagno, cioè di seguire esattamente perimetri della pista, praticamente allungando quattro volte il percorso in quel tratto, perciò riducendo di quattro volte la tendenza, e questo dal punto di vista idraulico non è sostenibile. L'altro percorso che indichiamo noi è un percorso che ha più o meno la lunghezza dell'attuale, deve mantenere le caratteristiche dell'attuale, può essere diverso ma comunque deve rispettare le prescrizioni che diamo, la stessa efficienza attuale, stesso tipo di pendenza, stesso tipo di portata. Per quanto riguarda la viabilità *(intervento senza microfono)* … no, no, questo è previsto da noi, quello previsto da ENAC fa così, così e addirittura rientra … >>

MORISI - << Cioè fa il perimetro, sostanzialmente rientra nell'alveo … >>

BARACCO - << Praticamente è una cosa che la fisica non può sostenere in alcun modo, ci mancava che scavalca essere un'autostrada *(intervento senza microfono)* … la strada la vedete, la prescrizione dice che la strada debba mantenere la stessa funzionalità attuale, siccome ora c'è un collegamento diretto tra lo svincolo autostradale dell'Osmannoro, polo scientifico e Sesto, così deve rimanere anche dopo vedete. C'è un tratteggio, questo indica un sotto attraversamento con uno svincolo qui nelle tre direzioni. Qui è previsto un sotto attraversamento che, se ha un costo di 35 milioni, ci diceva ora il consorzio di benefica, sistemare il fosso reale, sicuramente questo ha un costo notevole perché stiamo parlando di un'area in cui la falda è altissima. Anche qui i boschi della piana vengono interferite per un pezzo, questa parte qui, perciò avevamo pensato a delle ipotesi di ricollocazione ma non siamo stati ora a precisarla, la prescrizione dice che in tutte due le ipotesi, sia quella del prolungamento della pista attuale sia quella parallela, i boschi della piana vanno mantenuti e incrementati, e si danno anche dei valori. Sostanzialmente sono questi gli elementi principali, poi, per qualsiasi domanda sono a disposizione. Sindaco *(intervento senza microfono)* … allora … praticamente è questo percorso che si vede qui, limitato, non solo ma deve contenere un collegamento di piste ciclabili, un'ipotesi di tranvia, degli elementi anche per ridurre il rumore nei confronti degli elementi che siano rinaturalizzati per quanto possibile, però evidentemente è un collegamento molto ristretto … la sostanza è questa, non ci sono dubbi >>

MORISI - << Ecco, in termini reali, che larghezza è questa? >>

BARACCO - << Non so, una cinquantina di metri >>

MORISI - << E qui dentro ci devono far stare una pista ciclabile … >>

BARACCO - << Pista ciclabile, la tranvia per un tratto dove è più largo, di qua, alcuni interventi anche di mitigazione del rumore che sono fatti da dune strette anche di tipo naturale, con vegetazione, ci sono delle soluzioni che occupano poco spazio, praticamente è un percorso di collegamento, non è certo uno spazio in cui si esercitano le funzioni del parco, ma acconsente un collegamento che non so fino a che punto sia essenziale o no per il parco, con l'area di Castello, con le Cascine e con il resto del parco >>

MORISI - << È dura, eh … >>

BARACCO - << Questa è la realtà >>

MORISI - << Se tu dessi un microfono al sindaco Gianassi mi faresti un favore … lo so, ma perlomeno capiamo le risposte a che domande sono >>

GIANASSI[68]**- << Se puoi abbassare un attimo … no, dalla parte opposta, centrando il polo scientifico … un po' su, mettilo nel centro il polo scientifico … ancora … no, dalla parte opposta, Massimo, ancora un altro po'… quella ipotesi di deviazione della Reale che l'ipotesi dell'interramento della via dell'Osmannoro, per curiosità, al polo scientifico dove si entra? C'è un attracco per le barche lì? Via delle Idee che fine fa? Perché siccome la Provincia sta progettando lo svincolo, diteglielo, magari … è uno svincolo fluviale? È proprio lì sopra … >>

BARACCO - << In questo momento questi documenti non bloccano nessuna attività, se glielo diciamo creiamo solo dei problemi, per ora, che vadano avanti con il loro progetto. Con questa ipotesi è chiaro che la viabilità che da Sesto va al polo scientifico si trova da attraversare il fosso Reale e perciò quella viabilità deve superare, con un ponte e il fosso reale, riscendere, trovare il collegamento con il polo scientifico, andare avanti ed entrare in galleria. Questa è l'unica ipotesi che consente di mantenere il collegamento diretto tra Sesto, e il polo scientifico e l'autostrada >>

GIANASSI - << Un'altra domanda, scusa Riccardo, nei documenti che non so se tu hai preparato, scusa se non sono preciso su questo, che sono in consultazione sul piano della mobilità e dei trasporti, non è previsto da parte della Regione Toscana il lotto 6 della Perfetti Ricasoli, quello che ci è arrivato in consultazione, tant'è che non è previsto nemmeno in questo documento. Non c'è più? Da Prato si arriva a via dell'Osmannoro e ci si ferma lì? Non è tanto bello … >>

BARACCO - << Non l'ho preparato perché sul lotto 6, se mi ricordo bene … >>

GIANASSI - << No, i problemi li conosciamo, la larghezza, il fosso … >>

BARACCO - << Con voi il lotto 6 è sempre stato … >>

GIANASSI - << Sì, però nella programmazione fino a ieri lo ha sempre mantenuto, ora non c'è più … >>

BARACCO - << No, non c'è la volontà di escluderlo, non mi pare, perché il lotto 6 … >>

GIANASSI - << Il lotto 6 inizia dalla Baxter e finisce alle Poste >>

BARACCO - <<Noi avevamo fatto una carta più tecnica, però quella non l'abbiamo presentata a nessuno >>

GIANASSI - << Dovrebbe correre lungo il ciglio orientale, il lotto 6 … >>

BARACCO - << Allora, il lotto 6 dovrebbe ripartire da qui è andare avanti … c'è, si vede male … >>

[68] **Sindaco GIANNI GIANASSI** – Comune di Sesto Fiorentino

GIANASSI - << Però, Riccardo, nei documenti che ci avete mandato in consultazione non c'è più >>

BARACCO - << Questo lo verifichiamo, ditecelo e lo mettiamo, non ci sono problemi, c'è Enrico Becattini che ha seguito il piano >>

GIANASSI - << Grazie >>

BARACCO - << Risale su, si ricollega al lotto 7, quello che ha fatto la TAV>>

INTERVENTO - << Da quanto ho capito, se venisse realizzata la pista parallela, l'attuale pista andrebbe in disuso? >>

BARACCO - << Certo. Una prescrizione che c'è e che c'era già nell'ipotesi precedente e che di pista ce ne deve essere una sola, non due … in base a un'esigenza territoriale, è un territorio che già sopporta male una pista, figuriamoci due, perciò, in funzione delle esigenze territoriali, o ce n'è una, o c'è all'altra, non ci può essere la contestuale presenza di tutte e due le piste. Dal punto di vista aeroportuale capisco che non è una soluzione ottimale, dal punto di vista territoriale è l'unica soluzione praticabile >>

INTERVENTO - << Sì, perché due piste sono meglio di una, non solo della sicurezza ma anche del traffico

BARACCO - << Non c'è dubbio, ma anche tre >>

MORISI - << Cioè, le due piste convivono soltanto in regime di costruzione >>

GIANASSI - << Lo posso dire anche senza microfono, prima hai detto, quando hai illustrato l'ipotesi di tranvia, che l'ipotesi di tranvia che arriva al polo scientifico è prevista dagli strumenti urbanistici del comune di Sesto >>

BARACCO - << Sì >>

GIANASSI - << Non è così … lungo via dell'Osmannoro >>

BARACCO - << Qui abbiamo ripreso esattamente il percorso che avete … aspetta, ritorniamo sull'altra

GIANASSI - << Il piano strutturale la fa passare da via dell'Osmannoro >>

BARACCO - << Non è così il vostro piano? Allora c'è un errore >>

INTERVENTO - << No, dovrebbe andare interrata … sott'acqua … poi un ponte sopra il fosso Reale >>

BARACCO - << Si verifica e si corregge, lo verifichiamo con i tuoi tecnici >>

MORISI - << Biagioni >>

BIAGIONI[69]** - << Ho letto la Valutazione dell'ENAC sulle ipotesi di piste 09/27 e 12/30 e vorrei fare una semplice domanda. >>

MORISI - << Poi ne è rimasta una sola … >>

BIAGIONI - << Poi ne è rimasta una sola la 09/27. Per quanto ho capito dagli interventi precedenti quel documento è ormai soltanto una bozza, perché sembra che tutto sia cambiato. La deviazione del Fosso Reale avviene più a Nord e rientra nell'attuale percorso dopo la discarica e si prospetta un interramento di Via dell'Osmannoro. Poi Pecile, nel suo intervento, ha parlato della realizzazione della bretella per motivi di sicurezza e non solo. Ancora lei, Prof. Morisi ha detto che lo studio va avanti e l'ENAC potrà presentare un progetto definitivo. Dunque quello è uno specchietto per le Allodole , o sbaglio? …>>

MORISI - << Al di là dei giudizi valoriali, sentiamo se è definitivo o se è una bozza o che cos'è … posso aggiungere però una domanda? Immagino cosa tu stia per rispondere, non perché te leggo nel pensiero ma perché conosco la vicenda … a questo. C'è una domanda correlata a quella che fa Andrea Biagioni, che è importante. Se è uno studio preliminare… >>

BARACCO - << Ma neanche … >>

MORISI - << Se è un'ipotesi di lavoro, possiamo usare questa formula, è più che un'ipotesi di lavoro ma non è uno studio progettualmente rilevante … >>

BARACCO - << Ma secondo me è ancora meno … >>

MORISI - << No, la domanda è ancora questa, se è così, però in realtà questo studio mi entra nel procedimento … era questo che volevo capire bene >>

BARACCO - << No, noi abbiamo detto, ENAC ha presentato qualcosa. Quello che ha presentato ENAC è anche un po' una risposta a quello che la Regione aveva ripresentato a ENAC, c'è stato un momento in cui la Regione ha cercato di approfondire un'ipotesi di obliqua che sembrava un'ipotesi che poteva essere più accettata dagli enti locali. Quest'ipotesi è stata un po' studiata e mandata a ENAC. La risposta di ENAC è stata: io voglio comparare due ipotesi, quella obliqua che mi avete mandato voi è quella che secondo noi è più praticabile, e vi mandiamo un documento, in cui vi informeremo di' quello che pensiamo rispetto a quelle due ipotesi. ENAC ha fatto uno studio molto generale in cui ha evidenziato gli aspetti che riguardano sostanzialmente le cose su cui loro sono più specialistici, cioè gli aspetti aeroportuali, per tutti quelli che sono gli aspetti ambientali, quello studio non li affronta, a mettere delle soluzioni indicative, che spesso abbiamo visto che non sono praticabili. All'inizio della mia presentazione, questa mattina, non ve l'ho letto, ma c'era proprio scritto che lo studio ENAC è un elemento del quadro conoscitivo che si va a integrare che però viene valutato attraverso tutti gli elaborati di VAS, che una volta valutato vengono messe in evidenza tutta una serie di contraddizioni. Infatti, dalla valutazione che venne fatta, sono emerse incongruenze rispetto alla soluzione viaria alla soluzione idraulica, rispetto a diverse questioni, sono state anche approfon-

[69] **Sig. ANDREA BIAGIONI** – Comitato Nodo a Nord Ovest

diti certi aspetti, si dice che è monodirezionale ma poi nelle ultime pagine si fa anche un riferimento a un'ipotesi diversa … ENAC sostanzialmente chiude dicendo che per lei la soluzione praticabile è quella parallela convergente, mentre la soluzione obliqua non è praticabile dal punto di vista aeroportuale. Nelle nostre verifiche, senza pigliare assolutamente per oro colato, anzi, facendo proprio uno studio critico rispetto a quello che ha presentato ENAC, abbiamo fatto le nostre valutazioni. La nostra conclusione è stata che la pista obliqua effettivamente a una serie di problemi anche ambientali superiori alle altre due soluzioni e perciò, visto che dal punto di vista trasportistico non funziona e dal punto di vista ambientale non è inserito bene, non siamo in grado di insistere su quella e prevedere che anche nella parte progettuale del piano del PIT ci fosse la soluzione obliqua è stato ritenuto non praticabile. Sono rimaste le altre due, una che ENAC non ha preso neanche in considerazione, il prolungamento della pista attuale, che per noi rimane una soluzione di riferimento. L'altra è sostanzialmente proposta da quella ENAC per quanto riguarda la soluzione aeroportuale, ma completamente diversa per quello che riguarda l'insediamento ambientale e paesaggistico. Perciò, ENAC non ha il compito di fare progetti per queste piste, il compito c'è l'ADF, il proponente, ENAC ha il compito di esaminarle in linea tecnica, ENAC fa delle norme, chiede dei requisiti e di verifica. Vi dico, ne approfitto, rispetto a due o tre considerazioni che ho sentito questa mattina, cosa ha detto ENAC in audizione. Per quanto riguarda la questione del rischio di incidente collegato ai volatili, ha detto che questa situazione c'è in tanti altri aeroporti, ci sono due sistemi, dei sistemi elettronici che fanno un rumore specifico che allontana, il sistema dei falchi, cioè, hanno una serie di sistemi che vengono utilizzati. Per quanto riguarda l'altro aspetto, quello della vicinanza con l'autostrada e perciò il rischio di sbagliare pista, dicono che anche in questo caso ci sono già delle esperienze, questo rischio non c'è, la pista è illuminata notevolmente e diversamente e perciò ci sono tutti i requisiti per non correre questo rischio. Così risponde ENAC. Quando ci sarà un progetto potremo davvero capire qual è la soluzione, poterla esaminare e fare anche approfondimenti di questo tipo >>

MORISI - << Il professor Roma chiede perché ENAC non ha preso in considerazione l'allungamento dell'attuale pista >>

BARACCO - << Innanzitutto perché bisogna attraversare l'autostrada e questo non è semplice, perché interrare l'autostrada dove anche lì la falda è altissima, è molto più complicato che interrare la strada per Sesto. Questo interramento comporta anche un costo … no, interri un tratto delicato, c'è lo svincolo di Peretola, si dissolvono dei problemi ma loro dicono che rimangono i problemi di vento in coda, quindi loro preferiscono dal punto di vista tecnico l'altra e non hanno intenzione di spendere una cifra pari, a parte che le valutazioni economiche non le hanno fatte neanche rispetto alla nostra ipotesi perché sono valutazioni sicuramente molto diverse da quelle che hanno fatto loro finora >>

MORISI - << Grazie. Prego, vi presentate però? >>

GUIDOTTI - << Sono Simone Guidotti, presidente del circolo Legambiente di Sesto. 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 … grazie >>

BARACCO - << Stamattina vi ho detto che c'è tutto un elenco di prescrizioni di interventi a cura è spese del proponente, ADF. Tutte queste rientrano tra gli interventi che noi vogliamo che siano affrontati a cure 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, anche indipendenti dalla modifica dell'aeroporto>>

MORISI - << Riccardo, ti ringraziamo. Non scappare adesso sentiamo rapidamente il contributo dell'ARS, dottor Cipriani, grazie molte, e grazie della sua pazienza >>

CIPRIANI[70]** - << Non c'è problema, era prevista la giornata impegnata. Noi abbiamo fatto due cose per andare al dunque, siamo andati a guardare come sta la popolazione della piana, con i nostri strumenti. Il gruppo di lavoro è quello dell'epidemiologia dell'ARS, che ha seguito l'attività di Eva Buiatti prematuramente scomparsa tre anni fa. Eva Buiatti è quella che ha insegnato l'epidemiologia un po' a tutta l'Italia insieme ad altri, ed il gruppo toscano è il suo, ed è quella che ha fatto la VIS per l'inceneritore di Case Passerini, che prima doveva essere all'Osmannoro, quindi c'è una continuità in questo >>

MORISI - << Solo una domanda. Il tema è: in una prospettiva di valutazione di impatto sanitario, qual è la situazione di partenza. Posso semplificare così? >>

CIPRIANI - << Non abbiamo ragionato in termini di impatto sanitario >>

MORISI - << No, in prospettiva, sto dicendo >>

CIPRIANI - << Sì, può essere preso così: intanto la popolazione che vive nella piana come sta? Poi, spostando il focus dalla popolazione della piana in generale a quella che vive vicino all'aeroporto, cioè che vive ora nelle zone in cui dovrebbero insediarsi le varie tipologie di piste. Questi, come stanno rispetto a quelli della piana? Per fare questo abbiamo dovuto georeferenziare, la piana, che nella diapo è questa qua in colore azzurro. Noi abbiamo dati sanitari relativi ai cittadini che vivono nel comune di residenza, e come vedete, solo Campi Bisenzio è compreso per intero nell'area della piana. Per il resto sono pezzi di altri comuni. Perciò, per sapere come stanno questi cittadini che vivono nella zona azzurra ("piana") rispetto a quelli intorno presi come riferimento, cioè quelli nella zona bianca. Questi sono i residenti nei comuni della piana, ma in zone che non sono la "piana". Abbiamo chiamato questi residenti, con termine poco elegante, come residenti della "non piana". Dunque quelli che vivono nella zona azzurra ("piana") come stanno rispetto a quelli residenti nella zona binaca ("non piana") ? Per fare questa analisi bisognerebbe utilizzare le anagrafi comunali, perché nell'anagrafe comunale c'è la storia residenziale delle persone, perché è informatizzata e georeferenziata, almeno per l'area fiorentina. Il che vuol dire che ogni cittadino, ad es. Francesco Cipriani, ha al suo indirizzo civico le coordinate informatizzate di latitudine e longitudine di dove vive, per quanto tempo ci ha vissuto. Questo perché i cittadini entrano e escono dalle zone cambiando residenza e risiedere in un'area o in un'altra per noi vuol dire qualcosa. Noi non abbiamo potuto però utilizzare l'anagrafe comunale, perché non tutti i comuni ci hanno fornito i dati. Allora abbiamo fatto ricorso all'anagrafe degli assistibili. In pratica, quando i cittadini quando vanno a iscriversi al servizio sanitario regionale e scelgono il medico, dicono anche dove abitano. Questa anagrafe assistibili , rispetto a quella di cui potrei disporre se vivessi in America, è buona, ma non è buona per contare gli spostamenti e la durata di vita in qualla zona, perché solo quando uno deve cambiare il medico torna a cambiare il suo indirizzo civico all'anagrafe sanitaria. Se cambia zona, ma il suo medico rimane lo stesso, non è detto che vada allo sportello dell'Asl a cambiare l'indirizzo. Per cui l'anagrafe assistibili è di qualità peggiore dell'anagrafe comunale.

[70] **Dott. FRANCESCO CIPRIANI** – Direttore - Agenzia regionale di sanità della Toscana (ARS)

Arrivando al dunque della situazione, abbiamo fatto tutta una valutazione della qualità, ma adesso per ragioni di tempo scorro. … >>

MORISI - << Le tre cose che le sembrano essenziali e che noi memorizziamo >>

CIPRIANI - << Bene. Ammettendo che questo archivio sia buono, siamo andati a vedere quale è la frequenza delle malattie per cui ci si ospedalizza o si muore di chi abita in questa zona della piana rispetto a chi abita intorno. E devo dire, parlando della mortalità maschile che non c'è alcuna differenza: quindi la mortalità nella zona della "piana" è identica a quella della "non piana", Per la mortalità femminile è vero lo stesso, con esclusione per i disturbi circolatori dell'encefalo (nella diapo, rosso vuol dire in eccesso, verde in di difetto, statisticamente significativo. Statisticamente significativo vuol dire che ci crediamo). Insomma, la mortalità non è diversa tra residenti nella piana e residenti in zone intorno alla piana. Ci sono invece più differenze nell'ospedalizzazione, cioè la gravità della malattia non è tale da condurre al decesso, ma tale da richiedere un ricovero. Poi ci può essere la possibilità anche che uno non debba necessariamente andare all'ospedale per una malattia magari collegata con fattori ambientali, per es. per un eczema. Per un eczema, non vado certo all'ospedale, ed allora per misurare questo impatto sanitario dell'inquinamento dovrei utilizzare altri strumenti, che in questo momento e con questo tipo di qualità dei dati non era il caso di utilizzare. Alla grossa però sostanzialmente con i dati di ospedalizzazione qui si vede che c'è un eccesso di ospedalizzazione nei maschi per tumori, ma non nelle femmine. In particolare per alcuni tumori, come stomaco e vescica (in rosso sono quelli in eccesso). Ma anche per malattie cardiovascolari, malattie respiratorie e broncopatie cronico ostruttive, di nuovo solo nei maschi e non nelle femmine. E questa differenza tra i due sessi fa pensare a determinanti più vicini agli stili di vita che non a fattori ambientali. Il fattore ambientale esercita il suo effetto su tutti, anche se le femmine, se casalinghe, tendono maggiormente a rimanere nel luogo della residenza. Chi lavora può spostarsi anche di molto. Tutto questo potrebbe essere verificato però in studi e valutazioni successive. Però qui, i maschi hanno tumori più elevati, ma non nel caso del tumore polmonare (le cause che abbiamo analizzato hanno un qualche effetto correlato all'ambiente). Le femmine sono addirittura protette dal tumore polmonare, però allo stsso tempo hanno un eccesso di tumore di Hodgkin e del sistema nervoso. Ma questi eccessi femminili non si rilevano nei maschi. Di questo noi teniamo conto. Quindi, qualche criticità in più per le ospedalizzazioni. Andando a vedere ospedalizzazione o mortalità insieme, senza fare distinzione tra le due opzioni, ritornano fuori in eccesso tra i maschi le cause cardiovascolari e quelle delle malattie respiratorie. Però nei maschi sono in difetto i linfomi non-Hodgkin, che era proprio la causa che era stata identificata invece di rischio al tempo dello studio della VIS, anche se limitata alle femmine. In pratica nella zona di Campi c'era un eccesso per questa patologia, che qui invece adesso non si vede, e sembrerebbero quasi protette, cioè, ne hanno meno dell'atteso. Quindi, sostanzialmente eccessi per cause cerebrovascolari, ed anche il diabete nelle femmine. I decessi o ricoveri per diabete sono meno probabili rispetto a quelli per tumori o malattie cardiovascolari perché in genere con i farmaci il diabete si controlla. E poi eccessi per alcune cause, ahimè, più difficili da capire, come un eccesso di malattie dell'apparato genito-urinario nelle femmine. Insomma, in conclusione, e grossolanamente direi che ci sono poche differenze nella frequenza di problemi sanitari tra residenti della piana e delle zone vicine soprattutto se si considera la mortalità. Qualcosa in più si vede considerando le ospedalizzazioni, anche se molti di questi eccessi sono legati a fattori non solo ambientali, ma anche collegati a stili di vita. Però il fatto che ci siano eccessi nell'ospedalizzazione ma non nella mortalità, fa pensare che ci possano essere danni biologici presenti che non necessariamente portano al decesso, ma pur sempre presenti. Se avessimo a disposizione le anagrafi comunali georeferenziate, potremo chiarire meglio le cose.
Siamo andati poi a vedere i dati nelle aree dove potrebbero trovarsi le piste aeroportuali. Intanto noi veniamo a seguito di ARPAT: se ARPAT ci ha detto che si sposta poco la qualità dell'aria nei diversi scenari del-

le piste,, questo vuol dire già che non mi aspetto variazioni nei danni dovuti alla qualità dell'aria. Quindi è inutile affrontare il problema del danno sanitario per modifiche della qualità dell'aria. Mentre invece, sul rumore mi aspetto qualcosa di più, perché si sa che il rumore aeroportuale induce disturbi del sonno, ansia, fa aumentare la pressione anche se a momenti, soprattutto nel momento in cui c'è il picco di rumore. E quindi problemi cardiovascolari. Per i ragazzi e per i bambini in modo particolare, negli studi effettuati in scuole vicine ai grandi aeroporti, si rilevano problemi nell'apprendimento. Non nei ragazzi più grandi, ma soprattutto in quelli più piccoli. C'è uno studio in corso europeo, che è questo HYENA (Hypertension exposure noise near airports), che sta valutando gli effetti sanitari e che ha già visto un rischio di aumento del 10% di ipertensione per ogni aumento di 10 dB di esposizione al rumore in abitanti vicino a questi aeroporti.

MORISI - << Questo è un dato notevole … >>

CIPRIANI - << Questo è un dato notevole che noi diamo per appurato. E si sta ripetendo questo studio anche in Italia, a Roma-Ciampino, Torino-Caselle, Milano-Malpensa, Pisa-San giusto e Verona-Villafranca. C'è un gruppo epidemiologico nazionale, con cui siamo in contatto noi come ARS per l'utilizzo della metodica, che sta valutando l'impatto del rumore degli aeroporti su chi ci vive vicino. Infine noi abbiamo fatto un'analisi di clustering, per vedere se c'era un'aggregazione di patologie particolari intorno a queste aree, e non si sono evidenziati cluster significativi, quando invece al tempo della VIS era stato identificato un cluster di tumori polmonari e di patologie respiratorie intorno alla via Pistoiese. Per questo si evidenziò come la via pistoiese fosse un luogo critico, nella zona dell'Osmannoro. Su quella zona insiste anche rumore, rumore più aria non buona per il traffico veicolare. Andando poi ad aggiungere ai residenti che vivono in questa area anche gli addetti che lavorano nelle stesse zone, dopo quella diapo che ha fatto vedere Andrea Poggi sul numero di abitanti che vivono in questa zona e nelle diverse ipotesi delle piste, c'è da aggiungere il numero di chi ci lavora. E questo dato ci è stato fornito da IRPET, ed è la prima volta che siamo capaci di usare anche la stima degli addetti alle attività produttive che passano un aparte della loro vita in certe aree. In questo caso la situazione è quella che ha detto Andrea: la pista B con l'uso monodirezionale è quella che implica un numero minore di soggetti esposti residenti, ma in questa diapo si vede anche il numero di persone che ci lavorano e che sono poche rispetto alle altre ipotesi. Quello che ci manca, infine, è il numero di scolari che si trovano nelle zone vicine all'aeroporto e le persone che ci transitano per periodi brevi e non sappiamo, naturalmente, quanto tempo ci stanno >>

MORISI - << Sottolineo una cosa, le chiedo scusa sempre per completezza di informazione. La pista attuale intercetta una quantità di addetti comunque inferiore alla pista C >>

CIPRIANI - << Questo numero - 3523 sopra i 60dB. Si la B è quella che ha pochissimi abitanti, anche macroscopicamente si vede. Sulla VIS ci sarebbe molto da dire. La VIS è utilizzata in ambito italiano spesso impropriamente. E' nata in ambito anglosassone e lì la VIS è una cosa molto precisa. Non è sempre necessario farla. Per esempio, se ARPAT mi dice l'inquinamento dell'aria tende per vari motivi a diminuire e il rumore della pista è presente in una zona in cui ci sono meno abitanti, francamente la VIS è quasi fatta. A meno che io non voglia calcolare quanta gente ha benefici da un intervento. Però normalmente la VIS si fa quando ci sono ipotesi di danni. Per questo c'è una fase di screening iniziale, che ci serve per capire se c'è motivo di fare approfondimenti o no. Se ci sono motivi, si va avanti a altrimenti no >>

MORISI - << Posso vedere se ho capito? Allora, la variabile sanitaria è una variabile che nell'arco dei criteri di scelta pesa molto poco, nella situazione data. Cioè, voi avete riscontrato che c'è una situazione di

partenza della popolazione interessata da quest'area che non manifesta potenzialità patologiche più accentuata di quella di altre parti >>

CIPRIANI - << Si, se ci si riferisce a conseguenti gravi, come quelle misurate dal dato della mortalità… >>

MORISI - << Stiamo parlando di quello, se poi lei mi dice il disagio psicologico di vivere di fianco a un aeroporto rispetto … >>

CIPRIANI - << Però anche questi disturbi che non implicano decessi o ricoveri si possono misurare, ma noi in questi tempi e con queste modalità non li abbiamo misurate …

MORISI - << Purché qualcuno le misuri o vi dica di misurarle, me ne rendo conto. Quindi, questo è un primo punto. E, in ogni caso, il tipo di patologie gravi che voi avete osservato, questo è un aspetto su cui lei potrebbe farci un piccolo approfondimento, parrebbe inferiore a quella che aveva denunciato la valutazione di impatto sanitario compiuta … >>

CIPRIANI - << No, sono due popolazioni diverse, lì si studiò una parte diversa e più piccola>>

MORISI - << Su questo allora mi ha già risposto. Quindi, ne derivo da un punto di vista puramente analitico che in realtà la questione si ripropone invece sul versante territoriale ambientale, più che su questo versante tematico, o no? Cioè, fa più male quel pezzo di autostrada … >>

CIPRIANI - << Non siamo in grado di dirlo così con questi dati. Però certamente le indicazioni che emergono anche dall'analisi di clustering che abbiamo rifatto, non evidenzia più danni intorno alla Pistoiese che si vedevano al tempo della VIS dell'inceneritore. Al tempo però mi ricordo che il problema era nella zona Osmannoro, la zona industriale della via Pistoiese e dell'autostrada. Per questo motivo l'inceneritore con la VIS veniva spostato il più lontano possibile da chi già stava male o meno bene. Come dire: chi sta peggio è meglio che stia più lontano. I ragionamenti della VIS sono questi, quando hai delle scelte di allocazione. Tenete presente che la VIS non è sempre necessaria. Non meraviglia che nella riunione che c'è stata all'Istituto superiore di sanità un anno fa, che raccoglieva un po' le migliori esperienze di VIS fatte fino ad allora in Italia, quelle davvero significative erano ancora poche. Un paio o poco più nel 2010-2011. Poche rispetto a tutte le grandi infrastrutture pianificate e decise: autostrade, aeroporti, grandi ponti, inceneritori e discariche, eccetera. In pratica, quella di Firenze e quella per l'inceneritore di Forlì erano ancora le più importanti. Quindi, è uno strumento che dà dei suggerimenti ed indirizzi operativi, soprattutto quando ci sono delle scelte alternative, come è il caso delle piste aeroportuali. Tra pista di qua e pista di là, quale delle due fa meno male? In genere la VIS ragiona così. >>

MORISI - << Però non producete un effetto conoscitivo nel caso di specie, discriminante in maniera così totale >>

CIPRIANI - << È difficile che arrivi a essere così discriminante, però dà delle indicazioni.

MORISI - << Non siete voi che producete la variabile indipendente >>

CIPRIANI - << La variabile indipendente no. Per esempio lavorando con i dati riferiti ai residenti che vivono sotto l'area del rumore aeroportuale attuale, studio che dobbiamo fare perché ce lo ha chiesto un consigliere regionale ed ARS lavora per il Consiglio e la Giunta, si deve verificare se quelli che vivono sotto l'isofona più alta, cioè quella che più rumore, stanno peggio di quelli che, pur vivendo nello stesso quartiere, vivono sotto l'isofoana più bassa. Per fare questo abbiamo bisogno delle anagrafi comunali e senza di queste l'analisi che facciamo rischia di non essere affidabile, e allora tutto il lavoro che si fa è inutile >>

MORISI - << Cioè, lei mi sta dicendo, al di là delle sue intenzioni, che anche questa sollecitazione che avete avuto da un consigliere regionale, dal Consiglio regionale come istituzione, pone il problema che la misura della quantità di popolazione esposta in sé e per sé è una misura che ha una forza esplicativa …

CIPRIANI - << In questo caso molto forte perché è rumore e non è aria. Però in genere noi ragioniamo così: se molto rumore interessa una popolazione che sta già peggio, anche s eper motivi diversi, gli aggiungi comunque una pressione ed un danno. >>

MORISI - << La ringrazio molto, lei è stato chiarissimo e molto utile. Io ho un lungo elenco di comitati, associazioni presenti eccetera, nessuno iscritto a parlare però con due richieste esplicite. Ho molti appunti, quindi non voglio forzarvi … ah sì? Qui non risulta, ah bene. O un iscritto, che è Andrea Biagioni. Poi? Facciamo una rapida carrellata. Paolo Pecile, a che ora hai la visita? Visto che hai violato da solo la tua privacy … Biagioni, mi scusi, possiamo far intervenire prima Paolo Pecile che a una visita medica? Allora, Paolo Pecile, Andrea Biagioni, altre associazioni, comitati, organizzazioni di categoria? CNA? Bene. Scusate, faccio un conto per organizzare i miei tempi perché poi vi dovrò rubare non più di cinque minuti ma ve li dovrò rubare per vedere se ho capito tutto prima di mettermi a scrivere. Paolo, vai >>

PECILE - << Io cerco di fare rapidamente, non vorrei ripetere, perché si tende poi a ridire le stesse cose, non perché siamo rimbischeriti, ma perché su una serie di questioni stentano ad arrivare le informazioni, almeno fino a oggi >>

MORISI - << Oggi qualcosa di più sappiamo … >>

PECILE - << E lo voglio dire subito. 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 sanno 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 dl la 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 è 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 disastra meno 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 fideiussioni molto precise, e spero che queste opere che vengono richieste siano coperte da fideiussioni. 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, molte volte c'è sotto, ma dico sempre: "Non trascurate l'ignoranza", e se voi esaminate varie vicende nazionali eccetera e avete informazioni da qualcuno, molte cose sono, talmente a qualcuno l'ignoranza va bene come cortina fumogena, ma c'è anche una scarsa attitudine a informarsi. Anzi, quando qualcuno si vuole informare, a me è successo durante tutta la mia carriera politica, siccome ha sempre avuto la pretesa di capire qualcosa, venivo visto, mi si diceva sempre: " Ma il problema è politico", questo era tipico nella Sinistra, era la parola magica, e quindi non rompere le palle con queste cose, il Pecile ha una tendenza tecnica, ha sbagliato porta. A questo punto stiamo tutti sulla palla e sul concreto, non facciamo battaglie ideologiche su questa cosa, si è fatto già un po' troppo di battaglia ideologica, stiamo sul concreto perché di merce ce n'è ancora parecchia >>

MORISI - << Grazie Paolo. Stiamo al concreto, credo che in questi due giorni stiamo cercando di farlo, quindi … chiederei a questo punto ad Andrea Biagioni … eccolo, che coordina, non so se uso il verbo giusto, il comitato "Nodo a nord ovest" >>

BIAGIONI[71]** - << Sì, sono del "Nodo a nord ovest" e sono strabiliato da tutte quelle immagini che ci hanno fatto vedere, poi anche dalle ultime parole che ho sentito per la leggerezza con la quale viene trattato a volte l'argomento. Se mi può rimettere quella slide dove si vede l'aeroporto attuale allungato, tanto per cominciare da qualcosa. Questo aeroporto già allo stato attuale è dannoso e c'è chi ha fatto credere, da anni a questa parte, che bisogna girarlo perché massacra i cittadini di Peretola e Quaracchi. Noi non vogliamo orientare diversamente la pista per toglierci gli aerei da sopra la testa, perché sicuramente va a influire negativamente su tante altre cose, in primis la distruzione della Piana di Sesto. Quella slide vi fa vedere il prolungamento della pista attuale. Si dice che quella soluzione sia accantonata ma, scusatemi se da un pezzo non credo più a nessuno. Qualcuno pensa ancora a quella soluzione. Da anni mi dedico alle problematiche dell'aeroporto e quelle ipotesi di prolungamento sono impensabili, lesive per i cittadini e non regolamentari. Se non sono cambiate le normative ICAO, dalla fine del recinto aeroportuale al primo ostacolo ci devono essere 300 metri esenti da qualsiasi ostacolo, da entrambi i lati della pista. Ora qui mi sembra che

[71] **Sig. ANDREA BIAGIONI** – Comitato Nodo a Nord Ovest

questo non sussista. C'è già un problema autostrada sul limite aeroportuale Sud poi a 150 metri ci sono i capannoni, poi abitazioni ed una ferrovia sopraelevata. Non riesco a capacitarmi come si possa proporre e come si possa ragionare pacatamente su una roba del genere…>>

MORISI - << Andrea, mi perdoni, la vostra situazione la conosco molto bene che sarà tenuta nella massima considerazione nei miei appunti, poi voi li validerete. Io la pregherei, se avesse degli aspetti, quali quelli che sta dicendo, che lei vuole rimarcare con particolare evidenza di merito, poi dopo … >>

BIAGIONI - << Qui ci hanno spacciato questo aeroporto dove 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 stati nuovi aeromobili, 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 corta, generando una situazione di invivibilità per molti abitanti. Hanno cercato di risolvere il problema con le fantomatiche rotte antirumore che hanno drasticamente peggiorato la pressione sonora su Peretola e gran parte di Quaracchi. Personalmente penso siano necessarie solo per liberare prima possibile il cono di volo e movimentare più aerei. Con un Piano di Risanamento Acustico, ancora bloccato al Ministero dell'Ambiente, hanno pensato di "tombare" in casa diverse famiglie. Sempre per quanto riguarda questa pista, l'ultima volta che fu allungata di 250 metri, con deviazione a Nord del Fosso Reale ed interramento di un elettrodotto, venne assicurato che non sarebbe stato più possibile un prolungamento ulteriore. Bene, se lo sono scordato e gli abitanti continuano a vivere il loro incubo infinito. Tutti questi riferimenti per capire che un aeroporto è una grossa industria, potente, molto potente e tutte le regole che abbiamo provato a metterci sopra si sono ritorte contro la cittadinanza o comunque non sono servite assolutamente a niente. Se vogliamo tenerne sotto controllo l'attività, l'impatto acustico e ambientale, l'unico sistema è non concedere spazi e strumenti idonei a far volare altre tipologie di aerei ed aumentare i movimenti/ora. Tutto il contrario di quello che in molti, direi troppi, stanno cercando di fare. Con nuove piste, qualsiasi scelta sarà effettuata, l'aeroporto passerà da classificazione 3C a 4D e accadrà quanto successo fino ad oggi: Vettori sempre più capienti e rumorosi. Poi potranno, se si renderà necessario, allungare ancora la pista per arrivare a quei fatidici 2400 metri ai quali in molti puntano da sempre. Lo spazio c'è, sia dal lato Campi Bisenzio sia lato Firenze. Forse qualcuno pensa ancora che due laghetti, qualche stagno e la biodiversità possano frenare l'ingordigia del profitto? Ieri, il Presidente del Parco Agricolo di Prato fece un discorso interessante sulle possibilità agricole/alimentari e occupazionali che questa Piana potrebbe offrire. Praticamente mi sembra ipotizzasse di poter produrre pane e verdure per tutti gli abitanti della Piana di Firenze – Prato – Pistoia. Forse bisognerebbe pensarci seriamente.
Per quanto concerne l'analisi dell'ARPAT mi sembra sempre che manchi un dato. Si prendono in considerazione solo i movimenti aerei. Già mi resta difficile realizzare che l'aggravio inquinante che portano i vettori sia quasi insignificante quando dalle nostre parti capita spesso di respirare aria e cherosene. Mi resta anche difficile trovare riferimenti a tutto quel traffico veicolare indotto che genera un aeroporto. E' statistica che il 75% degli utenti arriva e parte con veicoli privati quindi ogni milione di persone fanno 750.000 veicoli. Attualmente siamo già affogati dal traffico, Cosa accadrà quando l'aeroporto muoverà 4/5 milioni di passeggeri? Quanto valgono in termini di inquinamento? E ancora, Quanti parcheggi dovranno essere realizzati? Quanta ulteriore occupazione di suolo e con quali rischi per un territorio considerato ad alto rischio idraulico?

No. Non siamo in sintonia con un qualsiasi tipo di sviluppo di questo aeroporto. Non ci stava 40 anni fa, non ci può stare adesso. Bisogna pensare ad altro. Al Parco Agricolo della Piana, per esempio >>

MORISI - << Grazie. Allora, CNA. Mi dite al vostro nome così poi deregistro meglio gli interventi? Adriano Gabellini, allora … >>

GABELLINI - << Presidente della zona nord ovest >>

MORISI - << No, la conosco bene è solo perché io poi devo sbobinare … prego >>

GABELLINI - << 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 che 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 che per le imprese in particolare è un fatto 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, credo che forse, nelle priorità che riguardano questa area, ma non solo quest'area, il termovalorizzatore resti all'opera forse da tenere sott'occhio più di tutti, e mi sembra strano che siamo passati attraverso tutta una serie di vicissitudini che hanno portato poi all'identificazione di dover farlo e ancora non si sia iniziato a fare lavori, probabilmente ci troveremo a doverlo fare in uno stato di emergenza, quando ormai le cose diventano più complicate, addirittura molto spesso fanno lievitare anche i costi. 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 pen-

siamo 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. C'è anche un altro aspetto da tenere di conto, so che in questa zona sono state fatte, c'ero quando fu presentato il primo PIR di quest'area, sono state fatte anche delle ipotesi di sviluppo agricolo e quant'altro, io credo che quest'area, per le ragioni che dicevo prima, della pericolosità che dal punto di vista della salute grava sul territorio, sia necessario salvaguardare delle aree di respiro e che in qualche maniera allievino tutti i fattori negativi che ci sono in quest'area, però bisogna anche tenere conto che la vocazione di quest'area è una vocazione produttiva, quindi non possiamo stravolgere quello che è ormai un dato di fatto è che secondo noi bisognerà in qualche maniera cercare di ampliare e di promuovere, e non è detto che uno sviluppo da un punto di vista anche di insediamenti produttivi o non produttivi o civili sia per forza uno scempio, dipende da come si costruisce. Io credo che quest'area si sia sviluppata negli ultimi venti anni in maniera abbastanza confusionaria, molto è dovuto al fatto che non c'è un governo sovracomunale o che comunque stabilisca le linee di sviluppo. Io vengo dal Mugello, però conosco bene quest'area, perché nei primi anni '80 l'industria dove lavoravo s'è trasferita qui, nel comune di Campi, e non c'era niente, c'era solo quella, sto parlando della Galileo, c'era solo quella, quindi ho visto cosa è nato intorno e ho visto anche con quanta poca logica si sia poi sviluppato tutto quanto girava intorno a questa esigenza di ampliamento e di aumento di servizi e quant'altro. È molto più difficile ora, in questo momento, anche intervenire con infrastrutture che in qualche maniera razionalizzino questo traffico caotico che in questo momento grava su quest'area. Quindi, anche un governo che in qualche maniera superi anche le difficoltà e le vicissitudini campanilistiche sarebbe una cosa da sviluppare ed a portare avanti. Noi come imprese su questo siamo sempre stati, anche in tempi meno sospetti, abbiamo sempre auspicato che questi accorpamenti di comuni o comunque di aree fosse sviluppato e fosse portato avanti, perché è l'unico modo per garantire uno sviluppo che tenga conto un po' di tutti gli elementi che fanno di un'area un'area in grado di affrontare il futuro cercando di evitare questi collassi che sono stati in qualche maniera anche illustrati da chi ha fatto ricerca nelle varie scienze nelle varie discipline. Io faccio ancora un richiamo alla politica, la politica deve prendersi la responsabilità di decidere >>

MORISI - << Grazie, grazie molte. Vediamo di accingerci rapidamente alla conclusione dei nostri lavori. Ho la richiesta di un intervento, spero breve, di Scoccianti per il WWF e poi ho un ultimo intervento e poi mi permetterete di tirare minimamente le somme … a che cosa? Ma, Carlo, vieni … io ho visto i dati con grande attenzione, direi che il traffico è abbondantemente analizzato, anzi viene considerata la variabile indipendente nel contesto di quei criteri di valutazione con grande nettezza, se a lei basta la mia testimonianza, questo lo posso asserire … le carte di Baracco sono ormai un must … Baracco 1>>

SCOCCIANTI - << Molte cose che volevo dire le ha dette anche 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 e 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. Comunque, questo lo sappiamo, lo sanno tutti. A questo punto lamento anch'io il fatto che ci siamo sempre noi, siamo parlare sempre tra noi da anni, e che qui dovrebbero esserci anche le commissioni dovrebbero esserci tutti i consiglieri, visto che è una legge regionale che ci distingue anche come Regione, c'è uno sforzo enorme di una persona come il garante, ma francamente è deludente parlare fra gente che conosce gli argomenti e basta. Comunque, approfondendo questa questione, e quindi rifacendomi anche a Pecile, che possiamo mettere in discussione che l'aeroporto non ci sia più, perché è un'ipotesi zero che si

può benissimo fare, zero della zero, che non è detto che per piacere dei privati dobbiamo sconvolgere tutti i nostri sistemi di mobilità o l'aeroporto di Pisa e tutto, però, ammesso che possa esserci questa, quindi si conquista al parco tutta la pista, ci sono esempi bellissimi in Germania di aeroporti distrutti e creati a parco, non ho portato immagini, veniamo a discutere le solite due. La pista di allungamento l'unica praticabile in senso serio, che lascia più o meno tutti problemi che ci sono ma salvaguardia tutto il resto che a oggi c'è e limita anche le pretese e quindi anche tutto questo problema di fare regolamenti che poi qualcuno dovrà rispettare sulla monodirezionalità o meno, leva questi tutti dubbi possibili, e se è vero che non siamo in sicurezza, ci mette in sicurezza. Punto e basta, ala fine è quello che vogliamo, sennò lo chiudiamo perché non siamo in sicurezza, se io so che siamo in deroga alla sicurezza mi dico: perché non si chiude questo aeroporto finché non si allunga o finché non so che cosa verrà? Me piace che Baracco ha rammentato quest'area verde, come si chiama parco di Castello, quindi non parco della piana, perché questo non è il parco della piana e non sarebbe nemmeno nell'altra ipotesi, in ogni caso tutto il resto rimane uguale. Passiamo alla seconda, così faccio velocissimo, ecco, in questo caso la faccenda che si liberi, ipotizziamo che parte della pista venga restaurata a verde, è comunque sempre il parco di Castello, un'altra cosa, ammesso che Ligresti, non faccia più nulla, visto tante altre bellissime cose che ci debbano passare tram die, ferrovie, rimane quel corridoio per andare al parco, quindi almeno mi è piaciuto che la Regione si sia espressa dicendo che quello è il parco di castello, il parco della piana comincerebbe più in là, quindi se ne cancellerebbe un pezzo. Invece, quello che riportano i giornali, quello che molti consiglieri sanno, perché io ho cercato di parlare con vari consiglieri, a molti non interessa proprio di sapere nemmeno dove siamo, pochissimi li ho portati in giro a far vedere queste cose, dicono: "Si guadagna il parco di là", qui non è che si può tirare una coperta da tutte le parti si vede evidentemente che così non va. In ogni caso, arrivo a un punto, è chiaro che qui siamo tutti disperati per la vivibilità del posto, la salute, tutte queste questioni queste sono questioni di ordine superiore, è inutile andare a parlare della biodiversità, dell'uccello raro o meno, questo sembra non abbia nessun appiglio locale, forse perché non siamo ancora acculturati abbastanza come nel nord Europa o forse perché tutti farebbero così. Detto questo, però, io mi rifaccio ha una questione di onestà. Noi, cittadini italiani, attraverso i nostri rappresentanti, amministratori in particolar modo i comuni ma direi in questo caso la Regione abbiamo indicato come sito di importanza comunitaria alcuni pezzi di territorio, che sono il lago di Peretola, che è questo qui, questo laghetto qua, poi abbiamo tutta la zona della Querciola e tutto Focognano, oggi sono siti di importanza comunitaria e, ZPS, per due direttive europee e questo non è che ce l'ha imposto l'Europa e ci tocca farlo, lo abbiamo proposto noi. Non solo lo abbiamo proposto, lo abbiamo istituito, abbiamo fatto dei regolamenti, abbiamo tutto predisposto, e questo esiste. Allora, non può essere, per una questione di serietà vera, sincera, dei cittadini, europei, improvvisamente dire che distruggiamo il pezzetto di Peretola totalmente, compromettiamo la Querciola e anche Focognano, perché per noi non sono più importanti. Avendo l'indicata come siti di importanza comunitaria sono di particolare attenzione per lo spagnolo, l'inglese, il norvegese, il romeno entrato da poco, per tutti, quindi non possiamo arrogarci il diritto che li facciamo finta … perché lì fino a oggi nessuno degli interventi ha sottolineato questo, ci sono dei siti di importanza comunitaria e come tale non si potrebbe fare di spianarne un pezzo, proprio non si può fare. Come si farà a farlo? Qualcuno deciderà di farlo, ma è una grandissima responsabilità, è da procedura di infrazione contro la comunità europea. In più c'è da dire che in questi luoghi, compresa la cassa di espansione dell'Università, che è questa qui, che si vede stravolta anch'essa, dove precedentemente, nel '96 si è fatto primo intervento come associazione di creazione di habitat, è un'oasi del sistema nazionale WWF, la stessa cassa di espansione come è stato accennato appena, prevede l'ingrandimento di questa e quindi sarebbe una seconda grossa oasi, a Sesto Fiorentino già messa nel piano strutturale di Sesto come fiore all'occhiello, perché è un'oasi strutturale, in più si va a toccare l'ANPIL di Sesto e l'ANPIL di Campi, tagliandola a metà … a parte di soluzioni che si possono trovare per mitigare almeno certi aspetti, questi sono sforzi giganteschi, di persone come me e di amministratori pubblici, che hanno dato la loro vita in riunioni

per arrivare a questi piccoli pezzi, per una questione di rispetto delle normative sul paesaggio europee, sulla biodiversità, sul miglioramento di vita, proprio perché ci lavora intorno nelle fabbriche, non solo per chi ci vive più o meno disgraziatamente. Sono luoghi che si sono investiti milioni di euro, anche ieri si è detto che ci sono degli investimenti pronti che stanno per andare a cavallo di questo passaggio di anno, in cui costruiremo queste strutture, praticamente la continuazione di quel misero corridoio che giustamente il sindaco di sesto ha chiamato "sentiero parallelo" alla pista dell'ipotesi parallela, continuerà con la pista ciclabile, opera strategica su cui lo stesso comune sta investendo, con i soldi regionali, per arrivare al centro visite che si troverà alla punta dell'aeroporto. Ma questi soldi li ha finanziati la Regione, insieme ai comuni e il comune di Sesto, come quello di Campi, e altri che si sono aggiunti hanno fatto o stanno facendo delle operazioni di salvaguardia per bloccare questo. Allora, se si doveva cementificare tutto, reputo che sia stato un grande errore di queste comunità, a parità di cemento si potevano costruire tante villette per la comunità, perché fare tutto questo solo per un unico investitore di cui non sappiamo i piani, non sappiamo quanto ci starà, perché sesto o campi non ha costruito tutto? Perché ci siamo illusi di rincorrere un progetto che aveva cinquanta anni di parco della piana in cui i comuni, l'associazione WWF ma anche altri, li ha già messi in pratica quindi non c'è un vuoto, non c'è il nulla, quindi esistono. Ma invece viene fatto credere questo, che c'è un vuoto, i consiglieri che voteranno, non i tecnici con cui ho collaborato gratuitamente per anni, sugli indicatori ambientali ogni piccola proposta è stata fatta, con le torte a diagramma, lo possono testimoniare tante persone … il discorso non è delle conoscenze, ce n'è tanta, chi deciderà non vuol essere informato, la prova ne è anche oggi, nemmeno per ridere c'è una persona che ci sta a sentire, questo secondo me è veramente gravissimo. Un piccolissimo appunto, è l'ultimo e chiudo, censendo in quei campi e in altri tra la ferrovia e il canile e l'attuale aeroporto, perché in questi anni abbiamo censito è perfino accatastato tutte le siepi campestri, tutti gli stagni e laghi ma proprio le siepi con nome e cognome, si sa tutto di questo territorio è uno dei più censiti che ci sono in Italia. Bene, detto questo, vi assicuro che attualmente dove gira l'aereo e poi parte in decollo non ci si sta, a distanza, dall'odore di cherosene, personalmente mi vengono proprio gli urti di vomito, quindi, questo verrà spalmato, attenzione, sul parco. Non è questione della difesa di Focognano o di altro, ma come si può pensare che sopravviva un parco, dalla fine di questo reticolo zigrinato in poi, con tutti gli aerei che passano sopra o accanto, a Sesto? È un parco per vivere meglio noi, oltre alla biodiversità, oltre al nostro paesaggio faticosamente ricostruito … la scommessa era quella, ma la scommessa viene vanificata totalmente, è stato ricordato ieri che il nucleo da cui siamo partiti come Regione è Sesto-Campi. Questa è la piana fiorentina, se adesso abbiamo raggiunto la piana pratese, che bello, un giorno raggiungeremo anche Pistoia, spostando un po' di vivai ma è questo il nucleo vero della storia del parco della piana, è questo che oggi decidiamo di distruggere? Bene, avremo forse il parco della piana di Prato, se non verrà lì un secondo aeroporto. Quindi, questo è molto triste essere sempre fra noi e parlarsi sempre delle stesse cose. Grazie >>

MORISI - << Chiederei un ultimo intervento, Gianni Gianassi, sindaco di sesto. Vi chiederei la cortesia, quando Gianni ha finito, di dedicarmi altri tre minuti … che tu sei molto gentile, come sempre. Gianni, a te la parola >>

GIANASSI[72]** - << Una premessa, spippolando su questi arnesi, che sono molto comodi, oggi è uscito sul sito de il Corriere della Sera un articolo che parla del nuovo piano ENAC per gli aeroporti, stamani fresco fresco. E parla di chiusure potenziamenti e potenziamenti a coppie. Firenze Pisa, non esiste. È un articolo, non è un documento, sicuramente domani lo leggerai, le società private, una strada dovrebbe portare gli enti pubblici a fare un passo indietro, tant'è che Milano Torino se ne vanno. Teniamoci la testa sopra, il sin-

[72] **Sindaco GIANNI GIANASSI** – Comune di Sesto Fiorentino

daco di Milano e il sindaco di Torino vendono gli aeroporti e noi si vende l'autobus, questa è Firenze, noi si vende il trasporto pubblico per i lavoratori degli studenti, il sindaco di Torino il sindaco di Milano vendono gli aeroporti. Saranno più di destra? Non lo so. E si parla, tranquillamente, come ampliamenti ingenti saranno nei prossimi dieci anni i lavori di ampliamento di alcuni scali, Malpensa, Venezia, Firenze Roma Fiumicino a Catania, verranno realizzate nuove piste. Io sono una persona a modo da questo punto di vista, ieri mattina me ne sono andato non perché avessi da fare altre cose, oggi invece sono rimasto, come ieri impegnato con voi tutto il giorno, perché alla Regione Toscana del parco non gliene frega proprio niente, e stiamo discutendo non a caso, in maniera molto intensa, e si scatenano i tecnici da tutte le parti, agenzie, e li ringrazio tutti, per cercare di incollare questa suppostona (come da foto)… questo è il dato. Noi dobbiamo partire da questo elemento. All'assessore Marson, del quale ritengo abbastanza disdicevole il comportamento, così come dei consiglieri regionali di tutti i partiti, nonché anche di tanti colleghi interessati a questa partita, all'assessore Marson avevo proposto, "siamo sinceri, facciamo la prima giornata sull'aeroporto e poi diciamo: "Cari signori, dopo che si è sistemato l'aeroporto vi si dice come si è sistemato il parco", perché era onesto, e come ho detto anche al presidente Rossi, gli aeroporti non sono bestemmie e i parchi non sono un obbligo, basta decidere quello che si vuole. La verità è che alla Regione Toscana del parco non gliene importa niente e butterà via un monte di soldi, perché finanzierà una pista ciclabile al comune di Sesto su cui passerà un aereo ogni cinque minuti, poi finanzierà 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 evidenziazione in giallo, che ovviamente leggerò il 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 decisorio politico, ma il decisore ha preso decisioni alla faccia di tutto questo perché, come dice il presidente, "lui 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 regionale per fare la loro valutazione, non collaborerà con la Giunta regionale per nessun documento e per nessun approfondimento. Allora, ci facciamo la domanda, qualcuno l'ha fatta

stamani, dobbiamo spiegare, e uso il plurale perché mi sento di banda anch'io, della politica regionale e locale, dovremo spiegare ai toscani perché invece di spendere un po' di soldi e migliorare il collegamento ferroviario con Pisa si farà fare un innalzamento dell'autostrada, uno spostamento del fosso Reale, una nuova regimazione di tutte le acque alte, una nuova regimazione delle acque basse, lo spostamento della cassa di laminazione dell'Università, lo spostamento dello svincolo … tutta una serie di cose … ma come facciamo, Baracco, a far credere alla gente che la Regione va a dire al governo, se fanno tutto questo, noi siamo d'accordo. È una stupidaggine megalitica. Perché, che si possa fare, non ho dubbio, basta spendere. La Regione ci dice: se c'è chi spende, a noi, anche se distrugge il territorio, non ce ne frega proprio nulla, l'importante è che spenda. Io non so se alla luce di queste notizie giornalistiche i desideri di Enrico Rossi di diventare il dominus del trasporto aereo della Toscana saranno più o meno frustrati, so che ad oggi il pubblico, che sotto varie forme, ci ha messo diverse decine di milioni dentro l'ADF, non conta nulla, e lo dico io a Pecile chi pagherà le opere, il delta mancante fra quanto ADF può spendere e quello che ci vorrà, lo pagheremo noi, perché la Regione sarà socia dell'aeroporto e tirerà fuori i soldi come fanno tutti i soci, lo pagherete voi, lo pagheremo noi, invece di fare strade, invece di dare finanziamenti alle manifatture che chiudono, invece di finanziare il credito toscano, li butteremo a spostare il fosso reale, li butteremo a interrare via dell'Osmannoro e li butteremo a far arricchire il buon Benetton. Io credo che questa sia una cosa cattiva. L'architetto Baracco ha detto, me lo sono appuntato, ha detto, è vero che quello che noi prescriveremo al committente, non sono aggiustamenti, sono interventi che sconvolgono. Allora, noi oggi siamo a discutere di interventi che sconvolgono perché non si vuole fare un pezzettino di treno che arriva a Pisa, perché qualcuno pensa di essere sminuito se si va a prendere l'aereo a Bologna … io ho una grande azienda sul mio territorio, qui a pochi kilometri, che ha la sede a Indianapolis, devono andare a Roma poi devono andare a Parigi poi ad un altro hub, poi devono andare a New York, e poi devono andare a Indianapolis, però lo fanno sistematicamente, e mai sono venuti una volta da me a chiedere, "o sindaco, ma non c'è un volo diretto Firenze-Indianapolis?" ottenendo la risposta "No, ci piaceva quello Firenze-Milwaukee, ma quello Indianapolis ci manca". Non vi fate ingannare da chi vi dice City airport o in queste ore business airport , in queste ore arriva la Vueling e l'ADF ci sta dicendo che sarà una rapporto in concorrenzasul turismo, se a Pisa gli va bene, mi dispiace per il mio amico e collega Marco Filippeschi, ma ne pagherà le conseguenze, da questo punto di vista. Per cosa si fa questo? Perché, io mi interrogo, proprio per la mia lunga militanza, non voglio dire esperienza sarebbe dire troppo … mi interrogo, sbaglierò? Sarà davvero l'infrastruttura determinante per risollevare le sorti della Toscana che l'IRPET ci diceva tre o quattro anni fa, guardo gli operatori economici, credo quattro anni prima della crisi mondiale: essere in crisi strutturale e dove non è stato fatto nulla per affrontare questo problema? Nonostante si andasse tutti in una sala del Consiglio, ci facevano vedere le slides, e ci dicevano: è strutturale la crisi della Toscana. Poi è arrivata quella strutturale vera, e noi ci siamo allineati e nascosti dietro alla stessa criticità, ma la nostra è strutturale dentro la crisi mondiale. Allora mi sono interrogato: Gianni, ma sei sicuro che con questo aeroporto non succeda fra dieci, quindici, venti anni che si apra una porta spazio temporale dove i nostri ragazzi le grandi imprese del mondo, con un colpo~~,~~ entrano ed escono dall'area fiorentina che diventa il portale per Google, il portale per Nokia, il portale per Apple, il portale per i cinesi? E diventa la nostra terra, la nostra Toscana, un elemento di grande dinamicità e di grande attrattività mondiale. Sei sicuro, per 700 ettari di campaccio di fare tutta questa confusione? Mi interrogo. Che cosa mi sarei aspettato, nella mia ignoranza? Che l'allora Regione Toscana avesse commissionato alla London School of Economics, e io disperato perché l'inglese lo leggiucchio appena, ma me lo sarei dovuto leggere, per cercare di capire da un authority economica indipendente qual è il suggerimento che dà alla Toscana per risorgere. No, tutti continuano a dire: con l'aeroporto 2000 posti di lavoro. Perché c'è uno studiello, non gliene voglio, ovviamente ognuno spende i soldi che ha, commissionato da Confindustria all'IRPET, pagato € 3000, il comune di Sesto non fa studi neanche per un parcheggio di trenta posti per € 3000, fatto da un signore che è redattore del giornalino dell'associazione Valentino Giannotti. Smettiamo

di prenderci in giro. Voglio fare l'aeroporto perché in questo modo il socio maggioritario della società avrà un beneficio, e dobbiamo dirlo con forza, avrà un beneficio perché investirà, con la sua società edile, milioni e milioni, e poi anche se non volerà neanche un aeroplano di cartapesta, i soldi li avrà già portati in fondo. Questa la voglio citare, perché la ritengo una cosa che va a disonore dell'opinione pubblica fiorentina. Voi sapete che c'è stata a Sesto la vicenda della Ginori, che è già conclusa per quanto riguarda le procedure di compravendita, quindi non turbo l'asta. Facciamo un esempio, che io avessi chiamato un imprenditore toscano, o nazionale e gli avessi detto: "Me la salvi la Ginori?", non è del comune la Ginori, eh, "Te la salvo la Ginori, ma ci vogliono 30, 40 milioni" … l'hanno comprata per 13, eh … senza tirare fuori una lira perché prendono il TFR, sì accollano i TFR … io te la salvo, però, ciccio, ci sono quindici ettari, fammi riprendere qualche cosa. E io gli avessi detto: "Te salvami la Ginori e vedrai, Xmila metri, te li faccio fare". Ecco, se quel signore avesse fatto un'intervista a un qualunque giornale, veniva la Finanza una mattina presto a casa mia. Il 26 luglio esce su La Repubblica un'intervista all'AD di Sintonia, società controllata da Benetton: "Siamo chiari, noi nel 2005 siamo stati contattati dall'allora banca IMI San Paolo, fondazione Cassa di Risparmio che si compra le azioni dell'aeroporto, che ci invitò a entrare dentro Peretola magnificandone le potenzialità. L'allora sindaco Domenici, gli assessori, ma anche la allora presidente della camera di commercio Mantellassi – dai quali abbiamo tanto da imparare dal punto di vista delle scelte economiche – ci decantarono le stesse potenzialità, ci sollecitarono, cedettero tutti problemi in via di soluzione rapida e la pista assicurata. Senza pista non avremmo considerato l'aeroporto perché non aveva nessun valore". E l'opinione pubblica fiorentina, non dice nulla, come se questa roba su uno dei più importanti quotidiani letti in città l'avesse scritta un grullo che passava di qui, come se avesse sentito dire una semplice bischerata. Niente. Allora le cose non tornano. Guardate che Penati a Milano è sotto processo perché ha comprato le azioni di un tronco autostradale a una cifra e gli valgono la metà, esattamente come ha fatto la fondazione Cassa di Risparmio con l'aeroporto, si è comprata le azioni a una cifra e ora non sa come darle alla Regione perché c'è una minusvalenza talmente alta che non sanno come fare a giustificarlo, Rossi non le può comprare a prezzo alto perché lo arrestano, e la Cassa di Risparmio non lo può vendere a prezzo basso perché ha una perdita di bilancio. Questa roba non interessa a nessuno.–Due grulli come me non ci sono? Che le leggono e le guardano le cose? Io su questo non ci dormo la notte, più che sul parco. Che, ripeto, mi mettete in un angolo, me lo spiegate per bene e mi dite, sindaco, il parco si fa all'Abetone, fai uno sforzo e i nipoti quando li avrai li porti all'Abetone qui c'è bisogno di fabbriche e case, infrastrutture, fabbriche, aeroporti, centrali nucleari, tutto quello di cui c'è bisogno. A uno che ha l'onore e l'onere di fare il sindaco di Sesto, dove c'è la discarica, la previsione del termovalorizzatore, l'alta velocità, due autostrade e un aeroporto da cent'anni, a me si deve spiegare cos'è utile per l'economia del territorio? Se mi convinci, vado io fra la gente a spiegare che bisogna farlo, non mi hai convinto, perché non ti sei nemmeno impegnato a convincermi. Poi, tutti i numeri che circolano, questo il documento, può darsi che l'abbia letto male, mi scuso architetto. Il sistema aeroportuale toscano, novembre 2012, allegato alla consultazione della regione sul piano della mobilità dei trasporti urbani, si chiama così, chiedo scusa perché il tempo di stare dietro a tutto io non ce l'ho davvero. Allora, dati a confronto, attuale capacità della pista di Firenze, con i limiti, la sicurezza, tutto quanto, 2.935.000, Pisa 5.600.000. Previsione da ENAC per il 2015, c'è un abbassamento dei passeggeri di Firenze e di Pisa, chissà come mai, forse la crisi là non si combatte con questi discorsi qua. Nel 2020 e 2025 Firenze risale prima a 3 milioni e poi a 3.300.000, poi Pisa la stimano da 4.957.500 a 6.600.000, cioè si prevede che fra l'oggi, 2012, totale 8 milioni e mezzo di passeggeri Firenze Pisa, ce ne saranno 9.900.000, di cui 400.000 se li piglierà Firenze e il resto forse se li piglierà Pisa. Raddoppiano, decuplica hanno quintuplicato, quanta gente volerà con questi aeroplani, nessuno lo sa. Io so che sono stato da ENAV, siccome ENAV prende la tassa sui voli, mi hanno detto che cominciano ad avere sofferenza perché ci sono meno voli perché le compagnie tendono a farli più pieni e quindi a farne meno, cioè aumentano il disservizio, perché se volano cinque aerei per Londra in una giornata, magari al 75% di carico, è un problema per la compagnia ma è un pia-

cere che fanno a me, uomo d'affari che deve girare l'Europa, se ne vola tre a pieno carico, mi danno un servizio minore. Insomma, tutto ciò, senza la VIS antecedente, ce l'aveva promessa il presidente in una delle prime riunioni: non è pubblica, non c'è verbale ma insomma, non credo potrà negare …: "io sono stato assessore alla sanità e non pensate che non faccia fare la VIS?" No, lui non la fa fare; prima si blocca un territorio, si dicono tutte queste bischerate, 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. Ho finito, Professore mi scusi. Senza VIS e senza, ho ascoltato bene le cose che ha detto il garante ieri mattina, senza dibattito pubblico preventivo … nella delibera immagino ci sarà scritto: visto il dibattito fatto al polo scientifico il sei e il sette, la Giunta approva … questa è l'idea di partecipazione e di confronto politico istituzionale che ha il presidente della regione, è il Rossi Style, io ho messo la faccia, fate come volete. Io intanto faccio così poi chissà se ci sarò quando ADF farà il progetto, se ci sarò, dirò la mia, se fanno l'holding, se sono protagonista nelle scelte, se l'ENAC non mi ha cacciato dalle società miste, dirò quello che ho da dire, se non ci sarò, lo dirà qualcun altro. Ha detto bene Baracco, è stato preciso e lo ringrazio da questo punto di vista, perché a noi è stata raccontata anche questa panzana, guardate, se non c'è l'areale nuovo, poi ADF rischia di fare una proposta ed il governo di accoglierla, Baracco ha detto la verità e ha detto che non è mai successo, con il parere contrario della Regione, quindi la Regione ci deve dire se quella roba lì, se l'ADF adempie ~~ha~~ tutte le prescrizioni, se è favorevole o no. Il comune di Sesto, no, ma la regione ci deve dire, "caro sindaco, noi andremo a litigarci in conferenza dei servizi dove noi voteremo a favore dello spostamento del fosso Reale, dello spostamento della livelletta dell'autostrada, della distruzione dei parchi, voteremo a favore". Lo sapranno che il comune di Sesto, a meno che non perda le elezioni il partito che rappresento, il comune di Sesto non reggerà quel sacco sporco, perché quello è un sacco sporco. Sulla monodirezionalità, ha detto stamani il generale Battisti, tra l'altro io vorrei anche, non per sminuire lo studio di ENAC, ma mi piacerebbe che qualcuno andasse a cercare, ho trovato un bell'articolo di qualche anno fa quando scoppiò il caso Anemone Baldacci, Fusi Verdini, tutta roba pubblica, non svelo altarini e non offendo nessuno, L'Unità fece un bell'articolo dove raccontava chi era questo signor Riggio, quanto si faceva pagare la casa da Propaganda Fide, quanto si faceva pagare quella del figliuolo, la sua famiglia in quali aeroporti era in qualche maniera intramestata, come dice la giornalista, senza nessuna rilevanza penale. Quindi noi stiamo litigando a morte, ce le stiamo dando di santa ragione perché c'è un signore, questo è un politico non è un tecnico, che è intercettato con Verdini e con Anemone, eccetera che dice "si fa così". Lo studio dell'ENAC, è fatto da tre parti, una parte è lo studio fatto dalla Regione sulla pista obliqua, che non c'è più e quindi non lo voglio nemmeno riaprire, una parte che è la fotocopia dello studio di ADF. Enac è prona sullo studio di ADF tre paginette di conclusione, due e mezzo, dove si scrive che i presupposti fondamentali sono l'assunzione della monodirezionalità, guardate che vi dicono che è il 7%-8%, la pista attuale è monodirezionale, ma a Sesto è il 10%-15% il volo dalla parte opposta, e la giacitura sul piano di campagna. Vorrei però dire un altro paio di cose sulla scarsa indipendenza della Regione Toscana in questa partita. Baracco ci ha fatto vedere, prima commentava anche Scoccianti che, insomma, la pista se ne segue un pezzetto, si fa verde, e che ci vai a fare un'altra caserma dei carabinieri? Questo che vi faccio vedere è un cadeaux, non ve lo posso regalare perché è in copia unica, che mi dette all'epoca il presidente Bicchi dell'aeroporto di Firenze, questo progetto è vecchio quanto me, la regione continua a sposare in pieno le tesi di ADF senza un briciolo di indipendenza. Quando fu deciso di presentarci le cinque famose o famigerate ipotesi l'architetto Baracco accompagnò il presidente Legnaioli, in un incontro presente il sottoscritto, il sindaco Chini, il sindaco Carovani e e il sindaco Bitossi e i due candidati sindaci, pensando che vincessero, come hanno vinto, Cristianini e Biagioli per Signa e Calenzano, comunque erano assessori e quindi venivano a pieno titolo ... scusami, hai ragione, ci mancherebbe altro, accompagnato dal mio amico Riccardo Conti assessore regionale, poi ci furono illustrate le cinque proposte

ADF, cioè la regione non ha mai separato la propria opinione da quella di ADF, l'ha accompagnata a spiegare ai riottosi sindaci della piana le bontà di una o dell'altra, e nei documenti di ADF, qui ce n'è due casuali degli anni successivi, tutte le carte che ci sono state fatte vedere oggi, sono state tutte vidimate timbrate e proposte, e sono esattamente quanto vuole il padrone dell'aeroporto. Allora io dico, però, da amministratore, e quindi con le mie responsabilità in quanto tale però permettetemi di dirlo anche come sostenitore del Centro Sinistra regionale, provinciale, locale mondiale, io prono ai poteri forti non ci sto, prono non ci sto, voglio la mia autonomia la mia opinione può anche coincidere con quella dell'imprenditore, ci mancherebbe altro, nella maggioranza dei casi coincide, perché troviamo una sintesi, e lavoriamo ad un piano, lo portiamo in consultazione, i partiti lo discutono, i Consigli anche, ma proni, come la mancanza di tutti i, quanti sono i 54 consiglieri regionali dimostra ~~è~~ che ognuno sa già come deve votare. Non leggeranno niente dell'integrazione che tecnici si sforzeranno di fare la più dettagliata possibile, non la leggeranno la relazione dell'ARS e dell'ARPAT, non ci pensano nemmeno, c'è un ordine a votare la pista parallela, punto e chiuso. Ecco perché è imbarazzante poi fare l'amministratore andare a parlare con i cittadini cercare di dire che si fa il parco, ma quale parco? Il parco è la foglia di fico. Vengo sulle ultime due cose, tranvia e ferrovia. Una bufala. Faccio l'amministratore da troppo tempo per non aver imparato come si fanno queste cose, si fanno mettendo i vincoli, dicendo chi paga e quando si fanno, invece di venire qua a dire si farà passare di qui, di sopra, di sotto, poi si chiederà a voi e metterlo nella delibera che viene depositata … facciamolo questo lavoro, io ci sto, la giunta sospenda il rinvio in Consiglio dei PIT, perché ha tutto il diritto di approvare il Pit che gli pare ~~a lei~~ e io ho il diritto ad avere la mia opinione ma siccome io ci tengo alla tranvia e all'Università e ci terrei, come cittadino di Firenze alla ferrovia per Campi, che c'è già, mancano gli ultimi 300 metri, mettiamoci a lavorare e facciamole, mettiamo i vincoli diciamo dove devono passare, quanto costano, chi le finanzia. Perché è verissimo che quella roba ci vuole a prescindere dall'aeroporto, ma state sicuri che non la farà nessuno finché non si sa se verrà fatto l'aeroporto, e gli studenti di questo polo continueranno a moccolare e a incazzarsi con il sindaco di Sesto che non c'entra nulla, perché noi abbiamo fatto costruire gli immobili, ma alla viabilità ci doveva pensare qualcun altro, e così via. L'ultima cosa che voglio dire e registrare … è registrato vero oggi? E lasciare all'attenzione del garante~~?~~ Mi sono dimenticato su una piccola cosa, i boschi della piana ed è legato all'ultima considerazione. Ma insomma, chi è che può pensare di portare i figlioli in quei boschi lì, come si fa, architetto Baracco? Nemmeno lo gnegnero di dire " Si fanno qui", i boschi della piana costano 6 milioni e li paga la Provincia di Firenze, e dopo cinque anni ce li devono dare in gestione al comune di Sesto … non penserete mica che li voglia io? Per fare che? Per andare a disinquinare il cherosene? Non scherziamo su questo, levateli i boschi della piana, che non sono in via di realizzazione, perché ADF ci ha piantato due bei ricorsi sulla variante al piano regolatore per apporre il vincolo sui boschi della piana ergo il termovalorizzatore, caro Gabellini, non si farà, perché è l'unico diktat che c'era fra le amministrazioni nel lontano 2005 è che prima partissero i lavori del bosco della piana, te lo sai quando partono i lavori? Con le province che si sciolgono, il ricorso in appello di ADF … è una clausola dell'accordo del 2 agosto 2005 Può essere, questo è un accordo firmato da Sesto, Campi, comune di Firenze, Leonardo Domenici, Matteo Renzi presidente della Provincia e l'omonimo di Gabellini che all'epoca era presidente dell'ATO dei rifiuti, dove c'è scritto una marea di cose che non si faranno mai, alcune almeno, e c'è scritto che bisogna fare i boschi della piana prima di cominciare a costruire il termovalorizzatore. Io questa garanzia non ce l'ho e non posso finire il mio mandato, ho ancora un anno e mezzo, quindi il presidente Rossi ha tempo per rinsavire su questo, e spero che il garante con questa discussione lo aiuti ma dubito, nonostante lo sforzo che magari tu farai, il presidente Rossi deve capire che non c'è un territorio figlio di buona donna, che c'è un territorio che ha dato all'area metropolitana tutto quello di cui aveva bisogno, financo a riaprire la sua discarica per Firenze quando Firenze non sapeva dove portare il sudicio perché Montespertoli era chiusa, financo a fare questo, che si è autocandidato ad avere il termovalorizzatore, autocandidato, non glielo ha imposto il governo o la Regione, che ha risolto il problema di Firenze perché Firenze

200 metri più in là non lo voleva perché sembrava che lambisse Brozzi e Peretola, quando sappiamo bene che le polveri sottili vengono anche da lontano, la sabbia del deserto non è del parco dei Renai, viene da 2000 km di distanza, figuratevi gli inquinanti come girano per il mondo, e lo accontentammo, e lo abbiamo messo lì e ci abbiamo lavorato. Quando il mio amico all'epoca assessore all'ambiente della Provincia di Firenze Nigi faceva insieme a me le assemblee per convincere che bisognava fare il termovalorizzatore, non me ne vogliate ma le categorie economiche lì a difendermi non ci sono mai state e del cattivo gusto, facendoci ridere tutti diceva che in base alle tre fasi della VIS, corposa, fatta da agenzie pubbliche e per noi decisiva, fatta prima, e non fatta ora da Q.Thermo, la società che deve fare il termovalorizzatore, fatta prima, perché il decisore pubblico potesse prendere le decisioni anche a conoscenza di quei fenomeni, il termovalorizzatore addirittura faceva bene all'ambiente. No, la Regione Toscana è talmente palla di cristallo che non importa, poi magari ADF farà una VIS che dirà non si può fare, ragazzi abbiamo scherzato. E l'impegno per l'integrazione degli aeroporti dove va a finire? E l'idea che si raddoppia il traffico aeroportuale della Toscana? Dove va a finire e l'idea che si salva l'economia della Toscana dove andrà a finire, se da 3, 4, 10 anni dice l'ENAC che ci vorrà per fare questa roba, quindi, se i nostri disoccupati aspettano i 2000 posti di lavori dello studio dell'IRPET, meglio che vadano a mangiare cherosene piuttosto che mangiare altre cose. Infine, voglio dire qui come l'ho detto in altre sedi, il comune di Sesto fiorentino non è in grado di accogliere sul proprio territorio tutte queste infrastrutture. Non userò la parola "abbiamo dato", perché lo abbiamo fatto consapevoli, perché ci sentiamo parte di una regione e di una provincia che ha bisogno del contributo di tutti, perché non abbiamo aspettato le botte dall'alto ma abbiamo preso le decisioni, ma dirò che questa roba non è possibile prenderla. Dunque, i fogli che sono già stati presentati per il termovalorizzatore rimarranno nei cassetti dell'ufficio urbanistica del comune di Sesto Fiorentino. Noi abbiamo una garanzia di smaltimento con la discarica di Peccioli fino al 31/12/2014, me lo sono fatto apposta almeno ho finito di fare il sindaco … scherzo … però qualcuno c'ha pensato, e con Terranuova Bracciolini fino a dicembre 2015, poi i fiorentini pagheranno un'altra bella quota, perché quest'accordo, cari amici e rappresentanti di mondi che sono qui, è costato 14 milioni di euro all'ATO Toscana centro, non in soldi messi dei cittadini ma in opere ambientali e in finanziamenti per ridurre il numero dei rifiuti e smaltirli meglio che se ne sono andati tutti sulla costa, nella futura Provincia di Livorno >>

MORISI - << Grazie al sindaco di Sesto. Allora, sarò molto breve perché non voglio consumare il vostro tempo. Evidenzio in maniera molto telegrafica le questioni che emergono con forte nettezza, direi. La prima è già stata sottolineata più volte, da ultimo anche da Gianni Gianassi, ma non solo da lui, il tema del parco della piana è nato, lo ricordavamo ieri, come un escamotage mitigatorio ormai molti anni fa, parlo della sua rivisitazione non degli albori dell'urbanistica fiorentina, ed è rimasto sostanzialmente un tema di nicchia e come tale non è riuscito a intercettare un grado di attenzione politica per la buona ragione che è qualcosa che mantiene una sorta di sua intrinseca astrattezza, non è qualcosa che sia politicamente spendibile in termini molto brevi, non fa parte di quella vecchia tradizione spagnola per cui gubernar es afaltar, per cui indubbiamente ha questa caratteristica è un grande progetto culturale, una grande visione della parte della Toscana più popolata e più densa di attività economiche, ipotizza una visione strategica molto alta, questa visione strategica molto alta continua a restare in alto. E questa è una questione, forse posso fare anche una sorta di autocritica, abbiamo discusso a lungo con Anna Marson se queste due giornate tenerle separate, metterle insieme, da dove partire … G può darsi che retrospettivamente valesse la pena, come sosteneva Gianni Gianassi in maniera provocatoria ma non tanto di invertire l'ordine dei fattori … noi abbiamo cercato di essere fedeli all'idea che il parco, se dobbiamo parlare di parco metropolitano, dell'area fiorentina, di parco agricolo, o è elemento ordinatore o non lo è, quindi se dobbiamo considerarlo come tale, merita di essere considerato separatamente da una serie di interventi che non devono, non dovrebbero modificare la rilevanza strategica del parco in quanto tale. Sapevamo benissimo, perché questo è nelle co-

se, che oggi avremmo affrontato invece il nodo più spinoso perché è la pars destruens, non la pars costruens, la pars destruens ella parte che mette a rischio l'idea stessa di aeroporto, questo lo sappiamo tutti, dai tecnici della regione, che ringrazio molto, Riccardo Baracco, per l'aiuto che ci ha dato, e i suoi collaboratori, ARPAT, ARS … ma, insomma, per quanta buona volontà ci si metta non c'è dubbio che la par destruens sia l'aeroporto rispetto al parco della piana. Pur tentando di affrontarla con questa consapevolezza, questa sua potenziale distruttività emerge da molti punti di osservazione. Primo punto di osservazione, io avevo posto una domanda di carattere macroeconomico, è un punto che è stato sollevato da più interventi, a questa domanda noi non abbiamo delle risposte, che cioè quale sia il perché macroeconomico, al di là appunto di studi relativamente antichi e sulla cui attendibilità, per il mestiere che faccio, quello vero e più importante, non posso entrare, però noi non abbiamo una proiezione di medio lungo andare che ci dica, guardate, strategicamente si tratta di un'opera che produrrà una serie di benefici che una serie magari anche di controindicazioni, ma a fronte di una serie di benefici per la popolazione di questa natura, per gli occupati di questa dimensione, per la mobilità dei cittadini toscani con queste caratteristiche … ecco, questi studi noi non li abbiamo. Poi io non voglio entrare nel merito, non è mio compito capire perché nessuno li ha commissionati a qualcuno, però di fatto questo resta, lo sapevamo all'inizio, è emerso anche sulla base di alcune suggestioni molto parziali, penso alle cose che c'è detto stamattina il professor Roma ma anche altri interventi, insomma, questo rimane un grande capitolo aperto, il perché, da un punto di vista strategico macro economico, resta un punto di domanda inevaso. C'è un perché che riguarda l'adeguamento in funzione della sicurezza, e naturalmente questo è un perché che ha un suo peso specifico, qui invece le posizioni ci sono, hanno dei margini di discutibilità, direi di contendibilità argomentativa piuttosto rilevante. Con l'onestà che lo contraddistingue, Riccardo Baracco oggi ha detto una cosa molto importante, se fossi un piccolo cronista locale direi "la notizia", cioè il fatto che questo studio dell'ENAC ha un carattere fortemente preliminare, se ho ben capito. Guardate, se leggete con attenzione i documenti, non si dice diversamente da quello che Riccardo Baracco, per quello non è una notizia, basta leggerlo, però, uno studio molto preliminare che diventa, come dire, se giocassimo a briscola non dico un asso ma un tre di denari che a un certo punto deve accelerare un processo decisionale e addirittura lo deve legittimare nei suoi contenuti, questo indubbiamente suscita una forte preoccupazione, che mi sembra fortemente condivisa. Purtroppo gli operatori economici, abbiamo sentito solo la voce della CNA, io condivido … non devo condividere nulla, capisco bene la preoccupazione del sostegno alle attività produttive, però noi oggi non abbiamo parlato di questo, cioè la scelta aeroporto sì, aeroporto no. Quale aeroporto? Quanto aeroporto? Fatemi sintetizzare in questi termini, mi pare di aver capito da tutti i documenti che mi sono dovuto leggere in queste settimane e in questi mesi, che sia una scelta ininfluente rispetto alla dinamica dei processi produttivi che hanno luogo nella piana, cioè il 54% del prodotto interno lordo di questa regione. Anche questo è un elemento. Quindi, tutto questo versante, strategie macroeconomiche territoriali e, lo ricordava molto bene Paolo Pecile non per la prima volta, strategie aziendali che possano legittimarsi nei confronti di decisori pubblici, non abbiamo, sono due capitoli che restano non scritti e io come garante nel mio rapporto lo considero un capitolo che, se qualche consigliere regionale un po' meno distratto voglia restare minimamente orecchio alle carte che formalmente sono sottoposte al suo voto, volesse leggerlo, ce lo leggerà, questa è una questione molto importante, inevasa, aperta. L'altra questione che abbiamo evidenziato nella discussione di oggi è che gli esercizi, le attività di valutazione che sono state compiute da ARPAT, da ARS, sono esercizi molto seri, molto attendibili, che naturalmente si avvalgono di metodologie che non possono essere gravate di un compito risolutivo e discriminante. Io direi questo, cioè, introducono degli elementi di conoscenza ma non possono dire al Consiglio regionale: questa è l'ipotesi, questa è la contro ipotesi, questa è la terza via, i miei dati te lo dicono, perché sono informazioni assolutamente necessarie ma, rispetto al contenuto del decidere, non discriminanti, quindi restano sullo sfondo, fanno parte di un contorno informativo necessario quanto non decisivo da questo punto di vista. Altro elemento molto importante, dentro questa attivi-

tà di valutazione, riguarda il tema dell'inquinamento acustico, che di solito uno degli argomenti che sta dentro la retorica, uso la parola retorica nel senso ciceroniano della parola, cioè non con una connotazione negativa, cioè della narrazione che si fa a sostegno di una tesi, mettiamola così, entra in gioco in maniera molto significativa, noi comunque un'analisi sulla percezione del fenomeno acustico da parte delle popolazioni interessate non ce l'abbiamo, noi abbiamo soltanto una contabilità del dove si disloca la popolazione residenziale. Questo è un punto importante, ma è un'altra cosa, quindi anche questo è un dato … quando si dice lì sono molti di più, là sono molti di meno, è perché o stanno lì o stanno là, ma un'analisi sul fenomeno percettivo e sull'impatto che questa percezione ha nel contesto delle mie percezioni personali o della mia famiglia o del mio condominio o del mio isolato rispetto alle fonti di altri rumori che inquinano o comunque che connotano l'ambiente in cui vivo, io questo dato non ce l'ho. Questo è un aspetto molto rilevante. Non insisto perché ci abbiamo insistito abbastanza, è su questo tema della monodirezionalità, io l'ho posto fra le mie domande preliminari, qual è l'ancoraggio normativo, io continuo a ritenerlo un problema che resta aperto, nel senso che si tratta di capire quanto fra convenzioni specifiche, diritto della navigazione aerea, convenzioni internazionali, in questa scala di normative molto complicate noi possiamo o meno trovare l'aggancio che ci dica, effettivamente, possiamo vincolare uno scalo aereo a un certo tipo di funzionalità, da cui dipende la sua difendibilità rispetto a un'ipotesi di impatto acustico piuttosto che a un'altra. Insomma, ne sappiamo molto di più ma, se dovessi usare uno slogan volteriano, non possiamo permetterci di dire che abbiamo le idee più chiare. Ultimo punto, sì, noi i consiglieri regionali li abbiamo invitati tutti, abbiamo invitato anche il presidente della Regione, abbiamo invitato anche la Giunta … Gianni Gianassi dà un'interpretazione, la decisione è già presa, questo è un contentino dato a quel rompiscatole del garante, il quale ha una rete di persone che lo stimano e quindi magari un po' di gente viene per due mezze giornate o poco più, lasciamolo fare, per noi è irrilevante, la decisione è assolutamente già presa. La seconda ipotesi può essere che effettivamente questo tema non interessa a nessuno, e non interessa a nessuno perché interessa molto poco il parco può non interessa a nessuno perché tutti, tutto sommato, mantengono un forte scetticismo sulla stessa realizzabilità dell'aeroporto. Stanno a vedere, la politica ormai ha dei tempi talmente angosciosamente frammentati e repentini per cui cambiamenti di scenario a livello nazionale o altri livelli, possono cambiare le agende, stiamo a vedere. Questa può essere la seconda chiave di lettura. Io non mi schiero né sull'attendibilità di una o dell'altra. Vorrei insistere però sul punto per cui credo che non abbiamo perso tempo, non lo dico soltanto per consolarmi o chiedervi implicitamente di scusare il tempo che vi ho richiesto, e la tensione che vi ho richiesto e che generosamente ci avete dato. Siamo dentro un procedimento, questo procedimento avrà questo rapporto del garante, registrerà queste posizioni che sono state prese, non sarà più l'opinione di qualcuno detta in un convegno, chi vuole farà di quel documento l'uso che ritiene più opportuno, anche non oggi, anche un domani, anche un ipotetico magistrato amministrativo penale, che a un certo punto dica: "Lì c'era un rapporto che fa parte della documentazione ufficiale che diceva certe cose, come mai non è stato preso in considerazione l'aspetto A piuttosto che l'aspetto B?", stiamo scrivendo, cioè, un atto ufficiale. Lo scriviamo in una tendenziale indifferenza collettiva, sul piano politico istituzionale, ma intanto lo scriviamo e scriverlo, credetemi, per quella che è la mia sommessa esperienza di ormai antico studioso, non è una cosa qualunque, non è una cosa che resta nell'aria senza produrre una qualche efficacia almeno potenziale. Ringrazio, lo devo fare, Riccardo Baracco, gli altri dirigenti della Regione, i dirigenti dell'ARPAT, dell'ARS, ma ringrazio in particolare tre persone senza le quali queste due giornate non avrebbero potuto svolgersi, che hanno avuto un ruolo molto importante e lo avranno anche nell'aiutarmi a sviluppare il rapporto del garante, che sono Irene Lorieri che lavora con me nel mio ufficio, e che suo malgrado si trova a svolgere compiti spesso noiosi ma che al momento debito sa dare consigli decisivi, Maddalena Rossi, che è un'assegnista della facoltà di architettura che mi ha dato una mano molto rilevante ad analizzare l'attività di valutazione che è stata compiuta e a individuare le sue criticità, che sono molte, ma che vanno ben analizzati, ben scandite e che troverete nel rapporto, criticità come sinonimo di

problemi aperti. Ed Elisa Pecchioli, che mi ha dato una mano molto importante nel cercare di declinare questa documentazione in funzione del sito parco della piana e che ha fatto, diciamolo all'americana, cane da guardia nei confronti di funzionari regionali che avendo molto da fare andavano incalzati nei tempi perché potessero fornirci questi documenti. Grazie >>

ALLEGATO D

Incontro Pubblico sul Parco agricolo della Piana e la "qualificazione" dell'aeroporto di Firenze, 6-7 Dicembre 2012

Polo Scientifico e Tecnologico, Sesto Fiorentino.

DOCUMENTI PERVENUTI ALL'UFFICIO DEL GARANTE AD INTEGRAZIONE DEGLI INTERVENTI DELL'INCONTRO PUBBLICO DEL 6-7 DICEMBRE 2012 O COMUNQUE AD ESSO CONSEGUENTI

Documento di Manlio Marchetta – Professore Associato in Urbanistica, Università di Firenze - ad integra zione del suo intervento nell'Incontro pubblico del 6-7 dicembre al Polo Scientifico di Sesto Fiorentino. Pervenuto all'ufficio del Garante il 10 gennaio 2013.

Deve essere considerata positivamente determinante , se resa operante, l'aggettivazione del Parco della Piana come "elemento ordinatore delle politiche territoriali" prima di tutto della Regione Toscana stessa che la propone , ma fondamentalmente da parte di tutti i fruitori di questo particolare territorio, ma anche alle condizioni che possono così riassumersi:

1- IL RUOLO PROPOSITIVO DELL'UNIVERSITÀ'

Fra i fruitori principali risalta il Polo Scientifico di Sesto dell'Università di Firenze , del quale siamo significativamente ospiti e che dobbiamo quindi ringraziare. Ma no solo: anche sollecitare , il Polo nel suo complesso e i Dipartimenti di Chimica e di Fisica e il CNR in particolare , ad esprimersi doverosamente nel merito delle tematiche , assolutamente preliminari e fondative, concernenti i requisiti parametrici di compatibilità fra l'insediamento scientifico universitario , cui danno forza attrezzature di grande qualità e di ruolo europeo, da un lato e i programmi, fattualmente alternativi, di un grande Parco in formazione ovvero di una pista per grandi aerei in decollo o atterraggio ogni cinque minuti che correrebbe a fianco del lato lungo del polo/campus stesso.

Nel Polo Universitario Scientifico di Sesto operano scienziati di settori strettamente pertinenti agli studi di simulazione degli effetti sulle attività e sulle attrezzature dei programmi , ben diversi, che si intende mettere apertamente a confronto. Essi sono in grado di contribuire con competenza indubbia rispetto a quella dubbia di coloro che si occupano, a prescindere, di realizzare piste per aerei ma che non osservano altro oppure affermano, come hanno fatto i questo caso, che il territorio oggetto della questione sarebbe "agricolo" (!)

E' percio' necessario , e lo propongo anche in questa sede, che ad essi venga formalmente richiesto di partecipare con informazioni/comunicazioni e valutazioni scientifiche a questa specifica discussione, naturalmente circa gli effetti attendibili sullo stesso insediamento di strutture e attrezzature attuali del Polo in relazioni agli essere umani , le produzioni sperimentali ed alle attrezzature scientifico-tecnologiche di altissima capacità. Ma anche con riferimento al progressivo completamento futuro con altri settori universitari come quelli di Ingegneria e di Agraria

.

2- IL RUOLO DEI SERVIZI FERROVIARI NAZIONALI E DELLA RELAZIONE FIRENZE-PISA

Al di la delle discussione sul destino della piana , dal punto di vista del metodo trasportistico e di una buona pianificazione territoriale dei servizi nazionali di trasporto la collocazione dei precari servizi di scalo della autostazione di Peretola, ammessa e non concessa la permanenza transitoria dello scalo, da un lato, e la collocazione della futura nuova inevitabile stazione ferroviaria nazionale di Castello/Perfetti Ricasoli , nel fronte sud dell'amplissima area ferroviaria esistente,dall'altro, dovrebbero tendere a conformare due interfacce del medesimo contesto, da intendersi necessariamente come nodo unitario degli scambi nazionali e internazionali.

Un nodo che possa assicurare relazioni plurimodali corrette ed efficienti , in buona parte ancora da realizzare (questa puo' essere la priorità di impegno di tutti gli operatori anche per sanare il maggiore errore trasporti stico del progetto Alta velocita'), con il Porto di Livorno e l'Aeroporto della Toscana e non solo, a Pisa. Con lo scandaloso aggravante che la ferrovia Firenze-Pisa, anzicche' come raccordo fra le linee nazionali dorsale e tirrenica, viene tuttora concepita e gestita come linea regionale! Un nodo unitario da realizzarsi mediante quella più che opportuna localizzazione della aerostazione a nord della pista che proprio gli Uffici e gli esperti della Regione Toscana hanno postulato da tantissimo tempo e che il Comune di Firenze, nel concepire il proprio Piano regolatore tuttora in vigore,ebbe a rendere fattibile tramite indubbia indicazione negli elaborati di piano proposti e consegnati al dibattito della città. Riflettendo a posteriori risulta ancora immotivata la successiva scomparsa nel piano della città di tale preziosa indicazione. Sulla cui base poteva e forse potrebbe tuttora essere sviluppato uno studio di progressivo ridimensionamento funzionale dei servizi aerei diretti , in direzione di un ruolo di supporto stretto , prulimodale, dello scalo nazionale e internazionale pisano.

3- IL RUOLO METROPOLITANO DEL PARCO DELLA PIANA

Il Parco della Piana potrebbe essere opportunamente sottotitolato come Parco della Piana centrale della città metropolitana, precisandone quindi il ruolo di Parco centrale di una vasta formazione policentrica , che, nella sua interezza, trova nel Parco della Piana la propria principale attrezzatura di riferimento per ogni tipo compatibile di azione socializzante e di economia. Naturalmente se diverso e anzi alternativo alla attività lavorative ordinarie non agricole e alla espansione residenziale.

Il Parco della Piana sarà perciò un sistema articolato complesso e con vocazioni plurime che il provvedimento del Consiglio Regionale dovrà sensatamente garantire. Ma nettamente e chiaramente proprio un Parco di valenza e utenza territoriale che il Consiglio Regionale ha l'importante compito istituzionale di dotare di regole e procedure che possano generare quanto meno possibile limitazioni di vitalità e quanto più possibile libertà di circuitazione e di connessioni con i molteplici parchi fluviali e l'Arno, le Cascine e le cosi dette grandi cascine, i parchi fiorentini, le colline a sud della piana, i parchi della Calvana e di Monte Morello e cosi' via.

Anche se non è il momento per riflettere sugli aspetti gestionali e promozionali della realizzazione del parco e delle sue parti (accelerando peraltro il potenziamento immediato delle porzioni già funzionanti) , esso potrà assumere le vesti istituzionali , quanto più austere e piu' decentrate/partecipate possibil, che verranno saranno valutate e decise. Ma deve essere anzi è già, per sua natura e collocazione il parco centrale della cosi detta metropoli della Piana, indipendentemente dalla congruità o meno di tale aggettivazione.

Un Parco dotato di molteplici caratterizzazioni, sulla base dell'ottimo quadro di conoscenze e di suscettività messo a punto , con rapidità e competenza oltre che con la adeguata metodica, dagli Uffici della Regione . Caratterizzazioni fra cui quelle idrauliche di base, vegetazionali e agricolo-produttive, soprattutto potenziali, quelle più generalmente naturalistiche e artistico-culturali e quella che derivano e potranno meglio derivare dalla presenza di attrezzature della città cosi detta policentrica che il Parco circonda, ma che non dovrà , d'ora in poi, dal momento della adozione del Consiglio Regionale che tutti ci rappresenta. Città policentrica di cui , a ben vedere, dobbiamo meglio precisare ruoli e prospettive ma che, appunto, trova nel Parco il rigeneratore fondamentale del proprio futuro sostenibile e , proprio in quanto tale, fondato sulla fruizione diretta da parte degli utenti e sul loro ruolo di governo .

Gli studi di conoscenze confermate, aggiornate o innovative che gli Uffici regionali hanno egregiamente concluso nel 2010 e che nei due anni successivi sono divenuto nostro comune patrimonio grazie alla attività dell'Ufficio del Garante dell' informazione, studi molto approfonditi e, sia pure da arricchire nella rappresentazione sintetica, più approfonditi, sul piano della ampiezza ed articolazione scientifica, degli stessi lavori e studi prodotti , alla fine degli anni ottanta, per la redazione dello Schema strutturale- regionale- dell'area Pistoia-Prato-Firenze (L.R. n.4/1990). Studi dotati , peraltro, di un supporto cartografico di base originale ed inedito, che sarebbe assai utile mettere a disposizione anche dei ricercatori del settore.

Tali studi conoscitivi non possono pero' essere trattati come dettagli che non determinano le scelte di governo di un governo compatibile con essi e sostenibile per il prossimo secolo! Essi devono poter contare ed avere lo spazio determinante che spetta loro anche nelle decisioni del Consiglio regionale e dei singoli consiglieri regionali relativamente alla deliberazione di introduzione nel PIT, cioè negli indirizzi di assetto futuro del territorio, della previsione, stavolta vincolante, di realizzazione sia pure progressiva , del Parco della Piana, inteso come attrezzatura di eccellenza della città metropolitana policentrica.

4- IL RUOLO CHE COMPETE AL CONSIGLIO REGIONALE

Mi permetto percio' di rivolgere un appello appassionato al Presidente e alla Giunta della Regione Toscana ed al Consiglio regionale , compresi quindi i Consiglieri tutti, a rivolgere l'attenzione che meritano agli Studi degli uffici regionali e che esprimono bene quano è necessario per compiere un atto che determinera' almeno mezzo secolo di futuro della Piana. Essi contengono bene quanto necessita per decidere nel migliore dei modi e hanno tale dignità e profondità da non meritare sommari confronti con le inadeguate proposizioni - malate di settorialismo esasperato e propriamente cieco rispetto al complesso delle valenze del territorio della Piana, oltre che di basso livello conoscitivo e metodologico , giustificato semmai da decisivi limiti di competenza di base - come è, oggettivamente, il mero esame delle ipotetiche caratteristiche dei voli relativi ad un ipotetico nuovo scalo aeroportuale che, nei fatti, cancellerebbe tutta la parte fiorentino-sestese del parco condizionerebbe con forza non solo la parte campigiano-pratese ma anche , non potendosi stabilire regole tassative sulla direzionalità, la città e il centro di Firenze.

L'appello intende, ove fosse necessario, richiamare con la naturale forza del ragionamento complessivo circa il destino del futuro del cuore pulsante della regione, il carattere della decisione da prendere: si tratterà, per il consiglieri regionali, di valutare un provvedimento di rilievo storico, che non riguarda un'opera o un progetto esecutivo singolarmente concepibile a prescindere da fondamenti disciplinari propri. Propri cioè di un atto che non riguarda il via libera o meno ad una procedura ordinaria e settoriale di realizzazione di qualcosa ammissibile solo settorialmente , ma , ben diversamente, di un provvedimento di pianificazione del territorio regionale, incidente sul tutto il territorio della Toscana e non solo di essa e decisivo per un

Parco che non puo' essere concepito come qualcosa di opzionale o di fastidiosamente ambientalistico, bensì come una necessità vitale per l'area policentrica capoluogo sociale ed economico della Toscana.

L'atto , di diretta iniziativa regionale, ha precedenti quali la pianificazione regionale esplicita quali gli schemi strutturali delle partizioni del territorio toscano , fra cui, lo schema strutturale dell'area Pistoia-Prato-Firenze e alcuni piani o alcune parti dei piano comunali. Abbiamo il preciso dovere di sottolineare che , nonostante ogni considerazione critica di merito e storicizzata che è sempre possibile formulare, alcuni di essi hanno iniziato fin dal lontano 1979-70 a trattare in modo avanzato e consapevole una parte almeno dell'ambito della Piana .

Negli stessi luoghi ove è stato realizzato il polo scientifico di Sesto dell'Università di Firenze, un piano urbanistico adottato in precedenza dal Comune di Sesto aveva previsto l'espansione urbana massiccia della città. Una nuova cittadina su cui , insieme ad altri altrettanto gravi elementi, il Consiglio Superiore del Ministero allora ancora competente , si espresse assai negativamente richiedendo la sostanziale rielaborazione. Una nuova Amministrazione , guidata da colui che considero personalmente un gigante della amministrazione urbanistica e non solo urbanistica fondata su principi solidi, Oblesse Conti - che saluto e cui auguro tanti e felici anni e che considero indispensabile , da parte dell' l'Ufficio del Garante, inserire subito fra le personalità autorevoli e precisamente esperte cui ampliare la consultazione – ha cambiato , già nel 1970-71, decisamente e per sempre rotta (che ha riguardato anche i destini del Monte Morello, anch'esso allora minacciato da moltissime volumetrie residenziali) ed ha classificato , in meno di un anno di fatica piena di alta tensione civica, l'intera area della piana sestese, salvo la fascia a contatto da sud con la ferrovia e a nord della futura direttrice Prato-Firenze, come territorio sottratto, per definizione naturalistico – disciplinare e per collocazione strategica, sottratto alla ordinaria pianificazione locale ma, come disse Oblesse Conti, a disposizione della pianificazione territoriale di livello superiore.

Solo qualche anno dopo (1974) , in corrispondenza con la decisione strategica e storica di accogliere l'Università a Sesto - anche in questo caso tramite un atto di pianificazione pubblica di livello territoriale , che avrebbe dovuto , pero', integrare meglio ed effettivamente l'università col tessuto urbano della città – come territorio più precisamente destinato proprio a Parco Territoriale naturalistico/attrezzato , soggetto quindi alla pianificazone sovra comunale (era in corso la elaborazione del PIF) e cioè, con linguaggio attuale della città policentrica. L'elaborazione urbanistica che documenta l'introduzione concettuale e normativa del Parco Territoriale è pero' un atto comunale dello stesso Comune di Sesto che, sia pure nei limiti della propria competenza amministrativa, dota ugualmente la Variante del apposita innovativa variante urbanistica del 1094 di un "schema territoriale di riferimento", molto propositivo circa la distribuzione spaziale generale delle attività e delle attrezzature di interesse pluricomunale e non solo (ad esempio sedi universitarie, sedi della regione e degli uffici giudiziari etc) . Uno schema esteso sintomaticamente da Calenzano a Firenze/Ovest e dimensionato sulla base di studi di fabbisogno interessanti l'intera città di Firenze ed oltre, la cui previsione principale e largamente la piu' estesa è , appunto, costituita dal "Parco Territoriale", interessante la superficie della Piana quantomeno dal Casello Firenze Nord dell'A1 a Novoli. Lo schema introduceva altresi' per la prima volta l'idea di un sistema tramviario , immaginato esteso dal centro di Prato al Centro di Firenze, anche se indicato nella porzione sestese solo dal nodo di Calenzano a Novoli-Fiat in Firenze e, specificamente a servizio , fra l'altro, del polo universitario sestese e del Parco Territoriale e denominata -<col senno di poi curiosamente- come se ce ne fosse bisogno,"tramvia veloce".

Solo nel 1980 , e in verità per poco tempo, tale impostazione fu recepita dal Comune di Firenze, a seguito sia del mutamento di Amminstrazione nel 1975 che del Concorso per il Polo di Castello del 1976-77, tramite la Variante al PRG di Firenze, che destina la parte di piana fra castello e Peretola a Parco Territoriale.

Insomma siamo in presenza di un Parco non certo improvvisato, ormai adulto nelle concezione fondamentale della sua assoluta necessita pianificatoria e della sempre maggiore urgenza di una sua completa realizzazione , anche progressiva ma chiara nelle intenzioni e nei protagonisti. No già di una porzione debole e periferica di una città bensi, al contrario, il centro della città policentrica ovvero, comunque, il centro verde di tale città . Quando si passeggerà, per pezzi, per porzioni di parco, si starà passeggiando nella strada principale, a piedi, in bicicletta, con mezzi pubblici elettrici o altro nella nella piazza principale di questa articolata che è costituita dalla formazione urbana della Piana , la principale della Toscana centro – settentrionale.

5- IL SISTEMA IDRAULICO DI SICUREZZA COME PRINCIPALE CARATTERE GENETICO DEL PARCO DELLA PIANA E COME PRESUPPOSTO PER UNA MOBILITA' D'ACQUA E PER UNA MOBILITA' ALTERNATIVA NEL PARCO DELLA PIANA

Una nozione basica che trovo addirittura dimenticata nella discussione attuale , con una negligenza che appare grave, è che ciò che denominiamo Piana fiorentino-pratese non è un prodotto derivatoci da evoluzione naturale cui si sono sovrapposti le ordinare trasformazioni antropiche:tutt'altro ! Il suo assetto è geometricamente artificiale ed e essenzialmente dovuto all'azione di un fortissimo e stravolgente progetto di bonifica idraulica e agricola di un ambito palustre.

La struttura articolatissima delle opere e del sistema della bonifica della Piana, riprogrammata nel 1929, documentata in misura non sufficiente negli stessi studi regionali, oltre che riguardare ogni punto, nessuno escluso, del territorio , è straordinariamente complessa e forte : immaginare di manometterla è come immaginare di farlo su un reticolo di ragnatela tranciandolo, senza pensare che automaticamente lo si distrugge del tutto. Non si tratta affatto di salvaguardare la funzione del Canale o fosso principale di raccolta conclusiva delle cosidette acque alte: si tratta di una struttura idraulica che occupa reticolarmente, con fossi e canali , quantomeno tutta la Piana sestese e oltre,impedendole di tornare palude e cui attende il Consorzio di Bonifica della Piana di Sesto, formalizzato nel 1936.

E' necessario che tale delicatissimo sistema di salvaguardia dagli allagamenti venga prima di tutto adeguatamente e integralmente studiato e rappresentato e di conseguenza venga poi considerato nella sua consistenza e unitarietà che non rende possibili interenti non calibrati e dimensionati rispetto all'intero impianto e con i costi che tale nozione necessariamente comporta.

Il reticolo di canalizzazioni idriche ed impianti , intersecato peraltro dal quel fiume pensile che è il Bisenzio campigiano-signese, sarà anch'esso una delle basi fondative e caratterizzanti del parco della Piana e della affascinante ipotesi di introduzione di una circuitazione anche acquatica di mobilita lenta , su battelli, nel Parco stesso, del genere di quella presente in un passato recente, per uso produttivi,nell'area delle Cascine di Tavola, di cui persiste il deposito degli speciali navigli.

Anche sulla base di tale forte carattere del sistema idraulico, ma non solo per questo, come del resto si accenna chiaramente negli studi degli Uffici regionali, il Parco della Piana deve raggiungere ambedue le rive della Greve e dell'Arno nei tratti fra Galluzzo e Ombrone pistoiese terminante in Arno/area boscata ex Nobeli , Ponte a Signa e Le Cascine/Ponte alla Vittoria. Ma deve doverosamente , sia pure in modo obbligatoriamente ramificato,raggiungere anche i parchi collinari e tutti gli elementi del sistema della Ville pedecollinari, medicee e non medicee,nonché, non certo in ultimo – semmai prioritariamente per importanza di utenza potenziale – raggiungere e connettersi con i parchi urbani e gli impianti per le attività ludiche di Signa, Prato, Calenzano, Campi, Lastra, Scandicci, Sesto e Firenze. Fra cui il promesso Parco fra l'aerostazione di Peretola e il cantiere della orribile Scuola di formazione nazionale dei sottufficiali dell'Arma dei Carabinieri, il Parco di San Donato di Novoli , il Parco fluviale dell'Arno e il Parco delle Cascine.

Uno degli itinerari ciclopedonali longitudinali di circolazione lenta nel Parco potrebbe infatti essere costituito dalla congiunzione fra Argingrosso/Mantignano, Cascine (intersezione con Cascine-Renai), San Donato di Novoli, Peretola, porzione di Piana a sud di Campi,Cascine di Tavola (la cui fattoria Laurenziana rischia il crollo, come il crollo-demolizione misteriosamente avvenuto del complesso architettonico dei macelli ottocenteschi di Firenze) e Prato.

Negli studi regionali è stata giustamente definito un ampio sistema di mobilità lenta interna al Parco della Piana, nettamente condivisibile. Tuttavia ad esso occorre affiancare sia la mobilità su acqua che, forse soprattutto (proprio in considerazione del ruolo di centro della metropoli) la mobilità alternativa con nettezza a quella automobilistica e dotata sempre di sede propria e di approvvigionamento energetico innovativo e autofinanziato, a servizio degli utenti dei centri della intera area. A tali tipi di mobilità è dedicata la ricerca pluriennale in corso di svolgimento , presso l'Università di Firenze, da parte , nella sostanza, del medesimo gruppo di studio sulla mobilità urbana che ha , a suo tempo, studiato e valutato,con previsioni alternative realistiche,il progetto di attraversamento ferroviario in sotterranea di Firenze, pubblicato nel Volume "A-A.VV, Sotto Firenze: l'alternativa possibile" , Alinea, Firenze 2011. Stiamo studiando un nuovo sistema di circolazione pubblica in sede propria di varie tipologie , che si appoggia sulle molte stazioni ferroviarie che bordano parte del Parco della Piana

Le cinque considerazioni svolte, unitamente a molte altre, richiedono che il Consiglio Regionale, prima di ogni decisione, senta il dovere di ampliare, in modo adeguato alla straordinaria tematica del Parco della Piana , gli ambiti delle proprie consuete, ma anche piuttosto limitate e sommarie, consultazioni delle Commissioni : ai Consiglieri rivolgiamo l'appello appassionato affinchè la "polpa" del Parco non sia ,per nessuno motivo, praticamente eliminare per sempre , specie in assenza di criteri e motivi effettivi e non artificiosi di pubblico interesse generale.E che , al contrario, siano attivati tutti i mezzi e le risorse per attuare il Parco della Piana secondo un programma garantito dalla Regione.

Lettera di Mauro Biagioni - Direttore Generale Confesercenti Toscana – del 24 gennaio 2013 allo staff del garante

In relazione all´elaborato ricevuto abbiamo visto le battute stringate riservate ad alcuni temi che avevamo sollevato.Il testo infatti privilegia questioni e temi specifici che tuttavia a nostro giudizio necessiterebbero

l´integrazione con altri concetti, quali il ruolo dei comuni, le decisioni interprovinciali, la trasversalità di alcuni settori economici. Sintetizziamo alcune osservazioni riferite nell´incontro che abbiamo avuto con prof. Morisi il 31.11.2011, in quanto garante regionale per il governo del territorio, sperando possano essere utili. In merito alla modifica del PIT che la Regione intende apportare con l´inserimento delle tematiche legate al "parco" della piana fiorentina, pur portando punti di vista di parte, ci sentiamo di dover raccomandare una visione interprovinciale degli aspetti perché capaci di influenzare l´intera area metropolitana Firenze - Prato - Pistoia e non solo. Una politica e una visione e scelte inerenti questo territorio devono avere necessariamente un respiro ampio sia dal punto di vista territoriale che dei problemi. Non solo urbanistica e infrastrutture ma anche molte altre questioni di categoria: valga per tutte l´esempio della connessione urbanistica-commercio con le variabili di Osmannoro 2000, Fiat-Fondiaria, cittadella, per dare il senso degli interessi, pur legittimi, in gioco. L´iper di Massa e Cozzile (ipercoop Montecatini), come quello di Capalle (Gigli), come gli outlet di Foiano e Barberino (perdefinizione poli interregionali!), come la localizzazione di Ikea, sono scelte che non possono essere assunte a livello del singolo Comune, e anche la scelta fatta dalla Regione che affida il parere decisivo al Presidente della Provincia non pare assolutamente sufficiente. Governo interprovinciale delle questioni. Debolezza dei Comuni, minati dalla cronica assenza di risorse, disponibili a interventi sul territorio non sempre dettati unicamente da una prospettiva del futuro, quanto per assicurare nel contingente e immediato il mantenimento dei servizi essenziali ai cittadini. Comuni che devono essere "privati" dal diritto di veto di scelte di natura regionale; l´ente Regione deve poter trovare la sintesi e interpretare i bisogni espressi. Ruolo Regione fondamentale per la tutela di tutte le forze in campo. In particolare:

- Sull´Aeroporto di Peretola:

si alla sinergia con Pisa, si a strategie commerciali e di sviluppo coordinate, si alla nuova pista e al rilancio della struttura fiorentina. L´incognita Bologna (mezz´ora di tempo per arrivare a SMN) e la competizione con collegamento FS veloce con Pisa (veloce significa 55 minuti per 80 km?).

- Parco della piana:

mantenimento nella compatibilità delle esigenze intercomunali. Accordo per la realizzazione del Termovalorizzatore. Positiva accoglienza per l´approvazione del Piano strutturale di Firenze a volumi zero. La situazione economica e l'andamento dei mercati consiglia il No a nuovi alberghi e no a nuova grande distribuzione e no a nuovi insediamenti artificiali.

Cordiali saluti

Massimo Biagioni

Direttore Generale Confesercenti Toscana.

Lettera di Matteo Alfaro del 26 gennaio 2013 al garante.

Buongiorno Prof. Morisi,

scuserà la mia insistenza, il raffreddore di questi giorni mi ha lasciato troppo tempo a disposizione per approfondire l'argomento. Mi scuso per il disturbo anche con le persone in copia e le ringrazio per l'attenzione che vorranno riporre a questa mia mail.

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 LAmax 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. Quà 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. Sembra quindi che non si sia tenuto conto degli edifici posti a sud di via delle I-dee (!!). Per fortuna le mappe sono consultabili e re-interpretabili.
<A320_atterraggio_poloscient.jpg>

Io credo che il suo Rapporto di sintesi riguardante il sistema della Piana di Sesto, proprio per il suo elevato obiettivo di completezza, non possa chiudersi senza un'espressione formale dell'Università di Firenze. Se c'è già vorrei conoscerla.

Capitolo università a parte, vorrei sottolineare anche un altro punto, quello del rapporto fra pubblico e privato. Il Sindaco Gianassi a tal proposito nel suo intervento riporta un inquietante articolo della Repubblica, in cui sostanzialmente il privato dichiara di aver investito sull'aeroporto solo a seguito della promessa di potenziamento e pista nuova da parte di Comune e Camera di Commercio di Firenze: https://www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=cDFN5inBW6I#t=788s
C'era già una certa attitudine onirica nel 2005 in merito a questa pista lunga, non si sa come, non si sa dove, non importa, si vendeva per come-fatta.

Volevo ringraziarla Prof. Morisi per aver creato un'occasione di approfondimento così importante per la Piana di Sesto Fiorentino, mai prima d'ora eravamo arrivati a tanto. Finora avevamo assistito a lanci selvaggi e approssimativi sulla stampa e nelle radio locali, in cui si è sempre parlato di un fantomatico e "figo" (questo era il messaggio più o meno) potenziamento contro i "partiti del calesse". Entrare poi nel merito del progetto, della fattibilità e dell'impatto sul territorio non era importante. Il livello di discussione insomma era davvero molto basso.

Alla fine di tutto questo processo la Regione dovrà prendersi la responsabilità di determinare la fattibilità della "qualificazione" dell'aeroporto di Firenze. Fingere di non avere elementi per stabilirlo dopo un approfondimento di questo tipo sarebbe scorretto nei confronti dei cittadini che un potenziamento del trasporto aereo toscano lo vogliono davvero, per evitare di andare a Milano, Roma o Bologna.
Se non si può qualificare l'aeroporto di Firenze, allora a partire dall'unica premessa condivisa da tutti secondo cui l'aeroporto attuale non è sicuro (è in deroga), è incivile nei confronti del territorio, non è in grado di stare sul mercato, allora si deve chiudere e puntare sullo sviluppo di Pisa, in modo che ci sia almeno un aeroporto dignitoso in Toscana.

Mi piacerebbe parlare di Parco della Piana una volta risolta la questione Aeroporto di Firenze.

Cordiali saluti,
grazie

Matteo Alfaro

Lettera di Matteo Alfaro del 29 gennaio 2013 al garante.
Buongiorno Prof. Morisi,
aggiorno, credo per l'ultima volta, il mio KMZ, ho aggiunto la cartografia georeferenziata relativa al rischio idraulico emessa dall'Autorità di Bacino del fiume Arno. Ho lasciato attiva di default la mappa del rumore di un Airbus A320 in decollo, dal menu di sinistra è però possibile attivare il contenuto "**Pericolosità Idraulica**

ADB ARNO" per cui (disattivando "Isofone A320 Decollo") si potrà apprezzare anche quest'altra interessantissima carta in cui si evince che la cementificazione avverrebbe (per il 90-95% ?) in aree P2, dove:

- *Classe P4: a pericolosità molto elevata, in corrispondenza delle aree allagate per piena con tempo di ritorno T = 50 anni;*
- *Classe P3: a pericolosità elevata, in corrispondenza delle aree allagate per piena con tempo di ritorno T = 200 anni, con altezza d'acqua h > 0,9 m per qualunque velocità della corrente, con altezza d'acqua h < 0,9 m per velocità v≥ 2 ms^{-1};*
- *Classe P2: a pericolosità media, in corrispondenza delle aree allagate per piena con T = 200 anni, altezza d'acqua h < 0,9 m, se la velocità della corrente è v< di 2 ms^{-1},*
- *Classe P1: a pericolosità moderata, in corrispondenza delle aree allagate per piena con tempo di ritorno T = 500 anni.*

Grazie ancora,
cordiali saluti

Matteo Alfaro

Documento del Rettore Dell'Università degli Studi di Firenze. Pervenuto all'Ufficio del garante il 6 febbraio 2013.

SINTESI DELLE CRITICITA' CHE L'EVENTUALE REALIZZAZIONE DELLA PISTA AEROPORTUALE PARALLELA ALL'AUTOSTRADA POTREBBE DETERMINARE NEI CONFRONTI DEL PIANO DI SVILUPPO DELL'UNIVERSITA'.

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?

Passiamo 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:

7. 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.
8. 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..
9. 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.
10. Incremento del processo di polluzione provocata dagli aerei che, come è noto, sviluppano il massimo scarico dei fumi di carburante nella fasi di atterraggio e partenza degli aerei.
11. 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.
12. 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.

(Nota 1) Zone speciali di conservazione (Zsc) designate ai sensi della direttiva 92/43/Cee, sono costituite da aree naturali, geograficamente definite e con superficie delimitata, che:

a. contengono zone terrestri o acquatiche che si distinguono grazie alle loro caratteristiche geografiche, abiotiche e biotiche, naturali o seminaturali (habitat naturali) e che contribuiscono in modo significativo a conservare, o ripristinare, un tipo di habitat naturale o una specie della flora e della fauna selvatiche di cui all'allegato I e II della direttiva 92/43/Cee, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche in uno stato soddisfacente a tutelare la diversità biologica nella regione paleartica mediante la protezione degli ambienti alpino, appenninico e mediterraneo;

b. sono designate dallo Stato mediante un atto regolamentare, amministrativo e/o contrattuale e nelle quali siano applicate le misure di conservazione necessarie al mantenimento o al ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e/o delle popolazioni delle specie per cui l'area naturale è designata. Tali aree vengono indicate come Siti di importanza comunitaria (Sic).

Documento Adf - Pervenuto all'Ufficio del garante il 12febbrario 2013.

Aeroporto di Firenze

Egr. Prof. Massimo Morisi
c/o Regione Toscana
via di Novoli, 26
50127 - Firenze

Gent. Profesor Morisi,

Nel documento che Le allego abbiamo formulato le nostre considerazioni relative ai principali quesiti sulla riqualificazione dell'aeroporto di Firenze che ci ha richiesto in occasione dell'incontro.

Per una più comoda e immediata fruizione del contenuto del documento abbiamo anche elaborato alcune slides, che pure Le invio in allegato, nelle quali abbiamo sintetizzato i punti più significativi delle questioni trattate.

Ci auguriamo di aver dato risposta ai temi posti e tuttavia sin da ora voglia ritenerci a disposizione per ogni chiarimento al riguardo.

Distinti saluti,

Grazie e cordialita'!

Ing. Biagio Marinò
Amministratore delegato

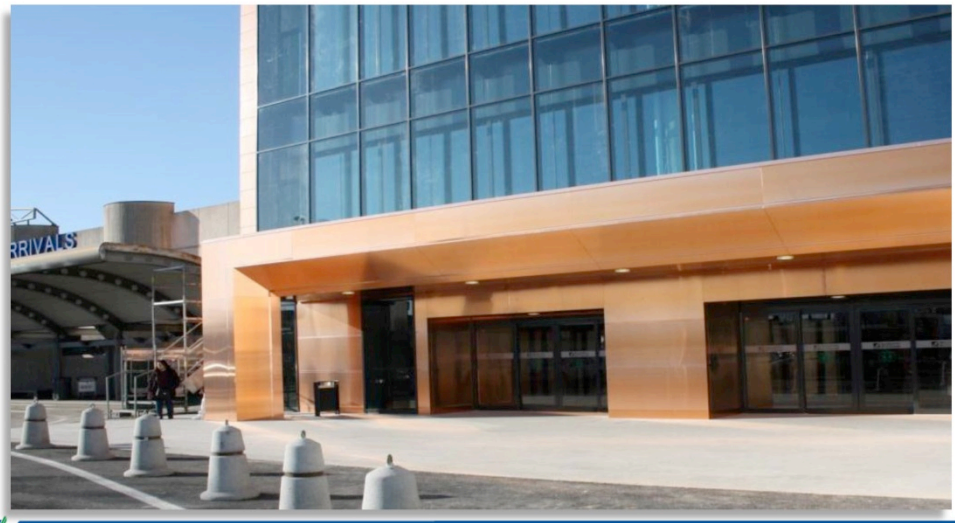
Firenze, 12 febbraio 2012

AdF - Aeroporto di Firenze S.p.A.
Via del Termine, 11 - 50127 Firenze - Tel. +39.055.30615 - Fax +39.055.3061355
www.aeroporto.firenze.it
Partita IVA e Codice Fiscale 03507510489 - Registro Imprese Firenze 38576
R.E.A. FI 366022 - Capitale Sociale € 9.034.753 interamente versato



Aeroporto di Firenze

Parco della Piana: considerazioni sulla riqualificazione dell'aeroporto A. Vespucci



PARCO DELLA PIANA: CONSIDERAZIONI SULLA RIQUALIFICAZIONE DELL'AEROPORTO A. VESPUCCI

Tra le ipotesi di pista che sono state approfondite per l'Aeroporto di Firenze quella cosiddetta parallela-convergente è l'unica ritenuta idonea per eliminare tutte le criticità dello scalo fiorentino; tale pista ha un tracciato che corre al fianco dell'autostrada A11 convergente verso di essa con un angolo di 14° di lunghezza 2000 mt . La pista segue il profilo naturale del piano di campagna. L'inizio della nuova pista (testata 30) entra per un centinaio di metri nell'attuale sedime ed il suo termine invece (testata 12) si ferma poco prima della stazione di servizio AGIP dell'A11. La distanza della pista è di 5,9 km da Firenze e 9 km da Prato.

L'intervento di realizzazione della nuova pista di volo a Firenze si inserisce in un'area ritenuta di grande pregio anch'essa in fase di riqualificazione (Parco della Piana).

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.

Il "progetto pista" e di riqualificazione in genere dell'aeroporto di Firenze deve considerarsi nel più ampio ambito 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 (al 2030) 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 degli Aeroporti. In quanto strategico l'aeroporto dovrà quindi contribuire a rispondere efficacemente alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di utenza garantendo nel tempo tale funzione per capacità delle infrastrutture con impatti ambientali sostenibili, per i livelli di servizi offerti e grado di accessibilità.

Proprio a questi principi risponde perfettamente la pista "parallela convergente", pur non essendo possibili ulteriori ampliamenti perché limitati dall'autostrada nella sua estensione di 2000 mt: elemento che tuttavia contribuisce a contenere la entità dell'area del sedime aeroportuale a circa 200 ettari rispetto ai 7000 ettari costituenti il Parco della Piana. Per completezza va pure annotato che investimenti importanti come quello in esame e l'aeroporto di Firenze di interesse nazionale, cosi confermato dal Piano Nazionale degli Aeroporti, avrebbero indicato la possibilità di ampliare nel tempo le infrastrutture in armonia con lo

AdF Aeroporto di Firenze SpA - Via del Termine, 11 - 50127 Florence (I) - Tel. (+39) 055.30615 Fax (+39) 055.318716 Partita IVA e Codice Fiscale 03507510489 Registro Imprese Firenze 38576
R.E.A. FI 366022 – Capitale Sociale euro 9034.753 interamente versato

sviluppo della domanda di traffico attesa; tuttavia riteniamo che, fermi i limiti dello sviluppo consentito della nuova pista così come prevista, la domanda potrà essere comunque soddisfatta nell'ambito più ampio del sistema aeroportuale toscano.

Nel merito delle più puntuali questioni relative al "progetto pista" annotiamo di seguito alcune nostre considerazioni.

1. le ragioni alla base del "progetto della pista" e della sua realizzazione.

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 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% dell'attuale pista e rispetto al livello minimo del 95% richiesto dalle norme ICAO ed ENAC.

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 a soddisfare la prevista domanda di traffico, che pertanto potrà essere assicurata in maniera correlata da Firenze (con la nuova pista) e Pisa.

La pista parallela convergente proposta è l'unica che assicura con il suo orientamento quella continuità operativa utile a garantire un servizio adeguato ed un soddisfacimento della domanda attesa creando le condizioni per uno sviluppo passeggeri tale da garantire la sostenibilità economica finanziaria degli investimenti. (vedi anche penultimo capoverso).

AdF Aeroporto di Firenze SpA - Via del Termine, 11 - 50127 Florence (I) - Tel. (+39) 055.30615 Fax (+39) 055.318716 Partita IVA e Codice Fiscale 03507510489 Registro Imprese Firenze 38576
R.E.A. FI 366022 – Capitale Sociale euro 9034.753 interamente versato

Oltre alla continuità operativa, notevoli sono gli ulteriori vantaggi che la soluzione proposta potrà assicurare in termini di miglioramento delle operazioni e conseguenti riduzioni di costi operativi di gestione, dell'impatto acustico e dell'inquinamento atmosferico. Relativamente a quest'ultimo tema si consideri che l'uso monodirezionale della pista di volo ridurrà notevolmente la movimentazione a terra degli aeromobili. Infatti gli aeromobili in atterraggio (direzione ovest-est) al completamento di tale operazione avranno percorso la pista una sola volta raggiungendo direttamente le piazzole di sosta prospicienti il terminal passeggeri senza dover tornare indietro dal fine pista come avviene oggi (direzione nord sud). Nelle attività di decollo poi gli aeromobili (percorrendo la pista sempre una volta sola) potranno inserirsi direttamente nelle aerovie con notevole riduzione rispetto ad oggi dei tempi di accesso e di volo (vedi figure di seguito). Tale assetto consentirà di mantenere i livelli orari dei movimenti pari a circa 15 mov/ora, livelli non sfruttabili sull'attuale pista per le criticità esistenti.

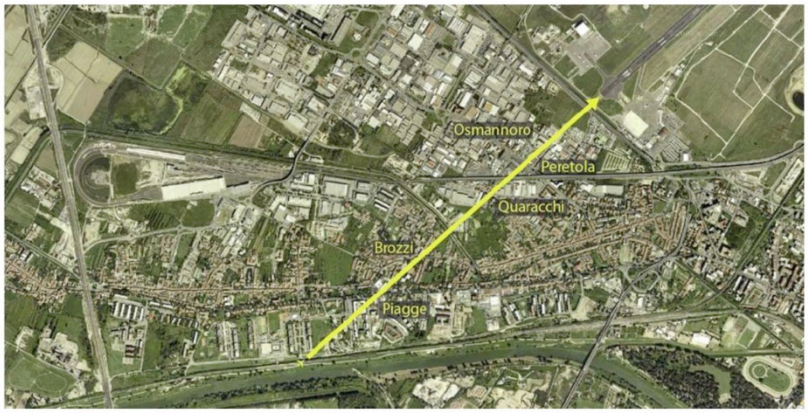
Per quanto riguarda la tipologia di traffico, si evidenzia come lo scalo fiorentino manterrà il ruolo svolto attualmente, in linea con quanto delineato in ottica di sistema toscano e negli atti di pianificazione nazionale. Nel nuovo assetto, infatti, resta confermata l'attuale tipologia di aerei (velivoli a breve-medio raggio quali le famiglie Airbus A320, Boeing 737, Embraer E-Jet e Bombardier), ma entro tali famiglie sarà possibile accogliere i velivoli nelle versioni più capienti e sfruttarne pienamente le prestazioni in termini di carico trasportabile e distanze raggiungibili, rimuovendo le attuali limitazioni che ostacolano una normale dinamica evolutiva dei voli, frenano l'arrivo di nuove compagnie e l'apertura di linee per destinazioni più lontane in ambito del continente europeo e del bacino del Mediterraneo.

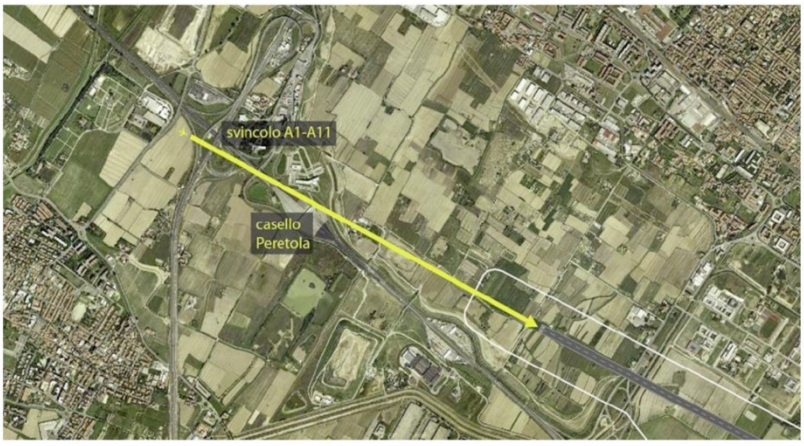
AdF Aeroporto di Firenze SpA - Via del Termine, 11 - 50127 Florence (I) - Tel. (+39) 055.30615 Fax (+39) 055.318716 Partita IVA e Codice Fiscale 03507510489 Registro Imprese Firenze 38576
R.E.A. FI 366022 – Capitale Sociale euro 9034.753 interamente versato



Posizionamento della nuova pista (in verde); in viola posizionamento della pista esistente. Si noti che le linee rosse indicano l'area interessata alle operazioni di decollo/atterraggio con uso monodirezionale.

AdF Aeroporto di Firenze SpA - Via del Termine, 11 - 50127 Florence (I) - Tel. (+39) 055.30615 Fax (+39) 055.318716 Partita IVA e Codice Fiscale 03507510489 Registro Imprese Firenze 38576
R.E.A. FI 366022 – Capitale Sociale euro 9034.753 interamente versato





In giallo sono evidenziati i tracciati degli atterraggi sulla nuova pista (seconda immagine) e sulla pista attuale (prima immagine)

2. cosa succede se il progetto non si realizza

Prima di riferire relativamente alle nostre considerazioni su questo punto corre l'obbligo di rappresentare che l'aeroporto di Firenze è una realtà consolidata per la quale debbono essere individuati gli opportuni miglioramenti funzionali per migliorarne la operatività e quant'altro come avremo modo di riferire più avanti.

Riteniamo che le considerazioni riportate alla domanda precedente siano atte anche 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

AdF Aeroporto di Firenze SpA - Via del Termine, 11 - 50127 Florence (I) - Tel. (+39) 055.30615 Fax (+39) 055.318716 Partita IVA e Codice Fiscale 03507510489 Registro Imprese Firenze 38576
R.E.A. FI 366022 – Capitale Sociale euro 9034.753 interamente versato

altrimenti non rimovibili con le conseguenze pure evidenziate precedentemente. Peraltro la sempre più stringente evoluzione normativa e la sempre più ridotta possibilità di avere vettori con macchine idonee (quindi più piccole) ad 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 per l'aeroporto quella condizione di interesse nazionale sopra richiamata dovuta alla impossibilità di soddisfare la domanda di traffico che verrebbe invece assorbita da siti fuori dalla Regione (Bologna principalmente). 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; abbiamo seri dubbi ad immaginare che questo possa essere voluto.

3. perché il progetto è conveniente anche per la comunità locale

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). A riguardo un recente studio dell'IRPET sullo "sviluppo dell'Aeroporto di Firenze" conferma tali assunti. 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.

Dal punto di vista economico, valgono per il caso fiorentino i risultati di ogni tipo di analisi condotta per soppesare gli effetti della presenza di un'infrastruttura aeroportuale in un territorio a livello nazionale e internazionale. Organismi di settore concordano nel ritenere tale infrastruttura strategica per il supporto all'economia e all'occupazione dell'area metropolitana

AdF Aeroporto di Firenze SpA - Via del Termine, 11 - 50127 Florence (I) - Tel. (+39) 055.30615 Fax (+39) 055.318716 Partita IVA e Codice Fiscale 03507510489 Registro Imprese Firenze 38576
R.E.A. FI 366022 – Capitale Sociale euro 9034.753 interamente versato

e della regione servita. Numerosi studi hanno trattato questi aspetti, in questa sede si traccia una breve sintesi di quelli più rilevanti e ricorrenti.

A livello nazionale, le analisi connesse al nuovo Piano nazionale degli aeroporti ricordano come il settore del trasporto aereo costituisce un supporto fondamentale all'economia del paese, con ricadute per 100 miliardi di euro l'anno indotte dal traffico gestito attualmente (140 milioni di passeggeri) e una forza lavoro del settore di 500.000 addetti tra occupazione diretta, indiretta e indotta per un valore aggiunto di 15 miliardi di euro annui. Da qui la valenza strategica dell'adeguamento del sistema aeroportuale nazionale colmando le carenze tuttora esistenti e l'esigenza di pianificare i necessari sviluppi futuri per affrontare una crescita della domanda di traffico stimata fino a 296 milioni di passeggeri entro il 2030.

Per la Toscana tali previsioni stimano un traffico da gestire con le due principali strutture di Pisa e Firenze di circa 12 milioni di passeggeri (rispetto a circa 6,4 milioni attuali) e su tali basi sono state impostate le azioni previste per adeguare il sistema aeroportuale della regione delle quali si parla in queste pagine.

Anche nel caso dello scalo fiorentino, quindi, la presenza in sé dell'infrastruttura aeroportuale comporta molteplici effetti già radicati nella realtà dell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia e della Toscana centrale e l'adeguamento di tale struttura con una pista in grado di assicurare la continuità operativa adatta a supportare il previsto sviluppo rappresenta un moltiplicatore delle ricadute positive sul territorio. Già ad oggi l'aeroporto di Firenze si pone come una delle prime 15 aziende dell'area tra Firenze e Prato quale fonte di occupazione e generatore di valore aggiunto, stimato nella situazione attuale in 374 milioni di euro con una crescita prevista a 730 milioni quale effetto del potenziamento dello scalo (dati IRPET 2010). Dati che hanno valenza in ottica di area metropolitana perché tali sono da considerare le ricadute positive sul territorio, in quanto gli effetti hanno un andamento a cascata che dal punto centrale idealmente rappresentato dallo scalo aereo si allargano via via a tutta l'area che costituisce il bacino dell'infrastruttura, comprendendo quindi pienamente tutti i Comuni della piana.
Sotto vari aspetti proprio i Comuni della piana possono anche essere considerati maggiori beneficiari rispetto al capoluogo regionale in quanto uno degli effetti più diretti della presenza di uno scalo aereo, la capacità attrattiva, con i relativi investimenti e ricadute occupazionali, è prevedibile che possa trovare in gran parte attuazione proprio nei comuni dell'area più che nell'ambito ristretto del Comune di Firenze.

Tutti questi aspetti sono naturalmente coinvolti nell'effetto conseguente la realizzazione della nuova pista. La realizzazione dell'opera rappresenta un moltiplicatore dei benefici delineati, mentre una mancata attuazione del progetto e la conseguente conferma di tutte le criticità

AdF Aeroporto di Firenze SpA - Via del Termine, 11 - 50127 Florence (I) - Tel. (+39) 055.30615 Fax (+39) 055.318716 Partita IVA e Codice Fiscale 03507510489 Registro Imprese Firenze 38576
R.E.A. FI 366022 – Capitale Sociale euro 9034.753 interamente versato

presenti nell'operatività dei voli per le criticità della pista esistente, confermerebbe lo scalo come elemento di debolezza dell'intera area.

4. sull'impatto ambientale (acustico, atmosferico ecc)

Da un punto di vista dell'impatto acustico sui territori ed in particolare della popolazione esposta a tale impatto appare evidente l'enorme miglioramento che la soluzione in esame "pista parallela convergente" potrà assicurare come abbiamo avuto modo di riferire anche precedentemente. In particolare si evidenzia 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 l'impronta successiva dei 60 dB arriva poco oltre lo svicolo 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).

Tale riduzione è dovuta sia all'orientamento sia all'uso monodirezionale della pista. Particolarmente vantaggiosa è la riduzione anche in termini di inquinamento atmosferico, di circa il 50% dei tempi di movimentazione degli aeromobili a terra ed in volo come abbiamo avuto modo di riferire nei punti precedenti. In particolare si stima che il dimezzamento dei rullaggi a terra porterà ad una riduzione di emissioni di CO" 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.

Particolare contributo a questi obiettivi viene dato dalla possibilità 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.

Sempre in tema di interferenze con l'ambiente si segnala in questa sede che una delle criticità spesso dibattute si riferisce alla presenza di volatili. Occorre precisare a tal proposito che l'attuale configurazione della pista di volo presenta delle rilevanti criticità in tal senso venendosi a trovare nel mezzo di diversi elementi attrattivi (laghetto in adiacenza

AdF Aeroporto di Firenze SpA - Via del Termine, 11 - 50127 Florence (I) - Tel. (+39) 055.30615 Fax (+39) 055.318716 Partita IVA e Codice Fiscale 03507510489 Registro Imprese Firenze 38576
R.E.A. FI 366022 – Capitale Sociale euro 9034.753 interamente versato

all'aeroporto, area non urbanizzata di castello ecc). L'aeroporto comunque è dotato di una organizzazione e strumentazione adeguata a gestire il fenomeno e garantire le operazioni in piena sicurezza; 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. In tal senso andrà anche scelto con particolare attenzione il luogo dove riproteggere il laghetto.

5. chi garantisce l'uso monodirezionale della pista

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).

Abbiamo visto precedentemente alcuni vantaggi dell'uso monodirezionale della pista in termini di attività degli aeromobili a terra e nelle fasi di atterraggio, decollo ed inserimento nelle aerovie. Ad ulteriore garanzia dell'uso monodirezionale della pista va considerato anche 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).

6. Domanda: le opere complementari e l'entità degli investimenti complessivi

La documentazione in itinere, seppure 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 rilocazione del laghetto adiacente l'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 vanno fatti per il sottopasso della pista con la viabilità per Sesto Fiorentino e lo smantellamento di parte della attuale pista di volo. A riguardo vanno attentamente valutati i vantaggi e gli svantaggi che deriverebbero all'intero progetto dalla dismissione di tale parte di pista considerata la sua recente costruzione (economicamente non ancora completamente ammortizzata) e la sua potenziale

AdF Aeroporto di Firenze SpA - Via del Termine, 11 - 50127 Florence (I) - Tel. (+39) 055.30615 Fax (+39) 055.318716 Partita IVA e Codice Fiscale 03507510489 Registro Imprese Firenze 38576
R.E.A. FI 366022 – Capitale Sociale euro 9034.753 interamente versato

utilità invece che potrebbe avere nell'ambito del sistema aeroportuale toscano. Nonostante ciò abbiamo effettuato seppure di larga massima una stima sugli investimenti necessari a realizzate le seguenti opere complementare.

Prima di riferire relativamente al costo delle opere complementari annotiamo che quelle relative alla realizzazione della pista (compreso 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-g) si stima di larga massima 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) Rilocazione laghetto adiacente l'aeroporto;
c) Adeguamento del reticolo idraulico interessato alla realizzazione della pista (escluso fosso reale);
d) Opere di mitigazione ambientale del Polo Scientifico universitario di Sesto Fiorentino;
e) Rilocazione di parte dei Boschi della Piana;
f) Rilocazione della vasca di laminazione del Polo Scientifico universitario di Sesto Fiorentino.
g) Realizzazione del solo sottopasso nell'ambito della riqualifica dello svincolo di Sesto Fiorentino.

Annotiamo anche che per far fronte agli investimenti complessivi citati, necessari alla riqualificazione dell'Aeroporto di Firenze, AdF ricorrerà al cosiddetto "contratto di programma" da stipularsi con ENAC e con i Ministeri competenti. Tale strumento è un documento previsto dalla legge nel quale vengono considerati tutti i parametri tecnici economici caratteristici della gestione corrente dell'impresa di un particolare periodo e gli investimenti che in tale periodo vengono realizzati. La tariffa che viene definita sulla base di tali elementi deve garantire anche un adeguato ritorno economico sugli investimenti che consenta anche di ricorrere al mercato del credito per finanziare le opere. In tale quadro di riferimento non sarebbe quindi necessario ricorrere ad un finanziamento da parte dei Soci.

Infine si segnala che, 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 Aeroporto di Firenze SpA - Via del Termine, 11 - 50127 Florence (I) - Tel. (+39) 055.30615 Fax (+39) 055.318716 Partita IVA e Codice Fiscale 03507510489 Registro Imprese Firenze 38576
R.E.A. FI 366022 – Capitale Sociale euro 9034.753 interamente versato



PARCO DELLA PIANA: CONSIDERAZIONI SULLA RIQUALIFICAZIONE DELL'AEROPORTO A. VESPUCCI

PISTA ATTUALE 05-23: CRITICITÀ E CONSEGUENZE



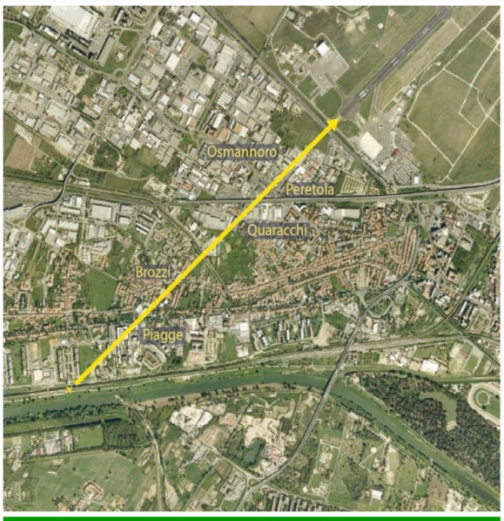
2

La Nuova Pista 12-30



3

Impatto Acustico





Pista attuale 05/23
Sorvoli odierni su aree residenziali: 1.100 abitanti interessati
Sorvoli futuri su aree residenziali: 3.400 abitanti interessati

Nuova pista 12/30
Sorvoli su aree non residenziali: 40 abitanti interessati

4

AEREI OPERATIVI

Principali aerei operativi su FLR			
Pista attuale		**Pista 12-30**	
Modello	**Passeggeri**	**Modello**	**Passeggeri**
A319	126-144*	A319	Senza limitazioni
ATR42	44-66	ATR42	Senza limitazioni
B737-500-700-300	148*	B737-500-700-300	Senza limitazioni
Bae 146**	82-95	Bae 146**	82-95
Dash 8	50-68	Dash 8	50-68
Embraer 175-190-195	88-116*	Embraer 175-190-195	Senza limitazioni
B717	116*	B717	Senza limitazioni
		A320	**160-180**
		B737-800	**160-180**
		CRJ 100	**100**
		C-series 100-300	**110-130**

* Limitati per numero passeggeri e miglia percorribili
** Fuori produzione, in dismissione da tutte le compagnie

5

BENEFICI



6

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 il 18 febbraio 2013.**

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

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

"Adozione dell'integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e per la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze"

la Regione Toscana intende:

- individuare ulteriori impegni della Regione ad integrazione del Parco Agricolo della Piana e specifiche azioni di risanamento e miglioramento della qualità dell'aria, volte a ridurre le emissioni inquinanti nell'area interessata, anche attraverso interventi di miglioramento della mobilità collettiva;

- ridefinire le salvaguardie relative al Parco agricolo della Piana a seguito degli approfondimenti effettuati con la Sesta Commissione e con gli Enti Locali interessati;

- includere nelle valutazioni le nuove ipotesi di orientamento della pista per la qualificazione aeroportuale contenute nel documento presentato da ENAC, con le conseguenti prescrizioni.

1

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

DOCUMENTAZIONE

Tutte le integrazioni agli elaborati tecnici sono state predisposte mantenendo l'impostazione originaria dei documenti in esame:

- Testo che integra il Documento di Piano del PIT
- Testo che integra la Disciplina Generale del PIT
- Integrazione al Quadro Conoscitivo allegato alla DGR n°705/2010
- Testo che integra il Documento di piano del master plan "Il Sistema Aeroportuale Toscano"
- Testo che integra la Disciplina di piano del master plan" Il Sistema Aeroportuale Toscano"
- I progetti di territorio di rilevanza regionale – il Parco agricolo della Piana
- Relazione di Sintesi concernente la Valutazione integrata
- Rapporto Ambientale
- Sintesi non tecnica del RA
- Allegati cartografici
- Allegati programmatici
- "Studio socio-economico" di Irpet

2

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

RAPPORTO AMBIENTALE

Le alternative oggetto di valutazione:

Ipotesi 0 rappresenta l'evoluzione dello scenario infrastrutturale e insediativo della Piana, comprensivo degli interventi infrastrutturale già programmati, in assenza della presente Integrazione al PIT.

Ipotesi 1 è data dall'Ipotesi 0 e dalle previsioni del solo Parco agricolo della Piana (comprendenti anche gli impegni che la Regione si assume indipendentemente dagli interventi di qualificazione aeroportuale)

Ipotesi 2 è data dall'Ipotesi 1 e dalla qualificazione dell'aeroporto valutata considerando:

- areale di fattibilità A, relativo al prolungamento della pista attuale;
- areale di fattibilità B, relativo all'ipotesi di pista "parallela convergente" che prende come riferimento l'ipotesi di pista 12/30 di ENAC;
- areale di fattibilità C, relativo all'ipotesi di pista "obliqua" che prende come riferimento l'ipotesi di pista 09/27 di ENAC.

3

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Areali relativi all'Ipotesi 2 - Areale di fattibilità A



4

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

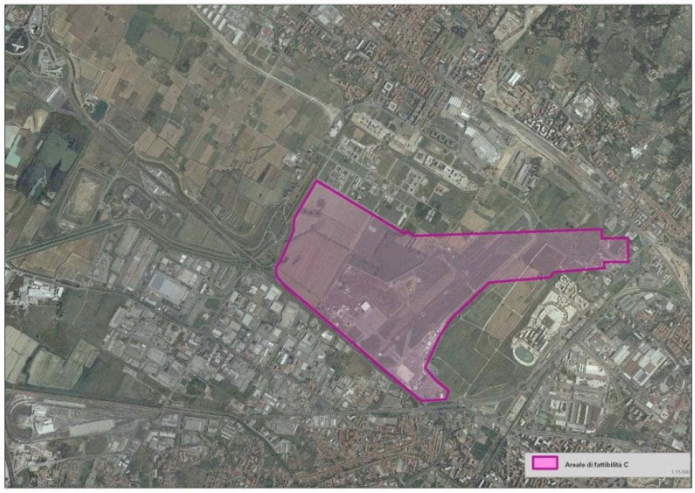
Areali relativi all'Ipotesi 2 - Areale di fattibilità B



5

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Areali relativi all'Ipotesi 2 - Areale di fattibilità C



6

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Il Parco agricolo della Piana
PARCO AGRICOLO INTEGRATO E MULTIFUNZIONALE
DOCUMENTO di PIANO del PIT

Il progetto di Parco della Piana è andato nel tempo qualificandosi, come progetto di Parco agricolo ed elemento ordinatore di tutte le politiche territoriali ed infrastrutturali dell'area interessata.

- Il primo elemento strutturante: 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: insieme di reti in grado di qualificare sia il continuum di aree agricole e la sua fruibilità, sia le connessioni tra aree agricole e aree urbane limitrofe.
- Ulteriori elementi di progetto: riqualificazione del reticolo idraulico, sviluppo di elementi di mitigazione ambientale e climatica, valorizzazione dei beni culturali presenti, qualificazione dei margini degli insediamenti.

7

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

INTEGRAZIONE DELLE PRESCRIZIONI
DISCIPLINA GENERALE e DOCUMENTO di PIANO del PIT

La Regione ad integrazione del Progetto di Parco agricolo della Piana si impegna ad assumere specifiche azioni per:

- ✓ integrare la rete delle tramvie della Piana Fiorentina;
- ✓ potenziare i collegamenti ferroviari tra Prato e Firenze;
- ✓ potenziare i collegamenti tra gli aeroporti di Firenze e Pisa;
- ✓ promuovere interventi per il collegamento viario tra Lastra a Signa e Prato;
- ✓ promuovere specifiche azioni di risanamento e miglioramento della qualità dell'aria volte a ridurre le emissioni inquinanti nell'area interessata dal Parco agricolo della Piana;
- ✓ promuovere interventi di piantumazione, miglioramento dei percorsi e qualificazione del disegno del parco stesso;
- ✓ promuovere azioni per la fruizione dell'area archeologica di Gonfienti;
- ✓ promuovere le attività agricole coerenti con il progetto di Parco Agricolo della Piana;
- ✓ promuovere azioni per incentivare l'utilizzo delle energie rinnovabili e per l'efficienza energetica;
- ✓ promuovere investimenti per le aree umide e per la rete ecologica.

8

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

ALLEGATI PROGRAMMATICI
PROGETTO di PARCO AGRICOLO DELLA PIANA
e DOCUMENTO DI PIANO DEL PIT

Costituiscono parte integrante del Documento di piano del PIT e concorrono al raggiungimento degli obiettivi del Progetto di Parco agricolo della Piana, i seguenti allegati programmatici:

- "Interventi di miglioramento della mobilità collettiva nell'area interessata dall'integrazione al PIT parco-aeroporto, anche al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico"
- "Interventi correlati al Parco agricolo della Piana con particolare riferimento a interventi di piantumazione di aree pubbliche per ridurre l'inquinamento atmosferico, migliorare la fruibilità dei percorsi che collegano le aree urbane al parco, qualificare il disegno del Parco stesso"
- "Azioni di risanamento e miglioramento della qualità dell'aria volte a ridurre le emissioni inquinanti nell'area interessata dal Parco agricolo della Piana"
- "Interventi correlati al Parco agricolo della Piana per una migliore fruizione del parco archeologico di Gonfienti"
- "Promozione delle attività agricole e di forestazione legate alle esigenze di mitigazione ambientale, riqualificazione e valorizzazione di alcune aree del Parco della Piana"
- "Azioni per la promozione di energia da fonti rinnovabili e per l'efficienza energetica volte alla riduzione dell'inquinamento atmosferico "
- "Investimenti per le aree umide e per la rete ecologica nel Parco agricolo della Piana"

9

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

SALVAGUARDIE
DISCIPLINA GENERALE DEL PIT

- **Ambiti di salvaguardia A**

  Relativamente agli ambiti di salvaguardia A è consentita l'attuazione delle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti conformativi della proprietà (regolamenti urbanistici e piani attuativi) a condizione che concorrano, attraverso le aree a standard e il disegno dell'intervento, ad assicurare le connessioni ecologiche e della mobilità ciclo-pedonale tra i diversi ambiti del Parco agricolo della Piana.

- **PUE di Castello**

  Le destinazioni urbanistiche a parco e a verde pubblico del vigente Piano Urbanistico Esecutivo di Castello in Comune di Firenze, non possono essere modificate.

10

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

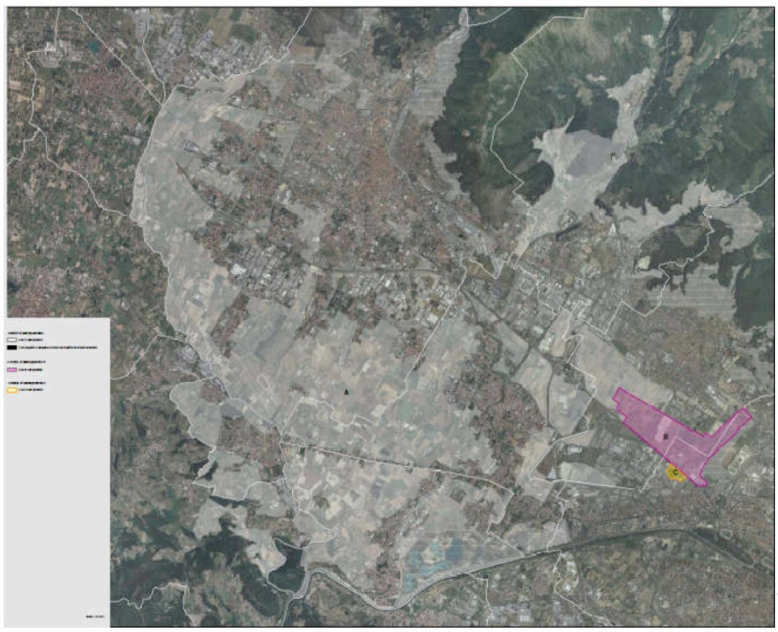
AMBITI DI SALVAGUARDIA A-B-C (1°ipotesi)



11

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

AMBITI DI SALVAGUARDIA A-B-C (2°ipotesi)



12

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

AMBITI DI SALVAGUARDIA B-C



13

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Contenuti dell'allegato programmatico

"INTERVENTI DI PIANTUMAZIONE DI AREE PUBBLICHE PER RIDURRE L'INQUINAMENTO ATMOSFERICO, MIGLIORARE LA FRUIBILITA', QUALIFICARE IL DISEGNO DEL PARCO"

La Regione individua specifiche azioni tese a qualificare i collegamenti metropolitani e a ridurre l'inquinamento atmosferico, quali specifici interventi correlati al parco agricolo della Piana con particolare riferimento alla piantumazione di aree pubbliche per ridurre l'inquinamento atmosferico.

I benefici sono legati all'estensione e alla complessità strutturale delle aree verdi, tuttavia gli **effetti positivi** degli interventi di piantumazione si possono così riassumere:

- modificazione del microclima,
- assorbimento di CO_2 attraverso la fotosintesi clorofilliana e riduzione dell'effetto serra,
- protezione del suolo,
- funzione idraulica.

La piantumazione di 150 ha di alberi nell'area del Parco della Piana consente un **risparmio di emissioni di CO_2 pari a 3615 tonnellate/anno**, considerando un valore massimo raggiungibile dopo 20 anni dall'inizio della piantumazione

Nella proposta di bilancio pluriennale 2013-2015, è previsto uno stanziamento di **3 milioni di euro** per gli interventi di piantumazione in esame.
Entro giugno 2013 la Regione definirà il programma degli interventi.

14

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Contenuti dell'allegato programmatico

"AZIONI DI RISANAMENTO E MIGLIORAMENTO DELLA QUALITA' DELL'ARIA volte a ridurre le emissioni inquinanti nell'area interessata dal Parco agricolo della Piana "

La Regione, individua specifiche azioni tese a ridurre l'inquinamento atmosferico, con particolare riferimento al settore industriale e al recupero dell'energia per teleriscaldamento, prodotta da nuovi impianti di combustione per la produzione di energia elettrica e dal nuovo termovalorizzatore.

Incentivi per la realizzazione di sistemi di abbattimento nell'industria

Nell'ambito del nuovo Piano sulla qualità dell'aria PRQA, atto di governo del territorio ai sensi della L.R.1/2005, sarà valutata la possibilità di articolare prescrizioni idonee a garantire il risanamento ed il miglioramento della qualità dell'aria, anche attraverso l'attivazione di appositi finanziamenti per incentivare l'applicazione di sistemi di abbattimento (migliori tecnologie disponibili), in grado di ridurre considerevolmente le emissioni di ossidi di azoto, in particolare di quelle derivanti dai forni di combustione per la produzione di vetro e cemento.

15

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Contenuti dell'allegato programmatico

"AZIONI DI RISANAMENTO E MIGLIORAMENTO DELLA QUALITA' DELL'ARIA volte a ridurre le emissioni inquinanti nell'area interessata dal Parco agricolo della Piana "

Recupero di energia per teleriscaldamento dal futuro termovalorizzatore

La Regione si attiverà, anche con appositi finanziamenti, al fine di promuovere verso i potenziali grandi utilizzatori dell'energia termica vicini al futuro termovalorizzatore (ad esempio il polo scientifico dell'Università degli studi di Firenze di Sesto, l'aeroporto di Peretola, ecc.) l'impiego del teleriscaldamento per il condizionamento invernale in sostituzione o integrazione di caldaie tradizionali.

I valori di emissione annua in Tabella rappresentano la riduzione di CO e NOx potenzialmente ottenibile

Emissioni annue	CO - monossido di carbonio	Nox - ossidi di azoto	Precursori PM10
t/anno	3.02	11.03	9,9

16

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Contenuti dell'allegato programmatico

"INTERVENTI CORRELATI AL PARCO AGRICOLO DELLA PIANA PER UNA MIGLIORE FRUIZIONE DEL PARCO ARCHEOLOGICO DI GONFIENTI"

Al fine di valorizzare pienamente l'area archeologica di Gonfienti è necessario creare un **sistema territoriale dell'archeologia** con le aree di Comeana, di Pizzidimonte, di Sesto Fiorentino e con gli altri beni presenti nel Parco agricolo della Piana.

A tal fine, si ipotizza la creazione di un **piano di gestione integrato** attraverso la cooperazione interistituzionale degli attori presenti sul territorio e da forme di partenariato pubblico-privato.

L'area archeologica si trova attualmente all'interno delle aree di proprietà dell'Interporto della Toscana Centrale di Prato; all'interno di tali aree è presente un fabbricato denominato "**Il Mulino**", attualmente utilizzato in comodato dalla Soprintendenza Archeologica.

E' in corso un approfondimento per attivare procedure di acquisizione pubblica dell'area archeologica nei Comuni di Prato e Campi Bisenzio, per poter realizzare gli interventi necessari con finanziamenti pubblici.

Nella proposta di bilancio pluriennale 2013-2015 è previsto uno stanziamento di **500.000 euro** per il 2013 per gli interventi in oggetto. Entro giugno 2013 la Regione definirà il programma degli interventi.

(Parallelamente alla Proposta della Giunta Regionale di Delibera al Consiglio Regionale, il Presidente della Giunta presenterà una Comunicazione sull'aumento di capitale dell'Interporto di Gonfienti)

17

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Contenuti dell'allegato programmatico

"INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' COLLETTIVA NELL'AREA INTERESSATA DALL'INTEGRAZIONE AL PIT PARCO-AEROPORTO, ANCHE AL FINE DI RIDURRE L'INQUINAMENTO ATMOSFERICO"

Il servizio ferroviario nella Piana

Nella nuova struttura del servizio ferroviario regionale è prevista l'implementazione di un sistema di collegamenti veloci fra i principali capoluoghi.

- ✓ Il servizio ferroviario metropolitano, caratterizzato da elevata frequenza e da fermate molto ravvicinate, sarà integrato e coordinato con il servizio ferroviario regionale, con "orologi" nei nodi perimetrali (Prato e Firenze) ed intermedi comuni (Sesto) tali da garantire l'interscambio fra i due sistemi.
- ✓ Sulla tratta **Firenze Prato Pistoia** è previsto un ulteriore inserimento di una nuova coppia di treni veloci nell'ambito della velocizzazione della relazione Firenze-Lucca, con fermate intermedie a Firenze Rifredi, Prato Centrale, Pistoia, tempo di percorrenza 63' per il collegamento fra le due estremità e 12 min fra Prato e Firenze.
- ✓ In attesa del completamento del nodo fiorentino, si prevede la realizzazione di ulteriori servizi sulla direttrice **Prato-Firenze** su 4/6 coppie Prato-Sesto Rifredi, con coincidenza a Rifredi per SMN, con treni dalla direttrice Empoli.
- ✓ Entro giugno 2013 la Regione intende procedere all'**inserimento nel contratto di servizio con Trenitalia di ulteriori quattro coppie di treni** tra Prato, Sesto e Rifredi nelle ore in cui il sistema di esercizio lo consenta.

18

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Contenuti dell'allegato programmatico

"INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' COLLETTIVA NELL'AREA INTERESSATA DALL'INTEGRAZIONE AL PIT PARCO-AEROPORTO, ANCHE AL FINE DI RIDURRE L'INQUINAMENTO ATMOSFERICO"

L'integrazione della rete delle tramvie

- ✓ Il collegamento verso Sesto Fiorentino ed il collegamento verso Campi Bisenzio sono oggetto di ipotesi di percorsi ad oggi studiati che dovranno essere sviluppati attraverso specifico approfondimento con i Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Calenzano e Prato e le Province interessate.

- ✓ In tale contesto dovranno essere quindi sviluppate le connessioni con la rete della viabilità locale e la mobilità dolce al fine di costruire un quadro progettuale completo che possa garantire la qualificazione del Parco della Piana.

Risorse: si prevede un costo indicativo del collegamento verso Campi Bisenzio pari a 250-300 milioni di euro e della linea per Sesto pari a 160-180 milioni di euro. La Regione potrà prevedere un impegno complessivo di risorse (FESR, fondi propri, etc) pari a 70-90 milioni di euro.

Studio di fattibilità:

Nel corso del 2013 il Comune di Firenze dovrà predisporre lo studio di fattibilità del collegamento verso Sesto in attuazione del Protocollo di Intesa stipulato a settembre.

Entro il 2013 la Regione e i Comuni interessati valuteranno le modalità per la redazione dello studio di fattibilità del collegamento verso Campi, valutando contestualmente ipotesi di collegamento con Prato e del sistema tramviario di Prato; La Regione verificherà inoltre la possibilità di finanziare la progettazione attraverso la costituzione di un fondo per gli interventi strategici regionali.

19

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Contenuti dell'allegato programmatico

"INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' COLLETTIVA"
Ipotesi di collegamento per Sesto Fiorentino



20

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Contenuti dell'allegato programmatico

"INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' COLLETTIVA"
Ipotesi di collegamento per Sesto Fiorentino



21

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Contenuti dell'allegato programmatico

"INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' COLLETTIVA"
Ipotesi di collegamento per Campi Bisenzio

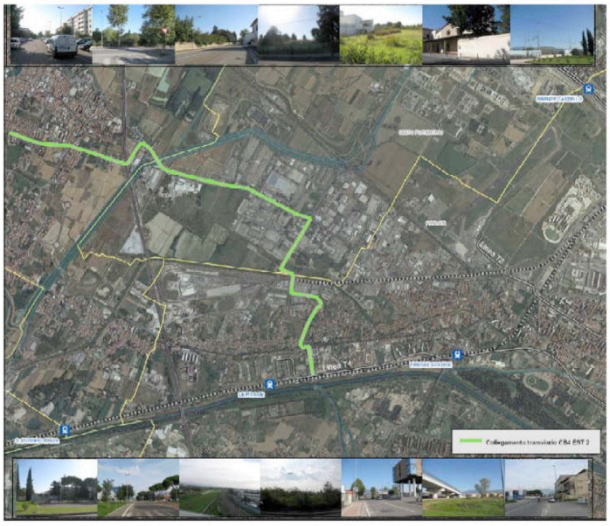


22

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Contenuti dell'allegato programmatico

"INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' COLLETTIVA"
Ipotesi di collegamento per Campi Bisenzio



23

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Contenuti dell'allegato programmatico

"INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' COLLETTIVA"
Interventi per il collegamento viario tra Lasta a Signa e Prato

La Regione ha ritenuto con DGR n°1030 del 21 novembre 2011 che non sussistano più i presupposti per la prosecuzione del rapporto contrattuale con S.I.T. Spa per la progettazione, realizzazione e gestione della Bretella a pedaggio Lastra a Signa-Prato, procedendone alla risoluzione.

La Legge Finanziaria 2013 contiene specifiche disposizioni in materia di viabilità:

- dispone la predisposizione da parte della Giunta regionale dell'aggiornamento del **programma della viabilità regionale**, individuando gli interventi dei tratti di viabilità locale con funzioni di integrazione con la viabilità di interesse regionale. Tale aggiornamento dovrà essere proposto al Consiglio Regionale entro il 31 marzo 2013;

- prevede **contributi straordinari**, per circa 7 milioni nel 2013, per i Comuni di Campi Bisenzio, Signa e Lastra a Signa, per la realizzazione di previsioni infrastrutturali inserite nei propri strumenti urbanistici che integrano la rete della viabilità regionale.

L'aggiornamento del Programma della viabilità regionale, affronterà la questione del collegamento tra Lastra a Signa e Prato per individuare soluzioni compatibili con i caratteri territoriali e con le disponibilità finanziarie, tenendo conto degli approfondimenti in merito al contenzioso in atto per la Bretella Lastra a Signa-Prato.

24

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Contenuti dell'allegato programmatico

"INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' COLLETTIVA
NELL'AREA INTERESSATA DALL'INTEGRAZIONE AL PIT PARCO-AEROPORTO,
ANCHE AL FINE DI RIDURRE L'INQUINAMENTO ATMOSFERICO"

Dalle analisi svolte, emerge che l'integrazione della rete tramviaria nella piana fiorentina è funzionale sia a livello trasportistico sia per la riduzione dell'inquinamento atmosferico.

Le riduzioni specifiche attese per 1.000.000 passeggeri per ogni km di tragitto non più effettuato con mezzo privato sono riportate nella tabella seguente:

Riduzione specifica per 1.000.000 di utenti (kg/km)			
	PM10 primario	precursori di PM10	Ossidi di Azoto NOx
autovetture	7,3	64,9	60,8
motocicli	1,7	12,4	11
totale	9	77,3	71,8

25

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Contenuti dell'allegato programmatico

"INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' COLLETTIVA
NELL'AREA INTERESSATA DALL'INTEGRAZIONE AL PIT PARCO-AEROPORTO,
ANCHE AL FINE DI RIDURRE L'INQUINAMENTO ATMOSFERICO"

Ipotizzando un percorso medio risparmiato con mezzo privato di 12 km, le riduzioni stimate per 5 milioni di passeggeri/anno sono riportate nella tabella seguente:

Emissioni risparmiate (espresse in t/anno)

CO2	CO	NOx	SOx	PM10 primario	Precursori PM10 (*)
870	59,3	**4,3**	-	**0,5**	**4,6**

(*)somma pesata dei precursori del PM10 secondario: NOx, NH3, SOx

26

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Contenuti dell'allegato programmatico

"INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' COLLETTIVA
NELL'AREA INTERESSATA DALL'INTEGRAZIONE AL PIT PARCO-AEROPORTO,
ANCHE AL FINE DI RIDURRE L'INQUINAMENTO ATMOSFERICO"

L'introduzione di limiti di velocità a 100 Km/h anziché 130 Km/h sui tratti autostradali che attraversano l'area interessata consentirebbe una significativa riduzione delle emissioni di ossidi di azoto (NOX) e di PM10.

Sulla base dei flussi autostradali ricavati dall'Inventario regionale delle sorgenti di emissione IRSE 2007 e dei dati del parco auto circolante in Toscana (dati ACI 2011), le stime di riduzione attese delle emissioni per i vari tratti autostradali sono riportate nella tabella seguente:

Emissioni risparmiate (espresse in t/anno)

Tratto autostradale	NOX	PM10	precursori PM10
A1 - Calenzano Firenze Nord	-3,3	-0,2	-2,9
A1 - Firenze Nord Interc. A11	-1,5	-0,1	-1,3
A1 - Interc. A11 Firenze Signa	-27,4	-1,3	-24,1
A1 - Firenze Signa Firenze Certosa	-24,3	-1,2	-21,4
A1 - Firenze Certosa Firenze Sud	-16,1	-0,8	-14,2
A11 - Firenze Ovest All.A1/A11	-3,3	-0,2	-2,9
Totale	**-75,9**	**-3,7**	**-66,8**

27

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Contenuti dell'allegato programmatico

"AZIONI PER LA PROMOZIONE DI ENERGIA DA FONTI RINNOVABILI E PER L'EFFICIENZA ENERGETICA VOLTE ALLA RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO"

- La Regione Toscana 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.

Le **emissioni risparmiate** da installazione di pompe di calore ad aria in sostituzione di caldaie a gasolio e metano sono riportate nella tabella seguente:

Tipologia di caldaia sostituita	NOX (tonn)	PM10 (tonn)	CO2 (tonn)	CO (tonn)	SOx (tonn)	Precursori PM10 (tonn)
gasolio	1,6	0,4	1200,4	0,6	1,5	2,2
metano	2,6	0,0	2120,6	0,8	0,0	2,3
Totale	**4,3**	**0,4**	**3321,0**	**1,4**	**1,5**	**4,6**

Nota: dati calcolati considerando 3 ha di pannelli la cui energia è totalmente asservita al funzionamento di pompe di calore che sostituiscono un totale di circa 1000 caldaie di cui 700 a metano e 300 a gasolio, prendendo a riferimento un consumo medio annuo a famiglia di circa 1500 litri di gasolio o 2000 mc di metano.

28

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Contenuti dell'allegato programmatico

"INTERVENTI DI PROMOZIONE DELLE ATTIVITA' AGRICOLE E DI FORESTAZIONE LEGATA ALLE ESIGENZE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE, RIQUALIFICAZIONE E VALORIZZAZIONE DI ALCUNE AREE DEL PARCO 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 agricoli**;
- insediamento **giovani agricoltori**;
- interventi rivolti allo **sviluppo della multifunzionalità aziendale**.

Per una più organica azione di sviluppo dell'agricoltura risulta opportuno affiancare all'attuazione ordinaria delle misure del PSR, impostata per bandi pubblici rivolti alle singole imprese, forme di intervento maggiormente coordinate e di sistema, quali:

- **progetti integrati per filiere di tipo "orizzontale"**, rivolte ad agricoltori e produttori di determinate aree per il raggiungimento di specifici obiettivi di sviluppo, per promuovere al contempo le attività produttive agricole ed il territorio interessato.

La contemporanea messa a disposizione di molteplici strumenti condivisi a livello locale, può rappresentare una modalità operativa in grado di incidere sulla complessiva qualificazione del Parco della Piana.

29

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Rapporto Ambientale
ACQUE
Interferenza con corpi idrici superficiali – pag. 149 RA

	Interferenza con aste fluviali		*Interferenza con casse di espansione, aree di laminazione, aree di compenso [ha]*
	Principali [m] (Fosso Reale)	*Secondarie [m]*	
Ipotesi 0	/	/	/
Ipotesi 1	/	/	/
Areale di fattibilità A	/	**2.250**	**0,623**
Areale di fattibilità B	**890**	**6.650**	**4,8**
Areale di fattibilità C	/	**5.500**	**8,21**

34

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Interventi integrativi del Parco Agricolo della Piana
Stima delle emissioni risparmiate (espresse in tonnellate/anno)

Intervento		CO2	CO	NOx	SOx	PM10 primario	Precursori PM10(*)	Note
Mobilità	nuova tramvia	870	59,3	4,3	-	0,5	4,6	si considerano 12 km di percorso medio risparmiato e 5.000.000 di passeggeri/anno
	riduzione velocità 100 Km/h tratti autostradali A1-A11	-	-	75,9	-	3,7	66,8	si considerano i dati di flusso veicolare come censiti da IRSE relativi all'anno 2007
Energie rinnovabili	installazione di pompe di calore in sostituzione di caldaie a gasolio e metano	3.321	1,4	4,3	1,5	0,4	4,6	si considera la sostituzione di pompe di calore di 1000 caldaie (70% a metano 30% a gasolio) con un consumo medio annuo di 1500 lt di gasolio o 1500 mc di metano che necessitano di una energia elettrica producibile da 3 ha di pannelli solari fotovoltaici
Piantumazione alberi		3.615	-	-	-	-	-	si considerano 150 ha di piantumazioni. Dato relativo al valore massimo ottenuto dopo 20 anni da piantumazione
Recupero energia da termovalorizzatore			3,2	11,3	-	-	9,9	si considerano 45 GWh di energia recuperata dal futuro termovalorizzatore di Case Passerini per impianti di teleriscaldamento in sostituzione di caldaie a metano
Incentivi sistemi di abbattimento emissioni industriali		*dati in corso di stima*						si considera l'installazione di impianti di abbattimento DeNOx su forni per la produzione di vetro e di cemento presenti nell'area
TOTALE EMISSIONI RISPARMIATE		7.806	63,9	84,5	1,5	4,6	76,0	

(*)somma pesata dei precursori del PM10 secondario: NOx, NH3, SOx

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Rapporto Ambientale
ARIA

Emissioni inquinanti (tonnellate/anno) - pag. 130 RA

	Monossido di carbonio CO (t/anno)	*Ossidi di azoto NOx (t/anno)*	*Ossidi di zolfo SOx (t/anno)*	*Particolato fine PM10 (t/anno)*
scenario emissivo anno 2007				
aeroporto "Vespucci" (pista 05/23) - 35288 movimenti/anno	95.73	72.59	8.13	0.68
traffico veicolare	1996.21	577.81	3.57	50.59
altre (industrie, produzione energia, riscaldamento edifici)	103.78	403.04	61.82	334.45
TOTALE	2195.72	1053.44	73.52	385.72
scenario emissivo futuro – areale A-1				
aeroporto "Vespucci" (pista 05/23) - 35288 movimenti/anno	95.73	72.59	8.13	0.68
Termovalorizzatore	52.00	156.00	8.32	8.32
traffico veicolare	1340.66	399.38	1.06	41.13
altre (industrie, produzione energia, riscaldamento edifici)	103.78	403.04	61.82	334.45
TOTALE	1592.17	1031.01	79.33	384.59
scenario emissivo futuro – areale A-2				
aeroporto "Vespucci" (pista 05/23) - 45000 movimenti/anno	121.83	95.13	10.63	0.89
termovalorizzatore	52.00	156.00	8.32	8.32
traffico veicolare	1340.66	399.38	1.06	41.13
altre (industrie, produzione energia, riscaldamento edifici)	103.78	403.04	61.82	334.45
TOTALE	1618.27	1053.56	81.84	384.79
scenario emissivo futuro – areale B				
aeroporto "Vespucci" pista 12/30 - 45000 movimenti/anno	90.91	91.35	9.47	0.80
termovalorizzatore	52.00	156.00	8.32	8.32
traffico veicolare	1340.66	399.38	1.06	41.13
altre (industrie, produzione energia, riscaldamento edifici)	103.78	403.04	61.82	334.45
TOTALE	1587.35	1049.77	80.67	384.70
scenario emissivo futuro – areale C				
aeroporto "Vespucci" pista 9/27 - 45000 movimenti/anno	121.83	95.13	10.63	0.89
termovalorizzatore	52.00	156.00	8.32	8.32
traffico veicolare	1340.66	399.38	1.06	41.13
altre (industrie, produzione energia, riscaldamento edifici)	103.78	403.04	61.82	334.45
TOTALE	1618.27	1053.56	81.84	384.79

32

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Rapporto Ambientale
RUMORE

Stima della popolazione esposta al rumore per classe di livello sonoro - pag. 144 RA

Classe Lva[dB]	***Stato attuale [abitanti]***	***Areale di fattibilità A Scenario Futuro 1* [abitanti] pista ⫫ 35k mov***	***Areale di fattibilità A Scenario Futuro 2* [abitanti] pista ⫫ 45k mov.***	***Areale di fattibilità B Scenario Futuro 2* con un utilizzo esclusivamente monidirezionale pista ∥ 45k mov***	***Areale di fattibilità C Scenario Futuro 2* con utilizzo prevalentemente monodirezionale pista / 45k mov***	***Areale di fattibilità C Scenario Futuro 2* con utilizzo non esclusivamente monodirezionale pista / 45k mov***
50-55	11.000	14.450	15.950	5.840	15.740	16.920
55-60	4.750	4.200	4.300	2.820	4.100	4.910
60-65	1.100	2.600	3.200	20	60	1.610
65-70	-	150	200	20	20	10
>70	-	-	-	-	-	10
Totale pop.	1.100	2.750	3.400	40	80	1.630
Lva >60						
dB						
Totale pop.	0	150	200	20	20	20
Lva >65						
dB						

33

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Rapporto Ambientale
ACQUE
Interferenza con corpi idrici superficiali – pag. 149 RA

	Interferenza con aste fluviali		*Interferenza con casse di espansione, aree di laminazione, aree di compenso [ha]*
	Principali [m] (Fosso Reale)	*Secondarie [m]*	
Ipotesi 0	/	/	/
Ipotesi 1	/	/	/
Areale di fattibilità A	/	**2.250**	**0,623**
Areale di fattibilità B	**890**	**6.650**	**4,8**
Areale di fattibilità C	/	**5.500**	**8,21**

34

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Rapporto ambientale

CONSUMO DI SUOLO - *pag. 163 RA*

Ipotesi	**Consumo di suolo rispetto alla situazione attuale**		
	Maggiori impegni di suolo (ha)	*Minori impegni di suolo (ha)*	***Totale***
Areale di fattibilità A	34	0	**34**
Areale di fattibilità B	193	21	**172**
Areale di fattibilità B (ENAC)	115	21	**94**
Areale di fattibilità C	116	8	**108**

35

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Rapporto Ambientale

EFFETTI SANITARI

Stima degli adetti esposti al rumore per classe di livello sonoro - pag.168 RA

Classe Lva [dB]	*Stato attuale [addetti]*	*Areale di fattibilità A Scenario Futuro 1* [addetti] pista ⫫ 35k mov.*	*Areale di fattibilità A Scenario Futuro 2* [addetti] pista ⫫ 45k mov.*	*Areale di fattibilità B Scenario Futuro 2* con un utilizzo esclusivamente mono direzionale. pista ‖ 45k mov*	*Areale di fattibilità C Scenario Futuro 2* con utilizzo prevalentemente mono direzionale. pista / 45k mov*	*Areale di fattibilità C Scenario Futuro 2* con utilizzo non esclusivamente mono direzionale. pista / 45k mov*
50-55	7.576	8.853	9.707	5.992	6.645	6.750
55-60	3.358	3.516	3.564	626	2.256	3.118
60-65	2.490	2.147	2.112	79	3.369	3.881
65-70	1.033	1.655	1.920	0	845	640
>70	0		0	0	106	0
Totale pop. Lva >60 dB	3.523	3.802	4.032	79	4.320	4.521
Totale pop. Lva >65 dB	1.033	1.655	1.920	0	951	640

36

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

INTEGRAZIONE delle PRESCRIZIONI
per il PROGETTO di QUALIFICAZIONE AEROPORTUALE
(Disciplina Master Plan "Il sistema aeroportuale toscano")

Ai fini della valutazione di sua competenza nel procedimento di approvazione del piano di sviluppo aeroportuale, la Regione verifica che:

- l'utilizzo della pista di atterraggio sia regolamentato in modo da garantire la massima tutela degli insediamenti dall'inquinamento acustico ed atmosferico con **un utilizzo esclusivamente monodirezionale nell'opzione di cui alla pista relativa all'areale B della VAS**, senza sorvolo di Firenze, fatte salve situazioni di emergenza;

- la **pista di rullaggio sia da escludere per la pista di riferimento dell'areale B** della VAS in funzione sia della monodirezionalità della pista, sia del controllo delle emissioni inquinanti.

37

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

INTEGRAZIONE delle PRESCRIZIONI
del PROGETTO di QUALIFICAZIONE AEROPORTUALE
(Disciplina Master Plan "Il sistema aeroportuale toscano")

La progettazione della qualificazione aeroportuale prevede la realizzazione a cura e spese del proponente di:

- interventi di **rinaturalizzazione delle aree aeroportuali non più necessarie;**
- interventi per la **salvaguardia della biodiversità**;
- 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 tracciato del Fosso Reale, per la pista di cui all'areale B della VAS);
- **adeguamento e ricucitura della viabilità interferita**, senza riduzione degli elementi prestazionali;

38

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

INTEGRAZIONE delle PRESCRIZIONI
del PROGETTO di QUALIFICAZIONE AEROPORTUALE
(Disciplina Master Plan "Il sistema aeroportuale toscano")

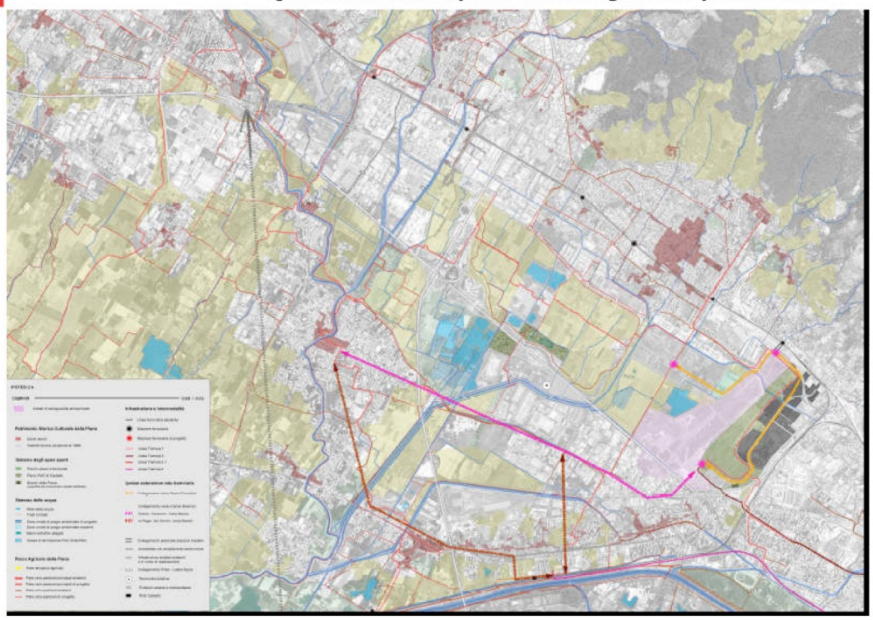
La progettazione della qualificazione aeroportuale prevede la realizzazione a cura e spese del proponente di:

- interventi di **mitigazione e compensazione per l'inquinamento atmosferico e acustico** rispetto agli insediamenti esistenti;
- interventi per il recupero delle parti dei **Boschi della Piana** interessate dal progetto per la pista di riferimento dell'areale B della VAS, procedendo alla loro rilocalizzazione in area idonea, con aumento di superficie complessiva, quale elemento di mitigazione ambientale;
- interventi volti al **recupero dei volumi di esondazione** sottratti ai territori interessati dalla qualificazione aeroportuale,
- redazione della **Valutazione di Impatto Sanitario** del progetto della qualificazione aeroportuale.

39

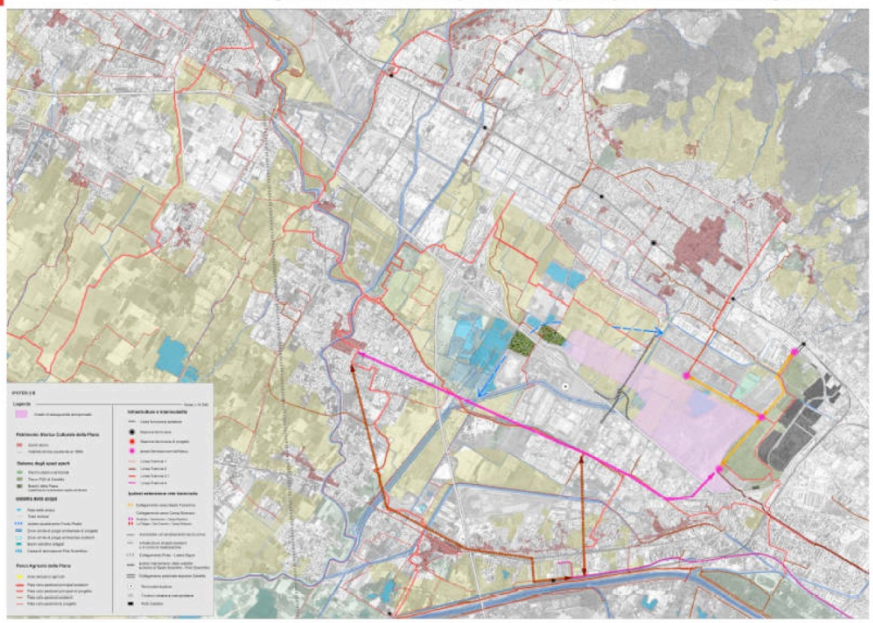
Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Ipotesi 2A
Qualificazione aeroporto con allungamento pista attuale



Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

Ipotesi 2B
Qualificazione aeroporto con pista parallela convergente



Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

DISCIPLINA del MASTERPLAN DEGLI AEROPORTI - Integrazione

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

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

DOCUMENTO di PIANO DEL MASTER PLAN -Integrazione

Il sistema aeroportuale costituisce fattore di sviluppo per l'economia toscana e si riconosce, altresì, l'esigenza di recuperare nel territorio toscano la domanda potenziale di passeggeri che risulta attualmente superiore al traffico degli aeroporti toscani.

La realizzazione di un sistema aeroportuale toscano risulta quindi in grado di proporsi quale terzo polo aeroportuale italiano.

Gli aeroporti di Pisa e Firenze, per le specifiche vocazioni, costituiscono scali a sviluppo correlato ed il processo di integrazione rappresenta un fattore rilevante ai fini dell'implementazione del Programma Regionale di Sviluppo che la Regione.

42

Regione Toscana
Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

ACCORDO PER LA RICOGNIZIONE DELLE LINEE GUIDA per l'integrazione e lo sviluppo del SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO

(Del. GR n. 63 del 29 gennaio 2013)

Proposta di accordo fra soci di SAT e soci di ADF che si impegnano ad adoperarsi per l'integrazione del sistema aeroportuale toscano attraverso obiettivi e azioni condivise

Obiettivo strategico finale:

realizzazione di un sistema aeroportuale toscano in grado di proporsi quale terzo polo aeroportuale italiano

- Elaborazione di uno studio di fattibilità relativo al processo di integrazione societaria degli aeroporti di Pisa e Firenze;
- Le parti si adoperano, in base all'esito degli studi effettuati per l'avvio delle procedure per la costituzione della holding prima dell'approvazione da parte del Consiglio Regionale della integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale relativa al Parco agricolo della Piana e alla qualificazione dell'aeroporto di Firenze.

43