



Primo incontro, sabato 5 marzo 2016

DOMANDE DEI PARTECIPANTI

Per prof. Scattoni e APP

Può precisare lo sbocco di questo percorso di confronto? *(Manlio)*.

La legge regionale sui percorsi partecipativi mi sembra una grave limitazione della partecipazione democratica, aver eliminato i consigli di circoscrizione, la possibilità di avere opportunità di esprimere pareri. Chi sceglie gli esperti?

Il potere democratico vede il cittadino soggetto attivo e con l'elezione di consiglieri di quartiere, comunali e regionali, esprime la sua volontà. *(Mauro)*

Che fine ha fatto il Dibattito Pubblico previsto dall'Art. 4 comma 15 del DCR 4 luglio 2013? Era "obbligatorio", perché non ne parlate? *(Greppi)*

La risoluzione 269 del 2014 obbliga la Regione a istituire un Dibattito Pubblico e inoltre a tenere in conto del risultato del processo partecipativo nel parere da inviare al Ministero nel processo di VIA. Tutto questo è stato disatteso, lo ammetta! *(Paolo)*

Che ne è del vero Dibattito Pubblico sull'aeroporto promesso dalla Regione e mai attuato? *(Paolo)*

Per ing. Becattini, Regione Toscana, Città Metropolitana, Comune di Firenze...

Come è stato possibile che, nonostante l'eccesso di inquinamento della piana, sia passato un piano che prevede una simile opera ad alto impatto (e delle opere di mitigazione ancora non c'è traccia? Non sarà che si tiene conto solo dell'interesse economico di pochi, anziché dell'interesse della comunità dei cittadini, cui viene data voce solo per assentire? Grazie *(Luca, via sms)*

Per quali motivi "il miglioramento della qualità della vita e della competitività di Firenze" deve realizzarsi solo con il nuovo aeroporto (con tutti i costi territoriali, urbanistici, ambientali, sanitari e finanziari che ciò comporta) e non invece operando per integrare Pisa, su rotaia, con la città e con l'Amerigo Vespucci? *(Leonardo)*.

Non vogliamo compensazioni ad un danno ambientale, come potete pensare all'aeroporto accanto all'inceneritore con torre alta 70 m? ed anche se fosse sicuro per il traffico aereo, come potete pensare di insistere in questa zona (così limitata) con opere che comportano un grandissimo danno ambientale? cosa abbiamo fatto di male? Tutto qui è follia.. *(Loira)*

Dentro una cornice dell'area della piana troviamo:

- il progetto dell'aeroporto
- il progetto dell'inceneritore
- il progetto della terza corsia autostradale
- il progetto del mercato alimentare
- il progetto del nuovo stadio con Outlet di 71.000 mq (Barberino è 21.000 mq)
- il progetto della caserma dei Carabinieri
- tutta l'area Unipol
- altre volumetrie e funzioni previste dal piano urbanistico

è sostenibile? *(Angeli)*

Se fosse dimostrato, come penso, che l'idea di progetto del nuovo scalo di Firenze non ha una base di consenso sociale sufficiente, come pensano le Istituzioni pubbliche di giustificare la decisione (quasi autoritaria) ad andare avanti comunque? *(Fausto)*

Perché i principali soggetti politici (Regione, Città Metropolitana, Comune di Firenze) non hanno promosso fin dall'inizio un aperto confronto delle idee basato su fatti accertati, dati verificabili e ragionamenti chiari? Perché hanno invece sostenuto iniziative di parte promosse dai proponenti il progetto (Enac e Aeroporto di Firenze), iniziative spesso molto discutibili dal punto di vista informativo, scientifico ed etico? (vedi fumetti e giochi palesemente capziosi rivolti ai bambini...). *(Riccardo)*

Vi rendete conto che ci imponete un lavoro che a qualcuno porterà molti soldi.. e a noi portate solo rumore, inquinamento, ingombri inutili. Siamo primi in Europa per morti per polveri sottili! *(Stefano)*

La Regione dice: "Interventi per la fruizione del parco", ma quale parco? Una parte, del vecchio progetto, viene occupato da aeroporto, un'altra parte da Unipol (area Castello). *(Angeli)*

Quando scelte aprioristiche fatte dalla politica e supportate da forti interessi economici privati si scontrano con evidenti incompatibilità ambientali e impatti sul territorio non sostenibili, sarebbe corretto – negli interessi della comunità – fare mancia indietro? *(Manuela)*

Si è dimenticato che il Regolamento 1315/2013 TEN-T richiama alla sostenibilità "Economica" ma anche Ambientale! Si è dimenticato di dire che Firenze/Pisa sono strategici in funzione di una volontà politica unilaterale (Infatti Venezia-Treviso e Fiumicino-Ciampino, già società uniche NON trovano la stessa "strategicità" nonostante requisiti superiori) Treviso-Ciampino non sono strategici.

Fra l'altro il Regolamento UE 1315 prescrive i Bacini di Utensità che il Nuovo Aeroporto di Firenze NON Rispetta, Richiamo 88 della GU UE 99/3 C che specifica "ogni valutazione va fatta solo per singolo aeroporto anche se parte di aggregazione".

Obiettivo "Strategicità" si dice nella programmazione City Airport e si accetta di programmare un Aeroporto Intercontinentale. (il Presidente Rossi ha smentito i pareri NURV). *(Gianfranco, via e-mail)*

Per prof. Pecile

Vogliamo vedere le diapositive del Prof. Pecile: è l'unico modo per far rendere conto, a chi non segue le vicende aeroportuali, in quale contesto ambientale dovrebbe essere inserita la nuova pista.

Da urbanista, spieghi per quali motivi "il miglioramento della qualità della vita e della competitività di Firenze" debba realizzarsi solo con il nuovo aeroporto (con tutti i costi territoriali, urbanistici, ambientali, sanitari e finanziari che ciò comporta) e non invece operando per integrare Pisa, su rotaia, con la città e con l'Amerigo Vespucci. *(Leonardo)*

Paolo Scattoni (Autorità regionale per la partecipazione) ha richiamato conflitti tra pianificazione regionale (PIT), provinciale (PTSP), comunale, di bacino, ecc. Può esplicitarli uno per uno? *(Manlio)*

Costi Aeroporto: a) Investimenti. Lo studio SIA dichiara 365M Euro escluso IVA, espropri, opere compensative. Con le integrazioni che hanno visto ampliare le aree di laminazione ed altre opere compensative, in modo conservativo desumiamo si possa arrivare oltre i 500M di Euro. Vanno poi aggiunti i costi del terreno Unipol PUE Castello e del mancato guadagno per cui non è una oseria pensare ad 1 Miliardo di Euro. Non sono previsti aiuti di stato, quindi i 150M di Euro non esistono, perché il Commissario UE ci ha risposto 2 volte, chiarendo definitivamente la cosa. Comunicazioni in possesso ai Ministri Lupi e Del Rio, inoltre lo Sblocca Italia è stato dichiarato incostituzionale dalla Corte proprio nella parte accordi di Programma sui Finanziamenti Aeroportuali. *(Gianfranco, via e-mail)*

Per prof. Dell'Acqua (in realtà molte erano per Enac e Toscana Aeroporti)

Ritiene che l'orientamento della pista proposta sia compatibile con i venti prevalenti, che nella piana sono prevalenti da Nord Est? Grazie *(Luca, via sms)*

È compatibile l'argine di 8 metri fuori terra alla fine dell'area aeroportuale e fine pista? *(Andrea)*

Come può Enac vietare la realizzazione di un elisoccorso in Provincia di Como, perché nei pressi di una autostrada, e invece realizzano un nuovo aeroporto nella piana fra due autostrade? Le regole non sono le stesse? *(Paolo)*

Secondo lei come mai Enac non discute le modalità con le quali ha calcolato sul nuovo aeroporto un CU pari al 97,50 %? È quanto ha denunciato la stessa Università di Firenze. *(Paolo)*

Quanto deve essere grande la zona di rispetto intorno alla pista, secondo le norme vigenti? *(Emanuele)*

È consentito dall'ICAO l'utilizzo delle piste di volo, nel caso di un'unica pista, in modo strettamente monodirezionale? *(Giovanni)*

È possibile raggiungere il limite minimo del coefficiente di utilizzo con una pista monodirezionale come quella di Firenze? *(Lorenzo)*

Gli attuali venti obbligano a dirottare voli su Pisa e Bologna nelle giornate sfavorevoli. Il nuovo orientamento della pista peggiora la situazione? *(Andrea)*

Ma ha senso partire dall'aereo critico (la tecnologia varia rapidamente) per realizzare infrastrutture che dureranno molti decenni? Come si stima l'utilizzazione massima della pista?

Regione Toscana, Consiglio Regionale della Toscana, Ministero, Governo della Repubblica: a chi compete legittimamente la decisione di carattere autorizzativo del progetto di "miglioramento adeguamento" su proposta della società aeroportuale? *(Adolfo)*

Come è possibile esprimersi su un MasterPlan e non su un progetto definitivo? *(Paolo)*

La pista di 2.400 metri non è in netta contraddizione con quella di 2.000 autorizzata dal PIT? *(Paolo)*

In base alle prescrizioni delle zone di tutela previste da ICAO, lo stadio e cittadella Viola (prevista in zona tutela B/C ed Art. 715 CDN) può essere costruita? *(Gianfranco, via e-mail)*

Per Anna Marson

Il Professor Riggio 4 mesi fa in Commissione Trasporti della Camera è stato costretto ad ammettere che la pista di Firenze è sicura, quindi la motivazione oggettiva di dover mettere in sicurezza la pista è falsa. *(Gianfranco, via e-mail)*

Per Enac e Toscana Aeroporti

Che tipo di ritorno economico e di beneficio per la comunità si attende da una pista più lunga rispetto all'attuale traffico continentale? *(Andrea)*

Perché Enac ha bocciato la pista obliqua perché di 2.400 metri e poi vuole la nuova convergente di 2.400 metri? *(Doriano)*

C'è una previsione di traffico generato da compagnie aeree (quanto? da dove?) tale da giustificare l'investimento? *(Andrea)*

Pisa e Bologna hanno piste lunghe 3km e collegate a Firenze con treni ad alta velocità (Bologna in 30 minuti) autostrade (ormai 2 per Bologna) o sistemi un po' più lenti per Pisa. Non basta questo per il traffico "diverso" che genera una pista più lunga a Firenze? *(Andrea)*

Che tipo di indagini preventive si intende fare, precedenti alle opere di urbanizzazione dell'aeroporto (Canali, vasche di laminazione, ecc.)? nella fattispecie s'intende fare delle prospezioni geologiche-archeologiche? *(Marco)*

Qualcuno dovrebbe anche valutare la riduzione dell'attuale operatività, che sta distruggendo la vivibilità su Peretola e Quaracchi esponendo il territorio al degrado e alla ghettizzazione. *(Andrea)*

Per prof. Vittadini (in realtà alcune domande sarebbero più adatte a Regione Toscana e Enac)

La parte III della VIS (20/01/2005) diceva che la Piana fiorentina era già allora un'area compromessa e necessitava di opere di mitigazione. Si diceva inoltre di evitare l'allocatione di opere che comportassero altre forme d'inquinamento, in modo da evitare conseguenze ambientali e non sostenibili. Chiedo come si concilia la collocazione in questa area di aeroporto (inceneritore ecc.) con quanto affermato dalla VIS ? *(Tofani)*

Come è possibile che il piano nazionale aeroporti in fase di VAS preveda per Firenze 3,3 milioni di passeggeri al 2030, quando il Master Plan di Firenze ne prevede 4,5 milioni? (e 6 milioni per Pisa invece di 7)? *(Giovanni)*

1) La VIA viene eliminata per legge? 2) chi ne determina l'obbligo? 3) Il Ministero dell'Ambiente cosa valuta? Il progetto per intero o solo la VIA in rapporto al progetto?

Qualora il SIA di Enac abbia un parere positivo nella VIA, cosa accadrà per tutte le sedi di lavoro del nuovo sedime aeroportuale (es. il polo scientifico dell'Università, la direzione generale Autostrade, IKEA, Coop? *(Giovanni)*

È legittimo che la VAS sia stata fatta su una pista di 2.000 metri, che la VIA sia fatta su un MasterPlan e che le osservazioni siano trasformate (v. osservazioni del Comune di Firenze) in "prescrizioni realizzative" del progetto esecutivo? *(Paolo)*

La valutazione ministeriale in corso non consiste in una VAS, che dovrebbe essere obbligatoria per un "piano", ma solo sulla VIA! Può, se possibile, illustrare perché? *(Manlio)*

Quanto il "politico" può contravvenire alle valutazioni tecniche di supporto (vedi parere NURV che la giunta regionale non ha preso in considerazione) ?

Quali conseguenze avranno la realizzazione di aeroporto e inceneritore sul valore delle case e proprietà dei cittadini? *(Mauro)*

Per i promotori del percorso:

Che senso ha discutere su slide di un soggetto che decide di non partecipare? In un contesto informativo non è corretto a prescindere dai pro o dai contro. *(Giuseppe)*

In un confronto pubblico non ci dovrebbe essere anche la ditta proponente? Il Comune di Campi come mai è assente? *(Susanna)*

Il Comune di Campi Bisenzio (con quello di Sesto Fiorentino) è quello che avrà le ricadute peggiori dalla nuova pista. Il sindaco di Campi è stato invitato? *(Raffaello)*

Sembra di capire che questi nostri amministratori stiano svendendo la piana. A livello politico c'è ancora margine per un'inversione di rotta? Grazie *(Luca)*.

È stata messa in conto l'opzione zero? *(Enrico)*

Perché nelle ipotesi poste all'attenzione per la discussione e l'approfondimento, non è stata inserita l'opzione zero, ovvero l'intervento per ammodernare l'attuale aeroporto? Da quanto mi risulta, con una spesa di 50/60 milioni di euro, a fronte del nuovo (speriamo di no!) aeroporto con una spesa di oltre 900 milioni di euro!! *(Comitato Oltre)*

Visto che tutti i percorsi di partecipazione pregressi che per diversi anni hanno impegnato comitati cittadini e da cui è emersa la netta contraddittorietà al potenziamento del Vespucci, che spazio reale di influenza hanno i cittadini su decisioni chiaramente indifferenti rispetto agli obblighi anche internazionali di salvaguardia del territorio? *(Eriberto)*

Quando si comincia a parlare di aeroporto??

Le slides e gli interventi verranno messi a disposizione (su internet) ad esempio? *(Riccardo)*