



Incontro di presentazione del percorso di confronto pubblico 5 marzo 2015

Prof. Paolo Scattoni, Autorità regionale per la partecipazione

Sono uno dei tre membri dell’Autorità per la partecipazione della Regione Toscana. Come sapete con la legge 46/2013 la Regione Toscana ha istituito questa autorità, come già precedentemente per il periodo tra il 2007 e il 2013, in forma monocratica, con il prof. Rodolfo Lewanski.

Mi fa piacere essere qui, perché si tratta di una delle più importanti iniziative promosse negli ultimi 50 anni. Poiché già mezzo secolo fa, quando sono entrato alla facoltà di Architettura, si parlava di aeroporto in relazione al piano di Edoardo Detti e del sindaco La Pira del 1962, che prevedeva per l’aeroporto uno spostamento esterno, non all’interno della Piana, ma al di fuori. Ci fu poi una svolta nel 1974 dal punto di vista del Governo centrale insieme alla Regione, affermando che l’aeroporto di Firenze diventa quello di Pisa e si investirà sulle connessioni tra le due città. C’erano già stati dei finanziamenti per gli espropri da parte del Ministero dei trasporti, all’epoca il ministro era Mariotti, e quei soldi vennero reinvestiti sul potenziamento della linea ferroviaria.

Per una ricerca che ho avuto occasione di svolgere alla fine degli anni ’80, mi sono occupato di osservare il processo incrementale di rafforzamento dell’aeroporto di Peretola malgrado la decisione di fare riferimento a Pisa come scalo principale.

La fase successiva è stata caratterizzata dal passaggio da un azionista di riferimento pubblico a uno privato, una multinazionale dei trasporti. Questo avvenimento comporta delle tensioni rispetto all’uso del territorio che è stato pianificato sia dalla Regione che dagli stessi Comuni coinvolti.

Per l’Autorità questa è un’iniziativa importantissima, e auspico che oltre all’interazione che avverrà all’interno del percorso, gli esiti di questo si depositino e diventino un sistema informativo aperto (wiki), una sorta di “enciclopedia collaborativa” sull’aeroporto. Una base conoscitiva, che registrerà anche il conflitto e potrà essere utilizzata per strutturare processi di confronto. È un patrimonio importantissimo, che non può essere disperso alla fine di questo percorso, ma deve essere depositato, consultabile e comprensibile a tutti anche rispetto alle tematiche su cui coesistono opinioni discordanti.

Vi ringrazio e vi auguro buon lavoro.

Dott. Chiara Pignaris, Cantieri Animati

Buongiorno a tutti e benvenuti, sono la moderatrice del percorso di confronto pubblico Aeroporto Parliamone e vi illustrerò le modalità di questo primo incontro.

Come il prof. Scattoni ha anticipato, il quadro di questo percorso vede da una parte i promotori del progetto, Enac e Toscana Aeroporto, e dall’altra i promotori del percorso, ovvero i sindaci dei Comuni coinvolti. È molto importante che i due ruoli non siano confusi.

Non ho ancora ricevuto informazioni riguardo alla risposta di Enac e Toscana Aeroporti all’invito a partecipare a questa presentazione, in caso non possano essere presenti a questa giornata troveremo

la modalità per fornirvi comunque qualche informazione necessaria, e proveremo ad invitarli ai prossimi incontri.

Ci rendiamo conto che la tempistica di questo percorso che durerà due mesi è molto serrata, ma non avrebbe senso aspettare o attivare un percorso più lungo con il conseguente rischio di concludere in ritardo rispetto all'iter progettuale. Malgrado ci si trovi di fronte un progetto già definito bisognerà capire quali spazi potrebbero essere ancora aperti, in ogni caso il quadro informativo che raccoglieremo durante percorso insieme a cittadini, esperti, tecnici verrà consegnato ai promotori del progetto. Il pubblico in sala rispecchia la ricchezza e la diversità delle persone interessate al tema dell'aeroporto: da una parte una serie di associazioni e gruppi informatissimi che seguono da molti anni l'evoluzione di questo progetto, dall'altra parte ci saranno cittadini che hanno trovato il volantino in giro per Sesto e forse sono meno informati. Il nostro dovere è di mettere tutti nelle condizioni di comprendere il progetto e le trasformazioni che porterà al territorio.

Una parte principale di questo percorso sarà l'informazione, quindi se oggi non potremo avere Toscana Aeroporti chiederemo loro un riscontro rispetto alle domande che verranno poste, e la stessa cosa per quei soggetti contrari all'opera che hanno preferito non partecipare di persona. Rispettiamo queste scelte, ma lasceremo sempre una porta aperta e cercheremo di mantenere un canale di comunicazione. Si tratta di un'occasione che chi vuole può cogliere, chi c'è "è la persona giusta" e il suo parere vale la pena di ascoltarlo, a qualunque livello.

L'altra dimensione fondamentale è quella del confronto, necessaria per chiarire i dubbi e dare la possibilità ai cittadini di ascoltare le diverse opinioni e porre domande in modo più informale e diretto.

Anche in questo primo incontro, molto numeroso, cercheremo di attivare qualche modalità d'interazione: durante gli interventi raccoglieremo le domande del pubblico in sala e quelle del pubblico in streaming e le consegneremo ai relatori. Se non sarà possibile dare risposta a tutto, le domande saranno comunque raccolte e riproposte negli incontri successivi.

Non so ancora se potremo garantire un'informazione completa su tutte le tematiche di questo progetto, ma ci impegniamo a raccogliere e diffondere un'informazione comprensibile, diversa da quella molto complessa e approfondita prodotta dai tecnici. Questa è la regola che sarà chiesto di rispettare anche a chi chi vorrà condividere dei materiali con i partecipanti: è importante rispettare il criterio della sintesi e comprensibilità dei documenti.

I prossimi due incontri si svolgeranno in una forma molto diversa, non in forma assembleare con interventi frontali, ma con l'esposizione di materiali e contributi intorno a "tavoli tematici" moderati da facilitatori, così da favorire lo scambio delle idee e la condivisione delle informazioni tra esperti e cittadini.

Ing. Enrico Becattini, Direzione Mobilità, Infrastrutture e Trasporto pubblico - Regione Toscana

L'ing. Becattini interviene riguardo al sistema dei trasporti in Toscana e al ruolo strategico degli aeroporti di Pisa e Firenze nello scenario europeo e nazionale approfondendo i seguenti temi:

- La programmazione comunitaria e nazionale – le reti TEN-T
- La programmazione nazionale – Aeroporti
- Il Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM)
- L'integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale (PIT)
- Progetti regionali in vista del PRS 2016-2020: lo sviluppo della piana fiorentina

Le slide dell'intervento del Ing. Becattini sono scaricabili dal seguente link:

<http://open.toscana.it/documents/238650/0/presentazione+ing.+Enrico+Becattini/0231513a-8194-406e-93e5-6be466cef6e0>.

Risposte alle domande del pubblico

L'ing. Becattini, nello spazio per le domande ricavato alla fine dell'incontro, ha fornito anche alcuni chiarimenti in merito ai seguenti aspetti:

Connessione tra Pisa e Firenze

Riguardo alla connessione fra Pisa e Firenze, la connessione a guida vincolata fra Pisa e Firenze è basata essenzialmente tra la stazione di Pisa e l'aeroporto di Pisa con la realizzazione del *people mover* attualmente in fase di realizzazione. Tra le due stazioni ferroviarie di Pisa e Firenze gli interventi previsti sono inizialmente di tipo tecnologico finalizzati all'aumento della capacità e della velocità della linea, mentre sono in attesa di valutazione interventi di tipo infrastrutturale con il medesimo obiettivo.

Per quanto riguarda, invece, il collegamento dell'aeroporto di Firenze con la città sarà garantito attraverso la linea 2 della tramvia, che dovrebbe concludersi entro il 2018.

Riguardo al potenziamento della connessione ferroviaria nell'area interessata, gli interventi previsti sono mirati al miglioramento della linea Firenze-Prato-Pistoia e dal punto di vista infrastrutturale; sempre su questa linea è inoltre previsto il raddoppio della linea Pistoia-Lucca.

Compensazioni infrastrutturali e ambientali

Per quanto riguarda gli aspetti di compensazione ambientale, a livello di pianificazione nell'area del Parco della piana sono previsti interventi per il riequilibrio ambientale, attraverso l'estensione della rete tramviaria, lo sviluppo della rete ciclabile e il potenziamento del servizio ferroviario. Ovviamente sul riequilibrio ambientale ci sono altri innumerevoli aspetti da sviluppare.

Concorrenza Pisa - Firenze

Per quanto riguarda le opere di sviluppo dell'aeroporto di Pisa sul piano della concorrenza, in un'ottica di gestione unitaria e integrando le due società l'elemento di concorrenza diminuisce o si elimina del tutto.

Prof. Paolo Pecile, Università di Firenze

Non mi presento come esperto ma come "persona informata dei fatti". Per chi non mi conosce ho iniziato a occuparmi di pianificazione regionale alla CGIL nel 1973, poi sono passato al regionale del PCI, ho fatto l'assessore e il consigliere comunale a Firenze, dal 1990 al 1999, ho coperto la carica di assessore all'Urbanistica e vicesindaco nel Comune di Sesto Fiorentino e infine ho accettato l'incarico assessore all'Urbanistica nel Comune di Signa. In quest'ultimo ruolo ho seguito tutto il dibattito sul Parco della Piana e sulla pista, preciso non sull'aeroporto, in quanto per tre anni non si è discusso su di un Master Plan o un piano di fattibilità, ma solo di una pista. Dimenticavo di dire che sono stato per tre anni vicepresidente dell'Aeroporto di Pisa e per sei anni membro del consiglio di amministrazione dell'aeroporto di Firenze. Questa discussione sull'aeroporto ha visto un forte impegno da parte dei sindaci, ma secondo me i contenuti non sono stati compresi ed analizzati in profondità.

La scelta del 1974, citata da Scattoni, nacque all'interno delle organizzazioni sindacali sul piano di un confronto con la Regione, che fece passare la linea di fare riferimento all'aeroporto di Pisa per la forte pressione del Piano Regolatore di Prato, da 350.000 abitanti, che non voleva ostacoli lungo la propria direttrice. Di conseguenza, i 10 miliardi di lire stanziati dal ministro Mariotti per l'aeroporto previsto a San Giorgio a Colonica, vennero dirottati sulla realizzazione di un collegamento rapido tra Firenze e Pisa. Negli anni seguenti però nessuno lavorò su quel progetto, Firenze non esercitò la sua leadership di capoluogo e perse un'occasione.

Per essere competitivi in Europa si dovrebbe guardare a quelle città che hanno saputo riconvertirsi, faccio l'esempio di Lione, Bordeaux e soprattutto Nantes, che ha una dimensione molto simile a quella di Firenze e possiede un aeroporto urbano a soli 5 km dal centro e adesso si trova anche lei a progettare il potenziamento dell'aeroporto. Il progetto per il nuovo aeroporto di Nantes è molto evoluto, non a caso è stato concepito da un grande paesaggista francese per garantirne la sostenibilità. Anche in questo caso ci sono state tensioni e discussioni animate, se le società proponenti vogliono raggiungere il loro obiettivo si devono misurare con la cittadinanza ed ascoltare le critiche.

Personalmente credo che il lavoro dell'ex-assessore regionale Marson sia stato positivo, ma con un'ambiguità di fondo: molti sostenitori del Parco della Piana a mio avviso ritenevano che il parco fosse un'arma contro l'aeroporto, viceversa i sostenitori del progetto di potenziamento dell'aeroporto ritenevano il Parco uno strumento per facilitare l'approvazione del progetto.

Venendo al progetto di sviluppo dell'aeroporto, credo che un punto chiave siano le questioni economiche: oggi si parla di 300 milioni di euro di investimento per Firenze, forse già 350, per quello di Nantes siamo sull'ordine dei 500 milioni. Tra le istanze di cui tenere conto c'è l'elenco delle opere già previste in questo territorio, sempre progettate una per una senza una strategia d'insieme, ma anche tutte le opere compensative necessarie di cui non sono ancora stati calcolati i costi. Tenendo presente che, secondo il mio punto di vista, si tratta di un aeroporto che non avrebbe mai dovuto essere collocato lì, la mia proposta è quella di cercare una società esterna indipendente che ha operato in aree urbane complesse per riuscire a elaborare un progetto compatibile con le caratteristiche di quest'area. Se non approfondiamo queste problematiche è difficile dare un giudizio sull'utilità del progetto. Il dibattito regionale ha disquisito soprattutto sulle competenze formali, è vero che si tratta di opere complesse ci sono molti soggetti, ma non ci si può bloccare su questo.

Circola tantissimo materiale su questo progetto, ma è necessario renderlo più fruibile in grafica e contenuti per fare un "bignami" serio, con cui chiamare tutti alla responsabilità. Ritengo che le vicende dell'aeroporto e dell'area ex-Fondiarìa siano emblematiche dell'incapacità italiana di affrontare e risolvere problematiche territoriali complesse e per natura contraddittorie. Ma se non alziamo il tiro saremo in grado di dire solo no o sì, senza arrivare a una soluzione che ci aiuti a rinnovare e rendere più vivibili le nostre città, e ci renda consapevoli e competitivi.

Il prof. Pecile, su richiesta del pubblico, ha inviato nei giorni seguenti alcune slide di inquadramento territoriale, scaricabili al seguente link:

<http://open.toscana.it/documents/238650/0/presentazione+prof.+Paolo+Pecile/50a76b6b-5bc6-45e6-aeb9-9e0a78e51c62>.

Prof. ing. Gianluca Dell'Acqua, Università degli Studi di Napoli Federico II

Il Prof. Dell'Acqua illustra alcune nozioni introduttive sulla progettazione e classificazione delle piste aeroportuali, tra i principali temi trattati nell'intervento:

- la classificazione degli aerodromi
- le caratteristiche fisiche degli aerodromi: area di atterraggio, area di manovra, area di movimento
- le massime componenti di vento a traverso ammesse
- il fattore di usabilità

Le slide sono scaricabili dal seguente link:

<http://open.toscana.it/documents/238650/0/presentazione+prof.+Gianluca+Dell%27Acqua/95d868a2-7c3b-4439-8965-0a081f1ce78f>.

Risposte alle domande del pubblico

Il prof. Dell'Acqua, durante lo spazio per le domande del pubblico, risponde ad alcuni dubbi e quesiti che i partecipanti hanno posto, specificando che in realtà gli interlocutori più adatti sono i progettisti.

Presentazione Master Plan di sviluppo aeroportuale

Non essendo presenti i tecnici di Enac e Toscana Aeroporti, il progetto è presentato mediante la presentazione che fu prodotta dai proponenti in occasione della presentazione del Master Plan a Palazzo Vecchio, il 6 novembre 2014. Si cerca quindi di ricostruire, con l'aiuto di un paio di slide, i diversi passaggi approvativi dell'opera in modo da comprendere a che punto del percorso ci troviamo.

La presentazione del Master Plan del 6 novembre 2014 è pubblicata nel sito del quotidiano online Firenze Post al seguente link: http://www.firenzepost.it/wp-content/uploads/2014/11/Master-Plan-2014_2029-dellaeroporto-di-Firenze.pdf.

Interventi del pubblico

L'ex assessore all'urbanistica della Regione Toscana Anna Marson chiede di intervenire per chiarire che i contenuti delle slide, anche laddove fanno riferimento alla Integrazione al PIT per la definizione del Parco della piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze, si riferiscono ai documenti presentati da Enac, non alla variante integrativa al PIT proposta nel febbraio 2011 dalla Giunta Regionale e approvata nel 2014 dal Consiglio Regionale, il cui oggetto era comunque l'adeguamento della pista esistente, che già operava in deroga alle normative di sicurezza. La variante individuava un'areale di salvaguardia nel quale erano ipotizzabili diverse soluzioni con lunghezza massima di 2.000 metri, ma non disegnava la pista. Enac si è poi sovrapposta al procedimento in corso con un proprio documento.

Prof.ssa Maria Rosa Vittadini, IUAV Università di Venezia

La Prof.ssa Vittadini illustra al pubblico la procedura approvativa e la valutazione degli impatti che deve effettuare chi vuole costruire una simile opera, chiarendo gli effetti e le implicazioni politiche legate a casi come questo. Gli argomenti trattati sono:

- In cosa consiste la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)
- A quali progetti si applica
- Quali soggetti sono coinvolti
- Che cosa valuta la VIA
- Quali effetti ha

Le slide complete dell'intervento della Prof.ssa Vittadini sono scaricabili dal link:

<http://open.toscana.it/documents/238650/0/presentazione+prof.+Maria+Rosa+Vittadini/873b5801-5cb7-458f-bbb3-e3b3279d4172>.

Domande del pubblico

A seguito delle sollecitazioni da parte del pubblico presente, raccolte mediante molte schede giunte al tavolo dei relatori, la Prof.ssa Vittadini ha scelto di articolare una parte del proprio intervento per rispondere e riflettere collettivamente su alcune delle questioni avanzate dal pubblico riguardanti le valutazioni degli impatti e l'iter decisionale da queste derivanti e di rispondere per mail alle altre domande pervenute. Le risposte scritte sono qui di seguito riportate.

Terzietà del valutatore

Rammenta come in altri paesi si incoraggi una “valutazione terza” su quelle scelte controverse che hanno un’importanza fondamentale, mediante un apparato tecnico indipendente che svolga proprie analisi e valutazioni degli impatti e della loro gravità. L’apporto tecnico affidabile e terzo, in dialettica con il SIA elaborato dal proponente, rende più solida e consapevole la decisione del politico e più trasparente la sua assunzione di responsabilità.

Procedura, esiti e implicazioni politiche della valutazione d’impatto ambientale

Nell’ambito europeo sono in vigore numerose direttive per la prevenzione degli impatti. La VIA (valutazione d’impatto ambientale dei progetti) non agisce da sola ma contribuisce insieme alla procedura di VAS (valutazione ambientale dei Piano e dei programmi), alla valutazione ambientale delle trasformazioni del territorio e dell’ambiente.. C’è una differenza molto rilevante fra l’autorizzazione di un’opera e l’autorizzazione di un’opera soggetta a valutazione. Se l’opera non soggetta a valutazione di impatto ambientale obbedisce a tutte le norme, il funzionario che deve dare l’autorizzazione è obbligato ad autorizzare. Se l’opera è soggetta a valutazione ambientale non è più così. L’autorizzazione dipende dal fatto che l’opera rispetti le norme e che l’ambiente in cui l’opera va a collocarsi sia in grado di sopportare gli impatti provocati.

Ho cercato di leggere lo studio di impatto ambientale relativo a questo Master Plan e le successive integrazioni e ho trovato assai difficile avere il quadro completo dal momento che gli approfondimenti sono stati prodotti senza essere posti in relazione tra loro.

Le procedure sono complesse, quindi uno degli obiettivi di questo percorso informativo potrebbe essere di elaborare un “bignami della procedura”.

Uno dei grandi errori che spesso si fa in Italia è di caricare sulle spalle della procedura di VIA delle funzioni politiche. La VIA individua, descrive e valuta la compatibilità ambientale degli impatti che l’opera esercita sulle varie matrici ambientali, a garanzia che l’alternativa progettuale proposta abbia evitato, minimizzato e per quanto possibile compensato gli impatti e che gli impatti residui siano assorbibili dall’ambiente senza traumi. Questa valutazione è fatta in base al confronto tra le alternative che il proponente ha considerato. A mio avviso a questo progetto mancano proprio le alternative, che rappresentano una delle componenti essenziali prima nella valutazione del progettista e poi nella valutazione del valutatore, che nel nostro caso è il Ministero dell’ambiente perché è un’opera di interesse nazionale. Il valutatore per essere attendibile dovrebbe essere assolutamente estraneo agli interessi del proponente. A questo scopo il Ministero si è fornito di una Commissione di esperti nelle diverse discipline necessarie alla valutazione tali da non avere interessi comuni con i proponenti.

Leggendo questa massa di documenti mi è venuto da pensare cosa avrei detto se fossi stata ancora funzionario ministeriale. Innanzitutto avrei avuto difficoltà a capire chi era il proponente, poiché c’è un’ambiguità di fondo: la normativa dice che Enac è garante e controllore della sicurezza del progetto, ma in questo caso è anche il proponente.

Inoltre il Piano nazionale degli aeroporti dice che l’aeroporto di Firenze è strategico solo se è in sistema con l’aeroporto di Pisa. Ho trovato quindi singolare che si implementi e si valuti l’aeroporto di Firenze senza parlare di cosa succede a Pisa, senza costruire un ragionamento su entrambi.

La commissione nazionale di valutazione sta valutando, sarà un sì o un no? A conclusione della procedura VIA il provvedimento ministeriale negativo non sempre comporta che l’opera non venga realizzata. Infatti, il Ministro dei trasporti potrebbe portare il problema all’attenzione del Consiglio dei ministri, che a maggioranza ha il potere di decidere, ovviamente prendendosene tutte le responsabilità, di realizzare lo stesso l’opera per il superiore interesse del paese..

La nuova direttiva europea

C’è poi un altro importante aspetto che non va dimenticato: siamo in presenza di una nuova direttiva di impatto ambientale europea che dobbiamo recepire entro il 2017, che punta sulla salute,

i cambiamenti climatici e gli ecosistemi, tutti elementi che vanno introdotti nelle valutazioni, descritti, conosciuti nei dibattiti, e che devono diventare parte integrante delle decisioni. Tutti gli interventi devono tenere conto del benessere delle persone, del cambiamento climatico, dei cambiamenti degli ecosistemi, e queste componenti sono determinanti a cascata per valutare le scelte di modificazione del territorio.

Il caso di Malpensa

La VIA valuta delle trasformazioni concrete, fisiche: facciamo una pista più lunga, facciamo un'altra pista, ecc. Invece nel settore dei trasporti a volte gli impatti non derivano da trasformazioni concrete. Vi faccio l'esempio di Malpensa, che negli anni Novanta non superava gli 8 milioni di passeggeri l'anno. Nel momento in cui Alitalia ha richiesto il monopolio di Linate per il collegamento Milano-Roma, si è reso necessario trasferire il resto del traffico a Malpensa, con un aumento di qualche centinaio di voli al giorno. La Regione in assenza di trasformazioni fisiche dell'aeroporto non riteneva necessaria la VIA, ma poi i sindaci si sono imposti e alla fine la VIA è stata fatta.

Il progetto di ampliamento di un aeroporto è costruito su stime di domanda: domanda media, alta o bassa. Occorre valutare quale sia la capacità massima in quel contesto anemometrico, per quella lunghezza di pista, ecc., perché se dipende solo dal gestore dell'aeroporto prima o poi la capacità massima sarà raggiunta ed è su quella che vanno valutati gli impatti.

Inquinamento acustico e ambientale

Nello sviluppare il progetto di un aeroporto il rumore e l'inquinamento dell'aria sono elementi fondamentali da tenere in considerazione. La legge sul rumore aeroportuale disegna sul territorio un'area dove sono consentiti livelli di rumore al di sopra dei limiti usuali sia per il rumore notturno che per quello diurno. Vengono tracciate tre fasce con vincoli di uso a diversa severità: nella fascia A non si può costruire niente e non può essere esercitata alcuna attività (quelle esistenti vanno de-localizzate), nella fascia B si devono rispettare determinate distanze, ma i danneggiati hanno diritto ad essere risarciti a seconda del danno subito. Infine nella fascia C più esterna, dove pure si superano le soglie previste per le zone residenziali, è possibile localizzare anche le nuove residenze e attività, senza che il superamento delle soglie dia diritto a risarcimenti. Nell'area vasta intorno all'aeroporto valutati oltre ai livelli di rumore vanno accuratamente valutati anche gli effetti di inquinamento dell'aria e i rischi per l'agricoltura di qualità che caratterizza la zona.