



## Incontro di confronto pubblico

**SABATO 19 MARZO 2016**

Centro Espositivo St. Art. Eventi, via G. Garibaldi 7 - Calenzano

### Tavolo 3: IMPATTI SUL TERRITORIO E SULLA RETE DELLE ACQUE

#### Come è andata la discussione

Il tavolo ha discusso di vari temi cercando di esplicitare le questioni riguardanti i più rilevanti impatti territoriali e ambientali del progetto della nuova pista, presentato dal proponente nel Master Plan in discussione.

Il tavolo era composto da esperti universitari, professionisti, singoli cittadini, rappresentanti di associazioni e comitati. I partecipanti si sono mostrati molto interessati ai temi trattati e hanno sviluppato capacità di ragionamento su argomenti tecnici e complessi.

Occorre sottolineare che i pareri espressi dai partecipanti, analizzando i possibili impatti della realizzazione dell'opera come definito nel Master Plan proposto sotto diversi aspetti e punti di vista, sono risultati molto omogenei e compatti, esprimendo unanimemente **forte preoccupazione e contrarietà al progetto**.

Il progetto nel suo complesso è stato illustrato a grandi linee con l'aiuto degli esperti presenti al tavolo, peraltro già ben preparati sulla questione, e l'aiuto di alcuni materiali progettuali prodotti da Enac pubblicati nel sito del Ministero dell'Ambiente e messi a disposizione anche attraverso il sito web Open Toscana / Aeroporto Parliamone.

Il Master Plan 2014-2029 dell'Aeroporto di Firenze prevede la costruzione di una nuova pista di volo lunga 2.400 m orientata in direzione quasi perpendicolare alla pista attuale e pressoché parallela all'autostrada. Questa opera rende **necessario deviare un tratto del Fosso Reale** con contestuale realizzazione di interventi di regimazione, laminazione, messa in sicurezza idraulica e attraversamento dell'autostrada. Il nuovo tracciato del Fosso Reale costeggerà la nuova pista sul lato Ovest e dovrà passare sotto l'Autostrada.

Il progetto e la realizzazione di questo intervento costituiscono una delle principali criticità analizzate in dettaglio nel corso della discussione, sebbene il tema ricorrente, generale e trasversale alle varie tematiche specifiche, sia stato il rilievo pressoché unanime dell'incoerenza strategica e politica del Master Plan rispetto a tutta una serie di indirizzi e direttive, progetti, piani e programmi di livello regionale, nazionale ed europeo.

#### I temi affrontati

La discussione si è strutturata sull'approfondimento - grazie all'apporto conoscitivo degli esperti e di tutti i partecipanti al tavolo - delle criticità e degli impatti, solo in parte prevedibili in dettaglio allo stato attuale delle conoscenze documentate, del progetto proposto per il nuovo Aeroporto di Firenze, articolando la definizione delle problematiche secondo quattro principali assi tematici:

- a) Urbanistico

- b) Geologico
- c) Naturalistico
- d) Idrografico

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

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

I partecipanti fanno osservare che il Master Plan del nuovo aeroporto di Firenze, qui in discussione, **contravviene a diverse prescrizioni del PIT**. Si elencano velocemente, a titolo di esempio, le principali:

- il ruolo di *city airport* per Firenze e di *international airport* per Pisa (*Allegato A5 del PIT, art. 3 comma 1bis*) non appaiono rispettati, dato che nel Master Plan si propone per Firenze un aeroporto internazionale senza pista di rullaggio e con pista mono-direzionale;
- la lunghezza massima della pista di 2.000 metri (*Allegato A5 del PIT, art. 5 ter*) non appare rispettata poiché è invece proposta una lunghezza di 2.400 metri;
- non è stato costituito il prescritto Comitato di Garanzia, a cui avrebbero dovuto partecipare oltre ai rappresentanti degli Enti anche "specifiche rappresentanze della popolazione territorialmente interessata" (*Allegato A5 del PIT, art. 5 quater*) che, avvalendosi di un collegio di esperti, avrebbe dovuto garantire attività di informazione e monitoraggio;
- è stato negato a chi lo aveva chiesto (ad es. Comune di Pisa) il previsto Dibattito Pubblico<sup>1</sup> (*Allegato A5 del PIT, art. 5 quinques*).

Inoltre è stato stravolto il ruolo del Parco agricolo della Piana Fiorentina, su cui la Regione aveva investito tante energie e risorse, che è diventato da elemento ordinatore delle infrastrutture a elemento mitigatore dell'aeroporto: addirittura gran parte degli investimenti previsti dal Piano di Sviluppo Rurale per l'agricoltura della Piana verranno impiegati per interventi di mitigazione del nuovo aeroporto, a spese del settore pubblico.

I partecipanti fanno presente, inoltre, che il progetto andrebbe ad aumentare il consumo di suolo, contravvenendo agli indirizzi della *Legge Regionale Toscana n.65/2014* per il Governo del Territorio.

Secondo i partecipanti al tavolo, il progetto in sostanza contraddice la natura dei luoghi, il reticolo idrografico, aumenta enormemente l'impermeabilizzazione dei suoli. Forte criticità è costituita dalla direzione della pista, ortogonale al reticolo idrografico e agli antichi sedimenti della centuriazione romana, cioè alle strutture fondative del territorio della Piana. Presenta serie criticità non solo ambientali: vi sono anche forti impatti sulle strutture urbane e territoriali. Sono presenti seri problemi di intersezione della viabilità d'accesso con l'autostrada e la rete stradale urbana. Inoltre, sebbene la pista sia grande e ambiziosa, tutte le altre attrezzature aeroportuali e infrastrutturali rimangono molto sacrificate.

---

<sup>1</sup> Le motivazioni per cui l'Autorità regionale per la partecipazione non ha ritenuto possibile accogliere la domanda di Dibattito Pubblico avanzata dal Comune di Pisa sono pubblicate al link: <https://www.consiglio.regione.toscana.it/oi/default.aspx?idc=47&nome=dibattito-aeroporti>

Si rileva che già la situazione attuale dell'aeroporto di Firenze è in deroga a norme nazionali ed europee: il Master Plan per il nuovo aeroporto, invece che risolverle, sembra aumentare le irregolarità (nдр: questa affermazione andrebbe argomentata con dati).

Si sottolinea peraltro una questione non tanto di illegittimità, quanto di incoerenza politica: la grande contraddizione fra questo Master Plan e il progetto del Parco della Piana, peraltro frutto di un importante processo partecipativo.

Come anche nel caso del Polo Universitario di Sesto Fiorentino, sul cui sviluppo è stato investito tanto, che si troverà nella situazione da una parte di non poter costruire edifici specialistici ed innovativi già progettati, dall'altra vari edifici attualmente in uso a ricercatori e studenti universitari si troveranno entro l'area di rispetto del nuovo aeroporto.

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

**b). Dal punto di vista geologico**, i partecipanti accusano una grave carenza informativa: l'assenza di un completo e dettagliato quadro conoscitivo del sottosuolo<sup>2</sup>, dal punto di vista:

- litologico
- geotecnico
- idrogeologico
- ambientale (rispetto in particolare a dati sull'inquinamento dei suoli)
- sismico

Ritenendo che sia assente la *caratterizzazione dei terreni*, cosa che appare grave per un'opera che interessa una estensione territoriale così vasta su terreni delicati, alcuni partecipanti affermano che non si possa parlare della valutazione di un "progetto" ma solo un'ipotesi di sistemazione di superficie, al momento priva di approfondimenti esecutivi. Al momento, infatti, non si possono valutare dettagliatamente i costi (che a seconda dell'intervento richiesto dai diversi tipi di terreni scavati potrebbero lievitare fuori da ogni previsione), né prevedere in dettaglio le modalità di organizzazione degli scavi e dello smaltimento delle terre scavate. Non si potrebbe quindi neppure procedere alla Valutazione di Impatto Ambientale, per la quale saranno presumibilmente richieste necessarie integrazioni informative. A seconda del tipo di substrato geologico presente nell'area, ancora non ben analizzato (nдр: opinione da porre a confronto con la nota 2 a piè di pagina), secondo alcuni esperti presenti, potrebbero rivelarsi necessarie fondazioni profonde su pali.

Si sottolinea che queste indagini di base non si possono rimandare alla successiva fase esecutiva, poiché si rischia di incorrere in situazioni di emergenza che spesso in questo campo favoriscono l'insorgere di soluzioni illegali.

**c). Dal punto di vista naturalistico**, i partecipanti evidenziano come il progetto comporti pesantissimi impatti sugli *habitat e sulle specie* botaniche e zoologiche presenti nell'area interessata dal progetto.

---

<sup>2</sup> In data 02/12/2015 il proponente ha prodotto delle **Integrazioni volontarie** tra cui una relazione di 255 pagine, che contiene un capitolo di aggiornamento sulla Caratterizzazione idrogeologica dell'area di intervento ed elaborazioni cartografiche con ubicazioni indagini e sezioni geolitologiche (da pag. 122 a pag. 180 del documento: Chiarimenti\_INT\_GEN\_00\_REL\_002).

Occorre rimarcare l'importanza degli ambienti umidi per il Parco Agricolo della Piana. Si tratta infatti di un sistema di stagni, acquitrini e zone umide molto importanti per la conservazione della biodiversità, con diversi livelli di protezione, dal livello locale (ANPIL, Area Naturale Protetta di Interesse Locale), regionale (SIR, Sito di Interesse Regionale per la conservazione della biodiversità) a quello europeo (ZPS, Zona a Protezione Speciale e SIC, Sito di Interesse Comunitario, compresi nella Rete Ecologica Europea Natura 2000).

Il Master Plan dell'aeroporto, interferendo con tali zone a causa della lunghezza della nuova pista, contraddice norme e piani di conservazione della biodiversità (che ad esempio nel caso delle ZPS prevedono addirittura il divieto di bonifica delle aree umide).

Relativamente poi all'avifauna, si rilevano serie preoccupazioni per alcune specie migratorie ma soprattutto per alcune specie stanziali. Si afferma che vengono disattese norme regionali, nazionali ed europee, che prevedono per i progetti che investono queste aree una precisa e puntuale Valutazione di Incidenza delle conseguenze su habitat e specie<sup>3</sup>. Difficile valutare "di lieve entità" l'incidenza su habitat che verrebbero drasticamente ridotti, spostati, non facilmente ricostruibili. Difficile valutare gli effetti dell'aumento dell'inquinamento<sup>4</sup> da gas di scarico e da carburanti incombusti solitamente scaricati dagli aerei in fase di atterraggio, con presumibili danni anche all'agricoltura di qualità che attualmente caratterizza l'area della piana e delle colline fiorentine. Difficile prevedere gli impatti dell'ampliamento dell'aeroporto sul microclima dell'intera piana fiorentina, allo stato attuale e nello svolgimento dei mutamenti climatici già previsti per il prossimo futuro.

**d). Dal punto di vista idrografico** si sottolinea come gli impatti della realizzazione dell'opera sulla rete delle acque evidenziano le contraddizioni fra il progetto del nuovo aeroporto e il contesto territoriale ed ambientale, e si ritiene irrinunciabile l'esigenza di studi approfonditi dei problemi idraulici<sup>5</sup>, anche mediante il confronto fra due ipotesi alternative: allungamento della pista attuale oppure pista 'parallela'.

Si rileva che la questione degli espropri dei terreni per la realizzazione delle opere di regimazione idraulica rappresenta una parte importante delle variabili che riguardano i costi di realizzazione. Ci si sofferma sul problema tecnico e realizzativo dello spostamento del Fosso Reale. L'unico progetto che sarebbe risultato accettabile per il Consorzio di Bonifica prevedeva una sopraelevazione dell'autostrada con un *franco idraulico* (altezza fra il livello del fiume e l'intradosso del ponte o sovrappasso) di 1,5 metri, giudicato però troppo pericoloso da Società Autostrade. In seguito si è riusciti a trovare delle soluzioni tecniche accettabili, seppure con un franco idraulico di soli 0,94 metri che rappresenta una grave criticità: il franco di 0,94 m sarebbe infatti in deroga alle norme, per cui chi darà l'eventuale autorizzazione si assumerà una seria questione di responsabilità, a cui si andrà ad aggiungere il problema economico dei costi di manutenzione del sottopasso (un franco così ridotto necessiterebbe di una manutenzione praticamente quotidiana). Questo punto accende un'accesa discussione poiché vi sono opinioni diverse fra gli esperti presenti al tavolo, che esprimono dubbi sull'accettabilità di un franco idraulico così dimensionato, che per alcuni sarebbe frutto di una incongruenza nel calcolo della portata idraulica invece della

---

<sup>3</sup> in data 02/12/2015 il proponente ha prodotto delle **Integrazioni volontarie** tra cui una relazione di 255 pagine, che reca anche lo Studio di Incidenza sulla distribuzione dei nuovi habitat all'interno delle aree di compensazione (pag. 67 del documento: Chiarimenti INT\_GEN\_00\_REL\_002).

<sup>4</sup> Secondo i proponenti l'ampliamento dell'aeroporto non comporterebbe un aumento dell'inquinamento ma, anzi, una sua riduzione rispetto alla situazione attuale, poiché la nuova pista più lunga non costringerebbe i piloti in fase di decollo a "spingere" i motori al massimo e in fase di atterraggio a frenare troppo vigorosamente o, addirittura, ad azionare il freno motore (dalle FAQ del sito internet VolaFirenze di Toscana Aeroporti).

<sup>5</sup> in data 02/12/2015 il proponente ha prodotto delle **Integrazioni volontarie** tra cui una relazione di 255 pagine, che comprende anche Chiarimenti in merito alle modifiche apportate agli interventi progettuali di carattere idraulico (pag. 94 documento: Chiarimenti INT\_GEN\_00\_REL\_002).

portata idrologica, realizzato peraltro solo sullo stato attuale e non su scenario futuro. Si auspica che la discrezionalità dei tecnici, giustamente ammissibile dalle norme, possa essere in qualche modo limitata nel valutare opere di tali impatti, per non correre il rischio di sbilanciarsi troppo a favore dei proponenti dei progetti. (nrd: anche su questi aspetti si suggerisce il confronto con i Chiarimenti integrativi<sup>6</sup> prodotti dai proponenti in data 02/12/2015 di cui alle note 3 e 5, che comprendono gli aspetti di manutenzione delle nuove opere idrauliche, l'attraversamento dell'Autostrada, le deroghe alle distanze dalle infrastrutture, ecc.).

Altro aspetto segnalato come critico, è che la Scuola Marescialli dei Carabinieri subirebbe riduzioni della vasca di accumulo/laminazione di competenza. Rimangono vari interrogativi senza risposta anche rispetto a cosa c'è nel sottosuolo: la presenza e la consistenza della cosiddetta "autostrada delle acque", infrastrutture ed impianti delle reti (gas, elettricità, drenaggio, ecc.). Secondo i partecipanti, i problemi aumenteranno sicuramente al momento dell'effettiva realizzazione delle opere, di cui la questione idraulica è solo una delle questioni: solo per lo spostamento del Fosso Reale sono stati calcolati circa 35 milioni di euro per gli espropri, ma già ora i proprietari dei terreni hanno mobilitato pool di avvocati per far salire 'artificialmente' il valore dei terreni. Inoltre la deviazione del Fosso Reale suscita altre preoccupazioni, poiché andrebbe a lambire la discarica di Case Passerini, con rischio di grave inquinamento ambientale in caso di eventi alluvionali disastrosi.

### Le preoccupazioni principali

Emergono dall'incontro alcune preoccupazioni molto sentite.

- 1) La **visione politica e strategica della Piana nel contesto toscano**, incentrata sul nuovo aeroporto di Firenze previsto dal Master Plan, appare in contrasto con la visione politica e strategica delineata dalla Regione Toscana **nel PIT, nel PSR, nelle leggi regionali per il Governo del Territorio e per la Conservazione della Biodiversità, nei progetti per il Parco della Piana, per il Polo Scientifico Universitario, e in altri piani di settore, progetti e programmi specifici**, senza che vi sia stato a livello regionale un cambiamento di strategia discusso pubblicamente, e poi adottato e approvato ufficialmente.
- 2) Per poter procedere con una corretta **valutazione degli impatti ambientali e territoriali ma anche sociali ed economici** sono necessari **approfondimenti conoscitivi** che non si sa se verranno prodotti, in particolare dal punto di vista geologico e idrografico.
- 3) I presenti al tavolo sottolineano la necessità di **chiarezza su chi realizza e chi paga gli imprescindibili interventi di mitigazione e compensazione**.
- 4) I partecipanti vorrebbero che il proponente producesse una **adeguata analisi costi/benefici** che metta in evidenza se la somma dei benefici indotti dal Master Plan riesce a compensare il costo di un intervento così rilevante. Chiedono come mai un'opera così importante non è stata accompagnata da un'attenta analisi specifica costi/benefici.

In conclusione, **una delle preoccupazioni più sentite è la mancanza di un'interlocuzione con i proponenti e con la Regione Toscana** che, secondo i partecipanti, dovrebbero giustificare e illustrare nei dettagli la proposta di sviluppo aeroportuale, mostrando che non vuole essere un'imposizione.

---

<sup>6</sup> Link alla Documentazione integrativa prodotta da Enac-Toscana Aeroporti:

<http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1530/2452?Testo=&RaggruppamentoID=143#form-cercaDocumentazione>