



Incontro di confronto pubblico

SABATO 19 MARZO 2016

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

Tavolo 5: ASPETTI NORMATIVI E PROCEDURALI

Come è andata la discussione

La composizione del tavolo era molto variegata, perché erano presenti sia esperti (docenti universitari, tecnici dei Comuni coinvolti nel processo decisionale), sia cittadini singoli (residenti o lavoratori dell'area), sia rappresentanti di associazioni di cittadini. Era presente anche un ricercatore interessato ad osservare il processo di confronto pubblico.

La discussione ha preso avvio da alcune questioni poste sul tavolo dagli esperti, che sono state poi discusse e approfondite, chiedendo anche, quando necessario, il contributo di esperti di altri tavoli.

Il materiale a disposizione sul tavolo è risultato molto utile: quasi tutti i partecipanti avevano visto le cartografie relative al Master Plan dell'aeroporto sul video di un computer o su stampe piccole e fuori scala; la possibilità di valutare le cartografie stampate in scala e a colori ha permesso di farsi un'idea più chiara del progetto, dei vincoli e degli elementi territoriali presenti. Sono state utili anche le risposte fornite dagli esperti alle domande emerse durante il primo incontro, perché già quelle hanno contribuito a chiarire alcuni aspetti procedurali controversi.

I temi affrontati

Riportiamo per punti una sintesi delle questioni discusse al tavolo.

LACUNE INFORMATIVE

Alcuni partecipanti hanno fatto notare che, nonostante il materiale fornito al proponente sia quantitativamente ampio, i contenuti di quadro conoscitivo del Master Plan dell'aeroporto di Firenze trascurano diversi elementi sia di natura territoriale che tematica; alcune delle lacune presenti fin dall'inizio del procedimento sono state colmate a seguito della richiesta di integrazioni, altre invece no. Inoltre il Master Plan non ha un contenuto progettuale, se non limitatamente alla pista; non sono stati definiti per esempio gli edifici che completeranno l'aeroporto e nemmeno, questione ancor più rilevante, tutte le opere di trasformazione del territorio contermini alla nuova pista rese necessarie da questa. Per questo motivo anche le valutazioni ambientali relative non possono essere sufficientemente approfondite e specifiche come lo sarebbero su un progetto definitivo. Alcuni partecipanti si chiedono quindi come sia possibile approvare la valutazione ambientale di un progetto non definito in tutte le sue componenti, in un contesto già altamente urbanizzato e denso di criticità.

ASPETTI IDRAULICI e IDROGEOLOGICI

Gli aspetti idraulici e idrogeologici suscitano una grande preoccupazione nei partecipanti al tavolo. Il timore è che il progetto dell'aeroporto sconti una scarsa conoscenza iniziale del territorio ingombrato, che dal punto di vista idraulico e idrogeologico è una pianura di bonifica che vive in un equilibrio (artificiale) piuttosto precario già oggi. Il progetto prevede la deviazione del Fosso Reale e la creazione di casse di espansione che necessiteranno di una impegnativa e continua opera di manutenzione, oltre a modifiche che andranno ad alterare significativamente tutto il reticolo minore e il funzionamento idraulico nell'area compresa tra Monte Morello e l'Arno.

Gli aspetti idraulici sono stati esaminati anche sull'area vasta, ma sembra del tutto carente l'analisi idrogeologica. Ad esempio non è stato preso in considerazione (e nemmeno come andrà a modificarsi) il rischio nelle aree contermini, molte delle quali già urbanizzate.

Gli aspetti idraulici sono stati oggetto di approfondimenti significativi negli elaborati progettuali nei mesi scorsi; i primi elaborati forniti dal proponente non sembravano sufficientemente approfonditi, ma, secondo il presidente del Consorzio di Bonifica (intervenuto al tavolo su richiesta dei partecipanti) nel corso della discussione con gli enti competenti, le integrazioni hanno chiarito e precisato molti elementi, per esempio con l'inserimento di casse di espansione e vasca di laminazione. Nonostante questo, permangono alcune criticità che sono di seguito brevemente riportate.

- E' stata rilevata una non coerenza del progetto con il piano alluvioni.
- Il passaggio del Fosso Reale deviato sotto l'autostrada presenta un franco di progetto (distanza tra il pelo dell'acqua e l'intradosso dell'infrastruttura) inferiore a quello richiesto per legge; in pratica vengono rispettate le norme relative alle piene decennali ma non a quelle centennali. Si tratta di una criticità nota, tanto che una delle alternative esaminate in sede di progetto prevedeva l'innalzamento dell'autostrada, ma questa alternativa, come spiegato dal presidente del Consorzio di Bonifica, è stata scartata.
- Alcuni partecipanti hanno rilevato la necessità di indicare chiaramente e per tutta la piana sia lo stato attuale completo della struttura idraulica artificiale e il confronto con uno stato di progetto idraulico altrettanto completo e globale.

Dalla discussione è emerso che il parere del Consorzio di Bonifica non sarà vincolante per la decisione finale sul progetto di modifica idraulica, a differenza di quanto è avvenuto finora per opere analoghe; il tavolo chiede di sapere con chiarezza ed in modo puntuale *con quale atto la Regione ha preso questa decisione, modificando la relativa procedura.*

Si fa notare a questo proposito che tutto il processo decisionale è stato costellato da pareri rilasciati da enti o istituzioni del territorio piuttosto critici e negativi, che però, non essendo vincolanti, sono stati ignorati (NURV, Comuni, Università di Firenze etc.)

PIANO DI GESTIONE DELLE TERRE

Nonostante il progetto preveda sbancamenti e riporti di una grande quantità di metri cubi di terra, i partecipanti al tavolo evidenziano che il progetto non è corredato dal dovuto piano di gestione delle terre da scavo.

SPOSTAMENTO DEI SOTTOSERVIZI

Insieme al Fosso Reale, il progetto prevede lo spostamento anche dei sottoservizi che attualmente attraversano l'areale della futura pista collegando le reti di Sesto F.no a quelle dell'Osmannoro: tubi del gas, fognature, elettrodotti da interrare; nel progetto però non è chiaro quanto costerà questo spostamento e a carico di chi saranno i relativi costi.

CONOSCENZA SU TRAFFICO, ARIA e RUMORE

Anche se si tratta di argomenti di discussione di altri tavoli di lavoro, questi elementi sono stati discussi anche dal punto di vista procedurale. Alcuni partecipanti hanno evidenziato che il quadro conoscitivo e gli studi sulle modifiche al sistema della viabilità e mobilità, e le conseguenze sulla qualità dell'aria e il clima acustico, non sembrano avere un appropriato livello di approfondimento.

Inoltre, lo scenario massimo considerato dalle stime del proponente è basato su un numero di passeggeri pari a 4,5 milioni persone/anno, anche se la pista prevista, lunga 2400 mt, ammette un numero di passeggeri superiore (e in effetti in alcune dichiarazioni stampa recenti di un responsabile dell'aeroporto si trova indicata la cifra di 6,5 milioni di passeggeri/anno).

Un eventuale aumento del numero di passeggeri/anno comporterebbe un aumento delle pressioni ambientali senza comportare necessariamente una nuova Valutazione di Impatto Ambientale. Per questo motivo alcuni partecipanti ritengono fondamentale e dunque chiedono che le stime degli impatti vengano svolte sul numero massimo teorico che si può movimentare con una pista con le caratteristiche di progetto.

AREE PROTETTE DI INTERESSE COMUNITARIO

Il progetto prevede lo spostamento di alcune aree protette della Rete Natura 2000, la rete ecologica europea; tale procedura comporta la richiesta di un parere vincolante della Commissione Europea. Alcuni partecipanti chiedono di sapere se tale parere è stato espresso e raccolto o se deve ancora arrivare.

PRESCRIZIONI DEL PIT (PIANO DI INDIRIZZO TERRITORIALE) REGIONALE

Il PIT, con la sua variante per il Parco Agricolo della Piana e la qualificazione dell'aeroporto, in cui si individuava un areale nella piana di salvaguardia rispetto ad eventuali miglorie dell'attuale scalo aeroportuale (con un limite per la pista di massimo 2.000m), conteneva numerose prescrizioni che al tavolo sono state riprese e discusse. In particolare si fa riferimento ai seguenti elementi.

- Obbligo di dibattito pubblico: sarebbe stato previsto dal PIT ma, per varie ragioni (tra cui la non disponibilità a collaborare del proponente), non è stato realizzato e oggi si discute in un percorso di confronto pubblico. Secondo alcuni partecipanti sono due le differenze sostanziali: il dibattito pubblico avrebbe dovuto svolgersi prima dell'espressione del parere della Regione in sede di Valutazione di Impatto Ambientale, e avrebbe vincolato la Regione e il proponente a considerare le richieste dei partecipanti argomentandone l'eventuale rifiuto; nel processo di confronto pubblico in atto l'iter decisionale è già avanzato e il proponente non è tenuto all'argomentazione pubblica delle proprie scelte.
- Prescrizioni ambientali: nel PIT ci sono alcune prescrizioni ambientali specifiche per l'aeroporto, oltre alla previsione del Parco come "elemento ordinatore" anche rispetto alla qualificazione dell'aeroporto; i partecipanti chiedono come e quando la Regione ne chiederà il rispetto.
- Comitato di garanzia: le norme tecniche del Master Plan degli Aeroporti (art 5 quater), allegato al PIT, prevedono l'istituzione di un comitato di garanzia, composto tra l'altro dal proponente, ma anche dagli enti locali e dai cittadini della piana, con compiti di monitoraggio. Il tavolo chiede che tale comitato venga attivato da subito.
- Gli aeroporti di Pisa e Firenze sono individuati come "scali a sviluppo correlato, al fine di garantire l'utilizzazione più sostenibile, dal punto di vista ambientale ed economico, della capacità aeroportuale complessiva": il Master Plan dell'aeroporto di Firenze non tiene in alcun modo in considerazione questo aspetto.

Infine la Regione si era impegnata a realizzare la VIS (Valutazione di Impatto Sanitario), della quale non si hanno notizie; alcuni partecipanti hanno chiesto di sapere se essa verrà svolta, con quali modalità, da parti di quali enti e con che tempi. Alcuni partecipanti hanno infatti ricordato che l'area della piana fiorentina in passato è già stata oggetto di VIS e che tale valutazione si era conclusa con una chiara definizione della criticità di questo territorio, sul quale non potevano essere aggiunte ulteriori infrastrutture perché non sostenibili da un punto di vista della salute degli abitanti dell'aerea.

Una nuova VIS è ritenuta da alcuni partecipanti fondamentale poiché negli ultimi 10 anni (la precedente VIS è infatti dei primi anni duemila) la popolazione di coloro che abitano (o che lavorano/studiano) in questa area è significativamente aumentata, così come sono aumentate le opere impattanti da un punto di vista ambientale su questa area, aggravando così i rischi per la salute in modo rilevante (basta verificare l'incremento di numerose patologie a carico degli abitanti di questa area, ben al di sopra dei rischi standard).

MANCATA COERENZA TRA MASTERPLAN E STRUMENTI URBANISTICI

Il Master Plan aeroportuale è palesemente non coerente con il PIT regionale, il PTC (Piano territoriale di Coordinamento) provinciale, i PRG (Piani Regolatori Generali) comunali.

La procedura di conformità urbanistica non è ancora stata attivata e l'argomento verrà affrontato nell'ultima fase dell'iter decisionale, in una conferenza dei servizi. Alcuni partecipanti ritengono questo passaggio fondamentale e chiedono approfondimenti sulla natura e la composizione della conferenza dei servizi. La verifica della conformità urbanistica appare però viziata perché, nonostante la non conformità urbanistica, la conferenza dei servizi può comunque approvare il Master Plan, che a quel punto costituirebbe automaticamente variante agli strumenti urbanistici vigenti.

Alcuni partecipanti hanno chiesto di capire con chiarezza se e come la Regione ha intenzione di far valere la non conformità urbanistica.

La Lr 65/2014, ovvero la legge urbanistica regionale, prevede che, prima della conferenza dei servizi, venga convocata una conferenza di co-pianificazione, che potrebbe costituire un passaggio importante per dare di nuovo voce agli enti locali territoriali. Sembra però che il Consiglio Regionale stia discutendo alcune modifiche alla Lr 65 proprio inerenti questo passaggio, come riportato da uno dei partecipanti, prevedendo l'abolizione della conferenza di co-pianificazione per le opere strategiche.

Alcuni partecipanti hanno fatto notare che le incoerenze urbanistiche portano conseguenze pesanti su alcuni elementi strategici del territorio. Ad esempio la realizzazione della pista dell'aeroporto impedirebbe l'espansione prevista del polo universitario di Sesto Fiorentino, rendendo impossibile la completa realizzazione delle facoltà di Ingegneria e Agraria; quest'ultima tra l'altro aveva espresso la necessità di gestire dei campi sperimentali in prossimità della nuova struttura, nelle aree che verrebbero invece occupate dalla pista.

Più in generale, il PIT prescrive che i livelli di sicurezza per la gestione dell'aeroporto e degli aeromobili siano compatibili anche con le previsioni urbanistiche vigenti all'esterno dell'ambito di salvaguardia destinato all'aeroporto (comunque non rispettato dal Master Plan aeroportuale). Come intendono i diversi enti territoriali interessati evidenziare la non conformità del Master Plan rispetto a queste prescrizioni del PIT?

PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI (PNA)

E' in corso la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Nazionale Aeroporti (PNA). Siamo nella fase iniziale di *scoping*, in cui cioè il proponente definisce quali dovranno essere i contenuti della VAS, in collaborazione con i soggetti competenti in materia ambientale. I documenti sono pubblicati nella pagina dedicata del Ministero dell'Ambiente, sono quindi consultabili ed è possibile inviare contributi almeno da parte dei soggetti competenti in materia ambientale.

Alcuni partecipanti hanno esaminato i documenti e hanno espresso delle perplessità per i contenuti.

- Ci sono delle incoerenze tra le diverse classificazioni dell'aeroporto di Firenze nel PNA: viene inserito insieme a Pisa nel "comprehensive network" della rete TEN-T definita a scala europea, come nella Proposta di Piano, ma ne esce come "scalo strategico" di primo livello, insieme ad altri aeroporti che tuttavia fanno parte del "core network". La VAS trascura inoltre un dato di contesto ambientale estremamente importante, ovvero i livelli di urbanizzazione delle aree in cui gli aeroporti sono inseriti, e le criticità ambientali già presenti rispetto alle quali intervengono le nuove previsioni relative agli aeroporti stessi.
- Il PNA, così come il PIT, prevede una stretta integrazione funzionale e operativa, non solo societaria, tra gli aeroporti di Pisa e Firenze, ponendola tra l'altro come condizione per definire il polo aeroportuale toscano come strategico (e quindi capace di attrarre anche investimenti pubblici, non solo privati). Tale integrazione, sia di tipo progettuale che gestionale, non è stata invece sviluppata in nessun documento di progetto del Master Plan.
- In questo momento è in corso la Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) del Master Plan dell'aeroporto; a monte di questa Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA), l'unica Valutazione Ambientale Strategica (VAS) esistente è quella della variante al PIT, che però fa riferimento ad un areale di salvaguardia e a una pista di massimo 2000 mt (non 2400 mt come nel Master Plan). I partecipanti quindi sottolineano che l'unica VAS che realmente legittima la VIA in corso è proprio quella del PNA. Per questo motivo qualcuno ha avanzato l'ipotesi che sia possibile e opportuno *sospendere la VIA dell'aeroporto in attesa della definizione della VAS del PNA*.

Alcuni partecipanti hanno auspicato che, comunque, in relazione a questi diversi aspetti, da parte dei soggetti competenti vengano inviati contributi già in questa fase di *scoping* della VAS del PNA.

Richieste di approfondimento o di azione emerse dal tavolo

RICHIESTE AL PROPONENTE

- **PIANO DI GESTIONE DELLE TERRE:** verifica della presenza a corredo del progetto, integrazione del Master Plan con il relativo elaborato.
- **SPOSTAMENTO DEI SOTTOSERVIZI:** approfondimento della fattibilità tecnico-economica e chiarimento su chi sosterrà i costi.
- **SCENARI DI SVILUPPO:** alcuni partecipanti hanno chiesto di inserire lo scenario di massima capacità d'utilizzo della pista da 2400 mt prevista dal Master Plan, e prevederne un'adeguata valutazione.
- **AREE PROTETTE DI INTERESSE COMUNITARIO:** alcuni partecipanti chiedono di sapere se il parere per lo spostamento delle aree protette è stato espresso e raccolto o se deve ancora arrivare.

- **INTEGRAZIONE DEGLI AEROPORTI DI PISA E FIRENZE:** alcuni partecipanti ritengono necessario un approfondimento progettuale specifico che espliciti in quale modo si intenda perseguire l'integrazione funzionale e operativa dei due aeroporti sia in fase di progettazione che di gestione.

RICHIESTE ALLA REGIONE TOSCANA

- **ASPETTI IDRAULICI:** si chiede con quale atto la Regione ha deciso che il parere del Consorzio di Bonifica non sia vincolante per la decisione finale.
- **PRESCRIZIONI DEL PIT:** si chiede come e quando la Regione chiederà il rispetto delle prescrizioni ambientali e strategiche presenti nel PIT.
- **COMITATO DI GARANZIA:** si richiede l'attivazione del Comitato di garanzia previsto dalle norme tecniche del Master Plan degli Aeroporti (art 5 quater) nel PIT.
- **VIS:** si chiedono notizie sullo svolgimento della VIS (Valutazione di Impatto Sanitario).
- **CONFERENZA DI COPIANIFICAZIONE:** si richiede l'attivazione, prima della conferenza dei servizi, della conferenza di co-pianificazione prevista dalla Lr 65/2014
- **NON CONFORMITA' URBANISTICHE:** si chiede se e come la Regione abbia intenzione di far valere la non conformità urbanistica del Master Plan aeroportuale rispetto a PIT, PTC e piani comunali.

RICHIESTE AL CONSORZIO DI BONIFICA

Una mappa completa e integrale (intera area della bonifica) che rappresenti qualsivoglia elemento idraulico superficiale o interrato del sistema della bonifica stessa

RICHIESTE AI SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE

Si sollecita l'invio di contributi nella fase di *scoping* della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Nazionale Aeroporti (PNA).

RICHIESTE AL MINISTERO DELL'AMBIENTE

Si fa presente l'opportunità di sospendere la VIA dell'aeroporto in attesa della definizione della VAS del Piano Nazionale Aeroporti (PNA), essendo la VAS del PIT riferita a un areale diverso da quello previsto dal Master Plan.