



## Incontro di confronto pubblico

**SABATO 2 Aprile 2016**

Scuderie Medicee, Poggio a Caiano (PO)

### Tavolo 2: RUMORE E QUALITÀ DELL'ARIA

#### Com'è andata la discussione

Il tavolo era composto da circa quindici soggetti, tra esperti in tematiche pertinenti, rappresentanti di associazioni, semplici cittadini; circa la metà dei partecipanti era presente anche alla discussione del 19 Marzo; al tavolo era presente un rappresentante di Arpat. Si è tenuta una discussione articolata e serrata, sempre a partire dai temi affrontati e dagli esiti del primo incontro del 19 Marzo (per i contenuti del quale *si rimanda al report specifico*).

Durante i lavori:

- si è sintetizzato l'esito dell'incontro precedente;
- si è segnalata l'opportunità di sintetizzare alcune questioni, anche espresse in forma di domande;
- si sono analizzati i diversi materiali a disposizione sul tavolo, dai più già conosciuti, e altri materiali dei quali alcuni partecipanti sono venuti a conoscenza durante lo svolgimento dei lavori stessi.

#### Temi generali e specifici affrontati

Il tavolo ha formalizzato quattro "domande" o questioni, che tentano di raggruppare con sufficiente precisione le diverse posizioni emerse nelle due occasioni di incontro e confronto. In premessa, occorre sottolineare come la prima questione nell'elenco sintetico riportato sotto esuli dall'obiettivo specifico del percorso di confronto pubblico, che è quello di confrontarsi sul progetto di Master Plan, ma si riporta tuttavia in quanto emerso con forza dal tavolo.

#### Questione 1

Preliminarmente, al tavolo si condivide il dubbio se sia vero (rimanendo nel campo di "competenza" del tavolo) che la realizzazione del Master Plan dell'aeroporto proposto da Enac migliorerebbe la qualità dell'aria e diminuirebbe l'incidenza del rumore rispetto al livello attuale.

Il miglioramento della situazione esistente è uno dei presupposti per la realizzazione di un'opera, come peraltro previsto dalle vigenti norme in materia ambientale (D.Lgs. 152/2006). Occorre dunque che gli argomenti riportati nel Master Plan a sostegno del presunto miglioramento d'impatto ambientale ottenibile con la nuova pista siano spiegati con chiarezza e verificati con estrema attenzione. Al tavolo vengono in proposito sollevati molti dubbi riguardo al confronto tra

gli scenari d'impatto acustico ed emissioni inquinanti relativi al progetto e quelli della cosiddetta "alternativa zero", ovvero la non realizzazione del progetto con il mantenimento dell'esistente.

Le modalità di calcolo degli inquinanti nella situazione attuale, prese a riferimento per determinare gli scenari dell'alternativa zero, e le proiezioni degli inquinanti con il Master Plan eventualmente realizzato, sono affidabili? Non è possibile che invece l'ampliamento dell'aeroporto e la nuova pista peggiori la situazione rispetto a ciò che si registra ora?

Da alcuni partecipanti al tavolo si pone espressamente il problema della apparentemente scarsa quantità di studi sull'impatto sanitario dell'aeroporto esistente, e in generale dell'inquinamento atmosferico della Piana, a cui si aggiungono le perplessità di una specifica VIS<sup>1</sup> (Valutazione d'Impatto Sanitario) relativa al Master Plan basata solo sui valori medi annuali previsti per gli inquinanti. Al tavolo emergono le necessità di chiarimenti sul numero di persone effettivamente esposte. Ad esempio: come mai appare dai documenti presentati da Enac, che siano calcolati solo gli eventuali impatti sui residenti? Le persone esposte saranno molte di più, poiché occorre comprendere anche gli "utilizzatori", a vario titolo, della piana fiorentina. Sulle modalità del calcolo dei dati, sulla loro disponibilità, si concentra il tavolo.

## **Questione 2**

La seconda questione, strettamente collegata alla prima, è la seguente. Poiché a detta del tavolo:

- non vi è sempre chiarezza, trasparenza, completezza nei dati che illustrano la situazione degli inquinanti e del rumore con l'esercizio di questo aeroporto;
- esistono forti dubbi, espressi al tavolo, sulla rappresentatività o copertura dei dati Arpat per quel che riguarda la piana (sono state ridotte, per vari motivi, le centraline di rilevamento sul territorio regionale, e questo ha in qualche modo sguarnito proprio l'area dell'aeroporto, della quale non si ha un monitoraggio affidabile e ufficiale almeno dal 2011/2012);
- occorrerebbe conoscere in maniera più approfondita e affidabile lo stato d'inquinamento attualmente esistente, anche per valutare in futuro l'impatto dell'eventuale nuova pista e confrontarlo con le simulazioni, verificandone meglio l'affidabilità. La determinazione di questa sorta di "livello zero" dovrebbe basarsi su una rilevazione quanto più possibile completa e continuativa, da iniziarsi subito e da mantenersi nel lungo periodo, usando tecniche che consentano di distinguere natura e origine dei diversi inquinanti".

Per questi motivi, si chiede che gli Enti pubblici preposti al controllo e alla programmazione, creino le condizioni affinché da subito parta una campagna mirata indipendente e pubblica di rilevazione degli inquinanti e dei rumori, che possa consentire, prima dell'avvio del cantiere dell'eventuale nuovo aeroporto, di avere un livello delle informazioni preciso, utilizzabile, chiaro, utile per la misurazione delle successive variazioni con l'entrata in esercizio dell'eventuale nuova infrastruttura.

## **Questione 3**

Una volta eventualmente realizzata l'infrastruttura, e comunque questa venga realizzata, occorre che sia chiarito fin d'ora quali sarebbero le modalità, le procedure, gli enti, che dovranno garantire

---

<sup>1</sup> Ndr: nel sito del Ministero dell'Ambiente è stata depositata una VIS (Documenti Integrativi settembre 2015 - VIS-GEN-REL-001) di un'ottantina di pagine redatta dal prof. Manzo, una valutazione del rischio sanitario (VIS-GEN-REL-002) e una mappa del rischio (VIS-GEN-TAV-002).

il monitoraggio dell'esercizio dell'infrastruttura stessa: chi sarà il controllore, chi si occuperà di raccogliere i dati e come verranno analizzati, come verranno messi a disposizione del pubblico?

Si cita al tavolo una obbligatoria "Commissione aeroportuale", ma non è chiaro dai materiali a disposizione da chi sarà eventualmente composta, che compiti avrebbe. Questo, viene concordato al tavolo, è un punto importante, poiché implica il fatto che si dovrà continuamente e costantemente monitorare l'esercizio dell'aeroporto per consentire controlli ed eventuali aggiustamenti in caso di sfornamento degli inquinanti, del rumore, o per il venire meno di certe condizioni di sicurezza (altri aspetti ovviamente riguardano altri tavoli).

Dunque, posto che dovrà essere chiarito "chi" monitora e "come monitora", occorre anche stabilire una serie di procedure efficaci per evitare lo "sfornamento" dei limiti reali degli inquinanti e del rumore; un eventuale mancato rispetto di limiti e prescrizioni dovrebbe risultare fortemente oneroso per i trasgressori, dovranno cioè essere pensate delle procedure correttive efficaci, che comportino degli oneri e/o sanzioni per i gestori/proprietari dell'infrastruttura, che consentano una gestione virtuosa dal punto di vista ambientale dell'aeroporto.

#### **Questione 4**

Connessa alle prime tre questioni, è la questione generale che emerge dal tavolo, vista la natura particolare degli argomenti in discussione: qualsiasi considerazione sul rumore e sugli inquinanti atmosferici nasce e può essere svolta adeguatamente *solo in presenza di informazioni affidabili, aggiornate e aggiornabili, prese nel lungo periodo o per periodi di tempo dichiarati e adeguati*, e con uno "storico" preciso, che siano tra loro comparabili, specifiche per inquinante, etc.

Dunque, i convenuti e le convenute al tavolo, sia esperti che cittadini, sono concordi nell'affermare la necessità che tutti gli interessati possano disporre di tutti i dati e delle informazioni sulle procedure utilizzate per elaborarli. Ovvero:

- che vengano rese pubbliche e accessibili le modalità di raccolta dei dati;
- che si conosca nello specifico la precisione del dato, la sua completezza o meno;
- che si conoscano i "modelli" in base ai quali questi dati vengono elaborati;
- che si conosca anche le modalità utilizzate per compiere simulazioni con i modelli dichiarati.

Questi fattori, in sostanza, consentirebbero di riprodurre i calcoli e verificare le simulazioni, in una logica veramente di "open data" e di trasparenza che gioverebbe a tutti.