



Percorso di confronto pubblico ai fini della Lr. 48/2013

Incontro di confronto pubblico

SABATO 02 APRILE 2016

Sala del Tribolo, Scuderie Medicee - Via Lorenzo Il Magnifico 9 - Poggio a Caiano

Tavolo 3: IMPATTI SUL TERRITORIO E SULLA RETE DELLE ACQUE

Come è andata la discussione

Il tavolo ha discusso di pochi e specifici temi, prendendo come base e punto di partenza del dibattito la sintesi dei risultati del precedente incontro del 19 marzo. Si rileva peraltro una continuità di partecipazione nella composizione del tavolo: molti degli interventi sono stati svolti dagli stessi esperti che avevano partecipato all'incontro del 19 marzo o comunque da loro sostituiti, rappresentanti autorevoli della stessa associazione/organismo scientifico.

Il tavolo era quindi composto da esperti universitari, professionisti, singoli cittadini, rappresentanti di associazioni e comitati, e da una sostanziale presenza di rappresentanti tecnici e politici del Comune di Poggio a Caiano. Il Comune di Poggio a Caiano, promotore dello stesso processo partecipativo insieme ai comuni di Calenzano e Carmignano, ha espresso e dimostrato un forte impegno verso la costruttività, efficacia e propositività del processo partecipativo, come sottolineato al tavolo nei due interventi di un Consigliere di maggioranza e dell'Assessore all'Ambiente.

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 tema ricorrente, generale e trasversale alle varie tematiche specifiche, è 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.

Si rileva che la presenza al tavolo di un rappresentante dell'Autorità Regionale per la Partecipazione – che ovviamente non si è mai espresso nel merito del Master Plan oggetto del percorso partecipativo – ha stimolato il dibattito anche sull'opportunità e possibile efficacia dello stesso processo partecipativo, su cui sono emersi dubbi in relazione alla incisività della partecipazione di fronte a decisioni politiche già prese e dichiarate e soprattutto in assenza dei proponenti del Master Plan. Lo sviluppo della discussione ha chiarito il ruolo indipendente, terzo e neutrale dell'Autorità della Partecipazione e del processo partecipativo Aeroporto Parliamone da essa finanziato rispetto alla Regione Toscana, concordando infine unanimemente sulla rilevanza della partecipazione quale occasione preziosa di approfondimento e condivisione democratica delle conoscenze e dei valori civili che stanno o dovrebbero stare alla base di ogni processo decisionale.

I temi affrontati

La discussione, oltre ad analizzare come spiegato la portata del processo partecipativo, si è strutturata in parte sull'approfondimento di alcuni aspetti specifici dei quattro principali assi tematici su cui si era incentrata la discussione nell'incontro precedente. Tali approfondimenti hanno peraltro confermato le posizioni espresse nell'incontro del 19 marzo, precisate ed integrate dagli esperti di

competenza con riferimenti puntuali.

a) Dal punto di vista urbanistico sono state ribadite 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 nei comuni interessati dal progetto, al momento non ancora smentiti da alcun decreto, deroga, variante urbanistica o determinazione adottata ufficialmente.

In particolare è stato stravolto il ruolo del Parco agricolo della Piana Fiorentina, su cui la Regione e i comuni coinvolti avevano investito tante energie e risorse, che è diventato da elemento ordinatore delle infrastrutture a elemento mitigatore dell'aeroporto. 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.

Su questo punto specifico si sono focalizzati gli interventi dei due rappresentanti del Comune di Poggio a Caiano, sulla spinta della preoccupazione che il Master Plan del Nuovo Aeroporto di Firenze possa inficiare ed annichilire una visione e una strategia di sviluppo urbanistico per il territorio comunale e dell'intera Piana perseguita da decenni dalle amministrazioni locali, non senza difficoltà e anche di fronte a scelte che hanno spesso comportato dei sacrifici economici. E' stato quindi fieramente sottolineato nei due interventi, a carattere dichiaratamente politico, che ad esempio e testimonianza dell'impegno verso questo modello di sviluppo sta la sede stessa dell'incontro odierno, le Scuderie Medicee legate al complesso della Villa/Patrimonio UNESCO, restaurate con intelligenza e valorizzate in armonia con il progetto di territorio relativo al Parco della Piana, sede in cui erano esposti peraltro i disegni dei progetti del recente concorso per la ricostruzione dell'antico ponte del Manetti come "Porta del Parco della Piana".

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 'sovra-ordinato' alle amministrazioni dei piccoli comuni della Piana, dal livello statale a quello regionale finanche al livello della Città Metropolitana, 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.

Un altro elemento sottolineato con forza è quella che appare una non adeguata considerazione ed **approfondimento delle possibili soluzioni alternative** per la giacitura e le dimensioni della pista, ognuna rapportata allo studio di **soluzioni sistemiche ed innovative del sistema dei trasporti** e basata sul concetto di **'hub' aeroportuale** che integri gli aeroporti di Firenze con ruolo di city airport, di Pisa con ruolo di aeroporto intercontinentale della Toscana e di Bologna come aeroporto intercontinentale di supporto, interconnessi da un moderno ed efficiente sistema di trasporto su ferro e di interscambio 'smart' di procedure e informazioni.

b). Dal punto di vista geologico, i partecipanti esperti confermano, anche dopo un'attenta disamina della documentazione integrativa volontaria prodotta dai proponenti del progetto, una grave carenza informativa: l'assenza di un completo e dettagliato quadro conoscitivo del sottosuolo, ritenendo particolarmente rilevante la mancanza di una precisa *caratterizzazione dei terreni*, cosa che appare grave per un'opera che interessa una estensione territoriale così vasta su terreni delicati. Alcuni partecipanti esperti 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, sebbene ne sia stato – del tutto irrualmente - addirittura anticipato pubblicamente l'esito, un mese prima del voto con cui si pronuncerà la commissione valutatrice, con un atto definito da un partecipante di “protervia amministrativa pura e semplice”.

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, ribadendo la richiesta di svolgere la Valutazione di Impatto Ambientale sulla base di quello che secondo il Codice degli Appalti può essere definito un 'progetto esecutivo'.

c). **Dal punto di vista naturalistico**, i partecipanti evidenziano come il progetto comporti pesantissimi impatti sugli *habitat e sulle specie* botaniche e zoologiche, di importanza prioritaria secondo normative nazionali ed europee (Direttiva Habitat in primis), presenti nell'area interessata dal progetto. Viene presentato al tavolo un contributo specifico da parte del Comitato No Aeroporto, ove, oltre a chiarire il punto di vista del Comitato riguardo al Master Plan per il Nuovo Aeroporto di Firenze, vengono elencati numerosi e precisi riferimenti a leggi, norme e regolamenti, che illustrano le molte deroghe a norme nazionali ed europee richieste dal Master Plan in ambito naturalistico ed ambientale, ma anche tecnico, urbanistico, ecc. e le molte procedure d'infrazione UE che da esso potrebbero essere causate.

Il Master Plan dell'aeroporto, interferendo con le zone umide del SIC/ZPS Stagni della Piana a causa della lunghezza della nuova pista, contraddice norme e piani di conservazione della biodiversità, particolarmente stringenti nel caso di minacce a specie prioritarie, che prevedono per i progetti che investono queste aree una precisa e puntuale Valutazione di Incidenza delle conseguenze su habitat e specie. 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, soprattutto derivante 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. Vengono giudicate carenti le integrazioni volontarie dei proponenti, laddove in particolare nel documento Chiarimenti_INT_GEN_REL_002-6, in riferimento alle nuove zone umide previste a compensazione della perdita di habitat naturali causata dal nuovo aeroporto, il proponente manchi di evidenziare come intenda sopperire alle condizioni ecologiche transitorie necessarie a formare una nuova catena trofica, valutando quindi gli esperti del Comitato in una decina d'anni il lasso di tempo minimo necessario a ri-costituire tali condizioni.

Richieste e proposte scaturite dalla discussione

Al fine di riuscire a dare senso sostanziale ed effettivo agli esiti del percorso partecipativo, basandosi da un lato sulle criticità emerse in sede di VAS e VIA non ancora risolte, dall'altro sugli sforzi e sacrifici spesi dai comuni promotori in politiche e strategie mirate ad un'idea di sviluppo orientata al rispetto e alla valorizzazione delle caratteristiche del territorio, vengono individuate dai partecipanti come sintesi ed esito della discussione al tavolo, due richieste e una proposta indirizzate ai decisori pubblici:

- 1) Richiesta di una **valutazione sistemica delle diverse alternative** alla realizzazione dell'infrastruttura, con **stima costi/benefici e analisi comparativa di scenari diversi** che includano anche l'ipotesi di interconnessione con gli scali di Pisa e Bologna; diversi orientamenti della pista; un approfondito studio sullo stato attuale e sulle ipotesi di ammodernamento del sistema dei trasporti alla scala inter-regionale, regionale, metropolitana; una ri-considerazione del ruolo della Piana, riportando al ruolo di ordinatore del territorio il progetto del Parco della Piana, del quale occorre anche una puntuale

valutazione economica, che tenga conto del potenziale di sviluppo turistico (con le Ville Medicee patrimonio dell'Umanità UNESCO), degli investimenti e del potenziale di crescita (e di rilevanza) del Polo Scientifico di Sesto, della economicamente vivace realtà dell'area dell'Osmannoro.

- 2) Questo Master Plan non possiede le caratteristiche e i contenuti conoscitivi, normativi e tecnici che lo rendano correttamente valutabile nei suoi impatti e conseguenze complessive sulle relazioni fra i vari elementi territoriali. Per poter procedere con una corretta **valutazione degli impatti ambientali e territoriali ma anche sociali ed economici** si avanza la **richiesta di** un progetto che possieda i requisiti informativi richiesti dal Codice degli Appalti per **un progetto esecutivo** e la possibilità che tali informazioni siano distribuite e disponibili al pubblico in modo trasparente e 'Open'.
- 3) Si propone di istituire un **seguito a questo processo partecipativo**, con la creazione di una **'community' terza e neutrale**, una sorta di 'enciclopedia interattiva' della Piana che continui l'opera di informazione e consapevolizzazione del pubblico e che indipendentemente organizzzi, sistematizzi e renda effettivamente disponibili i materiali informativi elaborati per il progetto del nuovo aeroporto e per altri studi, piani e progetti che interessano questi territori.

In conclusione, **una delle preoccupazioni più sentite è la mancanza di un'interlocuzione con i proponenti e con il processo decisionale, specificatamente ascrivibile alla Regione Toscana**, che, secondo i partecipanti, dovrebbero giustificare e illustrare nei dettagli la proposta di sviluppo aeroportuale, mostrando che non vuole essere un'imposizione e mettendone finalmente in piena luce i vantaggi e i benefici per la comunità che potrebbero giustificare un progetto dai così forti impatti sul territorio e sui suoi abitanti.