



COMITATO

"PRATO E PROVINCIA DICONO NO ALLA PISTA PARALLELA ALL' A11 PER LA TUTELA E RINASCITA DELLA PIANA METROPOLITANA". IN BREVE " NO AEROPORTO"

PEC



Al Presidente
Consiglio Regionale della Toscana
Via Cavour n° 4
50121 - FIRENZE
consiglioregionale@postacert.toscana.it

Oggetto: Osservazioni inerenti *"Adozione dell'integrazione al piano di indirizzo territoriale (PIT) art. 17 comma 2 Legge regionale 31/01/2005 n°1. (Norme per il governo del territorio)"*.

Questo Comitato, preso atto della *"Adozione dell'integrazione al piano di indirizzo territoriale (PIT) art. 17 comma 2 Legge regionale 31/01/2005 n°1. (Norme per il governo del territorio)"* da parte del Consiglio Regionale della Toscana, si appresta ad esprimere le proprie osservazioni sul potenziamento dell'Aeroporto A. Vespucci, sia in merito la realizzazione di una nuova pista parallela convergente all'Autostrada A11, sia in merito ai lavori di supporto ad essa connessi. Tuttavia, a suffragare l'inutilità dell'opera e l'incompatibilità con il Parco Agricolo della Piana sono i numerosi commenti apparsi sui giornali, fra questi il vecchio articolo di De Carli (<http://altracittà.org/2009/04/15/peretola>) e quello recente di Mauro Giovannelli (La Nazione 22/10/2013 -*La trappola di Peretola*), articoli totalmente condivisi dal Comitato.

A ribadire l'inutilità del folle progetto A.d.F si sono espressi sia i relatori del Convegno tenutosi al Polo Scientifico di Sesto Fiorentino nei giorni 6-7 Dicembre 2012, sia l'Osservatorio Nazionale sulla liberalizzazione dei Trasporti, che hanno sancito una coesistenza impossibile fra la nuova *Pista Parallela Convergente* ed il futuro Parco della Piana; Parco ritenuto *"principio ordinatore dello sviluppo territoriale dell'area fiorentino-pratese"*.

Il Comitato fa rilevare che le considerazioni allegate, inerenti il *"Testo unificato delle proposte di deliberazione n° 105 e n° 334"*, sono fornite sulla base di **ipotesi generali** e non su un progetto aeroportuale serio che definisce in modo inequivocabile l'insieme delle infrastrutture che in futuro dovranno essere realizzate; considerazioni che per tale motivo non potranno essere che parziali.

A dimostrazione di quanto sopra è la notizia appresa dai quotidiani del 20 ottobre u.s., che riportavano la richiesta fatta da ENAC al Consiglio Regionale di poter realizzare la nuova pista parallela convergente di 2880 mt, anziché 2400, oltre ad una nuova pista di rullaggio. Notizia successivamente smentita a seguito della presa di posizione di coloro che avversano tale scelta scellerata, ma che tuttavia lascia intravedere quali siano le vere intenzioni di ADF in un prossimo futuro.

1 Osservazioni di carattere generale:

In merito il Comitato ritiene che le osservazioni definitive potranno essere elaborate solo dopo la presentazione, da parte di ADF, di un definitivo **Progetto di fattibilità** ed un **Piano Industriale** a tutt'oggi mancante, che preveda una valutazione dei costi delle singole opere, degli attori che le dovranno sostenere e delle prescrizioni.

2 Osservazioni di metodo:

Questo Comitato considera indispensabile che l'eventuale approvazione della Variante al PIT debba essere legata, oltre che al progetto definitivo, ai risultati degli studi relativi alla Valutazioni di Impatto Ambientale (VIA) e alle Valutazioni di Impatto Sanitario (VIS) sull'intero territorio della Piana da parte di un Ente terzo, ovvero di un Ente che non sia controllore e controllato. Valutazioni da tenersi solo successivamente alla presentazione del suddetto progetto di fattibilità e industriale da parte del soggetto proponente.

Il Comitato a fronte di quanto sopra chiede di essere informato sui numerosi punti che all'interno del "Testo Unificato" sono privi o carenti di riferimenti specifici sotto l'aspetto tecnico, economico, socio-sanitario, turistico ed ambientale; punti che a nostro avviso, richiedono una maggiore ponderazione sull'intero capitolo "aeroporto".

3 Osservazioni di carattere tecnico:

- Come si ritiene possibile realizzare un "Parco Agricolo della Piana", che sia ancora degno di questo nome, dopo aver: snaturato il progetto del Parco, aver tolto il cuore ai resti del complesso paesaggio verde aver parcellizzando l'intera area ed aver ipotecato, per mere necessità, il polmone verde della futura città metropolitana?
- Come verranno rispettate le normative ICAO che, in materia di prescrizione, stabiliscono 300 metri di rispetto fra la fine del recinto aeroportuale ed un primo ostacolo (vedi piante ad alto fusto, sede autostradale, Nuovo Fosso Reale, discarica di Case Passerini, costruzioni abitative ed industriali)?
- A quale Ente compete lo spostamento del Fosso Reale ed i relativi oneri economici?
- Dove verranno reperiti i milioni di metri cubi di inerti per la realizzazione dei nuovi argini pensili del Fosso Reale? Come verranno movimentati ed a chi spetteranno gli oneri economici?
- Dove verranno depositati i milioni di metri cubi di inerti dovuti alla demolizione degli argini pensili del vecchio Fosso Reale, parte dei quali inquinati da sostanze tossiche? Come verranno movimentati ed a chi spetteranno gli oneri economici?
- Come verrà ripristinata la rete idrica delle acque basse e di chi saranno gli oneri?
- A quale Ente compete il rifacimento della nuova viabilità di collegamento fra le diverse zone abitative, sia di superficie che in sotterranea, che consenta l'attraversamento della zona aeroportuale e i collegamenti fra Campi Bisenzio, l'Osmannoro e Sesto Fiorentino? Ed a chi faranno carico gli oneri?
- Come si pensa di ovviare i danni provocati dall'interruzione parziale delle falde acquifere a seguito dei lavori aeroportuali?
- A quale Ente competono i lavori inerenti il nuovo assetto delle acque basse della piana ed i relativi oneri?
- Come verrà attuato lo smaltimento delle acque del nuovo Fosso Reale che per alcuni tratti andranno in salita, come evidenziano le curve di livello? E chi ne sosterrà gli oneri?
- Quale Ente effettuerà la sopra-elevazione a dell'Autostrada A11, così come l'abbattimento e la ricostruzione del Casello dell'autostrada A1 "Firenze Nord" con annessi i relativi edifici? E chi sosterrà i relativi oneri?
- Quale periodo di tempo è previsto per la chiusura dell'autostrada A11 a seguito dei lavori di rialzamento della sede stradale?
- In che modo si ritiene sopprimere a tale chiusura per limitare i danni all'utenza?
- Quale sarà la svalutazione del patrimonio edilizio che si trova nel cono di accesso degli aeromobili alla distanza di 1, 2, 3, 4 chilometri, ed oltre, dalla nuova pista?

Comitato No Aeroporto

Via Valentini, 36 - 59100 PRATO

Tel.: 0574/607772 Fax: 0574/601910 E-mail: paolo@pec.studiopaoli.org

4 Osservazioni di carattere Socio-Sanitario e naturalistico:

A tale riguardo il Comitato denuncia:

- L'assenza di uno studio inerente atterraggi e decolli, che metta in evidenza **la curva delle isofone** calcolata sia in senso Ovest-Est, che viceversa;
- la mancanza di uno studio che quantifichi i decibel che si registrano a terra al passaggio dei vettori utilizzati dalle diverse compagnie, ad altezze di 100, 200, 300, 400 mt, ed oltre, dal suolo;
- l'assenza di uno studio che misuri l'effetto prodotto dal carburante incombusto rilasciato da ogni vettore in fase di atterraggio o decollo prima di essere in quota e quali effetti avrà sulla popolazione, il mondo animale, la vegetazione e le produzioni agricole;
- la mancanza di uno studio che quantifichi il danno prodotto dal rumore di un vettore a bassa quota su alcuni elementi sensibili dell'ecosistema (animali), sulla popolazione e, in ambito scolastico, sull'apprendimento degli alunni;
- quale effetto avranno le onde elettromagnetiche sulle apparecchiature delle industrie dei macrolotti, dell'ospedale "Misericordia è Dolce" di Prato, su quelle del Polo Universitario di Sesto Fiorentino e sui cittadini che abitano e lavorano nella fascia interessata dai voli?
- quali elementi saranno posti in atto a tutela delle aree di pregio naturalistico "*Stagni della Piana fiorentina (Focognano e Podere La Querciola)*" IT 5140011 istituite ai sensi della Direttiva 92/43/CEE Habitat e ZPS ai sensi della Direttiva 2009/147/CE versione codificata Uccelli nonché Sito di Importanza Regionale SIR 45 ai sensi della Legge Regionale 56/2000 oltre che la nuova Oasi "Lago di Peretola" di proprietà dell'Università degli Studi di Firenze, attualmente gestita dal WWF. Aree sorvolate da anatidi e gabbiani in ogni ora del giorno e della notte?
- come verranno tutelati i resti della centuriazione romana, ancora presenti nella piana, che a seguito della costruzione della nuova pista verranno dis Regionali SIR 45 ai sensi della Legge Regionale 56/2000 oltre che la nuova Oasi "Lago di Peretola" di proprietà dell'Università degli Studi di Firenze, attualmente gestita dal WWF. Aree sorvolate da anatidi e gabbiani in ogni ora del giorno e della notte?

5 Osservazioni di carattere economico :

- Chi avrà competenza sulle pratiche degli espropri dei terreni facenti parte della nuova area aeroportuale? Ed a chi faranno carico gli oneri economici?
- Quale sarà l'Ente che dovrà risarcire le Aziende dai danni causati dal rilascio di carburante incombusto alle numerose produzioni agricole di eccellenza presenti sul territorio (vino, olio, fichi ecc...)?
- Quale sarà l'Ente preposto agli indennizzi richiesti in merito alla svalutazione del patrimonio abitativo che si trova nel cono di decollo ed atterraggio degli aeromobili? Ed a chi faranno carico gli oneri economici?
- Quale sarà il costo prodotto alla biodiversità ambientale dovuto allo spostamento delle Aree Naturalistiche (SIR)? Ed a carico di chi saranno gli oneri del risarcimento danni?

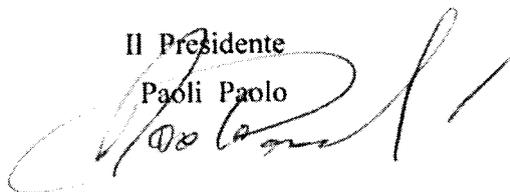
Il Comitato ritiene prioritario che **tutti** i costi debbano essere esplicitati con chiarezza negli atti relativi **come a carico del soggetto privato proponente.**

Il Comitato ringrazia anticipatamente per l'attenzione prestata.

Prato, 25 Ottobre 2013.

Il Presidente

Paoli Paolo



Comitato No Aeroporto

Via Valentini, 36 - 59100 PRATO

Tel.: 0574/607772 Fax: 0574/601910 E-mail : paolo@pec.studiopaoli.org

