



## **LEGAMBIENTE TOSCANA ONLUS**

VIA G. ORSINI, 44 • 50126 FIRENZE • TEL. 055.6810330 • FAX 055.6811620  
E-MAIL: [info@legambientetoscana.it](mailto:info@legambientetoscana.it) • PEC: [direttore@pec.legambientetoscana.it](mailto:direttore@pec.legambientetoscana.it) • C.F. 94022440484

*Firenze, lì 28 ottobre 2013*

Al Presidente del Consiglio Regionale della Toscana  
***Alberto Monaci***

*Sua sede*

**Oggetto:** *osservazioni relative ai contenuti e agli elaborati della deliberazione del Consiglio Regionale N. 74 del 24.07.2013, pubblicata sul BURT n. 35 del 28.08.2013, di adozione dell'Integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e per la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze.*

### **Vista**

Detta deliberazione N. 74 del 24.07.2013 del CR della Regione Toscana, relativa all'adozione dell'Integrazione al PIT (già descritta in oggetto), ai sensi dell'Art. 17 della LR 1.2005

### **Visto**

L'avvio delle consultazioni, ai sensi dell'Art. 25 della LR 10.2010 e l'avviso per la ricezione di osservazioni, ai sensi del già citato Art. 17 della LR 1.2005, entrambi pubblicati nella Parte II del BURT n. 35 del 28.08.2013

### **Considerato che**

A titolo di pura premessa politica, le due parti di cui si compone l'atto appaiono in evidentissimo contrasto tra loro, per l'assoluta alterità ed estraneità della "qualificazione" aeroportuale del Vespucci rispetto alla meritoria e mai tanto necessaria "definizione" ed implementazione del "Parco Agricolo della Piana"

### **Considerato ancora che**

La qualificazione infrastrutturale dello scalo di Peretola appare del tutto viziata da un difetto metaprogettuale, per quanto ci riguarda preordinato ad ogni altra considerazione più puntuale, che è in ultima analisi l'assenza di un *Progetto di Massima* della nuova pista e, quindi, di una sia pur minima piattaforma di *Piano Industriale* da parte della società proponente (d'ora in poi semplicemente *AdF*)

## Considerato infine che

Sull'ipotesi di fattibilità del nuovo scalo ad oggi più accreditata, con RWY ad inclinazione 12/30 (e cosiddetta "parallela convergente alla A11") si sono concentrati, nel corso di questi mesi, forti e numerosi rilievi di criticità, dei quali è qui necessario passare in rassegna, sia pur sinteticamente, gli aspetti principali:

1. *Aspetti strategici generali.* L'ipotesi di lavoro su cui l'atto converge decisamente, pare vincolare i destini dello scalo di Firenze a quelli di Pisa, in vista di una futuribile holding integrata detta *Aeroporti della Toscana*. Non che non si comprenda l'intento regolatore del pubblico nello scongiurare il timore di declassamento di entrambi gli scali, ma rimane del tutto elusa la domanda di fondo, che è e rimane quella che andiamo ripetendo da tempo: per il Vespucci stiamo parlando ancora di una funzione e di una statura da *city airport*? Oppure, come velatamente s'intuisce dalla documentazione di *AdF* e come, invece, negli ultimi giorni esplicitamente dichiara ENAC, s'intende elevare la sua categoria da "3c" a "4d" (che si tradurrebbe nell'allungamento della pista a 2.400 *mt* e nell'accoglienza di aeromobili molto più grandi e inquinanti, quali, a puro titolo esemplificativo, gli *Airbus A320 e A321*)?. Perché, se di questo si sta trattando, sfugge del tutto la logica con cui apparentemente si declama l'integrazione con lo scalo di Pisa e poi gli si fa concorrenza coi fatti.
2. *Aspetti ecologici e naturalistici.* Le parole d'ordine sottese dall'atto in esame, sembrano essere, in buona sostanza: sviluppo & innovazione, ma nel pieno rispetto dell'ambiente. Ebbene, l'ipotesi di RWY12/30, per quanto ancora non perfettamente georeferenziata, pare dimenticare platealmente il fatto che l'eventuale sedime aeroportuale del nuovo scalo cancella del tutto: il SIR *Stagno di Peretola*, l'ANPIL *Podere della Querciola* e l'*Oasi erpetologica Val di Rose* (tutte aree site nel Comune di Sesto Fiorentino, con valenza di SIC-ZPS), oltre ad interferire gravemente con l'Oasi gestita dal WWF *Stagni di Focognano* (area SIC-ZPS sita nel Comune di Campi Bisenzio). Anche qui, non possiamo che constatare con amarezza e stupore: a parole si declama l'integrazione proattiva col Parco Agricolo della Piana, nei fatti gli s'infligge un fendente mortale, cementificandone il cuore pulsante. In altri termini, resta davvero arduo comprendere come si possano spacciare con vanto gli oltre 7.400 *ha* di parco, senza spendere una sola parola sul peso *ecologico* specifico delle aree che scomparirebbero per sempre dall'ecosistema palustre della Piana.
3. *Aspetti afferenti alle pressioni ambientali.* Nella deliberazione pare inoltre del tutto sottovalutata la questione dell'emergenza smog nell'area interessata dal progetto. Un'area, ricordiamolo, tra le più antropizzate e inquinate d'Italia. Interessata com'è dalla localizzazione di tante funzioni e impianti d'interesse metropolitano, già meritevoli, senza aspettare altre fonti di pressione e senz'altro indugio, di vaste e convinte operazioni di compensazione ambientale. PM<sub>10</sub>, ozono, benzene, CO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> ...

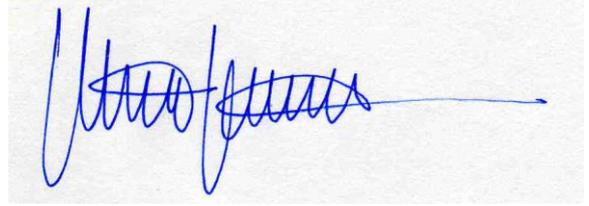
Tutti indicatori che ci raccontano, già oggi, di una situazione allarmante, per quanto lievemente migliorata nel corso dell'ultimo lustro (Arpat, *cit.*). Anche in campo acustico, è difficile accettare la leggerezza con la quale viene ipotizzato un certo qual miglioramento della matrice pressoria, quando la mappa delle isofone non può ancora agganciarsi ad una planimetria effettiva dello scalo. Anche qui, ammesso e non concesso che si abbia davvero un miglioramento dei dati acustici su Quaracchi e Peretola, chi ci assicura che il problema non venga spostato (magari più grave di prima) semplicemente altrove? Da questo punto di vista, non accettiamo logiche *Nimby* fomentate sulla pelle degli abitanti della Piana. Troppo hanno sofferto queste comunità, per potersi permettere ancora vetuste e antistoriche battaglie di campanile, “in nome del popolo inquinato”. Occorre, invece, (ed è un appello che, ce ne rendiamo conto, ha il sapore dell'ultima chiamata), occorre, dicevamo, un salto di qualità della Politica. La scriviamo così, con la P maiuscola. Affinché si renda conto che la Piana non di un altro enorme impianto ha bisogno, ma di una straordinaria e, questa sì, epocale azione di riduzione delle pressioni ambientali. A questa logica e a queste aspirazioni, rispondeva (e, per quanto ci riguarda, continua a rispondere) la visione di un Parco Agricolo. Un parco che disinquina, che coltiva, che produce in filiera corta, che quindi distribuisce e poi commercia. In estrema sintesi, un parco che attua pienamente i principi dello Sviluppo Sostenibile, tanto citati nei PRS.

4. *Aspetti idraulici e trasportistici*. L'atto pare, infine, del tutto sottovalutare l'enorme impatto che un'eventuale cesura trasversale della matrice territoriale pervenutaci quasi intatta dalla centuriazione romana, avrebbe su fossi e strade. In particolare, di difficilissima risoluzione tecnica sarà sia lo spostamento forzoso del Fosso Reale, sia il sottoattraversamento dell'eventuale nastro 12/30 da parte di Via dell'Osmannoro, oggi unica arteria di collegamento nord/sud tra Sesto e l'area dei borghi occidentali di Firenze (Quaracchi, Petriolo, Peretola). Anche su quest'ultimo fronte di criticità acclarata, val la pena approfondire una considerazione conclusiva. In tempi di *spending review*, com'è possibile tollerare un così grande investimento di fondi pubblici (dal momento che si vuole, anche giustamente, “partecipare” la futura holding aeroportuale della Toscana) mentre contemporaneamente si tagliano risorse al Trasporto Pubblico Locale e, in particolare, a quello ferroviario, e mentre non si è ancora trovata la forza (coordinata, tra tecnica societaria e politica) di completare la rete tramviaria di cui l'area metropolitana ha tanto bisogno?

Tutto ciò visto e considerato  
**si osserva quanto segue**

- A nostro avviso, è possibile una “riqualificazione” dello scalo rispetto allo *status quo*, **se e solo se il progetto si tradurrà e declinerà in una cornice decisamente maggiore di sostenibilità ambientale e di sicurezza**. In altre parole, Legambiente contrappone con la massima forza e chiarezza all’ipotesi di allungamento, una proposta di revisione ed efficientamento dell’operatività dello scalo, (dall’attuale 92% al 95% - così come imposto dalle regole internazionali ICAO, misura che da sola scongiura il tanto temuto declassamento), sulla base di una pista che non superi i 1.700 *mt* attuali (e quindi la categoria “3c”). Questa revisione dovrà realizzarsi, rigorosamente, dentro una logica di “*hub* interregionale” Firenze/Pisa/Bologna. Alla Tecnica valutare la soluzione progettuale più idonea, che risponda concretamente tanto a questa istanza, quanto a ciascuna delle criticità prima evidenziate.
- Quella del ***Parco Agricolo della Piana*** non può essere solo una cornice, un paravento, o, ancor peggio, uno specchietto per le allodole, per indorare la pillola del nuovo aeroporto. Può e deve essere, invece, **il vero scenario di fondo, verso cui tutte le Istituzioni toscane remano all’unisono**. Dopo anni di più o meno sopite passioni, di estenuanti dibattiti e di timide affermazioni, è l’ora di passare alla fase attuativa. Che dovrà sostanziarsi di nuove e massicce piantumazioni, nell’incentivazione di innovative reti di produzione rurale e di ulteriori valorizzazioni, anche turistiche, dell’enorme giacimento naturalistico e culturale che la Piana sottende.
- Da questo punto di vista, l’atto, in fase di approvazione, dovrà necessariamente arricchirsi di una serissima Valutazione d’Impatto Ambientale (**VIA**) e di una altrettanto seria Valutazione d’Impatto Sanitario (**VIS**), entrambe solidamente incardinate ad una piattaforma di Piano Industriale, che *AdF* dovrà produrre nel minor tempo possibile. Solo con questa **clausola di sostenibilità**, infatti, potranno intessersi i **necessari legami pattizi** tra *SAT*, *AdF* e *SAB*, in vista di una holding transappenninica che sappia reggere l’urto della competizione europea, senza cedere di un millimetro sul versante della qualità della vita e della salubrità ambientale della più popolosa area metropolitana della regione.
- Nella fase di traduzione progettuale, si tenga, infine, nel dovuto conto della **fragilità idrogeologica della Piana**, già profondamente messa alla prova dalla severità e dalla frequenza di forti eventi calamitosi. In questo senso, si valuti seriamente ogni possibile soluzione che non contempli lo spostamento del *Fosso Reale* e quindi non perturbi il delicato **equilibrio di regimazione delle acque alte e delle acque basse** nella “matrice centuriale” della Piana. In vista, quindi, e in ultima istanza, di un’area metropolitana meno inquinata, più vivibile e più ancorata a valori di benessere globale (fisico, intellettuale e morale).

In fede,



*Il Presidente di Legambiente Toscana*  
**Fausto Ferruzza**

*Arch. Fausto Ferruzza*  
[presidente@legambientetoscana.it](mailto:presidente@legambientetoscana.it)  
*Cellulare: 338.8548793*  
*c/o Legambiente Toscana ONLUS*  
*Via Giampaolo Orsini, 44 – 50126 Firenze*