

**Osservazioni alla Deliberazione del Consiglio Regionale n. 74 del 24 luglio 2013, "Adozione dell'integrazione al piano di indirizzo territoriale (PIT) per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze (Atto amministrativo regionale della Toscana n. 17955/2.12) in attuazione delle procedure previste dall'articolo 17 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 (Norme per il governo del territorio)"**

Atto amministrativo regionale della Toscana

25 OTT. 2013

N. 17955/2.12

**Premessa**

I sottoscrittori delle presenti osservazioni esprimono, in linea generale, – per motivi sia ambientali, economici e sociali – un giudizio negativo sulla della deliberazione in oggetto, per quanto riguarda i contenuti sia in merito alle ipotesi di realizzazione della nuova pista aeroportuale fiorentina sia per il fatto che i due filoni progettuali (nuova pista aeroportuale e sviluppo del parco agricolo della Piana) siano di fatto incompatibili l'uno con l'altro

**Osservazione 1 In merito conseguenze della mancanza di un piano industriale e progettuale definito relativo alla qualificazione e sviluppo dell'aeroporto di Firenze**

I presentatori della presente osservazione ritengono che la mancanza di un piano industriale e di progetto compiuto, da parte del soggetto privato proponente – segnatamente alla ipotesi di pista sulla quale l'atto va ad orientarsi, la cosiddetta "convergente parallela 12/30" – e dovendosi invece riferire di fatto solo ad uno studio della società proponente, faccia risultare assolutamente aleatoria – e ne decreti di conseguenza la mancanza di adeguati strumenti di valutazione – l'analisi in merito agli impatti acustici, ambientali e territoriali della scelta che si intende portare avanti. Come fa notare la stessa Arpat – secondo quanto è stato possibile venire a conoscenza dei sottoscrittori – non risulterebbe possibile determinare con precisione, fra l'altro, le cosiddette "curve isofone" degli impatti suddetti relative alla quantità, ubicazione della popolazione interessata a tali impatti acustici nonché la differenziazione di esposizione ad impatti medi giornalieri (i cosiddetti LVA) e "di picco" (LMAX), potendosi solo di fatto dedurre un aumento sensibile di impatti relativi alla popolazione della zona ad est di Firenze ed in particolare per quanto riguarda l'area sud della provincia e del Comune di Prato nonché di quella di tutti i comuni della Piana ad ovest di Firenze. In particolare si segnala la mancanza di certezze relative alla conformazione effettiva della pista, all'effettiva quantificazione di atterraggi e decolli previsti e alla natura delle aeromobili che vi insisteranno. Per queste motivazioni riteniamo assolutamente indispensabile la realizzazione di uno studio di tale genere preventivamente alla conclusione dell'iter di approvazione dell'atto in questione e, nel contempo, che a partire da tale piano presentato si debbano svolgere le necessarie valutazioni d'impatto ambientale, sanitario e strategico

**Osservazione 2 in merito al piano di sviluppo dell'aeroporto di Firenze segnatamente in relazione alle necessità di trasporto aereo in Toscana**

I sottoscrittori della presente osservazione ritengono assolutamente necessaria la presentazione del piano sopra richiamato, preventivamente all'approvazione definitiva dell'atto da parte del soggetto pubblico di riferimento, anche – in base a dati certi a quel punto forniti – al fine di far emergere quali possano essere le effettive necessità trasportistiche di sviluppo aeroportuale di Firenze in realizzazione al sistema aeroportuale regionale e se le soluzioni proposte – potenziamento e dimensionamento e tipologia della pista in relazione alla quantificazione del traffico previsto e al tipo di aeromobili individuate – possano rappresentare le migliori soluzioni per incrementare le capacità di trasporto a livello regionale. Riteniamo infatti che, se l'incremento di tale capacità, con le conseguenti ricadute economiche, sia un obiettivo condivisibile, vi possano essere soluzioni di migliori e di maggiore priorità quali i potenziamenti di collegamento fra il sistema ferroviario fiorentino e l'aeroporto nonché linee ferroviarie veloci di collegamento con l'aeroporto di Pisa.

### **Osservazione 3 in merito alla quantificazione e all'accollamento dei costi di realizzazione della nuova pista aeroportuale e delle opere necessarie e collegate**

I presentatori della presente osservazione ritengono un grave vulnus ad una compiuta valutazione dell'atto in questione e quindi del proseguimento del suo iter la mancanza di certezze in merito alla quantificazione effettiva dei costi della pista aeroportuale e delle opere collegate e necessarie (oltre a quelle di mitigazione, quindi di qualificazione ambientale, di adeguamento viario e del reticolo idrografico, di rinaturalizzazione delle aree aeroportuali non più necessarie, ecc): si pensi ad esempio ai costi per lo spostamento del Fosso Reale, alle opere di piantumazione, alle opere relative allo spostamento della sede autostradale ecc. Riteniamo assolutamente necessaria quindi preventiva certezza sui medesimi così come estrema chiarezza che tali costi – diretti ed indiretti – siano accollati interamente al soggetto proponente e non ricadano in nessuna forma in carico ai soggetti pubblici, qualunque essi siano

### **Osservazione 4 in merito alla tempistica di realizzazione delle opere necessarie collegate alla realizzazione della nuova pista aeroportuale fiorentina**

In merito alle opere oggetto della precedente osservazione – ad esclusione di quelle di rinaturalizzazione delle opere aeroportuali non più necessarie – i sottoscrittori della presente osservazione ritengono assolutamente necessario evidenziare la necessità che queste siano realizzate preventivamente alla realizzazione della nuova pista aeroportuale. Ritengono altresì che in merito alla definizione e congruità delle opere collegate e necessarie (oltre a quelle di mitigazione, quindi di qualificazione ambientale, di adeguamento viario e del reticolo idrografico, ecc.) sia necessario svolgere – oltre alla realizzazione preventiva – anche le opportune valutazioni e considerazioni, in assenza delle quali sia impossibile intraprendere qualsiasi approvazione delle deliberazioni in oggetto.

### **Osservazione 5 in merito alla individuazione delle opere tese alla riduzione dell'impatto acustico e ambientale in relazione alla realizzazione della nuova pista aeroportuale fiorentina**

I presentatori della presente osservazione ritengono che – visto l'evidente aumento dell'inquinamento acustico e ambientale dovuto al potenziamento aeroportuale fiorentino e alla considerazione, come studi dell'Università di Firenze e dell'OMS svolti nel corso degli anni dimostrano, di trovarsi di fronte ad un'area già fortemente antropizzata (e che lo sarà ancora di più a causa di numerosi progetti previsti nell'area che ne incrementeranno gli impatti ambientali, acustici e sulla salute umana), - sia assolutamente necessario esplicitare prima della conclusione dell'iter della delibera in questione gli effettivi tempi di realizzazione di tutte le opere di mitigazione/perequazione ambientale ad essa relative, al fine di valutare compiutamente l'effettivo effetto di mitigazione delle medesime.

### **Osservazione 6 in merito alla realizzazione effettiva e adeguata del Parco Agricolo della Piana e alla sua messa in discussione con la realizzazione della nuova pista aeroportuale fiorentina**

I presentatori della presente osservazione ritengono che l'atto in questione metta in discussione l'unitarietà territoriale e funzionale del Parco Agricolo della Piana, così come pensata e stabilita fin dall'avvio della sua realizzazione (e conseguenti impegni economici anche di enti pubblici), e quindi la sua funzione ordinatrice rispetto ai singoli progetti che si intendono sviluppare quali, fra gli altri, il nuovo progetto dell'aeroporto di Firenze con conseguente nuova pista, nonché la difesa della sua effettiva fruizione da parte dei cittadini e delle specie faunistiche; di conseguenza i presentatori stessi ritengono la realizzazione della nuova pista aeroportuale fiorentina risulti incompatibile con la

compiuta realizzazione del cd "parco della piana".

### **Osservazione 7 in merito alla direzionalità delle rotte da e per il nuovo aeroporto di Firenze e alla cosiddetta monodirezionalità**

I presentatori della presente osservazione (nella consapevolezza che nessun aeroporto al mondo possa garantire ad oggi la monodirezionalità - quindi che non possa essere garantita, nel caso di specie, l'esclusione della direzionalità di fatto anche verso la città di Firenze, nonché che condizioni atmosferiche particolari ma certo non infrequenti impongano il sorvolo anche della città di Prato vera e propria) sono a richiedere la certificazione - con studi e valutazioni appropriati ad oggi non presenti nell'atto adottato - che garantisca le valutazioni presuntive di monodirezionalità e di non sorvolo del centro di Prato che vorrebbero ispirare l'ipotesi di pista convergente parallela

### **Osservazione 8 in merito alla sicurezza del reticolo idrografico**

I presentatori della presente osservazione ritengono non realizzabili ipotesi formulate nell'atto adottato dal Consiglio Regionale in merito allo spostamento del Fosso reale e alla conseguente sicurezza idraulica dell'area, così come alla (necessaria) cassa di laminazione relativa al polo universitario di Sesto Fiorentino, allo spostamento di svincoli viari e autostradali ecc. Riteniamo queste opere di particolare complessità e onerosità e quindi siamo a richiedere che il soggetto privato proponente si doti, preventivamente all'approvazione definitiva dell'atto, della definizione compiuta e dei progetti effettivi relativi, nonché della sottoscrizione della presa in carico di tutti i costi relativi alle opere in questione.

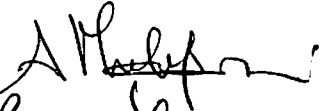
### **Osservazione 9 in merito agli impatti ambientali e al conseguente futuro delle aree naturali protette già presenti nell'area e ai costi relativi**

I presentatori della presente osservazione sottolineano come le ipotesi infrastrutturali di cui alla deliberazione in oggetto (per gli le collocazioni spaziali delle nuove opere previste, per gli impatti ambientali su flora e fauna) conducano al venir meno di porzioni importanti del Sito di Interesse Comunitario (SIC) presente nell'area, delle Zone di Protezione Speciale ZPS presenti e che quindi tali ipotesi progettuali siano incompatibili con il mantenimento - assolutamente da tutelare - di tali realtà ambientali e loro faunistiche, per un totale di circa centocinquanta ettari. Ribadita quindi la contrarietà alla messa in discussione dell'esistenza di tali aree (ricordiamo quelle del lago di Peretola, dell'AMPIL "La Querciola" di Sesto Fiorentino, di quella degli Stagni di Focognano nonché della nuova oasi WWF di "Val di Rose") emerge semmai la necessità dell'individuazione - che quindi deve essere indicata negli atti e nei progetti definitivi relativi alla delibera in questione e di quelli ad essa collegati prima della approvazione, di individuazione delle aree dove ricollocare tali realtà ambientali e il loro habitat nell'ambito della Piana, nonché che i costi di tale operazione siano in carico al soggetto privato proponente, necessità che devono essere precisamente esplicitate negli atti relativi al proseguo dell'iter della liberazione in questione.

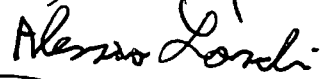
Addi, 25 ottobre 2013

In fede

Andrea Malpezzi Segretario Provinciale Rifondazione Comunista Firenze



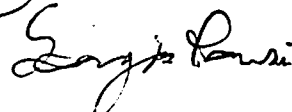
Alessio Laschi Segretario Provinciale Rifondazione Comunista Prato



Francesco Draghi Rifondazione Comunista Firenze



Sergio Canzi Rifondazione Comunista Sesto Fiorentino Calenzano



Leonardo Becheri Rifondazione Comunista Prato

