

Integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale per la definizione del Parco Agricolo della Piana e per la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze – Approvazione

Testo della presentazione in Aula da parte del Presidente della Sesta Commissione Gianfranco Venturi

La discussione odierna conclude l'iter della deliberazione del Consiglio regionale del 24 luglio 2013, n. 74 con cui è stata adottata l'integrazione al PIT per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze che si è sviluppata secondo le procedure previste dall'articolo 17 della l.r. 1/2005

Dopo l'adozione dell'integrazione al PIT, come previsto dalla normativa vigente, sono stati pubblicati gli avvisi sul bollettino ufficiale della Regione Toscana, per consentire a chiunque di presentare le proprie osservazioni sul piano adottato.

A seguito di ciò sono pervenuti:

- al Consiglio regionale n. 28 osservazioni presentate dai soggetti di cui alla l.r. 1/2005;
- al NURV quale Autorità competente per la VAS ed alla Giunta regionale n. 15 osservazioni presentate sempre ai sensi della l.r. 10/2010.

Gli uffici della Giunta regionale hanno effettuato l'istruttoria tecnica sulle osservazioni pervenute e, relativamente alle osservazioni ritenute accoglibili, hanno formulato un'ipotesi di modifica del piano.

Tale istruttoria è stata trasmessa dalla Giunta al Consiglio regionale con delibera n. 484/2014.

Inoltre, come i Colleghi ricorderanno, in occasione della adozione della integrazione al PIT, il Consiglio approvò un ordine del giorno con il quale si impegnava la Giunta di richiedere alla Società AdF – Aeroporto di Firenze S.p.A la presentazione di un preliminare di Piano di Sviluppo Aeroportuale.

A tale richiesta ha fatto riscontro l'invio di un documento intitolato "Appendice A al Masterplan Aeroportuale 2014-2029 - Valutazione sull'ipotesi progettuale di pista 12/30 indicata nella variante al PIT" che le Commissioni hanno esaminato rilevandone in primo luogo l'estrema sinteticità e ritenendo conseguentemente necessario un approfondimento con la Società AdF.

Sul complesso di questa documentazione la Sesta e Settima Commissione hanno effettuato cinque riunioni nel corso delle quali, oltre a discutere delle risultanze dell'istruttoria tecnica sulle osservazioni, sono stati ascoltati in audizione i componenti del NURV e, per le motivazioni di cui sopra, il rappresentante della Società ADF.

Non è stato possibile ascoltare i vertici di ENAC in quanto, seppure invitati, hanno comunicato di non poter partecipare ad un incontro fino al prossimo 17 Luglio, data incompatibile con i tempi che ci eravamo dati per portare questa deliberazione in Consiglio.

La discussione inoltre non poteva non prendere atto delle novità intervenute anche sul piano della proprietà sia di SAT che AdF, che hanno visto negli ultimi tempi l'acquisizione del controllo della maggioranza azionaria in entrambe le Società da parte di "Corporacion America Italia", il cui presidente è stato ampiamente udito dalle Commissioni fornendo ampie informazioni sugli orientamenti con i quali intende procedere nella gestione degli aeroporti di Pisa e Firenze.

In particolare abbiamo appreso che la nuova maggioranza azionaria sta lavorando al piano della fusione dei due scali da presentare in ottobre per poi completare il ciclo formale-istituzionale entro l'anno. Comunque si evidenzia che già oggi esiste un unico soggetto capace di coordinare e dare un indirizzo alle due società. Se dovessero mancare le maggioranze qualificate necessarie alla fusione, rimarranno due società, che saranno entrambe quotate se invece ci sarà la fusione sarà quella ad essere quotata.

Riguardo ai tempi non si ritiene realistico pensare la nuova pista di Firenze prima di tre anni e mezzo quattro, considerando che per realizzarla servono venti mesi e molto dipende anche dagli adempimenti formali a valle dell'approvazione del Pit.

Quanto alla lunghezza della nuova pista il Presidente di Corporacion America Italia ha detto di non farne "una bandiera" e di preferire quella che fa raggiungere l'obiettivo dei 4,5 milioni di passeggeri ritenuto un punto fermo. Una diversa lunghezza tra 2 km o 2,4 km non cambia tanto rispetto al tipo di aeromobili quanto incide sulla emissione del rumore che sarà minore con la pista più lunga.

Al riguardo il Presidente ha informato le commissioni di aver incaricato il Mitre, che è una onlus americana ed è il soggetto più autorevole al mondo per la modellistica di piste, di studiare soprattutto la parte ambientale e del rumore anche se sarà poi Enac che dovrà dare il parere conclusivo.

Sono state inoltre fornite precisazioni anche sugli investimenti previsti per i due scali, chiarendo che Pisa potrà accedere a finanziamenti pubblici fino al 25%

mentre Firenze fino al 50, secondo parametri stabiliti a livello europeo in base al numero di passeggeri, mentre a carico della Corporacion America Italia sono già stati investiti nelle due società circa 70 milioni.

La lunghezza della pista è stata infatti al centro della discussione partendo da una osservazione di ENAC con la quale, mentre si dà atto che le scelte strategiche dell'Integrazione al PIT risultano in piena sintonia con il Piano Nazionale degli aeroporti in corso di definizione finale presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si rileva che gli aeromobili di classe C, per poter operare su piste di volo con caratteristiche operative come quella di Firenze, richiedono una lunghezza fisica di almeno 2.400 m, mentre le altre infrastrutture sono in fase di valutazione nell'ambito del Masterplan che a sua volta sarà soggetto al VIA e gli Enti quali la stessa Regione, potranno esprimersi in quella sede.

In sede di controdeduzione gli Uffici hanno evidenziato come l'integrazione al PIT contenga le prescrizioni per il progetto di qualificazione dell'aeroporto tenendo conto che il Parco agricolo della Piana è concepito "quale elemento ordinatore delle politiche e degli interventi infrastrutturali che investono il territorio di sua pertinenza...", e di conseguenza prescrive che "la pista di atterraggio sia realizzata nel rispetto della sostenibilità territoriale e ambientale e della compatibilità con il progetto di territorio del parco agricolo della piana, il che porta a far sì che comunque, non abbia una lunghezza massima superiore a 2000 metri lineari.

Così come il fatto che il suo utilizzo dovrà essere regolamentato in modo da garantire la massima tutela degli insediamenti dagli inquinamenti acustico e atmosferico con un utilizzo esclusivamente monodirezionale nell'opzione di cui alla pista parallela convergente, senza sorvolo di Firenze, fatte salve situazioni di emergenza."

In coerenza con questa impostazione la disciplina del Masterplan esclude la pista di rullaggio per l'ipotesi di pista parallela convergente.

Gli Uffici rilevano inoltre che la pista convergente parallela della lunghezza di 2.000 metri è stata oggetto di un apposito studio presentato dallo stesso ENAC intitolato Aeroporto "Amerigo Vespucci" "Valutazione delle due ipotesi con orientamento 09/27 e 12/30", e come tale studio faccia già parte degli elaborati che costituiscono l'integrazione al PIT.

In tale studio si legge chiaramente che: "L'ipotesi di pista con orientamento 12/30 è caratterizzato da una lunghezza di 2000 mt e si conclude affermando che "pertanto si può concludere che delle due ipotesi esaminate l'unica adottabile, come soluzione, risulta essere quella con orientamento 12/30, non sussistendo condizioni

di comparabilità tra le due giaciture 12/30 e 09/27 sotto nessuno dei tre profili di valutazione compiuta ovvero, aeronautico, territoriale ed economico.”.

È evidente che l'eventuale accoglimento dell'osservazione risulta contrario all'impianto dell'integrazione al PIT in quanto verrebbe meno l'equilibrio perseguito tra il Parco agricolo della Piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze.

Dobbiamo rilevare che la disciplina del Masterplan a suo tempo adottata, individua, tra gli obiettivi strategici per la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze-Peretola, la garanzia della compatibilità della qualificazione aeroportuale con la qualità degli insediamenti, dell'ambiente, del paesaggio e della mobilità.

Tale garanzia verrebbe meno se le previsioni del dato numerico relativo alla lunghezza della pista e delle limitazioni previste per le infrastrutture di supporto venissero stralciate, in quanto ciò comporterebbe maggiori impatti negativi sulla popolazione esposta al rischio, sugli ecosistemi, sulla qualità dell'aria, sull'inquinamento acustico, sulla regimazione idraulica e sul consumo di suolo.

Le Commissioni Sesta e Settima hanno discusso anche le altre osservazioni per le quali l'istruttoria ha proposto la parziale accoglienza.

Le Commissioni si sono soffermate sull'osservazione indicata con il numero 15, con la quale si rileva come le previsioni della integrazione al PIT interferiscano con le previsioni individuate dal PUE di Castello, così come approvato dalle Amministrazioni competenti, confermando il parziale accoglimento proposto dalla Giunta.

Le Commissioni, a maggioranza, hanno inoltre accolto senza modificazioni l'insieme della istruttoria trasmessa dalla Giunta con delibera n. 484/2014, con la quale - facendo rinvio agli atti a suo tempo inviati ai componenti il Consiglio Regionale - sono state ritenute accoglibili o parzialmente accoglibili, oltre alla citata osservazione n. 15 anche le osservazioni n. 8, n.18, n. 26, n. 27, n. 28 e un'osservazione relativa alla VAS (la n. 15).

Esse in estrema sintesi riguardano:

- L'attenzione alla criticità potenziale delle interferenze fra le Ville medicee appartenenti al Patrimonio UNESCO, presenti nella fascia pedecollinare prospiciente l'area della piana fiorentina oggetto della salvaguardia finalizzata alla qualificazione dell'aeroporto, in particolare Villa della Petraia e Villa di Castello.

- La richiesta che qualora il piano di sviluppo aeroportuale interessi il Fosso Reale, oltre a valutare ogni possibile soluzione che non ne contempra lo spostamento,

venga comunque verificata la fattibilità e sia garantita la funzionalità del reticolo idraulico complessivo".

- La possibilità di realizzare un canile per il ricovero di cani abbandonati, la cui localizzazione ricade nell'ambito di salvaguardia, anche in considerazione delle caratteristiche costruttive previste.

- La previsione secondo la quale l'aggiornamento del quadro conoscitivo possa essere effettuato, su istanza degli Enti locali qualora sia ritenuto necessario apportare integrazioni informative e documentali che non implicino modifiche alla definizione dell'ambito di salvaguardia A. Mentre queste ultime potranno, aver luogo solo mediante specifico accordo di Pianificazione tra RT e Comuni interessati.

Conseguentemente e sempre a maggioranza le Commissioni hanno approvato l'integrazione al PIT come adottata con deliberazione del Consiglio Regionale n. 74/2013, con le modifiche conseguenti all'istruttoria tecnica, a seguito della quale sono modificati i seguenti elaborati allegati al piano adottato:

-Allegato A2 "Testo che integra la Disciplina generale del PIT";

-Allegato A5 "Testo che integra la disciplina di piano del masterplan'Il sistema aeroportuale toscano'" ;

- Allegato A6 "Nuovo allegato al PIT: "I progetti di territorio di rilevanza regionale – il Parco agricolo della Piana".

Le Commissioni hanno infine approvato la dichiarazione di sintesi, integrandola nel senso di assumere in essa il Parere motivato del NURV, quale parte integrante per quanto attiene alle raccomandazioni da tenere presenti per il successivo procedimento amministrativo di approvazione del nuovo piano di sviluppo aeroportuale dell'aeroporto di Firenze.

Spetta adesso all'Aula procedere alla definitiva approvazione di questa integrazione al PIT , dando con ciò una risposta chiara ad una questione quale quella dell'assetto del sistema aeroportuale toscano da troppo tempo atteso dai cittadini e dagli operatori economici della Toscana.