



Giunta Regionale

Il Presidente

Prot. N. AOOGR/56565/A.30.110

Firenze, 24/02/2016

Ai signori

Tommaso Addabbo (WWF Toscana)

Paolo Baldeschi (Rete dei comitati per la difesa del territorio)

Fausto Ferruzza (Legambiente Toscana)

Sibilla della Gherardesca (Fai Toscana)

Maria Rita Signorini (Italia Nostra Toscana)

Signori,

in primo luogo vorrei scusarmi per il ritardo di questa mia risposta alla vostra lettera contenente le sette domande sull'aeroporto di Firenze. Conto però che, con lo spirito di corrette relazioni con i cittadini e le loro organizzazioni e di reciproca autonomia e - spero - stima e rispetto reciproco, le risposte possano quanto meno continuare il confronto dialettico che su questo delicato eppure decisivo argomento è stato costruito negli anni fra voi e la Regione Toscana.

Seguirò nelle mie risposte, in modo schematico, l'ordine delle domande che mi avete posto.

1. Il progetto sottoposto a VIA è un Master Plan e non un progetto definitivo, come vuole la legge. La Regione Toscana accetterà questo strappo alle regole o chiederà al Proponente di rispettare quanto prescrive il Codice dell'ambiente?

Il procedimento - come è noto - è di competenza statale, in capo al MATTM e lo stesso Ministero ha dichiarato la procedibilità del progetto ancorché trattasi di "masterplan". Occorre evidenziare a tal proposito due cose: da un lato gli altri procedimenti di VIA statali in corso in Italia, concernenti aeroporti, fanno riferimento a "masterplan"; dall'altro la Regione Toscana ha comunque evidenziato, in sede di proprio parere, la necessità di un progetto maggiormente dettagliato.

2. La pista del nuovo aeroporto sarà di 2000 metri, come stabilito nel Piano di indirizzo territoriale, o di 2400 metri come richiesto dal Proponente?

Il Consiglio Regionale della Toscana ha espresso con Risoluzione n. 31 del 25 novembre 2015, la volontà di procedere alla realizzazione di un intervento infrastrutturale strategico per lo sviluppo economico e sociale della Regione Toscana, quale la riqualificazione dell'aeroporto di Firenze, e parimenti ha espresso indirizzi al fine di orientare l'attività della Giunta Regionale in merito sia al processo di qualificazione dell'aeroporto di Firenze sia nelle successive fasi relative all'attuazione dell'integrazione societaria.

In particolare, ai sensi della risoluzione consiliare n.31, al fine di individuare un corretto equilibrio tra la coerenza urbanistica del progetto definitivo dell'opera aeroportuale e le previsioni del Piano di Indirizzo Territoriale, devono essere assicurate le necessarie garanzie di sicurezza e di efficacia del servizio aeroportuale, la verifica complessiva dei carichi urbanistici dell'area interessata, le indispensabili ulteriori opere di mitigazione ambientale, a partire dall'inderogabile realizzazione e valorizzazione del Parco della Piana.

Si richiama preliminarmente che il masterplan aeroportuale presentato e assoggettato a VIA statale prevede una pista con lunghezza di 2400 metri ed è stato preventivamente approvato in linea tecnica da ENAC, con specifico riferimento agli aspetti aeronautici.

Ai fini della definizione della lunghezza della pista di volo, il progetto evidenzia che tale definizione in sede di elaborazione del masterplan aeroportuale è stata stabilita dal gestore di concerto con ENAC in considerazione degli aeromobili di riferimento e di adeguati livelli di operatività.

In ogni caso, il progetto esaminato dalla Regione Toscana in sede di procedimento di VIA statale, fa riferimento ad una pista lunga 2400 metri. La Regione Toscana ha evidenziato, sia in sede di nucleo che con la Deliberazione della Giunta, che sono presenti incoerenze con gli strumenti della pianificazione regionale - PIT - incoerenze che dovranno essere risolte nella fase successiva del procedimento.

3. La Regione Toscana si è impegnata ufficialmente a promuovere un Dibattito Pubblico sull'aeroporto, ma finora non ha rispettato il suo impegno. Lei si adopererà affinché possa finalmente svolgersi questo processo partecipativo?

Come sapete la legge regionale n.46/2013 "Dibattito pubblico regionale e promozione della partecipazione alla elaborazione delle politiche regionali e locali", per le opere di iniziativa privata non prevede l'obbligatorietà del dibattito pubblico.

Tuttavia, così come previsto all'art. 5 quinquies comma 2 del Documento di Piano del MP "Il sistema Aeroportuale Toscano", "ove il dibattito pubblico sia proposto dal soggetto proponente l'opera, la Regione in tale ambito assicurerà la propria collaborazione al fine di garantire la massima efficacia dell'istituto stesso". Non vi è stata una iniziativa in tal senso da parte del proponente.

Si fa presente, inoltre, che il Consiglio Regionale ha espresso, con Risoluzione n. 31 del 25 novembre 2015, l'opportunità di procedere all'istituzione di Osservatorio di controllo di cui facciano parte i soggetti istituzionali coinvolti con l'obiettivo di:

- monitorare la coerenza degli sviluppi progettuali da parte del proponente con le indicazioni espresse dal nucleo regionale e i successivi pareri espressi in sede tecnica e di VIA presso il Ministero per l'Ambiente;
- garantire un'efficace e tempestiva comunicazione a cittadini, Enti e Amministrazioni, sullo stato di qualità ambientale del territorio interessato dalle opere di potenziamento dell'aeroporto di Firenze, di riqualificazione della Piana fiorentina ad esso correlate e di mitigazione ambientale connesse al progetto.

4. Secondo il parere tecnico degli uffici regionali, il rifacimento del Fosso Reale e dell'intero sistema idrografico della bonifica comporterà un rischio idraulico non adeguatamente calcolato. Saranno richiesti al Proponente studi più approfonditi?

La Regione Toscana, nello svolgimento del proprio ruolo istituzionale nell'ambito di una procedura di VIA di competenza statale, ha comunicato al MATTM tutti gli approfondimenti ritenuti necessari, anche in merito al rischio idraulico. Questi sono dettagliatamente riportati

nell'analisi tecnica svolta dal Nucleo di valutazione, il cui verbale è integralmente allegato alla deliberazione della Giunta e come tale trasmesso alla Commissione VIA del Ministero con espressa richiesta nel dispositivo di delibera affinché "... siano individuate dal competente Ministero dell'Ambiente le successive fasi in cui siano presentati gli sviluppi progettuali e le relative verifiche che il proponente è tenuto a ottemperare e che consentano lo svolgimento delle attività di controllo e monitoraggio degli impatti ambientali, valutando anche la costituzione di uno specifico Osservatorio". Starà a questo punto alle valutazioni della Commissione del Ministero, il recepimento nell'atto conclusivo di VIA delle richieste della Regione Toscana.

5. Nonostante il Proponente abbia affermato che la nuova pista sarà esclusivamente monodirezionale verso ovest, nel Masterplan questa risulta prevalentemente monodirezionale, con una percentuale non trascurabile di atterraggi e decolli in direzione di Firenze, il cui centro storico è patrimonio Unesco. Lei può dire qualcosa di definitivo in proposito?

Come prescritto nella Disciplina del MP art. 5 ter. Comma 1 lett. d) la pista di atterraggio, al fine di garantire la massima tutela degli insediamenti dall'inquinamento acustico ed atmosferico, avrà un utilizzo esclusivamente monodirezionale senza sorvolo di Firenze, fatte salve situazioni di emergenza. Infatti, il progetto esaminato in sede di VIA ripropone una pista sostanzialmente monodirezionale, prevedendo un utilizzo in direzione inversa solo per rari casi di emergenze (stacco e riattacco).

Anche in questo caso la competenza sulla pianificazione dell'utilizzo della pista non è della Regione Toscana, ma è in capo all'ENAC, che è al contempo proponente e Ente preposto al controllo dell'aviazione civile, che deve valutare le caratteristiche tecniche della pista e il suo utilizzo in relazione ai livelli di sicurezza dell'aeroporto, valutazioni che necessitano di competenze molto specifiche.

D'altra parte, viene confermata dalla stessa Risoluzione n. 31 del 25 novembre 2015 la monodirezionalità della pista, in modo da fornire le opportune certezze ai territori sui quali andrà ad insistere l'infrastruttura e prevedendo, parimenti, la cessazione dell'operatività della pista attualmente in funzione.

6. Il Proponente dice che col nuovo scalo inquinamento atmosferico e acustico diminuiranno, ma ciò appare incongruente rispetto alla previsione d'incremento dei voli e della dimensione degli aerei. La Regione intende fare chiarezza su questo punto?

La Regione Toscana nell'ambito del suo ruolo all'interno della procedura di Via in capo al MATTM, ha messo in evidenza la difficoltà di giungere ad una valutazione complessiva e a una valida comparazione con la situazione attuale riguardo agli impatti atmosferico e acustico. Il tema di fondo comunque è già stato affrontato in sede di VAS per la variante al PIT laddove, al fine di porre le condizioni e le salvaguardie per l'attuazione delle linee di indirizzo strategiche afferenti alla qualificazione dell'infrastruttura aeroportuale e alla creazione del Parco della Piana, la Regione ha approvato con DCR 16 luglio 2014, n.61 l'"Integrazione al piano di indirizzo territoriale (PIT) per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze". La delibera di pronuncia di parere della Giunta riguardo al procedimento di VIA, pone comunque la condizione complessiva dell'attivazione di una serie di interventi infrastrutturali e di mitigazione finalizzati al miglioramento della qualità ambiente nell'area di interesse (interventi di piantumazione, miglioramento della viabilità di scorrimento, potenziamento tranvia, ecc). A garanzia di quanto sopra la Giunta, nel dispositivo di delibera riguardante il parere sulla VIA, pone infatti la seguente condizione: "..

sia sottoscritto prima della Conferenza di Servizi di approvazione dell'opera un accordo di programma con i soggetti pubblici e privati interessati contenenti i reciproci impegni relativi agli interventi infrastrutturali e compensativi prioritari, necessari in termini di riduzione delle pressioni ambientali nell'area, e contenuti negli atti di programmazione regionale che definiscono il quadro di riferimento per la qualificazione dell'aeroporto e la valorizzazione del Parco; tali interventi permettono di perseguire l'obiettivo di qualificazione aeroportuale contestualmente alla strategia delineata negli atti di programmazione regionale e risultano in particolare:

- estensione del sistema tranviario verso la Piana;
- completamento del sistema tranviario fiorentino attualmente in corso di realizzazione e di collegamento anche con l'aeroporto;
- potenziamento dei collegamenti ferroviari tra Pistoia, Prato e Firenze in funzione delle nuove potenzialità della rete a seguito degli interventi infrastrutturali programmati o in corso;
- realizzazione di collegamenti tra gli aeroporti di Firenze e Pisa attraverso interventi di velocizzazione ferroviaria, investimenti sulla rete infrastrutturale e sul livello di qualità dei convogli, la realizzazione della linea tramviaria T2 e del people mover tra Pisa stazione e Pisa aeroporto;
- progettazione e realizzazione della tangenziale nord-est di Pisa;
- realizzazione della terza corsia autostradale tra Firenze e Pistoia e risoluzione dello svincolo urbano di Peretola e di Ponte a Greve;
- il potenziamento dei collegamenti stradali nella Piana fiorentina e la costruzione di un nuovo Ponte sull'Arno a Signa;
- promozione di attività agricole e messa a coltura di terreni;
- realizzazione di interventi di piantumazione per ridurre l'inquinamento atmosferico e migliorare la fruibilità dei percorsi dedicati alla mobilità dolce;
- attuazione di misure di conservazione specifiche per le aree umide e per la rete ecologica, volti a mantenere gli ambienti naturali e seminaturali esistenti, migliorare la gestione idraulica del territorio e la qualità delle acque, controllare le specie alloctone, tutelare il popolamento di anfibi e mantenere/incrementare le presenze floristiche rare;
- attivare azioni per l'efficientamento energetico volte alla riduzione dell'inquinamento atmosferico quali, ad esempio, il teleriscaldamento;
- costruzione di percorsi ciclo-pedonali e di passerelle dedicate, per la realizzazione di itinerari funzionali sia alla fruizione del parco che al collegamento delle aree urbane limitrofe."

Alla luce dell'attivazione e completamento del quadro di riferimento come sopra riportato, gli interventi di adeguamento della struttura aeroportuale potranno comportare un miglioramento complessivo del clima acustico e della qualità dell'aria grazie all'utilizzo sia di aeromobili che di manovre di decollo e atterraggio meno inquinanti.

*7. Il nuovo scalo non interferirà solo sul reticolo idrografico discendente da Monte Morello, ma anche sulla viabilità Nord/Sud della Piana, decretando ad esempio la cancellazione di via dell'Osmannoro: sono state adeguatamente valutate le conseguenze (funzionali, sociali, economiche) sul *sistema della mobilità* metropolitana?*

Per l'attivazione degli interventi migliorativi e compensativi si richiama la DGR n. 1168/2015, con cui la Giunta Regionale trasmette al Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare il parere n. 110 del 06/11/2015 (allegato A), emesso dal Nucleo di valutazione di Impatto Ambientale regionale, quale contributo istruttorio per l'espressione del parere di VIA sul "Master Plan aeroportuale 2014-2029 dell'Aeroporto di Firenze", che condiziona il proprio parere favorevole alla sottoscrizione, prima dell'approvazione dell'opera, di un Accordo di Programma con i soggetti pubblici e privati interessati. In tale accordo dovranno essere compresi i reciproci impegni relativi agli interventi infrastrutturali e compensativi prioritari, necessari in termini di riduzione delle pressioni ambientali nell'area.

Con specifico riferimento alla viabilità principale nella piana, si richiamano i seguenti interventi:

- realizzazione della terza corsia autostradale tra Firenze e Pistoia e risoluzione dello svincolo urbano di Peretola e di Ponte a Greve;
- potenziamento dei collegamenti stradali nella Piana fiorentina e costruzione di un nuovo Ponte sull'Arno a Signa.

Inoltre, il richiamato parere n. 110 del Nucleo di valutazione di Impatto Ambientale regionale (DGR n. 1168/2015) riporta in allegato nei vari contributi la necessità di specifiche azioni finalizzate al miglioramento delle condizioni di mobilità nelle aree interessate, che comprendono tra l'altro la verifica circa la possibilità di anticipare la realizzazione del nuovo sistema di accesso allo scalo, che consenta di anticipare la dismissione dell'intersezione a raso tra viale Luder, via del Termine, e l'A11, e del relativo impianto semaforico, che garantisce il miglioramento dei flussi dell'area.

Lo stesso parere del Nucleo di valutazione evidenzia infine nel quadro sinottico, la necessità di ulteriori approfondimenti, e del necessario coordinamento tra tutti i soggetti attuatori ed i Comuni interessati al fine di garantire la funzionalità delle infrastrutture viarie nelle varie fasi di realizzazione delle opere ("Master Plan aeroportuale 2014-2029 dell'Aeroporto di Firenze" ed opere connesse, terza corsia A11 e nuovo svincolo di Peretola, etc.).

Spero di aver risposto in modo esauriente alle vostre domande. Naturalmente, possono sussistere punti di disaccordo anche profondi con le vostre posizioni, tuttavia mi sembra di poter affermare che la Regione Toscana ha affrontato questo passaggio della VIA sul masterplan aeroportuale di Firenze con i necessari approfondimenti tecnici e prestando attenzione alle dovute coerenze con le norme, statali e regionali, esistenti e con gli indirizzi e gli atti della pianificazione territoriali della Regione stessa.

Conto che il nostro confronto potrà continuare nei prossimi mesi che saranno di cruciale importanza per l'aeroporto di Firenze e la realizzazione del parco agricolo-forestale della Piana.

Cordiali saluti.

Enrico Rossi
Enrico Rossi