

Comunicazione relativa
Aeroporto di Firenze Master Plan aeroportuale 2014-2029

Consiglio Regionale del 25 Novembre 2015

(ESTRATTO DEL PUNTO N. 5)

Indice

1. Programmazione regionale e Aeroporto di Firenze
2. L'integrazione del sistema aeroportuale toscano
3. Procedimento di approvazione del master plan dell'Aeroporto di Firenze
4. Stato del Procedimento
5. Indirizzi per le prossime fasi

(...)

5. Indirizzi per le prossime fasi

Il Consiglio Regionale potrà esprimere un indirizzo politico di legislatura orientando l'azione della Giunta Regionale in merito sia al processo di qualificazione dell'aeroporto di Firenze sia nelle successive fasi relative all'attuazione dell'integrazione societaria.

Ai fini del progetto di qualificazione dell'aeroporto, nell'ambito del *procedimento di VIA di competenza statale*, la giunta ritiene opportuno:

- fare proprie le risultanze dell'istruttoria tecnica espletata dal nucleo regionale e le considerazioni dal medesimo espresse e riportate nel citato verbale del 06/11/2015;
- rimettere al MATTM quale autorità competente per la VIA, la valutazione in merito ai rilievi procedurali affrontati in sede di nucleo nonché alla procedibilità dell'istanza ai sensi del D.lgs 152/2006 in relazione all'adeguatezza del livello di approfondimento progettuale prodotto;
- rimettere alla Commissione VIA del MATTM la valutazione delle criticità evidenziate nel sopra ricordato parere n.110, anche sulla scorta di precedenti valutazioni condotte su altri aeroporti, in un contesto complessivo di riqualificazione infrastrutturale di area vasta che è presupposto di sostenibilità dell'infrastruttura aeroportuale rispetto al sistema ambientale, insediativo e della mobilità.

Il procedimento in oggetto si colloca in un quadro di programmazione nazionale e regionale per cui l'aeroporto di Firenze riveste un ruolo strategico e gli atti di programmazione regionale hanno dato impulso all'avvio di uno dei principali processi strategici quale l'integrazione societaria tra Pisa e Firenze.

La Giunta Regionale propone di esprimersi condizionando il proprio orientamento favorevole al progetto di master pian dell'aeroporto di Firenze ai soli fini del procedimento di VIA indicando due condizioni che collocano il progetto nel contesto programmatico di riferimento e che mirano alla tutela del delicato equilibrio della plana fiorentina. L'espressione della giunta avviene a condizione che per le successive fasi relative alla progettazione e realizzazione dell'opera:

- 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 prioritari contenuti negli atti di programmazione regionale che definiscono il quadro di riferimento per la qualificazione dell'aeroporto e la valorizzazione del Parco. Tali

interventi, in coerenza con le risultanze della VAS relativa all'integrazione del Piano di Indirizzo Territoriale, 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 Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio;
- completamento del sistema tranviario fiorentino attualmente in corso di realizzazione e di collegamento anche con l'aeroporto;
- il potenziamento dei collegamenti ferroviari tra Prato e Firenze in funzione delle nuove potenzialità della rete a seguito degli interventi infrastrutturali programmati o in corso;
- collegamenti tra gli aeroporti di Firenze e Pisa attraverso interventi di velocizzazione ferroviaria, la realizzazione della linea tramviaria T2 e del people mover tra Pisa stazione e Pisa aeroporto;
- Realizzazione della terza corsia autostradale tra Firenze e Pistoia e risoluzione dello svincolo urbano di Peretola;
- collegamenti stradali nella Piana fiorentina con nuovo Ponte sull'Arno a Signa;
- promozione di attività agricole e messa a coltura di terreni
- 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 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;
- azioni per l'efficientamento energetico volte alla riduzione dell'inquinamento atmosferico quali ad esempio un teleriscaldamento;
- realizzazione di percorsi ciclo-pedonali e di passerelle dedicate per la costruzione di itinerari funzionali sia alla fruizione del parco che al collegamento delle aree urbane limitrofe;

- in riferimento alle considerazioni, criticità ed incompatibilità di tipo ambientale riportate nel parere del Nucleo regionale VIA, 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.

Si propone inoltre la costituzione, con il Decreto Ministeriale di VIA, di un Osservatorio Ambientale con la finalità di garantire la risoluzione delle criticità ancora esistenti, con particolare riferimento a quelle relative alle fasi di cantiere.

Per quanto riguarda la successiva fase di approvazione dell'opera in Conferenza di Servizi, è necessario riprendere i vari elementi che hanno caratterizzato l'istruttoria regionale.

Ai fini della Conferenza di Servizi viene richiesta l'intesa regionale ex art. 81 DPR 616/1977. Tale intesa non può che basarsi sulla piena coerenza agli strumenti di programmazione e pianificazione regionale nonché le condizioni e prescrizioni poste nelle precedenti fasi procedurali.

Per l'espressione dell'intesa in Conferenza di Servizi si dovranno quindi verificare le seguenti condizioni:

1) - la preventiva sottoscrizione dell'accordo di programma contenente il quadro di riferimento delle azioni e degli interventi da avviare che si prevede di inserire nella delibera di espressione della giunta del parere sulla VIA;

2) - l'ottemperanza alle verifiche richieste dal Ministero dell'Ambiente nella fase preliminare all'approvazione dell'opera determinate anche a seguito del parere espresso dal nucleo regionale VIA - anche questa condizione viene posta nella delibera di espressione della giunta sulla VIA;

3) - la conformità urbanistica del masterplan aeroportuale in riferimento alle previsioni del Piano di Indirizzo Territoriale.

I primi due punti derivano dal procedimento di VIA e si propone a tal fine da un lato un'azione integrata con i Ministeri ed i vari soggetti a vario titolo coinvolti. Per il secondo punto è necessaria un'azione specifica da parte del Ministero dell'Ambiente per cui la Regione mette a disposizione la propria ampia collaborazione.

Sul terzo punto, relativo alle conformità urbanistiche sono rilevati ad oggi i seguenti elementi di difformità:

- a) lunghezza della pista (2.400ml rispetto ai previsti 2.000ml);
- b) modifica della viabilità fra Osmannoro e Sesto;
- c) interferenza delle opere idrauliche compensative con quelle in corso di autorizzazione per il PUE di Castello;
- d) interferenza fra le previsioni di alcune realizzazioni aeroportuali (terminal viaggiatori e parcheggio) con le previsioni edificatorie del PUE di Castello.

Si ritiene che le incoerenze di cui ai punti a) e b) possano essere superate tramite una variante alle previsioni del Piano di Indirizzo Territoriale oppure prefigurando un altro percorso amministrativo.

Si può prevedere a tal fine, su specifico mandato del Consiglio regionale, una proposta di modifica della Legge Regionale 65/2014 che consenta, per opere strategiche di interesse nazionale e regionale, di poter esprimere l'intesa in conferenza di servizi previa delibera del Consiglio Regionale anche in caso di difformità urbanistica. L'approvazione dell'opera in Conferenza di Servizi ex art.81 DPR 616/1977 determina quindi variante degli strumenti urbanistici.

Più in particolare, si ricorda che il Piano Urbanistico Esecutivo, approvato il 28/05/1999 con Accordo di Programma e allegato Accordo di Pianificazione sottoscritto dal Comune di Firenze, dalla Regione, dalla Provincia di Firenze, dal Ministero dei LL.PP. e dal Comando generale dell'Anna dei Carabinieri, è stato oggetto di successiva variante approvata dal Consiglio comunale di Firenze con DCC 91955 del 17/01/2005 e consta di:

- Sup. fondiaria totale circa 168 ettari;
- SUL totale mq 440.000 - di cui 89.000 Scuola Carabinieri e 92.000 pubblico (Direzionale, Residenziale e Attrezzature), 259.000 privato (Direzionale, Residenziale, Commerciale e Ricettivo);
- Sup. Parco minima pari a 80 ettari (comprendenti le vasche di autocontenimento e il collettore idraulico).

La Sup. fondiaria interferita dal Masterplan è pari a circa 28 ettari, ovvero il 16.7% della Sup. totale.

Di questi 28 ettari:

- circa 22,5 ettari sono destinati a Parco (comprendenti le vasche di autocontenimento e il collettore idraulico, che il Proponente il Masterplan ipotizza di spostare nell'area destinata a Parco compresa tra la Scuola Carabinieri, il Piazzale Apron 100 e il sistema di parcheggi a servizio della nuova aerostazione);

- 5,5 ettari sono interessati dalla UMI "J" (Unità Minima di Intervento) nella quale è prevista una SUL (Superficie Utile Lorda) totale di mq 63.000 (Direzionale 28.000 mq, Commerciale 20.000 mq e Ricettivo 15.000 mq).

Inoltre, è necessario far presente che:

- l'esatta individuazione delle zone di tutela e l'approvazione dei Piani di rischio è subordinata alla definizione del progetto di qualificazione aeroportuale da parte della Soggetto proponente, in quanto "l'esposizione al rischio aeronautico è connessa alla tipologia delle operazioni di volo nonché alla tipologia degli aeromobili utilizzati e, pertanto, è riferibile alle caratteristiche tecnico-operative della pista di volo" (Regolamento Enac per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti - II Edizione - Emendamento n. 8 del 21.12.2011, adottato dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (E.N.A.C.), per quanto ivi interessa, al Capitolo 9 del Paragrafo 6 prevede che: "6.6 Prescrizioni per la redazione del piano di rischio);

- nell'apposito studio presentato da ENAC intitolato Aeroporto "Amerigo Vespucci", al punto 3.2.1) "Descrizione dell'infrastruttura", si legge che: " ... Assunta la monodirezionalità nell'uso della pista il coefficiente di utilizzazione (C.U.) associato, raggiunge un valore del 97.50% superiore al valore minimo richiesto dall'ICAO del 95% ... ",

- anche nel progetto denominato "Aeroporto di Firenze - Master Pian aeroportuale 2014-2029" il Proponente conferma l'utilizzo esclusivamente monodirezionale della pista, inoltre afferma che le situazioni di emergenza possono comportare il sorvolo di Firenze nella misura di 16 movimenti/anno nello scenario 2018 e di 24 movimenti/anno nello scenario 2029 (come risulta a pag. 40 del Parere n. 106 del 23 giugno 2015 espresso dal NURV);

- il Proponente dichiara una previsione di 24 movimenti/anno al 2029, in direzione Firenze, dovuti a manovre di "Riattaccata" che comporteranno la individuazione di zone di tutela (aree di rischio) in testata alla pista in direzione Firenze;

- una volte definite e approvate le zone di tutela e i piani di rischio, si determinano i seguenti 2 tipi di effetti:

1. Patrimonio edilizio esistente e Permessi di costruire già rilasciati.

Occorreranno opere di tutela passiva degli edifici esistenti e da realizzare (Scuola Carabinieri, Polo Scientifico, Scuola media inferiore, ...);

2. Previsioni degli strumenti urbanistici vigenti per le quali non sono stati rilasciati i rispettivi Permessi di costruire.

Il Comune competente potrebbe non rilasciare i permessi di costruire relativi a previsioni che sono in contrasto con quanto consentito nelle zone di tutela A, B, C e D (PUE Castello, PA Polo Scientifico, ...).

In entrambi i casi si determinerà un'alterazione dell'assetto dei diritti acquisiti da parte del Titolare del PUE di Castello.

L'espressione del Consiglio deve essere limitata alle difformità di cui ai punti a e b.

Il superamento delle difformità di cui ai punti c) e d) richiederebbe infatti la modifica alla norma del PIT che **ha prescritto la conservazione delle destinazioni d'uso previste dagli strumenti urbanistici vigenti nelle aree intorno all'area aeroportuale.**

Considerate le ricadute economiche derivanti dalle incoerenze di cui al precedente punto d) e, in subordine del punto c), si ritiene che la legge regionale di modifica della LR 65/14 sia da approvarsi solo se sarà chiarita preliminarmente la disponibilità del proponente a modificare il progetto per l'eliminazione delle interferenze con il PUE di Castello o comunque che vi siano adeguate garanzie per la Regione Toscana.

Più precisamente va considerato che nelle aree interessate dalla convenzione di lottizzazione del 18 maggio 2005 (piano urbanistico esecutivo - PUE di Castello) sono stati rilasciati permessi a costruire ancora validi; la posizione del privato proprietario è dunque quella di un diritto a costruire consolidato sia per effetto del trascorrere del tempo sia per l'affidamento ingenerato dai titoli edilizi rilasciati. In presenza di tali condizioni, l'esercizio del potere di modifica degli strumenti urbanistici è assoggettato all'esistenza di serie, fondate e sopravvenute motivazioni di interesse pubblico, che devono essere adeguatamente evidenziate e che sono comunque suscettibili di dare luogo a una pretesa di equo indennizzo, ai sensi dell'art. 11 della Legge n. 241/1990 da parte degli operatori per effetto del sacrificio ad essi imposto dalle nuove previsioni territoriali, se non addirittura ad una pretesa risarcitoria se le motivazioni addotte a supporto della modifica apportata all'assetto territoriale a suo tempo concordato, risultassero, nell'ambito di una verifica giurisdizionale, illegittime o comunque non sufficienti. (sul punto la giurisprudenza è pacifica Cass. n. 17922/2012; Cass. n. 20640/2011; Cass. n. 28980/2008).

L'indennizzo è parametrato al valore reale del bene; nel caso in esame dunque il valore di aree edificabili in quella zona del territorio fiorentino.

Per evitare dunque che l'Amministrazione sia esposta al rischio di tali pretese indennitarie e/o risarcitorie, **è indispensabile che prima della sottoscrizione dell'Intesa con effetto di variante al PIT sia raggiunto e presentato un accordo definito tra il proprietario dell'area Castello e la società di gestione dell'aeroporto con cui:**

- la società di gestione si accolla integralmente l'onere economico di ogni forma di indennizzo e/o risarcimento alla società proprietaria, quale conseguenza dell'interferenza dell'opera aeroportuale con le previsioni urbanistiche del PUE,

- la società proprietaria rinuncia espressamente a far valere tali pretese nei confronti delle Amministrazioni pubbliche che hanno esercitato la loro potestà di pianificazione territoriale ed urbanistica.

Per essere giuridicamente efficace rispetto alla finalità di garantire l'Amministrazione dall'esposizione economica suddetta, tale accordo deve essere formalizzato prima che la variante al PIT venga deliberata e sottoscritto per visione ed accettazione anche dalla Regione.

In alternativa una modalità percorribile rimane l'approvazione del progetto senza l'intesa e quindi con DPCM, il quale costituisce variante agli strumenti urbanistici. In tale ipotesi andrebbe costruito un atto di forte valenza politica con il quale la Regione, non essendo nelle condizioni di esprimere un parere favorevole sul progetto per i richiamati contrasti, evidenzierà comunque un orientamento politico favorevole sul nuovo assetto infrastrutturale strategico.

Il procedimento relativo alla realizzazione del nuovo master plan aeroportuale è una fase del più profondo **processo di integrazione tra i due aeroporti nel sistema aeroportuale toscano.**

All'integrazione societaria, che è stato il primo fondamentale passaggio, deve seguire una strategia aziendale che consenta di sfruttare al massimo i benefici del processo in corso.

È quindi necessario che la Regione Toscana, che mantiene una quota societaria di presidio in Toscana Aeroporti, attraverso la Giunta Regionale e su specifico mandato del Consiglio, provveda ad una costante azione di sorveglianza sull'operato della società al fine di monitorare i benefici attesi dell'integrazione per uno sviluppo equilibrato del territorio regionale e garantire la permanenza del sistema toscano tra le infrastrutture strategiche di livello nazionale.