

Conferenza stampa

23.03.2018



Lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze **ESIGENZA**

L'aeroporto di Firenze rappresenta un'infrastruttura **già presente e operativa da anni sul territorio**, importante per il sistema dei regionale dei trasporti, del commercio, del turismo e dell'economia.

Lo scalo opera con oggettive **criticità operative e funzionali**, note a tutti gli utenti e passeggeri.

La pista ha sviluppo lineare limitato, viene impiegata in modalità pressochè monodirezionale in quanto risulta condizionata dalla presenza orografica del Monte Morello e le operazioni di volo risultano fortemente penalizzate dalla presenza di **venti in coda** che determinano dirottamenti e cancellazioni.



INTERNATIONAL AIRPORT				- DEPARTURES	
DESTINATION	SCHED.	ESTIM.	DESK	GATE	REMARKS
	10:45	15:45	17-23	13	CANCELLED
	12:20		17-23	13	CLOSED
	13:05		38-39	14	CANCELLED
	13:25		40-41	15	CANCELLED
	13:30		17-23		CANCELLED
IXEL	14:00		17-23		CANCELLED
AF-	14:05		17-23	12	CANCELLED
	14:45		17-23		CANCELLED
	15:20		48-49	17	

Gli aeromobili che operano su Firenze risentono di difficoltà operative già per bassi valori di vento in coda, dell'ordine dei 10 nodi.

Ad oggi, circa **120-140.000 passeggeri all'anno risultano «disguidati»**.

Le rotte degli aerei comportano, inoltre, il **sorvolo di quartieri residenziali cittadini**, con conseguente esposizione della popolazione al rumore.

Lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze

STRATEGIA DI SISTEMA

Le attuali problematiche infrastrutturali, operative e ambientali devono confrontarsi con le **esigenze di soddisfacimento della domanda crescente**, di assunzione del **ruolo strategico** dello scalo indicata dalla programmazione nazionale dei trasporti, di crescita e **sviluppo economico** della regione.

Solo la logica di sistema, peraltro espressamente indicata dal Piano Nazionale degli Aeroporti, guida Toscana Aeroporti nella verifica della più efficace linea strategica di indirizzo in grado di attuare le scelte della pianificazione nazionale, garantendo il contemporaneo **sviluppo di entrambi gli scali toscani di Pisa e Firenze**.

Toscana Aeroporti oggi rappresenta l'interlocutore industriale e finanziario in grado di **attuare**, finalmente a livello di **sistema regionale** e con la dovuta sinergia, le opere e gli interventi finora non concretizzati e solo argomentati, pianificati e programmati,

Lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze **LA NECESSITA' DELLA NUOVA PISTA**

Le problematiche che da anni caratterizzano lo scalo derivano principalmente dalle limitazioni infrastrutturali rappresentate, in primis, dalla **giacitura della pista**.

Differenti ipotesi di sviluppo che contemplino il mantenimento o anche l'allungamento dell'attuale pista, seppur nel rispetto delle relative prescrizioni ambientali, non possono ritenersi risolutive.

Solo la **variazione della giacitura** della pista può consentire il superamento delle problematiche di limitazione associate alla presenza dei venti in coda, oltre che garantire il suo possibile maggior sviluppo lineare.



I numerosi studi tecnici e specialistici condotti, negli anni, in merito alla possibile nuova giacitura della pista hanno rappresentato il naturale background alle previste ipotesi di adeguamento dello scalo.

Allo stesso modo, lo studio delle alternative di giacitura è stato positivamente verificato dalla Commissione VIA nel corso della recente procedura VIA condotta dal Ministero dell'Ambiente .

Lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze **LA COMPATIBILITA' AMBIENTALE DEL PROGETTO**

Le previsioni progettuali di sviluppo dell'aeroporto di Firenze sono state, come noto, oggetto di verifica di compatibilità ambientale (VIA) sia da parte del Ministero dell'Ambiente, sia dal Ministero dei Beni Culturali, seguendo lo stesso iter condotto, da anni, da tutti gli aeroporti nazionali.

Il positivo esito del percorso di VIA, concluso nel rispetto del recepimento della direttiva europea di riferimento, ha sancito la sostenibilità ambientale del progetto, assurgendo i relativi impatti a livelli di significatività tali da poter essere considerati compatibili con l'ambiente e col territorio.

Specifiche indicazioni (c.d. prescrizioni), articolate secondo le tre fasi di *ante operam, corso d'opera e post operam*, definiscono e delineano il percorso a cui Toscana Aeroporti dovrà attenersi per garantire, negli anni, detta condizione di sostenibilità e compatibilità ambientale.

Contro i due Ministeri competenti dell'emanazione del Decreto di compatibilità ambientale sono **ricorsi**, davanti al Tribunale Amministrativo, 7 Amministrazioni Comunali:

Carmignano, Poggio a Caiano, Calenzano, Prato, Signa, Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino.

Lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze L'INTERESSAMENTO DEI COMUNI RICORRENTI

Comune di Carmignano

- All'interno del territorio comunale di Carmignano **non sono previsti interventi riconducibili al Masterplan, nè aree di cantiere.**
- Il **limite del confine comunale** si pone a circa **8,5 km** dal futuro sedime aeroportuale.
- All'interno del territorio comunale si colloca la **villa medicea di Artimino**, che tuttavia dista **oltre 12 km** dalla nuova pista.
- **Gli aerei sorvolano il territorio ad una quota sempre superiore a 1.500 metri.**

Comune di Poggio a Caiano

- **Non sono previste opere e interventi, né aree di cantiere.**
- Il **confine comunale** si pone a circa **9 km** dal futuro sedime aeroportuale.
- La **villa medicea di Poggio a Caiano** dista **10 km** dalla nuova pista.
- **Gli aerei sorvolano il territorio ad una quota sempre superiore a 1.100 metri.**

In relazione alle Ville Medicee, la delegazione UNESCO ha condotto nel maggio 2017 una missione sul patrimonio Mondiale tutelato. Il Report di Missione riporta: «**Gli effetti diretti dell'espansione dell'aeroporto rappresentano un miglioramento rispetto alla situazione attuale in relazione all'Eccezionale Valore Universale della città storica e delle ville medicee di Castello e La Petraia.**»

Lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze L'INTERESSAMENTO DEI COMUNI RICORRENTI

Comune di Calenzano

- All'interno del territorio comunale di Calenzano **non sono previsti interventi** riconducibili al Masterplan, né aree di cantiere.
- Il limite del **confine comunale** si pone a circa **2 km** dal futuro sedime aeroportuale.
- **Gli aerei non sorvolano il territorio comunale, né in decollo, né in atterraggio.**

Comune di Prato

- All'interno del territorio comunale di Prato **non sono previsti interventi** riconducibili al Masterplan, né aree di cantiere.
- La città si pone a 9 km dal futuro sedime aeroportuale e il suo centro non è sorvolato dagli aerei.
- Aree periferiche della frangia meridionale, già esposte ai fattori di impatto acustico e di inquinamento atmosferica dell'autostrada A11, sono sorvolate a quote oltre i 1.000 metri in decollo che non impattano sulla percezione del rumore.
- Il sorvolo dell'impianto Toscochimica non apporterà alcun incremento di rischio rispetto a quello già intrinseco dello stabilimento, infatti gli studi sul **rischio di incidente aereo** evidenziano probabilità di accadimento di **1 evento ogni 1,2 milioni di anni circa.**

Lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze **L'INTERESSAMENTO DEI COMUNI RICORRENTI**

Comune di Signa

Nell'ambito del Comune di Signa il progetto prevede la sola realizzazione di un importante **intervento di riqualificazione naturalistica, idraulica e paesaggistica**, avente la funzione di **compensazione ambientale**.

Si tratta, di fatto, di realizzare un invaso di circa 40 ettari, aventi le molteplici funzioni indicate che, attuate sinergicamente, garantiscono sia la creazione di **ambienti umidi a valenza naturalistica e paesaggistica**, sia la **valorizzazione paesaggistica del territorio aperto**, sia la **funzione idraulica di cassa di laminazione**. Il tutto col coinvolgimento di esperti qualificati del settore, il cui operato sarà oggetto di verifica e valutazione da parte degli Enti competenti.

Quanto previsto non contrasta col disegno ordinatore del Parco della Piana.

Il funzionamento idraulico attua finalmente, grazie al finanziamento di un progetto privato, le previsioni della sovraordinata pianificazione idrogeologica che da oltre 15 anni vincola la programmazione urbanistica e l'edificabilità di quei luoghi.

Lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze L'INTERESSAMENTO DEI COMUNI RICORRENTI

Comune di Campi Bisenzio

- Il Comune di Campi Bisenzio è interessato solo per la realizzazione di una porzione delle **strutture arginali** afferenti alle sistemazioni idrauliche, per un tratto di **solli 380 metri**, con ingombro planimetrico di **meno di 2 ettari (0,07% del territorio)**.
- Il Comune beneficerà di interventi di compensazione, quali quello previsto in adiacenza all'oasi WWF di Focognano, in località Prataccio. L'area, di circa 20 ettari, completerà l'oasi naturalistica protetta,
- Con il Masterplan si completeranno anche importanti **percorsi ciclabili** che connetteranno l'area di Focognano al Parco di Sesto Fiorentino, alla ciclostrada Prato-Firenze, all'area di compensazione di Santa Croce, alla città di Firenze, al Parco di Villa Montalvo, alla ciclovia Eurovelo e al centro cittadino di Campi.
- In termini di **impatto acustico**, l'abitato comunale più esposto è quello di **Capalle**, sorvolato dagli aeromobili.
- In conformità agli adempimenti del Decreto VIA e della normativa di settore, in fase di esercizio della nuova pista si provvederà a **monitorare** l'impatto acustico e, laddove necessario, a mitigarlo. Ad oggi risultano pochi (qualche decina in tutto) i ricettori da attenzionare.
- Il Comune di Campi Bisenzio farà parte, a norma di legge, della **Commissione Aeroportuale** che verrà istituita ai sensi del D.M. 31.10.1997 e che **vigilerà sulla tematica dell'impatto acustico aeroportuale di esercizio e le misure di mitigazione da adottare**.

Lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze

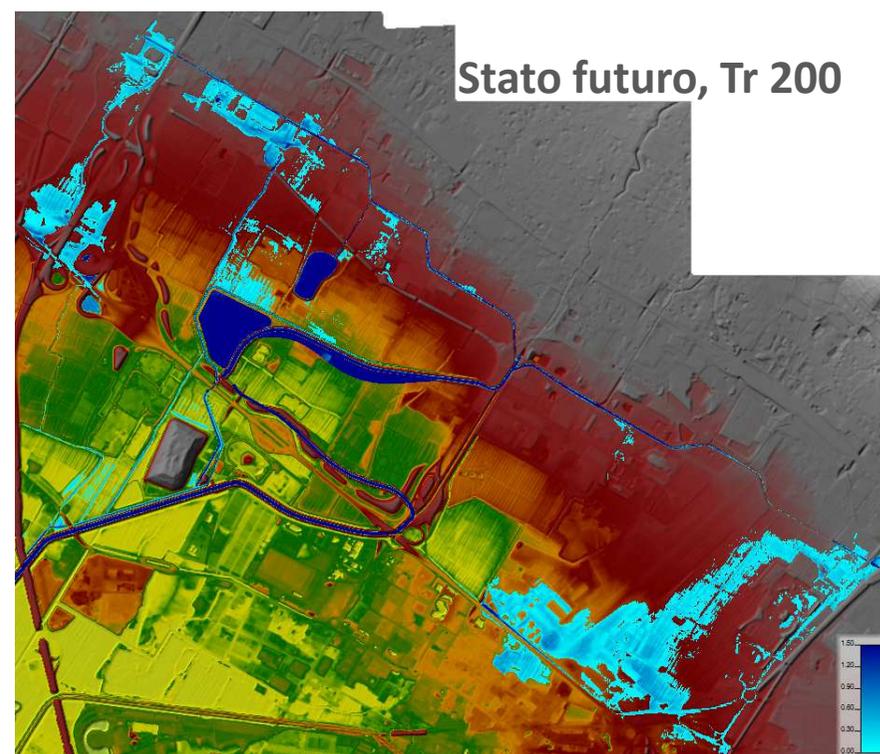
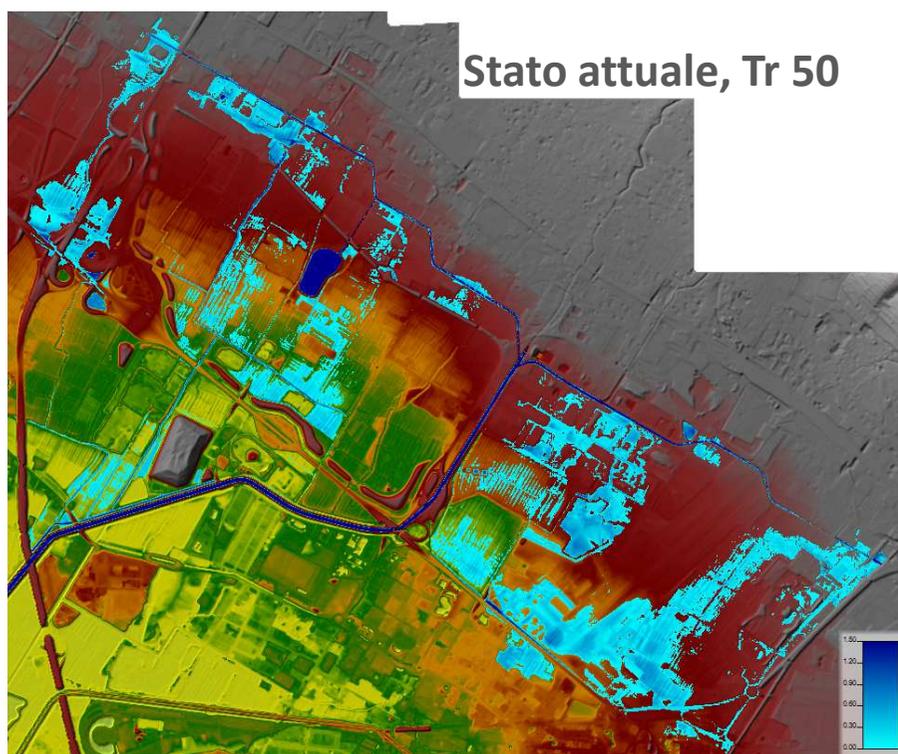
L'INTERESSAMENTO DEI COMUNI RICORRENTI

Comune di Sesto Fiorentino

Il Comune maggiormente interessato dalle opere e trasformazioni di Masterplan è quello di **Sesto Fiorentino**.

Il Comune sarà interessato dalla nuova pista di volo e relativo sedime aeroportuale.

- L'intersezione con la **via dell'Osmanoro** sarà superata attraverso la realizzazione di una **nuova viabilità** che garantirà la **connessione all'autostrada A11**.
- L'interferenza con il **Fosso Reale** e i canali idrici minori sarà superata con la realizzazione di opere di **riassetto idraulico** tali da migliorare la **condizioni di sicurezza del territorio**



Lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze

L'INTERESSAMENTO DEI COMUNI RICORRENTI

Comune di Sesto Fiorentino

Per la **mitigazione e compensazione** delle trasformazioni ed occupazioni previste, il progetto contempla la realizzazione di:

- 1) Intervento di realizzazione dell'**area naturale di Santa Croce** (estensione circa 21 ettari), con finalità di tipo **naturalistico e paesaggistico**
- 2) Intervento di realizzazione dell'**area naturale di Mollaia** (estensione circa 20 ettari) , a tutela e protezione della **fauna anfibia**, fruibile a scopi didattici
- 3) Intervento di realizzazione del **parco periurbano**, ad **uso ricreativo, agricolo e con fruizione pubblica**. L'estensione complessiva del parco è pari a circa 90 ettari.
- 4) Intervento di realizzazione di un **parco ricreativo**, di circa 22 ettari, in corrispondenza della porzione di **attuale sedime aeroportuale da dismettere**
- 5) Intervento di **mitigazione acustica a tutela del Polo Scientifico e Tecnologico** (duna antirumore con sviluppo lineare di circa 1.500 metri)
- 6) Interventi di realizzazione di **nuovi percorsi ciclabili** di collegamento delle aree di compensazione e connessione alla ciclostrada Prato-Firenze e alle ciclovie 10 «parco della piana» e 2 «querceto-padule-piana». Le nuove piste ciclabili renderanno comunicanti il Polo Scientifico col Parco periurbano (nuovo asse est-ovest), e questi con le aree dell'Osmannoro e di Santa Croce/Focognano (nuovo asse nord-sud), a loro volta connesse con i centri di Firenze e Campi Bisenzio.

Gli interventi saranno realizzati preferibilmente previo trattativa privata con i proprietari, categorie e/o associazioni. **Il costo complessivo delle opere ammonta a circa 25 milioni di euro.**

Lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze

L'INTERESSAMENTO DEI COMUNI RICORRENTI

Comune di Sesto Fiorentino

Recenti osservazioni del Comune di Sesto Fiorentino sembrano lamentare l'assenza, in fase di VIA, di **specifici approfondimenti sui rischi ambientali e sanitari** legati al progetto e un loro improprio posticipo a fasi successive.

È opportuno fugare ogni dubbio in merito, ricordando che:

- 1) Le valutazioni circa la tematica del rischio aereo e le relative conseguenze sono state adeguatamente condotte **nell'ambito della procedura VIA**, così come diffusamente riportato nel parere n. 2570 della Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente, che ha valutato «**esaustiva**» la documentazione prodotta. La prescrizione a ciò riferita richiede, di fatto, sola la condivisione collegiale della documentazione in sede di Osservatorio Ambientale. Il **Rischio Locale Personale massimo** si prevede **lungo l'asse della pista, all'interno del sedime aeroportuale, e corrisponde ad 1 evento ogni 150.000 anni**. Le aree del **Polo Scientifico** e della **Scuola Marescialli** sono interessate da rischi di incidenti mortali che potranno manifestarsi **ogni 100 milioni di anni di esercizio aeroportuale**.
- 2) Le valutazioni sanitarie sono già contenute e verificate all'interno della procedura VIA. La prescrizione a ciò riferita richiede solo la **disponibilità di Toscana Aeroporti a collaborare** con le Amministrazioni e i soggetti preposti alla tutela della salute pubblica «**qualora** gli stessi volessero aggiornare la VIS in relazione ad altre opere». L'aeroporto di Firenze, infatti, è **l'unico in Italia** ad aver presentato lo studio di Valutazione di Impatto Sanitario in fase di VIA.

Lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze IL DECRETO VIA

La documentazione agli atti del procedimento ha consentito, alle Autorità Competenti, l'espressione di un **giudizio di compatibilità ambientale** assolutamente «**informato**», «**motivato**» e «**completo**» in relazione al dettaglio conoscitivo e progettuale proprio della fase procedurale.

Le prescrizioni, invece, definiscono un **percorso** di futuro dettaglio tecnico, realizzativo e di esercizio delle opere, tale da garantire, anche in futuro, la piena sostenibilità ambientale del Masterplan.

È del tutto evidente che le prescrizioni recate dal Decreto VIA **non rimandano** a fasi future, valutazioni ambientali di significativa importanza che avrebbero dovuto essere eseguite in fase di VIA.

Lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze **L'OSSERVATORIO AMBIENTALE**

L'Osservatorio Ambientale sarà l'organismo collegiale deputato al **controllo** e alla **vigilanza** del corretto operato ambientale di Toscana Aeroporti.

I membri partecipanti sono stati indicati dal Decreto interministeriale VIA. L'Osservatorio si è insediato il 24 gennaio.

Il Regolamento di funzionamento di cui si è dotato prevede la possibile «partecipazione alle sedute delle Amministrazioni/Enti territoriali, qualora ciò sia valutato utile ai fini dei lavori, **se interessati da specifiche problematiche ambientali**».

L'Osservatorio, nella propria finalità costitutiva, ha come indirizzo la **massima trasparenza e condivisione** del proprio operato, dei dati/indicatori ambientali e dello stato di avanzamento delle verifiche di ottemperanza e, successivamente, dei lavori attraverso un sito web dedicato e specifiche giornate di comunicazione e coinvolgimento di tutte le realtà locali.

Le Amministrazioni Comunali parteciperanno, inoltre, attivamente al procedimento di autorizzazione del Masterplan, nell'ambito della specifica Conferenza di Servizi.