



AEROPORTO PARLIAMONE

Report su Incontro di confronto Pubblico

Premesse

Toscana Aeroporti, a seguito dell'approvazione tecnica da parte di ENAC, ha presentato nel 2014 il Master Plan 2014-2029 del Progetto per il potenziamento dell'Aeroporto di Firenze- Vespucci al Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; l'APP - Autorità Regionale di Garanzia e Promozione della Partecipazione (che finanzia - con l'appoggio della legge regionale 46\2013 - i processi partecipativi proposti da enti, istituti scolastici, aziende o gruppi di cittadini) ha promosso una serie incontri di confronto pubblico sul tema in oggetto.

Pertanto nel 2016 nelle giornate del 5 marzo presso l'Università a Sesto Fiorentino, 19 marzo a Calenzano, 2 Aprile a Poggio a Caiano e 16 Aprile a Firenze si sono svolti gli incontri aperti, su richiesta dei Comuni di Calenzano, Poggio a Caiano e Carmignano, promossi dall'Autorità Regionale APP; già dal primo incontro, tenuto conto della costituzione di una "stanza" dedicata all'aeroporto di Firenze Vespucci sul portale regionale Open Toscana Partecipa, è stato illustrato il Master Plan da parte di esperti e sono stati istituiti tavoli di lavoro e confronto su appositi temi da trattare, dove l'attività dei partecipanti è stata guidata da tecnici dell'Università, di Enti, degli Ordini professionali e da professionisti.

I temi in discussione, dapprima distribuiti su 10 tavoli e poi raggruppati su 5 nei due ultimi incontri, sono stati:

Tavolo 1: Caratteristiche del progetto;

Tavolo 2: Rumore e qualità dell'aria;

Tavolo 3: Impatto sul territorio e sulla rete delle acque;

Tavolo 4: Costi e ricadute economiche dell'opera, riorganizzazione della mobilità;

Tavolo 5: Aspetti normativi e procedurali.

Sinteticamente il Master Plan del progetto di potenziamento dell'Aeroporto di Firenze Vespucci, visualizzato sul sito web del Ministero dell'Ambiente,

- *prevede:*
 - *la costruzione di una nuova pista di 2400 mt con orientamento pressoché parallelo alla Autostrada, (quasi ortogonale alla vecchia pista), nuovi terminal per il traffico di aviazione commerciale, generali e merci e nuovi piazzali per aeromobili;*
 - *l'esercizio della nuova pista prevalentemente monodirezionale lato Prato ma per certe situazioni meteorologiche dovute ai venti possono verificarsi atterraggi dal lato Firenze;*
- *presenta i vantaggi del potenziamento:*
 - *per la maggiore lunghezza della pista, ai fini degli atterraggi/decolli che consente l'esercizio con aerei di maggiori capacità per i voli lunghi, come i Boeing, che adesso non possono atterrare.*
 - *per la capacità di consentire alle Compagnie aeree esistenti di potenziare il parco degli aeromobili e/o di attrarre nuovi Operatori aereonautici.*
- *affronta e sviluppa*
 - *i temi di interferenza del progetto ai fini ambientali, urbanistici, della viabilità/mobilità.*

Comunicazione e Partecipazione

- Ai tavoli erano presenti comitati vari, amministratori, professionisti e cittadini prevalentemente residenti nei Comuni della Piana .

La prevalente tendenza dei partecipanti si è espressa contraria alla realizzazione della nuova pista, con poche eccezioni citate dagli organizzatori nell'ultima riunione, quali Confindustria e Camera di Commercio di Firenze, e Ordini Professionali specifici (in particolare l'Ordine degli Ingegneri di Firenze).

- Pur apprezzando il tentativo di comunicazione si sono rilevati alcuni aspetti valutati come critici a un buon svolgimento del processo.

Non sono stati presenti agli incontri (perlomeno con partecipazione diretta e/o ufficiale), né Toscana Aeroporti - proponente del Master Plan, né ENAC, né i comuni più rappresentativi della Piana, né gli amministratori regionali. I partecipanti dei Comuni richiedenti il processo di confronto, ancorché interessati, non costituiscono le rappresentanze più significative del territorio coinvolto, costituito da Firenze, Prato, Sesto Fiorentino, Scandicci e potenzialmente da tutto lo scenario dell'Area Metropolitana e buona parte della Toscana.

Il processo, oltre che ragionevolmente tardivo rispetto all'evoluzione delle decisioni, è stato strutturato in maniera orizzontale, mettendo a confronto tecnici, associazioni, semplici cittadini senza alcuna strutturazione e quindi, a nostro giudizio, con limitata efficacia e alcunché costruttive.

Si ritiene che le osservazioni alla progettazione del Master Plan più degne di attenzione siano state quelle da parte di un'associazione di tecnici sestesi (a Sesto Acuto) che, prendendo atto delle decisioni di realizzare la nuova pista così come progettata, segnalavano la necessaria attenzione sulla progettazione al contorno per le ricuciture ambientali, urbanistiche e della viabilità soprattutto lato Sesto Fiorentino, criticandone la scarsa attenzione e studio dei problemi interferenti con necessità di approfondimento. In particolare evidenziavano, con ragionevolezza a nostro giudizio, la necessità di mantenere la continuità della direttrice viabile Sesto-Osmannoro sottopassando la nuova pista aeroportuale (evitando la prevista lunga e tortuosa deviazione stradale) e sotto lo stesso aspetto verificare meglio la ricucitura idraulica della Piana.

Altra riflessione importante espressa ai tavoli, a chiarimento della disinformazione diffusa relativa all'integrazione tra aeroporto di Firenze e Pisa tramite servizio ferroviario, è stata quella espressa da esperti, ex dirigenti del Gruppo FS Italiane, circa l'esperienza fallimentare del servizio regionale mirato sperimentato fin dagli anni '80 tra i due scali, nonché quello a treno navetta tra le stazioni di Pisa e Aeroporto per i ridotti numeri di utenti provenienti da un aereo in partenza o arrivo e l'elevata offerta del servizio ferroviario.

Interventi di chiusura del processo

Per chiudere il processo messo in atto, all'incontro del 16 aprile 2016 a Firenze l'Autorità Regionale APP ha chiesto un contributo a due esperti esterni (Prof. Baccelli e Prof. Ponti) perché esprimessero un giudizio a riferimento di esperienze maturate in altri processi simili nazionali o all'estero.

• **Il prof. Oliviero Baccelli** (Università Bocconi Milano e Direttore CERTeT - Esperto in economia regionale trasporti e turismo-logistica e infrastrutture) ha evidenziato che:

- *il trasporto aereo è l'unico settore industriale che non solo non ha conosciuto crisi, ma anzi è in continua crescita; già per Firenze l'incremento tra 2008-15 dei voli int.li +25% e voli UE +54% (Pisa rispettivamente + 23% e +51%);*

- *la ricaduta sull'occupazione del territorio è rilevante per impatto diretto (operazioni aeroportuali), indiretto (catena di fornitura), indotto (maggior numero di addetti all'aeroporto) e dinamico (incremento del turismo e contatti economici con l'estero, attrazione di investimenti). Promozione immagine del territorio - Gateway Internazionale - Manifestazioni turistiche culturali e sportive - Localizzazioni nuove Imprese internazionali)*

- *gli aeroporti di Pisa e Bologna non possono essere considerati valide alternative a Firenze perché le distanze 80 e 120km sono eccessive per poter fare "sistema" con tempi di percorrenza superiori a 1 h; (diverso il caso della ben più estesa area metropolitana milanese, servita da Malpensa, Linate e Bergamo).*

- *si devono considerare i costi per i passeggeri per raggiungere Pisa, i costi in termini di traffico, rumore e inquinamento generati dai bus lungo la FI-PI-LI e per l'ingresso e uscita da Firenze, i*

costi per le compagnie per i dirottamenti a Bologna e Pisa quando Firenze con gli impianti attuali non può essere operativo (specie per gli atterraggi).

- le Compagnie hanno maggiori costi con l'aeroporto attuale (aerei più piccoli di poca capacità di passeggeri) e quindi tariffe più alte che spesso scoraggiano i turisti; tutte le Compagnie nel rinnovo del parco aeromobili investono in tipologie di aerei più grandi (e tecnologicamente più avanzati e sicuri) che non possono atterrare a Firenze, (infatti Meridiana, con parco "modello Firenze", è fallita). Sono le compagnie (e non le autorità politiche) che decidono quali scali servire, orientandosi sempre di più verso aeroporti commercialmente interessanti.

- l'interesse commerciale verso un aeroporto richiede un efficiente sistema di accessibilità intermodale per la possibilità di smistare i passeggeri in arrivo e partenza con un sistema di trasporto pubblico di elevata capacità, veloce e frequente, con forte riduzione aree per parcheggi.

- partecipazione attiva e propositiva, come necessario per ogni sistema di trasporto, del contesto locale alla pianificazione.

• **Il prof. Marco Ponti** ha un po' smitizzato il problema, visto che non si parla di un grande Aereoporto, evidenziando che:

- in fondo l'aeroporto è uno "stradone" di 2km e mezzo, largo anche meno di un'autostrada; quindi scarsissimo consumo di territorio rispetto ai movimenti di persone e merci che ne derivano. Peraltro viene costruito solo in parte con finanziamenti pubblici, al contrario di ferrovie e autostrade.

- la partecipazione va bene, ma non scordiamoci che spesso essa genera aumento di costi, perché c'è una "escalation" di richieste. Poi i sindaci sono contenti di aver ottenuto quello che desideravano, i costruttori sono contenti perché le commesse aumentano, il contribuente un po' meno. Ma lui al tavolo partecipativo non c'è!

- l'alternativa di Pisa non funziona: per quanto si migliorino i collegamenti, stradali o ferroviari (che comunque costano), non si riuscirà a scendere molto sotto l'ora di viaggio, che è comunque commercialmente fuori mercato considerando che un volo su scala europea dura al massimo due ore-due ore e mezzo.

- l'impatto acustico e di inquinamento del resto sarà in futuro molto inferiore a quello di oggi, perché i mezzi aerei sono in continua evoluzione per tutta una serie di prescrizioni e provvedimenti a livello europeo (come le autovetture, per capirci).

- di credere poco alla fusione tra Pisa e Firenze, sarebbe meglio fossero in concorrenza per strappare tariffe più basse, esperienza che è stata fatta nel caso degli aeroporti londinesi.

La chiusura della riunione ha avvalorato la carenza di informazione e di guida per stimolo a percepire le esigenze socio economiche generali di un territorio (nel caso la Piana di Firenze):

- si è passati dalle dichiarazioni dei tre sindaci presenti contrari al progetto, senza argomenti di significato, se non strettamente locali e abbastanza fuori dall'area di intervento.

- per arrivare al dibattito aperto dove l'informazione e l'obiettivo da raggiungere sono stati ampiamente assenti.

- E pertanto nella chiusura torna bene citare il **prof. Paolo Pecile** dell'Università di Firenze (ed anche ex amministratore in alcuni Comuni ed Enti della Piana) che, sebbene abbia partecipato ai primi incontri, l'intervento fatto è risultato premonitore del basso livello di responsabilità e del contraddittorio esito del processo di incontro pubblico;

afferma Pecile....." ..molti sostenitori del Parco della Piana a mio avviso ritenevano che il Parco fosse un'arma contro l'aeroporto, viceversa i sostenitori del progetto di potenziamento dell'Aeroporto ritenevano il Parco uno strumento per facilitare l'approvazione del progetto..."

e prosegue dritto aggiungendo ,....." c'è l'elenco delle opere già previste in questo territorio , progettate una per una senza una strategia d'insieme, ma anche tutte le opere compensative necessarie..." al progetto .

Conclude infine affermando che il dibattito è stato condotto sulle competenze formali per la complessità delle opere, ma questo non può bloccare il processo; e con l'Aeroporto ci si riconduce come alla questione area ex-Fondiaria per riemergere l'incapacità italiana (anche molto fiorentina) di affrontare problematiche territoriali complesse, risolvibili solo alzando il tiro e superare di dire solo no o sì, per rinnovare le nostre città e per rendersi consapevoli e competitivi allo sviluppo che ci circonda.

Firenze, 3 maggio 2016

Partecipanti per conto dell'Ordine

COMMISSIONE MOBILITA'

Fiorenzo Martini

Andrea Stanzani

Giovanni Pesci

COMMISSIONE URBANISTICA

Piero Caliterna