

INTEGRAZIONE AL PIT (Piano di Indirizzo Territoriale)

*Parco Agricolo della Piana e qualificazione dell'Aeroporto di Firenze
Con l'integrazione alla proposta della GR di delibera al CR n°10 del
14 febbraio 2011 - "Adozione dell'integrazione al PIT per la
definizione del Parco Agricolo della Piana e per la qualificazione
dell'Aeroporto di Firenze"*

UN'AREA STRATEGICA PER LA TOSCANA

La situazione attuale della Piana fiorentina è quella di un'area con forti criticità. Il territorio si è trasformato negli decenni di sviluppo residenziale e produttivo, con un carico infrastrutturale importante e una viabilità a forte e caotica intensità. Tuttavia resta una quantità di aree ancora non edificate, ricche di risorse e potenzialità, ecologiche, paesaggistiche e culturali ma esposte a rischi e a pressioni altrettanto importanti sotto il profilo ambientale. Un'area centrale e strategica per l'intera Toscana.

IL PARCO DELLA PIANA SARA' IL NOSTRO FIORE ALL'OCCHIELLO

Scopo della variante al Pit e del Parco agricolo della Piana, che scaturisce da un lavoro integrato dei diversi settori regionali (territorio, agricoltura, ambiente, infrastrutture) è quello di ristabilire nella Piana un principio di ordine (paragonabile a quello che il Piano Detti si era prefisso, con successo, a tutela della colline fiorentine) e di ottenere miglioramenti sotto il profilo ambientale e della qualità della vita.

Abbiamo approvato la variante al Pit relativa al Parco della Piana con l'obiettivo di:

- tutelare 7000 ettari di aree agricole e verdi;
- mantenere il vincolo di destinazione a parco e verde pubblico degli 80 ettari di Castello;
- valorizzare i beni culturali presenti (a partire da Gonfienti);
- migliorare la qualità dell'aria;
- potenziare la mobilità pubblica su ferro;
- mettere in sicurezza e ammodernare l'aeroporto;
- migliorare complessivamente la qualità della vita.

Gli interventi sono descritti nel Documento di piano del PIT e nei suoi 7 allegati programmatici. La Giunta prima dell'approvazione definitiva della variante presenterà il piano attuativo degli interventi.

500 MILIONI D'INTERVENTI PER UN PARCO EUROPEO, TUTELATO, MODERNO

1. Piantiamo aria pulita: 3 milioni di euro per 150 ettari di alberi.
Previsto uno stanziamento di **3 milioni** di euro per la messa a dimora di 150 ettari di alberi: una superficie equivalente a 300 campi di calcio. Entro giugno 2013 la Regione definirà il programma degli interventi. Questo consentirà un riduzione di emissioni di CO2 pari a 3.615 tonnellate/anno, equivalenti alle emissioni di oltre 1000 caldaie a metano per riscaldamento di abitazioni e comporterà effetti benefici

sul microclima, sull'assorbimento di CO2 attraverso la fotosintesi clorofilliana, con riduzione dell'effetto sul suolo e sull'equilibrio idraulico.

1. **Abbattere l'inquinamento industriale (prima che abbatta noi).** Saranno previsti incentivi per la realizzazione di sistemi tecnologici di abbattimento dell'inquinamento da parte degli stabilimenti industriali con l'obiettivo di ridurre le emissioni degli ossidi di azoto di almeno il 50% dei livelli attuali.

2. **Teleriscaldamento e fotovoltaico. Le nuove fonti di energie sono fonte di salute**

La Regione finanzia progetti di teleriscaldamento indirizzato ai grandi utilizzatori dell'energia termica vicini al futuro termovalorizzatore (ad esempio il polo scientifico di Sesto, la nuova Caserma dei Carabinieri, l'aeroporto di Peretola, ecc.). Saranno poi svolte azioni di promozione del fotovoltaico per la produzione di elettricità con cui alimentare le pompe di calore che possono sostituire 1000 caldaie e metano e gasolio, con un risparmio di 3.321 tonnellate anno di CO2, di 4 tonnellate di ossidi di azoto e di 5 tonnellate di precursori di Pm10.

3. **Più treni veloci, per viaggiare rapidamente in Toscana e oltre.** Entro giugno 2013 verranno inserite 4 nuove coppie di treni tra Prato, Sesto e Rifredi con un investimento di **400mila euro**. Sulla tratta Firenze-Prato-Pistoia si prevede 1 nuova coppia di treni veloci nell'ambito della velocizzazione della relazione Firenze-Lucca, con fermate intermedie a Rifredi, Prato centrale e Pistoia (tempo di percorrenza 63 minuti, Firenze-Pistoia ..minuti e 12 minuti tra Prato e Firenze).

4. **Più tram, non solo nel desiderio.** Entro il 2013: il Comune di Firenze dovrà predisporre lo studio di fattibilità del collegamento con Sesto; la Regione e i Comuni interessati prepareranno lo studio di fattibilità del collegamento verso Campi. Si prevede un costo del collegamento verso Campi Bisenzio pari a 250-300 milioni di euro e della linea per Sesto pari a 160-180 milioni di euro. La Regione prevede un impegno di risorse di **94,5 milioni di euro**.

5. **Autostrada: limitare la velocità limita l'inquinamento.** La Regione si impegnerà per limitare la velocità a 100 km/h nei tratti autostradali A1 e A11 in coincidenza con i centri urbani. Ciò consentirà una riduzione delle emissioni per 60 tonnellate annue di ossidi di azoto, e di circa 60 tonnellate di precursori di Pm10 e Pm10.

6. **Da Lastra a Signa-Prato in 7 milioni netti.** La Regione considera superata la previsione della bretella e con la Finanziaria 2013 ha previsto contributi straordinari, per circa **7 milioni** nel 2013, per i Comuni di Campi Bisenzio, Signa e Lastra a Signa, per la realizzazione di infrastrutture inserite nei propri strumenti urbanistici.

7. **3 milioni per l'agricoltura. Giovani agricoltori crescono.** Le principali linee di intervento a favore di una promozione dell'agricoltura nel Parco della Piana prevedono un intervento di **3 milioni** per investimenti agricoli, insediamento di giovani agricoltori; interventi rivolti allo sviluppo di nuove attività delle aziende agricole.

8. **Aree umide. Un milione** di euro per la realizzazione degli interventi di tutela delle aree umide presenti nella Piana:

miglioramento della gestione idraulica dei siti e della qualità delle acque; mantenimento degli ambienti naturali e seminaturali esistenti; controllo delle specie alloctone; mantenimento dei popolamenti di anfibi e delle presenze floristiche rare.

9. 500 mila euro all'archeologia: i nostri beni trattati meglio.

Nasce il sistema territoriale dell'archeologia della Piana con le aree di Gonfienti, Comeana, Pizzidimonte, Sesto Fiorentino e con gli altri beni presenti nel Parco agricolo. Nella proposta di bilancio pluriennale 2013-2015 è previsto uno stanziamento di **500.000 euro** per il 2013. Entro giugno la Regione definirà il programma degli interventi.

INTERVENTI PER IL BEN ESSERE E IL BEN STARE

Il complesso di questi interventi porterà ogni anno, nell'area comprendente Firenze, negli altri 8 comuni dell'area della Piana e ai loro oltre 700 mila abitanti a minori emissioni inquinanti calcolabili in - 15.936 tonnellate di anidride carbonica, - 63,9 tonnellate anno di monossido di carbonio, - 365 tonnellate di ossidi di azoto, - 1,5 tonnellata di ossidi di zolfo, - 9,1 tonnellate di PM10 primario e - 323 tonnellate di altri composti chimici precursori di PM10 secondario.

Per quanto riguarda invece **l'area interessata direttamente** dalla presenza dell'aeroporto (5kmx5km) si calcolano questi benefici in termini di minori emissioni: - 45 tonnellate anno di monossido di carbonio, - 51,6 tonnellate anno di ossidi di azoto, - 0,3 tonnellate anno di ossidi di zolfo e - 1,73 tonnellate anno di particolato fine PM10.

COSI' LA NUOVA PISTA

Il progetto di qualificazione aeroportuale prevede delle specifiche prescrizioni.

- **Pista monodirezionale.** L'utilizzo della pista di atterraggio deve essere esclusivamente monodirezionale, senza sorvolo di Firenze.
- **No pista di rullaggio.** La pista di rullaggio è esclusa.

UN PRINCIPIO: POLMONI E ORECCHIE NON SONO DISCARICHE

1) Gli effetti ambientali: più qualità dell'aria

Il rapporto ambientale sulla qualità dell'aria stilato per l'integrazione al Pit mette a confronto le emissioni inquinanti (tonnellate per anno) rilevate o prevedibili nell'area di 5 chilometri per 5 chilometri contenente l'attuale infrastruttura aeroportuale. La base di raffronto è quella delle emissioni valutate nel 2007 (Piano dello sviluppo aeroportuale) che possono essere riferite alla presenza dell'aeroporto, del traffico veicolare, delle attività industriali e per il riscaldamento e la previsione del termovalorizzatore. Ecco i raffronti al netto dei benefici prima riportati.

Meno Monossido di carbonio CO2

Nel 2007 l'impatto ammontava a 2195,72 tonnellate anno di CO2 .

L'impatto del prolungamento dell'attuale pista (a 45.000 movimenti anno) ammonterebbe a 1573,27 tonnellate anno, quello della

“convergente parallela” a 1542,35 tonnellate anno e quello della pista obliqua a 1573,27 tonnellate anno.

Meno Ossidi di azoto NO

Nel 2007 l'impatto era di 1053,44 tonnellate anno di NO.

L'impatto del prolungamento dell'attuale pista (a 45.000 movimenti anno) ammonterebbe a 1001,96 tonnellate anno, quello della “convergente parallela” a 998,17 tonnellate anno e quello della pista obliqua a 1001,96 tonnellate anno.

Meno Ossidi di zolfo SO

Nel 2007 l'impatto era di 73,52 tonnellate anno di SO.

L'impatto del prolungamento dell'attuale pista (a 45.000 movimenti anno) ammonterebbe a 81,54 tonnellate anno, quello della “convergente parallela” a 80,37 tonnellate anno e quello della pista obliqua a 81,54 tonnellate anno.

Meno Particolato fine PM10

Nel 2007 l'impatto era di 385,72 tonnellate anno di PM10.

L'impatto del prolungamento dell'attuale pista (a 45.000 movimenti anno) ammonterebbe a 383,06 tonnellate anno, quello della “convergente parallela” a 382,97 tonnellate anno e quello della pista obliqua a 383,06 tonnellate anno.

Aeroporto e traffico

E' significativo rilevare che il contributo dell'**attività aeroportuale** alle emissioni inquinanti risulta molto inferiore a quello del **traffico veicolare**.

- **CO2:** pista attuale (scenario 2007) 95,73 tonnellate contro 1996,21. Nel caso del prolungamento della pista 121,83 tonnellate anno contro 1340,66, nel caso della “convergente parallela” 90,91 contro 1340,66 e nel caso dell'obliqua 121,83 contro 1340,66.
- **Ossidi di azoto NO:** pista attuale (scenario 2007) 72,59 contro 577,81 tonnellate. Nel caso del prolungamento della pista 95,13 tonnellate anno contro 399,38, nel caso della “convergente parallela” 91,35 contro 399,38 e nel caso dell'obliqua 95,13 contro 399,38.
- **Particolato fine PM10:** pista attuale (scenario 2007) 0,68 contro 50,59 tonnellate. Nel caso del prolungamento della pista 0,89 tonnellate anno contro 41,13, nel caso della “convergente parallela” 0,80 contro 41,13 e nel caso dell'obliqua 0,89 contro 41,13.

Tutto questo significa che, mentre l'aeroporto diventa più sicuro e più attivo, gli interventi previsti dalla Regione per il miglioramento della qualità dell'aria nella Piana diminuiscono la quantità di emissioni stimate rispetto alla situazione attuale.

2) Il rumore

Attualmente 11.000 abitanti dell'area sono esposti a un rumore pari a 50-55 decibel, 4750 a 55-60 decibel e 1100 a 60-65 decibel.

Per gli altri scenari:

- **Da 50 a 55 decibel:** pista prolungata 15.950, “parallela convergente” 5840, pista obliqua 15.740.
- **Da 55 a 60 decibel:** pista prolungata 4300, “parallela convergente” 2820, pista obliqua 4100
- **Da 60 a 65 decibel:** pista prolungata 3200, “parallela convergente” 20, pista obliqua 60
- **Da 65 a 70 decibel:** pista prolungata 200, “parallela convergente” 20, pista obliqua 20

3) Consumo di suolo

Rispetto alla situazione attuale le tre ipotesi di pista hanno diversi impatti sul consumo di suolo. Il saldo ammonta a 34 ettari per il prolungamento, a 94 per la “convergente parallela” e a 108 per la pista obliqua.

4) Interferenza con i corsi d'acqua

Solo l'ipotesi di pista “convergente parallela” impatta sul Fosse Reale per 890 metri.

Per quanto riguarda gli impatti con altri corsi d'acqua secondari l'impatto è di 2250 metri per la pista prolungata, 6650 per la pista “convergente parallela” e 5500 metri per l'obliqua.

Sono misurate anche le interferenze con le casse di espansione: 0,623 ettari per la pista prolungata, 4,8 ettari per la “convergente parallela” e 8,21 ettari per l'obliqua.

5) Il progetto di qualificazione aeroportuale prevede una serie di mitigazioni a cura e a spese del proponente:

- interventi di rinaturalizzazione delle aree aeroportuali non più necessarie (ad es. la vecchia pista);
- interventi per la salvaguardia della biodiversità;
- interventi per la compensazione di interferenze con siti di importanza naturalistica mantenendo le aree umide esistenti (Focognano);
- interventi di adeguamento del reticolo idraulico che ne garantiscano la funzionalità complessiva (eventuale modifica del tracciato del Fosso Reale);
- adeguamento e ricucitura della viabilità interessata;
- interventi di mitigazione e compensazione per l'inquinamento atmosferico e acustico rispetto agli insediamenti esistenti;
- interventi per il recupero delle parti dei boschi della Piana eventualmente interessati dal progetto;
- interventi volti al recupero dei volumi di esondazione sottratti ai territori interessati dalla qualificazione aeroportuale,
- redazione della Valutazione di Impatto Sanitario del progetto della qualificazione aeroportuale.

FIRENZE E PISA, UN SISTEMA ALL'ALTEZZA

Il processo di integrazione degli aeroporti di Firenze e Pisa è un obiettivo strategico del Programma regionale di sviluppo. Il 29 gennaio 2013 la giunta regionale ha approvato la delibera n.63

“Accordo per la ricognizione delle linee guida per l'integrazione e lo sviluppo del Sistema aeroportuale toscano” . Si tratta di una proposta di accordo fra soci di SAT e soci di ADF che si impegnano per l'integrazione del sistema aeroportuale attraverso azioni condivise. L'obiettivo è la realizzazione di un sistema aeroportuale in grado di proporsi quale terzo polo italiano. Le parti si adoperano per l'avvio delle procedure per la costituzione della holding prima dell'approvazione da parte del Consiglio Regionale della integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale relativa al Parco agricolo della Piana e alla qualificazione dell'aeroporto di Firenze. L'accordo è stato siglato dai vari enti il 26 febbraio 2013.

DIBATTITO PUBBLICO SUL PROGETTO

Dopo l'approvazione della variante da parte del Consiglio regionale, il proponente potrà presentare il progetto di qualificazione dell'aeroporto. Questo progetto sarà sottoposto allo svolgimento di un dibattito pubblico, così come previsto dalle procedure regionali per le grandi opere.

PISTA ALLA TOSCANA: GLI EFFETTI SULL'ECONOMIA

Tra i 3 e i 4,5 milioni di passeggeri per il 2030

Le previsioni di allungamento della pista secondo le indicazioni di Enac potrebbero portare il numero di passeggeri che utilizzano l'aeroporto di Firenze dagli attuali 1,8 milioni ad un numero compreso tra un minimo di 3 milioni ad un massimo di 4,5 milioni nel 2030. Quanto alla tipologia di passeggeri si calcola che 61 passeggeri su 100 utilizzano lo scalo fiorentino per affari mentre 84 passeggeri su cento utilizzano lo scalo pisano per turismo o altra motivazione.

Risparmiare tempo è risparmiare denaro

Considerando l'incremento dei passeggeri previsto entro il 2030 (minimo 1,2 milioni, massimo 2,7 milioni) è possibile calcolare il beneficio che l'utilizzazione del trasporto aereo comporta per i toscani in uscita, a seguito della riduzione dei tempi di percorrenza (l'aeroporto Vespucci è più baricentrico). Si può stimare che tale riduzione valga qualcosa come 22 milioni di euro nell'ipotesi minima e 50 in quella massima (valore del tempo risparmiato).

Gli affari tornano a volare

Studi specifici affermano che è molto forte la relazione positiva tra l'accessibilità di un aeroporto e i suoi effetti sullo sviluppo degli affari nell'area interessata. In Toscana vi sono 74.863 imprese (con 254.075 addetti) che operano in settori ad alta intensità di trasporto aereo, la maggior parte delle quali collocata sull'area centrale.

Posti di lavoro non campati in aria

Vi è anche una relazione diretta tra l'attività aeroportuale e la creazione di nuovi posti di lavoro. Lo sviluppo di attività previsto per Peretola comporterebbe la creazione di un minimo di 2298 posti di lavoro (3

milioni di passeggeri) fino a un massimo di 5373 (4,5 milioni di passeggeri), senza considerare l'indotto nazionale.

Così decolla anche il Pil

Aggiungendo a questo anche il calcolo della spesa aggiuntiva e gli effetti sull'occupazione che gli arrivi producono sul territorio, l'impatto economico dello sviluppo dell'attività dell'aeroporto comporterebbe l'aumento del Pil per la Toscana da un minimo (3 milioni di passeggeri) di 173,7 milioni a un massimo (4,5 milioni di passeggeri) di 406,4 milioni. Cifre che diventano rispettivamente 326,4 e 763,6 se si aggiungono anche gli effetti sul territorio nazionale. Sotto il profilo dell'occupazione i nuovi posti di lavoro varierebbero così tra 2530 e 5918 (5443 e 12.733 se si considera anche l'indotto nazionale).

CHE COSA APPROVA OGGI LA GIUNTA REGIONALE

Con l'atto di oggi complessivamente la giunta approva:

1) per quanto riguarda il Parco agricolo della piana

- un progetto di massima del parco
- la salvaguardia delle principali aree che lo compongono
- l'impegno a procedere entro breve all'Accordo di pianificazione con gli enti locali interessati alla sua realizzazione
- una serie di azioni di programma per l'attuazione del parco e per migliorare la sostenibilità del sistema territoriale della piana.

2) per la qualificazione aeroportuale

- una procedura per garantire la migliore qualificazione nel contesto territoriale
- la salvaguardia dell'area di inviluppo delle diverse ipotesi di pista
- le prescrizioni di progetto riferite alle diverse ipotesi della pista
- la previsione di un Comitato di garanzia per la sostenibilità dell'attività aeroportuale
- la previsione del Dibattito pubblico sul progetto di qualificazione dell'aeroporto.