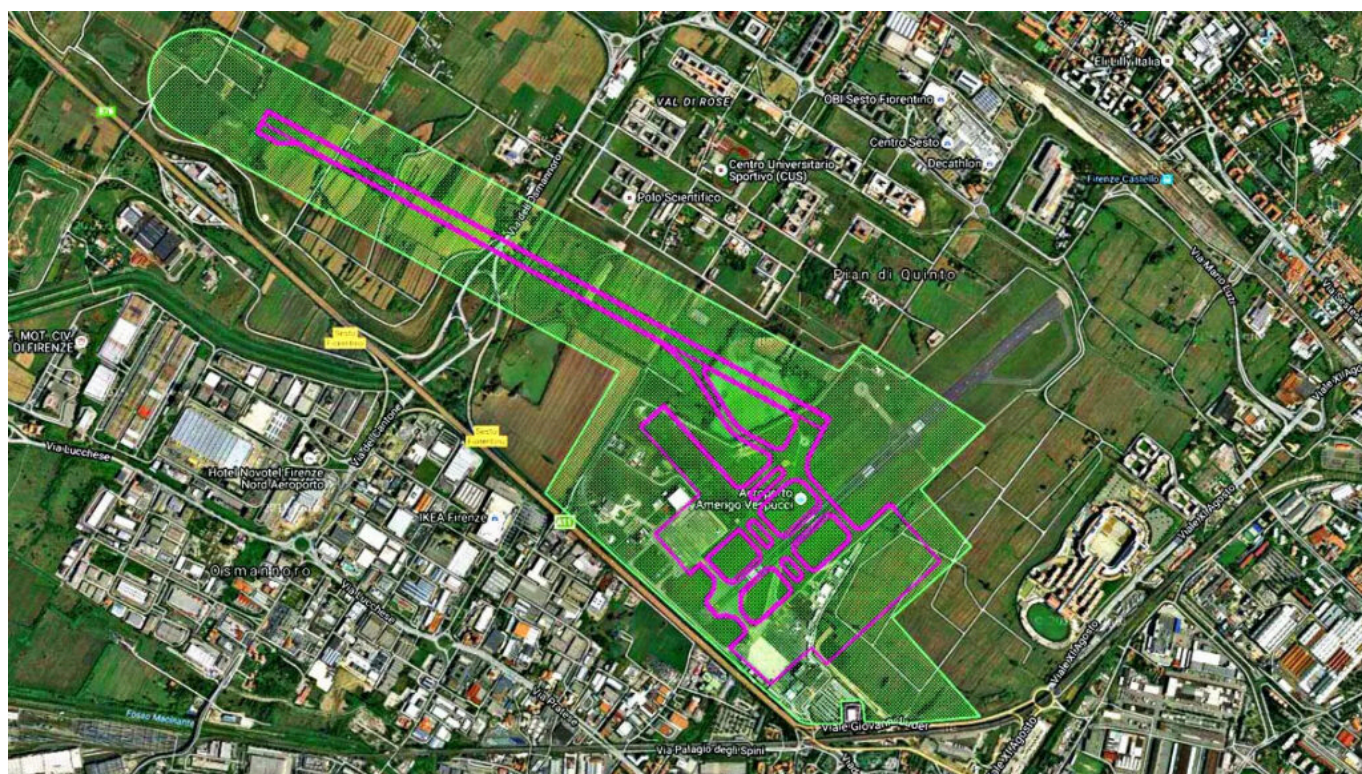


Aeroporto di Firenze: facciamo il punto

scritto da Fabio Zita

A leggerli sulla stampa, con cadenza quasi quotidiana, i benefici che il nuovo aeroporto porterebbe alla città viene da chiedersi perché si è atteso tanto prima di cominciare a farlo. Al pensiero opposto **-perché non si è abbandonato da tempo-** si giunge invece rapidamente analizzando il processo di pianificazione territoriale che è intervenuto e che cerchiamo qui di riassumere.

Per pianificare occorre conoscere certi “numeri” che formano la base per il dimensionamento di un’opera, per interpretare il “peso” della sua impronta territoriale e impedire l’insorgenza di nefaste ipotesi realizzative fuori scala, figlie di una programmazione inadeguata. Tra i valori più rilevanti da porre come parametro (unità di misura) da confrontare con il potenziamento dell’aeroporto, c’è indubbiamente il numero degli abitanti di Firenze che oggi si attesta intorno alle 382mila unità.



Il dato storico parla di una decrescita della popolazione residente dal 2015 ad oggi, il cui andamento è perfettamente graficizzato dall’ ISTAT nel report del censimento della popolazione. Firenze, con andamento costante continua a perdere abitanti e questo fenomeno, senza entrare nel merito delle cause che lo hanno generato, per le conseguenze

che porterà a livello territoriale e urbanistico non può certamente essere sottovalutato. A ciò però si contrappone **il turismo**, che vede una crescita esponenziale delle presenze. Per comprenderne l'ordine di grandezza si ricorda che solo nei due giorni del ponte della scorsa Pasqua Firenze è stata raggiunta da oltre 220mila turisti. Se rapportiamo questi numeri ai residenti scopriamo che Firenze, con i visitatori, ha aumentato nel brevissimo volgere di due giorni la propria popolazione di oltre il 57%, con valori crescenti che potrebbero condurre a **percentuali oltre il 60%**, avvicinandosi pericolosamente a Venezia dove con 50mila residenti si è arrivati a 23 milioni di turisti l'anno. Ovviamente la possibilità di raggiungere anche con rapidità cifre così consistenti di visitatori (se non addirittura sorpassarle) era largamente prevedibile seguendo la traccia del Masterplan aeroportuale del 2015, che ipotizzava di raggiungere la ragguardevole cifra di oltre quattro milioni di passeggeri.

La questione assume ancor più rilevanza e peso se si considera che il nuovo Masterplan in via di definizione è dimensionato per oltre sette milioni di passeggeri. Proporre scelte di questo genere con "numeri" di tale consistenza porterà Firenze al collasso come accade a una qualsiasi struttura per effetto di sovraccarichi accidentali non stimati. A livello territoriale si definisce "Overtourism", quel fenomeno che crea impatto negativo sulla qualità di vita percepita delle popolazioni locali e produce sicuri effetti negativi difficilmente calcolabili sui servizi alla cittadinanza.

Qualcuno dovrebbe cominciare ad interrogarsi su quanto costerebbe alla collettività un carico infrastrutturale in grado di soddisfare le esigenze di un numero così spropositato di utenze, in termini non solo economici ma anche sociali ed ambientali.

Normalmente lo strumento "analisi costi/benefici", se correttamente applicato, dovrebbe garantire una chiara visione degli effetti positivi e negativi discendenti da tali previsioni, dando alla politica quanto necessario per programmare un futuro sostenibile alla collettività interessata. Non mi risulta che una analisi socio-economica in tal senso sia mai stata attivata. Qualcosa è stato fatto, ma ovviamente solo con riferimento alla voce "benefici".

Procedendo sull'enunciazione dei "numeri" da valutare non possiamo non considerare anche che, con riferimento al "consumo di suolo", si perdono in Italia, in media, 19 ettari al giorno di suolo naturale e semi-naturale (70 Km² all'anno); dal 2006 al 2021 il paese ha perso 1.156 km² di suolo naturale e semi-naturale. Nello specifico dell'aeroporto di Firenze, il Masterplan aeroportuale del 2015 prevedeva di impegnare oltre il 7% della superficie del Parco agricolo della piana fiorentina compreso nei Comuni di Firenze, Sesto fiorentino, Campi Bisenzio, Signa e Calenzano (145 ettari dei 1.993 ettari complessivi).

Per inciso, visto quanto interesse ha suscitato e suscita il dibattito in merito a questa infrastruttura, è forse il caso di ricordare che quarantanove anni fa (aprile del 1974) **la Regione bocciò l'ipotesi di realizzare l'aeroporto a San Giorgio a Colonica (Prato) e chiese di dirottare gli otto miliardi di lire già stanziati a favore del raccordo ferroviario tra la stazione di SMN e l'aerostazione di Pisa (binario poi improvvidamente smantellato).**

Venti anni fa (luglio 2003) fu invece emanato il primo decreto di Compatibilità ambientale riguardante l'aeroporto di Firenze, supportato da un parere positivo della Commissione VIA ministeriale contenente una serie di **prescrizioni riguardanti anche la mitigazione del rumore subito da un numero consistente di abitazioni civili, prescrizioni rimaste a tutt'oggi illegittimamente inattuate.**

Com'è facile riscontrare, la storia amministrativa dell'aeroporto di Firenze è costellata di criticità al pari degli allarmanti numeri sopra segnalati. In tal senso, il paradigma delle criticità è tutto nel secondo procedimento di Compatibilità ambientale, conclusosi con un decreto di VIA del 2017 sempre su Masterplan, accompagnato dal parere della Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente del 2016 contenente ben **142 prescrizioni da ottemperare**, prescrizioni che nella sostanza avevano lo scopo di sopperire ad **evidenti carenze progettuali** attraverso l'elaborazione di approfondimenti nelle successive fasi procedurali riguardanti tutte le matrici ambientali e strutturali del masterplan.

Le principali criticità sulle matrici ambientali si possono riassumere come segue:

- con riferimento alle acque superficiali si evidenziarono interferenze idrauliche con il Fosso reale riguardo anche al sotto-attraversamento dell'autostrada A11; interferenze idrauliche degli interventi aeroportuali rispetto alla cassa d'espansione del Canale di Cinta orientale progettata dall'Università;
- aggravio del rischio idraulico tenuto conto delle dinamiche di straripamento del sistema Arno-Bisenzio;
- non garantita l'invarianza idraulica vista l'inadeguatezza delle nuove aree di laminazione previste;
- non approfondita la tematica concernente: dalle acque sotterranee, alle radiazioni non ionizzanti, alle vibrazioni, alla salute pubblica;
- inadeguata l'analisi del rischio di bird-strike e relativa predisposizione del

necessario Piano di gestione del rischio;

▪

la Valutazione di Incidenza negativa dell'opera sulle funzioni ecologiche del sito SIC-ZPS IT5140011 "Stagni della piana fiorentina e pratese" della rete Natura 2000 da compensarsi con specifici interventi riguardanti **la ricostituzione in altro sito del lago di Peretola (eliminato per la realizzazione della pista aeroportuale) solo a condizione che nel nuovo lago siano garantiti l'attecchimento delle specie vegetali e la sopravvivenza delle specie animali oggi presenti, il tutto tramite apposita certificazione ecologica. Nel mentre è negato l'avvio del cantiere aeroportuale. (Tempo stimato per il raggiungimento di tale ineludibile obiettivo 4/5 anni)**. A tal fine la Commissione VIA ha imposto l'invio di apposita comunicazione alla Commissione Europea circa le misure di compensazione adottate.

- necessario adattamento ed **implementazione dell'intero sistema di monitoraggio** (qualità dell'aria e rumore) sia per le fasi di cantiere che per le fasi *post operam* di esercizio dell'infrastruttura;
- **superamento dei valori limite delle emissioni;**
- **valori irrealistici delle concentrazioni del monossido di azoto (Nox);**
- **incompatibilità del progetto causa le concentrazioni di biossido di azoto (No2) in fase di esercizio;**
- **valori del rumore incompatibili con i limiti di legge** (vedi anche il quadro prescrittivo della VIA del 2003).

A tal riguardo è emersa la necessità di verificare la reale efficacia acustica delle dune antirumore previste a tutela del Polo scientifico e tecnologico dell'Università di Firenze locato a Sesto Fiorentino, si è imposta la predisposizione di specifico programma di monitoraggio.

Il risultato di un progetto così carente (pur alla presenza di una valutazione di Impatto Ambientale positiva) ha convinto molte Amministrazioni pubbliche, Comitati ed Associazioni a presentare **ricorsi amministrativi che si sono conclusi sia al TAR, sia al Consiglio**

di Stato con una inequivocabile bocciatura complessiva del progetto.

In conclusione, considerate le questioni enunciate, vorrei ricordare che gli strumenti per programmare e progettare correttamente in modo sostenibile e durevole li abbiamo tutti nel nostro compendio giuridico, a partire dai decreti legislativi sui beni culturali, sul Paesaggio e sull'Ambiente, passando dalle norme regionali in materia di VIA a quelle sul Governo del territorio, fino agli atti di Pianificazione territoriale come il Piano del Parco agricolo della Piana ed il Piano Paesaggistico regionale.

Si ha però la sensazione che certe norme (pur pubblicizzate come il fiore all'occhiello di una moderna e illuminata Amministrazione) a qualcuno non siano particolarmente gradite, tanto da chiederne ripetutamente indicative modifiche, se non addirittura scegliere di non avvalersene o di stravolgerne l'interpretazione quando non rispondenti ai propri fini (e per questo mi chiedo come il Presidente della Regione Toscana possa dichiarare che le ruspe cominceranno a lavorare per l'aeroporto entro dicembre del 2023, quando le prescrizioni imposte dalle norme sulla Valutazione di Incidenza indicano inequivocabilmente come si dovrà operare in presenza di un Sito di Interesse Comunitario), ma si sa, questi sono difetti molto italiani, molto difficili da estirpare.