



COMITATO

**“PRATO E PROVINCIA DICONO NO ALLA PISTA PARALLELA ALL’ A11
PER LA TUTELA E RINASCITA DELLA PIANA METROPOLITANA”.**

IN BREVE “ NO AEROPORTO”

RICHIESTA DI CHIARIMENTI SULLE PROBLEMATICHE SOCIO-SANITARIE ED AMBIENTALI DELLA PIANA PRATO-FIRENZE DOVUTE ALLA NUOVA PISTA AEROPORTUALE DI PERETOLA

Il “**Comitato no Aeroporto**” ed i cittadini interessati da questa infrastruttura, si trovano perplessi a fronte delle dichiarazioni fatte sia in merito alla tutela socio-sanitaria ed urbanistica del territorio destinato a Parco della Piana, sia da quanto riportato nel Progetto di massima inerente il nuovo “**Aeroporto Amerigo Vespucci. Valutazione delle 2 ipotesi con orientamento 09/27 e 12/30**”.

Progetto che mette in evidenza la scelta di una sola ipotesi progettuale, ovvero la realizzazione di una pista aeroportuale “*parallela convergente*” di tipo unidirezionale che, dall’attuale aeroporto A. Vespucci, si sviluppa verso ovest, in modo parallelo all’Autostrada A 11 “*Firenze-Mare*” per una lunghezza di 2200 metri. Progetto che presenta stridenti difformità fra quanto dichiarato dal Presidente della Regione Toscana e la realtà territoriale interessata.

In merito a tale progetto il Comitato “**no aeroporto**” e le assemblee dei cittadini tenutesi nelle diverse sedi culturali interessate ritengono che altre dovrebbero essere le scelte in merito a tale realizzazione, fra queste una serie di infrastrutture idonee a raggiungere scali aeroportuali a noi vicini (Pisa, Bologna).

A confortarci dell’inutilità dell’opera concorrono: il Piano elaborato dal Ministro Corrado Passera che prevede la riduzione degli aeroporti di primo e secondo livello nazionale e la Direttiva Comunitaria elaborata dal Commissario Europeo alla Concorrenza Joaquin Almunia che prevede:

- una distanza minima fra i diversi scali di 120 Km anziché dei 60 Km attuali,
- il divieto di accedere ad aiuti finanziari dello Stato e di Enti parastatali per la loro realizzazione ed il loro funzionamento.

Tuttavia, ammessa e non concessa l’inderogabile necessità di un nuovo aeroporto per la città di Firenze riteniamo che debbono essere approfonditi alcuni punti fondamentali del progetto che nella cittadinanza suscitano forti dubbi sulla compatibilità territoriale e non solo; il primo fra questi è la classazione della superficie interessata dal nuovo aeroporto inserita nelle zone soggette a rischio idraulico (esondazione).

Punti che risultano ora vaghi per essere privi di dati di riferimento specifici, ora carenti sotto l’aspetto paesaggistico in generale e, più specificatamente, sotto quello tecnico, socio-sanitario, turistico ed ambientale; dubbi che per la loro importanza, a nostro avviso, richiedono una chiara risposta dalle forze politiche.

1 – Problematiche legate all’Impatto Ambientale

Il Comitato NO AEROPORTO ricorda, quale fondamentale principio, che il territorio è un bene ed una risorsa non riproducibile da conservare per le future generazioni.

Forte di questo presupposto il Comitato NO AEROPORTO domanda al Presidente della Regione Toscana quale impatto ambientale aggiuntivo ha il nuovo aeroporto in un’area, di pochi chilometri quadrati, compresa fra Peretola–Sesto Fiorentino-Calenzano-Prato-Campi Bisenzio-Signa dove si andranno a collocare in un breve periodo di tempo:

- la terza corsia dell’autostrada *Firenze Mare*,
- l’inceneritore di *Case Passerini*
- la bretella *Prato-Signa*.

Strutture che pongono in essere profonde considerazioni su una gestione razionale dell’area in oggetto ed il relativo aumento di elementi inquinanti, fra queste:

1– aspetti negativi di tipo generale

- In base a quanto riportato nello studio ENAC al titolo “*scenario di riferimento*”, al paragrafo a) capitolo 2.2 si legge che è stata scelta “*l’adozione di una pista mono-direzionale per evitare il sorvolo dei centri abitati*”.

Non avendo trovato riscontro, né in ambito cartografico né in ambito territoriale, con tale affermazione riterremmo opportuno, visto il cono di accesso alla pista, che venisse esplicitato dai diretti interessati al progetto, e non solo, come vengono commisurati i centri abitati e quanti debbono essere i residenti per essere catalogati con questo nome; inoltre, secondo i relatori, quali sono da considerare confini abitativi della città di Prato ed i quartieri ad essa connessi.

In merito riteniamo opportuno informare che i quartieri sorvolati, secondo le direttrici forniteci, hanno il seguente numero di abitanti:

- Banci - Le Badie	6.698
- Casale	1.777
- Galciana	8.000
- Iolo	4.825
- Vergaio-Tobbiana	6.810
- San Giusto mancano dati	
- Fontanelle	5.405
- Grignano - Cafaggio	7.277
- Tavola	2.530
- La Piana Confine sud est –Tangenziale	1.417
- Macrolotto 1	841
- Macrolotto 2	377
- Mezzana	10.000
- Paperino	5.132
-San Giorgio a Colonica .	1.450
- Capalle - mancano dati	
TOTALE	62.539

Vorremmo anche evidenziare, per chi ancora non ne fosse a conoscenza, che gli aeroporti delle più grandi città italiane ed europee distano tutti oltre un’ora di percorrenza dai centri cittadini.

Secondo questo Comitato, e non solo, l’aeroporto A. Vespucci di Peretola è già una anomalia che ora si vuole correggere con un progetto vecchio di vent’anni su un terreno che, per motivi ambientali e volere della precedente Giunta Regionale, è destinato a Parco della Piana. Il Una domanda ci sorge spontanea: non è che tutto questo cerca di tutelare l’interesse di pochi (ADF ed amici) a fronte della salute e gli interessi della maggioranza dei cittadini?

2. - aspetti negativi di tipo tecnico

Questo Comitato per avere una reale cognizione della superficie occupata dalla nuova pista e delle aree ad essa connesse chiede specifiche notizie su quanto sottoesposto:

- 1) - Quale larghezza dovrà avere la pista
- 2) - Quale superficie dovranno avere le zone rispetto che per legge devono essere vincolate intorno alla pista ed alle strutture aeroportuali, constatato che, i dati generali forniti nel progetto non consentono di recepire se queste fanno parte o meno dei **97 ha** individuati per l'opera in generale.

Nel dettaglio vorremmo fosse specificato:

- 1) - Se in tale computo è inclusa la superficie occupata dalla nuova viabilità esterna alle infrastrutture.
- 3) - La larghezza dei corridoi utilizzati dagli aerei in decollo e atterraggio dagli aeromobili? (1-2-3 Km)
- 4) - Se nei **16 ha** indicati per lo spostamento del nuovo Fosso Reale viene compresa la deviazione del Fosso delle Acque Alte (per una lunghezza di 2900 m),
- 5) - se in tale computo sono incluse le superfici occupate dai 2600 metri di riqualificazione stradale o se queste sono escluse?.
- 6) - A quale quota si prevede che si trovino gli aerei che percorrono il corridoio finale d'atterraggio (120') quando tragguardano Prato, tenendo come punto di riferimento via Roma?

Da un nostro calcolo le altezze degli aeromobili che sorvolano i diversi centri abitati risultano essere:

Località	km da inizio pista	quota dal suolo metri
Pistoia	25	950
Agliaia	18	700
Casale	14	550
Iolo, Galciana, Tobbiana, Vergaio	12,5	470
S. Giusto	11,5	450
Cafaggio, Grignano, Paperino, Fontanelle	9.5	400
Mezzana. S.M. a Colonica	7.5	330
Capalle	5,5	280
Villa Montalvo, Campi Bisenzio	4,5	200

Per avere dei riferimenti visivi teniamo presente che gli aerei

- Al passaggio in corrispondenza del Monte Ferrato (468mt) passeranno all'incirca alla stessa quota.
- Al passaggio in corrispondenza della Retaia (768 mt) gli aerei passeranno circa 380 mt di quota.

Si ricorda altresì che:

- Gli aerei destinati ai collegamenti sono di categoria **C** (*Airbus A319 da 150/200 passeggeri*) e di categoria **D** (*Boeing 777 da 300/400 passeggeri*) e quindi molto grandi.
- Il pilota ha una ampia discrezionalità sulle quote e sulle rotte di avvicinamento alla pista il cui apice coincide con Focognano e che, l'ampiezza del cono di avvicinamento in corrispondenza di Casale è di ca. 3 km, quindi 1.5 km a dx ed un Km a sx dalla linea ideale di allineamento alla pista.

In merito all'inquinamento acustico ed elettromagnetico questo Comitato chiede siano indicati:

- quanti **Decibel** si prevede che vengono emessi nel momento del sorvolo?
- quanti **Decibel** sono percepiti in un punto a terra al passaggio di un aeromobile?
- quale sia il picco di **Decibel** percepiti in un punto a terra al passaggio di un aeromobile alle diverse distanze dalla pista?
- a quale quota si troveranno gli aerei che nel corridoio di decollo (300'), virando a Nord (0'), andranno a sorvolare Prato ovest e il nuovo ospedale "Misericordia è Dolce"?
- quale quota avranno gli aerei al traguardo di Prato che provengono dal corridoio di avvicinamento NO?
- il gradiente di discesa e decollo degli aerei che nel progetto viene definito con un angolo di 3° gradi, a cosa corrisponde tale angolo in metri % d'altezza?
- quali misure si prevede adottare nei confronti degli uccelli acquatici e dei gabbiani che, usualmente abitando le ANPIL *Stagni di Focognano e Podere La Querciola*, che in ogni ora del giorno e della notte sorvolano il corridoio aereo?
- Quali ripercussioni avranno le emissioni elettromagnetiche sui residenti e sul Polo Scientifico di Sesto Fiorentino?

3. – aspetti negativi di tipo socio sanitario ed economico

Il comitato "No Aeroporto" nell'affrontare argomenti così importanti e sensibili per la salute di ognuno di noi si chiede:

- se le valutazioni d'impatto ambientale e sanitario richieste dalla legge (**VIA & VIS** eseguite sui diversi tipi d'impatto) sono state commissionate ad Enti Pubblici o Enti Privati e se affermativamente a quali?
- se nell'ambito delle diverse valutazioni di compatibilità ambientale verrà tenuto conto che nella piana Firenze-Prato sarà costruita a breve tempo la 3° corsia dell'autostrada *Firenze-Mare*, un *inceneritore a Case Passerini* e la *bretella Prato-Signa*, in aggiunta ai già presenti *macrolotti e poli industriali*.
- se nel computo generale dei danni e benefici verrà valutato il danno economico prodotto dal rilascio dei carburanti che, non completamente combustibili (benzene, toluene, polveri sottili M10 e quant'altro), renderanno irrespirabile l'aria e andranno a contaminare, nella composizione e nel gusto, i prodotti alimentari della zona attualmente tutelati dal marchio di qualità (Olio, Vino, fichi e quant'altro). Prodotti di eccellenza che formano un fatturato importante nel contesto economico locale dando da vivere sia alle popolazioni del Montalbano e delle colline a nord di Prato, così come a quelle piccole aziende agro-alimentari che danno luogo all'attuale filiera corta del territorio pratese.

Dal confronto di alcuni dati forniti nel Progetto di Massima, per la realizzazione del nuovo aeroporto di Firenze "Amerigo Vespucci", si evince che alcune notizie sull'inquinamento sono completamente diverse da quanto riportato da una omologa documentazione redatta per altri Aeroporti. (allegata: Relazione dr. **Litta A.** – *Il traffico aereo come fattore d'inquinamento ambientale a danno della salute*)

Inoltre si confrontino i dati sulle emissioni inquinanti in atmosfera, riportati nelle tabelle: 9, 10, 11 del "Rapporto Ambientale", fra la situazione attuale e quanto previsto dal nuovo aeroporto. (Documenti Allegati).

4. – aspetti negativi di tipo ambientale

preso atto di quanto sopra si desume che il Parco della Piana, che nel primo progetto occupava una superficie di 7.000 ha, verrà in parte ridotto a seguito di tale infrastruttura ed in parte

dalle opere citate che sono in via di progettazione, tanto da togliere al Parco alcune delle peculiarità istitutive, quali:

- le ANPIL (Area Naturale Provinciale d'Interesse Locale) **Stagni di Focognano** (Comune di Campi Bisenzio, istituita nel 1997. Presenza di SIC/SIR 45 “*Stagni della Piana Fiorentina*” ricadente nella ZPS, Dir. CEE n. 79/409.) e dell'ANPIL **Podere La Querciola** (Comune di Sesto Fiorentino, istituita nel 1998. Presenza di SIC/SIR 45 “*Stagni della Piana Fiorentina*” ricadente nella ZPS, Dir. CEE n. 79/409.)
- uno sconvolgimento paesaggistico dell'intero Parco della Piana
- una diversa fruizione socio-ricreativa dell'intero sistema Parco,
- una sensibile diminuzione di aree coltivabili e di altre funzioni eco-sostenibili
- una diminuzione delle produzioni agricole a causa della presenza di strade e fonti inquinanti. In merito viene ricordato che in alcune nazioni esistono già normative che vietano la coltivazione di prodotti alimentari (per l'uomo ed animali) all'interno di una fascia di rispetto di 100 metri da dette strutture.
- un maggior inquinamento atmosferico
- un eccessivo inquinamento acustico
- una maggiore rete viaria

Infine, la compensazione prevista per le aree sottratte al *Parco della Piana* nella modifica apportata al PIT di per se non raggiunge più gli obiettivi prefissati in quanto produce una notevole parcellizzazione dell'area confinando le attività *socio-ricreative* in ambienti marginali che risultano poi mal utilizzabili dai cittadini.

5. – Aspetti economici

In ambito economico AdF. (Aeroporto di Firenze) dichiara di avere una disponibilità finanziaria di 100 milioni di euro per la realizzazione del nuovo aeroporto. In merito vorremmo conoscere:

- da chi viene finanziata l'intera struttura aeroportuale,
- da chi vengono finanziate le strutture ad essa connesse per le quali, nel progetto, non risultano specificate né una previsione di spesa, né gli Enti che garantiscono una copertura finanziaria.

6. - Aspetti di tipo turistico

Il potenziamento dell'aeroporto A. Vespucci è dovuto, secondo una previsione di AdF, ad un incremento annuo di 1,9 milioni di passeggeri fino al 2030. Altre fonti, al contrario indicano, che l'attuale recessione, che si protrarrà ancora per alcuni anni, fa registrare un decremento annuo, generalizzato, di presenze del 5%.

Tuttavia, preso atto dell'ipotesi di un simile incremento di passeggeri, si desume che tale flusso possa interessare per un 70% Firenze come città d'arte e di cultura e per un 30% i centri vicini.

Il Comitato “**No Aeroporto**”, ammesso e non concesso che la nuova struttura aeroportuale fiorentina rappresenti una necessità inderogabile per lo sviluppo di Firenze, ritiene, per “*par condicio*”, che la nuova pista “*parallela-convergente*” fosse bi-direzionale di modo che il 50% dei decolli e degli arrivi avvenisse nei due sensi.

Ringraziando per l'attenzione si ricorda che il comitato NO AEROPORTO e la cittadinanza vorrebbero delle risposte chiare e possibilmente scritte su quanto richiesto in modo da confrontare in seguito le promesse con i fatti affinché tutti possano sentirsi a pieno titolo cittadini e non sudditi dei Centri di Potere.

IL COMITATO NO AEROPORTO

Prato li 6 dicembre 2012

Via Valentini, 36 Prato 59100 Tel.: 0574/607772 Fax: 0574/601910 e-mail : comitatonoaeroporto@gmail.com fb: Comitato No Aeroporto

