

Report sopralluogo partecipato

Martedì 13 dicembre 10.30-13.00

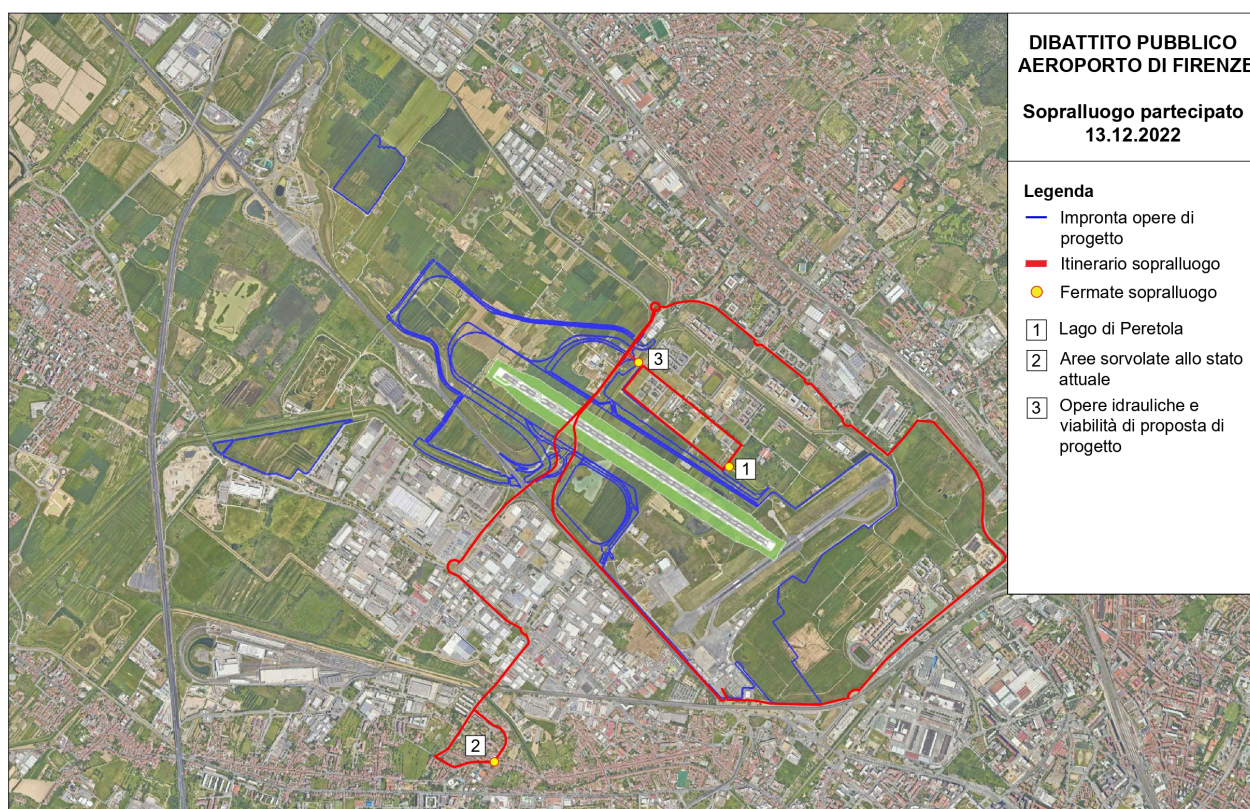
Clima

Al secondo sopralluogo hanno partecipato **15** persone che hanno contribuito al confronto con uno spirito di approfondimento e di ascolto. Lo strumento del sopralluogo partecipato è stato previsto per rispondere alle domande dei cittadini e delle cittadine direttamente nei luoghi coinvolti dalla progettazione. Vedere i luoghi dal vivo, “toccarli con mano”, osservare, ascoltare i rumori, respirarne l’atmosfera aiuta, infatti, a contestualizzare e a comprendere le peculiarità di un luogo oggetto di trasformazione.

Contesto

Alla partenza a ciascuno/a dei partecipanti è stata fornita una cartina illustrativa per potersi orientare lungo le **3 tappe** previste:

1. il laghetto di Peretola e l’osservatorio per il *birdwatching*;
2. il centro abitato di Peretola (che è stato raggiunto alle ore 12.00 per assistere all’atterraggio di un aereo e quindi constatare gli attuali livelli di rumore generato dall’operatività dello scalo);
3. il Polo scientifico dell’Università di Firenze e il Fosso Reale.



Inoltre, prima di partire, a ogni partecipante è stato chiesto di suggerire integrazioni al percorso con eventuali ulteriori tappe. È stato comunemente deciso di non effettuare tappe in corrispondenza della piana di Sesto Fiorentino, ad ovest di via dell’Osmannoro, per le cattive condizioni meteorologiche e la scarsa praticabilità di molte delle viabilità minori ivi presenti.

Il sopralluogo

Il sopralluogo si è svolto con l'ausilio di un minibus con conducente messo a disposizione da Toscana Aeroporti e ha toccato come primo punto **il lago di Peretola**, luogo al centro del dibattito rispetto agli aspetti ambientali e territoriali perché ubicato in corrispondenza di una porzione della nuova pista.

Il lago, nato originariamente a seguito di scavi per il cantiere dell'A11, si è formato a fine anni Settanta. Il terreno in questa zona è argilloso, il che permette all'acqua di rimanere, creando ambienti umidi atti ad attrarre gli uccelli. Inizialmente quest'area era pertanto frequentata da cacciatori, fino a inizio anni Duemila quando un'ordinanza Enac ha proibito la caccia per motivi di sicurezza del volo (le anatre fuggendo dagli spari tendevano ad andare sulla pista).

Il lago fa parte della rete ecologica Natura 2000, afferendo ad un'area naturale protetta di interesse comunitario, denominata "Stagni della Piana fiorentina e pratese".

Durante la visita è stato possibile accedere anche al gabbiotto di osservazione per il *birdwatching*: il lago, per le scarse piogge del periodo, risultava solo parzialmente e localmente interessato da presenza di acqua, ma è stato comunque possibile apprezzarne le qualità ecosistemiche (con particolare riferimento alla vegetazione riparia) e il modo in cui s'inserisce nell'area del Parco della Piana, in diretta adiacenza all'aeroporto esistente.

In base a quanto previsto dal Masterplan un tratto della nuova pista passerà sopra l'area del lago, rendendo necessaria una compensazione; questo ambiente umido verrà ricreato in altri due ambienti umidi. Il primo presso Santa Croce, in Comune di Sesto Fiorentino, con un'area umida di circa 9 ettari e ambienti semi-umidi favorevoli allo stazionamento dell'avifauna; l'area sarà accessibile al pubblico e dialogherà, dal punto di vista delle connessioni ecologiche, con le vicine aree umide di Focognano. L'altra area verrà creata nel comune di Signa, avrà un'estensione complessiva di quasi 60 ettari e sarà contornata da prati umidi, essenze vegetali tipiche di quella zona e argini perimetrali atti a garantire all'invaso la contestuale funzione di cassa di laminazione idraulica del fiume Bisenzio. Al di fuori degli argini sono previste ulteriori misure di compensazione paesaggistica (area ludico-ricreativa; orti urbani; centro visita; riserva-vivaio).

La seconda tappa è stata **il centro abitato di Peretola**, dove il gruppo è arrivato in tempo per assistere all'atterraggio sulla pista attuale del volo delle 12.05, che in corrispondenza dei palazzi passa a un'altezza di circa 90 metri dal suolo (250 metri circa sul livello del mare) con rumore ben percepibile che, su scala annuale, risulta superiore a LVA 60 dB(A). Durante il sopralluogo è stato sottolineato come il traffico nelle aree di Quaracchi e di Peretola consista attualmente in circa 5-6 voli all'ora (36.200 movimenti aerei nel 2019) e, per via dei ritardi che spesso si accumulano, questo perdura talvolta anche in orario notturno.

I tecnici di Toscana Aeroporti presenti hanno fatto presente che i massimi livelli di traffico previsti dal Masterplan corrisponderanno, al 2035, a circa 7 voli all'ora ma hanno evidenziato come, avendo previsto traiettorie sensibilmente diverse in decollo e in atterraggio, il traffico percepito in corrispondenza dei centri abitati più prossimi all'aeroporto (ad es. Fornello e Capalle), corrisponderà a soli 4 voli all'ora circa, ossia a meno del valore che ad oggi interessa Quaracchi e Peretola (e per di più a quote molto più basse). I residenti impattati a livello acustico LVA superiore a 60 decibel dalla nuova pista saranno circa 12 a fronte dei circa 7.000 attuali e che nei pressi delle case gli aerei saranno a un'altezza decisamente superiore ai 90 metri, provocando un disagio nettamente inferiore. La nuova pista permette inoltre di differenziare le traiettorie di atterraggio e decollo spostando quest'ultime sulle aree produttive non abitate. Al 2035 si prevede un traffico con 132,8 movimenti aerei al giorno rispetto ai 99,2 del 2019.

La terza tappa è stata il Polo scientifico dell'Università di Firenze. L'attenzione inizialmente è stata posta al **Fosso Reale** e al collegamento stradale tra Sesto Fiorentino e la zona industriale di Osmannoro. Il nuovo

Masterplan prevede di deviare entrambe le infrastrutture in quanto con il loro attuale percorso incrocerebbero la nuova pista.

Non essendo possibile tombarlo, **il Fosso Reale** viene fatto deviare e girare attorno la pista. Al tempo stesso sono previste due casse di laminazione controllata, in modo da farlo eventualmente esondare in maniera controllata prima che passi sotto l'A11; queste nuove casse sono progettate per resistere a eventi meteorici che si verificano ogni 200 anni. La gestione di queste opere idrauliche sarà in carico alla Regione e sarà data al Consorzio di bonifica del Medio Valdarno.

Per **via dell'Osmannoro**, invece, oltre alla nuova rotatoria prevista si prevede un tratto in interrimento a 8 metri di profondità per passare sotto la nuova pista di volo.

I tecnici di Toscana Aeroporti hanno poi spiegato che il Masterplan attuale non preclude i piani di ampliamento del **Polo scientifico** purché questi si esprimano sottoforma del modello dipartimentale, con diversi edifici multidisciplinari e polifunzionali, come peraltro già concretamente previsto dall'Università per il nuovo progetto del Dipartimento di Agraria.

Rispetto all'impatto acustico, invece, si prevede la realizzazione di una duna di terra alta 10 metri, avente altezza e localizzazione coerenti con quanto precedentemente richiesto dall'Università, percorribile a un'altezza inferiore con una ciclabile che collegherà il Polo direttamente all'aeroporto, in accoglimento delle osservazioni/richieste ricevute proprio nel corso del dibattito pubblico. Toscana Aeroporti chiederà al Comune di Firenze di accelerare il collegamento ciclabile tra l'aeroporto e la città (come previsto dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), in modo che sia possibile proseguire il percorso e raggiungere in bicicletta il Polo e la via dell'Osmannoro (a sua volta connessa con la ciclovia Firenze-Prato).

In relazione al tema dell'impatto da vibrazioni prodotte dall'esercizio aereo, i tecnici di Toscana Aeroporti hanno ricordato come questo fosse già stato specificatamente analizzato e valutato nell'ambito del precedente procedimento di VIA e come le relative risultanze, peraltro non confutate dall'Università, mostrassero effetti del tutto trascurabili, non significativi e comunque tali da non alterare il funzionamento delle apparecchiature ottiche e di precisione installate nei laboratori universitari.

L'aeroporto sarà inoltre collegato con la stazione Castello, in modo da rendere possibile lo scambio e lo smistamento delle merci leggere anche con impiego dei tre capannoni logistici che il Masterplan prevede in corrispondenza della porzione più settentrionale della vecchia pista.