

Report sopralluogo partecipato

Giovedì 17 novembre 11.30-14.30

Clima

La partecipazione è stata di **15 persone** e ha visto una forte interazione. 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



Il sopralluogo ha previsto **5 tappe** e a ciascuno dei partecipanti è stata fornita la mappa sopra-riportata per potersi orientare:

1. Il centro abitato di **Peretola** (che è stato raggiunto alle ore 12.50 per assistere all’atterraggio di un aereo e quindi constatare gli attuali livelli di rumore generato dall’operatività dello scalo);
2. Il **laghetto di Peretola** e l’osservatorio per il birdwatching;
3. Il **Polo scientifico** dell’Università di Firenze;
4. La **Mollaia**;
5. Lo **snodo viario** a sud est dell’attuale sedime aeroportuale (innesto Autostrada A11).

Il sopralluogo

Il sopralluogo si è svolto con l'ausilio di due van con conducente messi 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 proprio al suo posto sorgerà la nuova pista.

Il lago, parte della rete ecologica Natura 2000, ha poca profondità e al momento è in secca. Si tratta di un habitat naturale per **molte specie di uccelli** e un partecipante, membro di Legambiente, ha guidato il gruppo all'interno del gabbiotto di osservazione per il birdwatching, permettendo di ammirarne la vitalità e l'inserimento del lago nell'area del Parco della Piana. Il laghetto ospita anche numerosi esempi di **rospo smeraldino**, di **tritone crestato** e di alcuni **crostacei autoctoni** (le pulci d'acqua) e **alloctoni** (i gamberi rossi della Louisiana).

Arrivando al lago si nota come l'area Parco sia composta da **vegetazione spontanea e incolta** in questi tratti, punteggiata purtroppo anche da discariche a cielo aperto.

Stando a quanto previsto dal masterplan il lago sarà ricostruito presso **Santa Croce** con un'area umida 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**. A Mollaia, a nord della nuova pista di volo, si prevede la realizzazione di una nuova area verde, attrezzata con stagni protetti adibiti alla salvaguardia degli anfibi e dei rettili presenti nella porzione di piana oggetto di trasformazione. Dette aree di compensazione saranno annesse all'area naturale protetta degli "Stagni della piana fiorentina e pratese", con gestione controllata e monitoraggio delle specie biotiche. La pista non verrà realizzata finché nel nuovo lago, non si sarà ricreato l'habitat naturale e non si saranno riprodotte le specie da salvaguardare.

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 12.50 che, in corrispondenza dei palazzi passa ad un'altezza di circa **90 metri dal suolo** (250 metri circa sul livello del mare) con rumore e vibrazioni molto forti. Durante il sopralluogo è stato sottolineato come il traffico consista in circa un volo all'ora e, per via dei ritardi che spesso si accumulano, questo perduri spesso anche durante la notte.

I tecnici di Toscana Aeroporti presenti hanno fatto presente che i residenti impattati a livello acustico dalla nuova pista saranno **12** a fronte delle circa **7.000 attuali** e che nei pressi delle case gli aerei saranno ad un'altezza decisamente superiore ai 90 metri, provocando un disagio nettamente inferiore.

La terza tappa è stata il **polo scientifico dell'Università** di Firenze. Qui il confronto si è fatto più intenso. Il polo scientifico attualmente ospita infatti alcune attività e macchinari ed è previsto un suo ampliamento. Qui si concentreranno le più importanti opere di mitigazione e di compensazione ambientale previste dal progetto. Il rumore sarà abbattuto grazie alla realizzazione di una **duna di terra alta 10 metri** e le vibrazioni non raggiungeranno il polo scientifico grazie allo strato di terreno argilloso che le contiene naturalmente. Inoltre, i tecnici di Toscana Aeroporti hanno precisato che il masterplan attuale non preclude in nessun modo i piani di ampliamento del Polo. Il nuovo progetto diminuisce, inoltre, di almeno 1 km il percorso della deviazione del **Fosso Reale**, migliorandone le condizioni di deflusso idrico.

Si è, infine, raggiunto l'area della **Mollaia**, una delle aree che saranno interessate dalle compensazioni ambientali. Per tali compensazioni, che occuperanno circa 100 ettari (a fronte dei 96 ettari occupati dalla nuova pista e dal nuovo terminal), in tutto sono stati messi a budget **20 milioni di euro**.

L'ultima tappa ha riguardato poi la viabilità, nello **snodo del viadotto all'indiano** che all'ora di punta risulta essere molto trafficato. La pista sarà allungata di soli 600 metri con 400 metri di tunnel sotto la pista a deviare il tratto di **via dell'Osmannoro** interferito. A questo tema sarà dedicato l'ultimo incontro pubblico del Dibattito che tratterà il tema della riorganizzazione della viabilità.