



CISL
FIRENZE PRATO



ECOLOGIA
LAVORO



AMICI della TERRA
Friends of the Earth
International



Infrastrutture per la qualità dell'ambiente nell'area fiorentina

SCHEDE SULLE OPERE

Firenze, 8 aprile 2014

L'urgenza della realizzazione delle infrastrutture essenziali per uno sviluppo sostenibile dell'area fiorentina in termini di qualità ambientale appare sovrastata dalla percezione negativa connessa alle dinamiche di conflitto che sviluppano nei processi decisionali e di realizzazione di ogni singolo intervento.

Prevale troppo spesso, sia nella rappresentazione dei mezzi di comunicazione che nell'atteggiamento del sistema politico, la sommatoria delle ragioni legate alle singole dinamiche di conflitto e non emerge il disegno che può legare virtuosamente la realizzazione e la gestione di un insieme di infrastrutture essenziali per migliorare la qualità dell'aria, la gestione dei rifiuti, qualità delle acque e, in definitiva, la qualità della vita nell'area fiorentina.

E' necessaria una mobilitazione da parte di forze ambientaliste, sociali ed economiche che sappia rappresentare e sviluppare un'iniziativa di informazione e dialogo nei confronti dell'opinione pubblica, delle forze politiche e delle istituzioni per far comprendere il significato del disegno complessivo legato alla realizzazione delle infrastrutture essenziali per il futuro della vita dei cittadini.

Ciascuna delle schede qui prodotte cerca di aiutarci a mettere a fuoco i contorni delle singole opere che analizza; è l'inizio di un'azione di monitoraggio che intendiamo proseguire in stretto raccordo con tutti voi.

Giovanni Ronchi

Sergio Sorani

Tommaso Franci

TERMOVALORIZZATORE DI CASE PASSERINI

IL PROGETTO

Impianto di recupero energia dall'incenerimento dei rifiuti di Firenze da realizzare nel comune di Sesto Fiorentino, in località Case Passerini. L'impianto dovrebbe consentire lo smaltimento attraverso combustione di rifiuti eterogenei, rifiuti solidi urbani (RSU) residui dalla raccolta differenziata e di rifiuti speciali non pericolosi. Il calore derivante sarà sfruttato per la produzione di energia elettrica e termica.

Q.tHermo Srl è la società - partecipata al 60% da Quadrifoglio e al 40% dal Gruppo Hera - che per 134.480.250,00 + Iva si è aggiudicata l'incarico di progettare, costruire e gestire l'impianto. L'impianto, progettato da Gae Aulenti, per funzionare avrà bisogno di circa 60 addetti. L'impianto rientra tra gli interventi previsti dal Piano Straordinario ATO Toscana Centro, in conformità alle previsioni di cui al Piano Provinciale dei Rifiuti Urbani di Firenze, ed è stato confermato dal Piano Interprovinciale di Gestione dei Rifiuti delle province di ATO Toscana Centro.

Obiettivi ambientali e di sviluppo del territorio

- Riduzione del conferimento dei rifiuti in discarica e parallelo recupero di energia
- Quantitativo di rifiuti in ingresso previsti tra 136,750 e 198.400 tonnellate/anno a seconda del carico termico per sviluppare un potere calorico di 3100 kj/kg
- 125 GWh l'energia prodotta con un risparmio di 12.000 tonnellate di petrolio equivalenti e circa 68.000 tonnellate di CO2 non immesse in atmosfera

STATO DI ATTUAZIONE

Il progetto del termovalorizzatore di Case Passerini è stato depositato presso la Provincia di Firenze a metà del mese di giugno 2013.

Durante la primavera 2014: chiusura della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e apertura della procedura per l'AIA (Autorizzazione Integrata Ambientale).

CRITICITÀ

- Opposizione all'impianto da parte del Coordinamento dei Comitati della Piana dell'A.T.O. Toscana Centro, Italia Nostra Toscana, Medicina Democratica coordinamento regionale toscano e Rete Rifiuti WWF Toscana, che hanno presentato una serie di osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale dell'inceneritore.
- Referendum consultivo a Campi Bisenzio in cui ha vinto il no all'inceneritore.
- Problemi relativi alle micro polveri che si andrebbero a sommare a quelle già prodotte dal traffico veicolare dell'area.

Risposte per affrontare le criticità

- Azioni di informazione dell'ARPAT sull'attività di controllo ambientale nel funzionamento del ciclo di gestione dei rifiuti.
- Prosecuzione delle attività di comunicazione da parte dell'Azienda sulle fasi di realizzazione dell'opera e sulla gestione degli impianti di trattamento dei rifiuti.

CASSE DI ESPANSIONE FIUME ARNO

IL PROGETTO

Intervento sulla cassa di espansione di Pizziconi e di Restone nel Comune di Figline Valdarno che, insieme a quelli di Prulli e Leccio, costituiscono gli interventi di maggior importanza per la riduzione del rischio idraulico per il Valdarno Superiore e per la città di Firenze. Si tratta di un'opera idraulica grazie alla quale, per mezzo di una soglia di sfioro e modeste arginature, si consente all'acqua di rimanere intrappolata all'interno di pianure alluvionali comunque soggette ad esondazione. Sono interventi strutturali individuati all'interno del Piano Stralcio Rischio idraulico dell'Autorità di Bacino dell'Arno. La realizzazione della cassa di espansione di Pizziconi (in cui sono invasabili 4.250.000 mc di acqua) è prevista in 2 lotti: il primo è costituito dall'opera di scarico, dalle arginature e da una serie di interventi sul reticolo minore; il secondo è costituito dall'opera di presa in attraversamento dell'A1. Nella cassa di espansione di Restone (lotto 3) sono invasabili circa 5.760.000 mc di acqua. La cifra stanziata per le casse di espansione dell'Arno progettate a Figline è di circa 78 milioni di euro.

Obiettivi ambientali e di sviluppo del territorio

- L'obiettivo è quello di far defluire parte delle portate di piena in aree allagabili sottraendo quindi volumi di deflusso al corso d'acqua per poi restituirli nella fase calante della piena dopo che è passata l'emergenza. La realizzazione dovrebbe diminuire la frequenza degli allagamenti conseguentemente danni a persone o cose.
- Le aree interessate dalle casse di espansione potrebbero essere gestite come aree di tutela ambientale (es. zone di protezione, riserve naturali, corridoi ecologici,...).
- Investire sulle opere per ridurre il rischio di dissesto idrogeologico sarebbe una opportunità per dare impulso all'economia di settori oggi in crisi.

STATO DI ATTUAZIONE

Nel 2011 per il completamento dei lavori è stato nominato un commissario *ad acta* dalla Regione Toscana. Per il primo lotto è previsto il completamento dei lavori per il 30 giugno 2014; per il secondo lotto è prevista l'aggiudicazione dei lavori per il 31 dicembre 2014. La cassa di espansione sarà funzionante solo al termine dei lavori del secondo lotto sulla cui tempistica non vi è stata alcuna formalizzazione. Per il terzo lotto è in corso la redazione del progetto definitivo che dovrà essere sottoposto a procedura di VIA per la presenza di un Anpil. L'approvazione del progetto è prevista per la fine del 2014.

CRITICITÀ

- Problema con A1 relativo alla convenzione per far passare la cassa di espansione più grande sotto l'autostrada nella zona del Matassino (2011).
- Frammentazione di competenze e sovrapposizione di enti.
- Molteplicità dei soggetti attuatori e loro inadeguatezza tecnico-amministrativa.
- Procedimenti amministrativi lunghi e complessi caratterizzati da interminabili conferenze di servizi.
- Ricorsi al Tar e opposizione dei comitati di cittadini.
- Appalti e subappalti con ditte che falliscono e che fermano le ruspe durante i lavori in corso.

Risposte per affrontare le criticità

- Semplificazione delle procedure amministrative con normativa ad hoc.
- Ridisegno della governance, unica stazione appaltante.
- Comunicazione più efficace ai cittadini delle aree interessate dai lavori.

COLLETTORE ACQUE REFLUE (Progetto ERSA)

IL PROGETTO

Il progetto Emissario di Riva Sinistra d'Arno (ERSA) consiste nella realizzazione di un collettore per raccogliere gli scarichi fognari fiorentini, che finiscono lungo la riva Sinistra dell'Arno ancora non depurati, convogliandoli al depuratore di San Colombano, che già oggi tratta le acque provenienti dagli emissari della riva destra e della gran parte dell'area metropolitana. L'emissario in Riva Sinistra consiste nell'interramento di una tubazione che correrà per 6,8 km lungo l'asse principale sull'argine dell'Arno. A questa si aggiungerà una condotta di un 1 metro di diametro lunga 600 metri, che raccoglierà i reflui che scaricano attualmente nel Fosso degli Ortolani e saranno collettati anche gli scarichi di Bagno a Ripoli. Il costo complessivo dell'opera è di 71,5 milioni di euro, comprensivo di tutte le operazioni di bonifica e avvio in discarica dei rifiuti che sono stati individuati lungo il tracciato. Insieme al collettore è prevista anche la realizzazione di un impianto idrovoro con tre pompe di portata totale pari a 2,5 mc/sec a monte del Ponte all'Indiano. La realizzazione dell'opera ha coinvolto un gran numero di istituzioni ed enti locali, in particolare: Comune di Firenze, Comune di Scandicci, Provincia di Firenze, Regione Toscana, A.T.O. 3 Medio Val d'Arno, Autorità di bacino del Fiume Arno.

Obiettivi ambientali e di sviluppo del territorio

- Il Collettore permetterà la depurazione delle acque reflue di Firenze e Bagno a Ripoli, area in cui vivono circa 140.000 persone. Grazie al Progetto ERSA, quella di Firenze sarà la prima Area Metropolitana d'Italia ad essere depurata completamente.
- L'impianto idrovoro a monte del Ponte all'Indiano entrerà in funzione in caso di piene eccezionali dell'Arno, garantendo così la sicurezza idraulica per le aree più depresse.
- Durante i lavori di scavo viene effettuata una attenta bonifica del territorio utilizzando adeguate misure per evitare qualunque contaminazione dell'ambiente esterno con i materiali estratti.
- La realizzazione del collettore di riva sinistra dell'Arno ha determinato la derubricazione dell'area fiorentina dalla procedura d'infrazione aperta dalla Comunità Europea nei confronti dello Stato Italiano per la mancata depurazione dei reflui provenienti da agglomerati urbani con più di 2000 abitanti equivalenti.
- Alla realizzazione stanno lavorando oltre 200 persone (cantiere e indotto).

STATO DI ATTUAZIONE

I lavori del primo lotto, iniziati nel settembre 2010, sono praticamente conclusi. Sono in ultimazione le opere fuori terra dei pozzi ed alcune opere accessorie. Per il secondo lotto i lavori sono iniziati nel dicembre 2013 e se ne prevede l'ultimazione entro l'estate 2014.

CRITICITÀ

- Complessità tecnica dell'opera ed in particolare per quanto riguarda i sottoattraversamenti dell'Autostrada A1 e del fiume Greve.
- Necessità di espropri di terreni privati su alcune delle aree dove doveva essere posata la tubazione.
- Misure di sicurezza ambientale relative alla caratterizzazione e quindi bonifica di un terreno complesso (es. ordigni bellici, discariche abusive,...).

Risposte per affrontare le criticità

- Mantenere alta l'attenzione sugli stati di avanzamento dell'opera

IL PROGETTO

Il Sistema Tramviario Fiorentino prevede la realizzazione di 6 linee, in grado di raggiungere tutte le zone a maggiore domanda della città. In sintesi:

Linea 1: Firenze S.M.N. – Scandicci (in esercizio dal 14/02/2010);

Linea 2: Peretola – Piazza dell'Unità d'Italia (Progetto Esecutivo approvato con D.G.C. 52 del 28.03.11); la Linea 2 vedrà lo sviluppo di parti in superficie e parti in sotterranea verso le destinazioni finali di Rovezzano a Nord-Est e di Bagno a Ripoli a Sud-Est. È inoltre prevista l'estensione a nord fino al polo universitario di Sesto Fiorentino.

Linea 3: Careggi – Firenze S.M.N. (Progetto Esecutivo approvato con D.G.C. 52 del 28.03.11).

Linea 4: trasformazione dell'attuale linea ferroviaria Firenze Porta a Prato-Empoli, nella tratta compresa fra la stazione Leopolda e l'interconnessione con la linea Firenze-Pisa all'altezza della stazione delle Cascine.

Linea 5: collegamento trasversale fra le zone di Careggi, Novoli e le Cascine.

Linea 6: realizzazione del sistema di tram-treno lungo la ferrovia Faentina.

Obiettivi ambientali e di sviluppo del territorio

- L'analisi della domanda per i servizi offerti dalla tramvia stima i valori annui dei viaggiatori in 39.422 milioni, dei quali 14.250 milioni il numero di passeggeri sottratti all'uso dell'autovettura. L'utilizzo della Linea 1 ha confermato e superato tali previsioni.
- Riduzione della produzione di CO2 e polveri prodotte dal traffico veicolare.
- Riduzione dell'inquinamento acustico.

STATO DI ATTUAZIONE

Le Linee 2 e 3 registrano, ad oggi, un ritardo nei tempi di avvio e di realizzazione dei lavori. Nel febbraio 2014 sono cominciati i lavori di carotaggio in via dello Statuto alla presenza dell'ARPAT per stabilire la composizione delle terre di scavo. I lavori per la Linea 2 dovrebbero iniziare nella primavera 2014 e concludersi per la fine del 2016. I cantieri più grandi saranno sei e verranno attivati a partire da Ovest. Il primo sarà quello della cosiddetta "trincea Guidoni" che permetterà alla tramvia di passare sotto la ferrovia. I lavori della Linea 3 dovrebbero partire durante l'estate 2014 e si concluderanno nel 2017. Per questa linea il primo grande cantiere dovrebbe essere quello del sottopasso automobilistico Milton-Strozzi (qui alla Fortezza è previsto che la tramvia transiti in superficie ed il traffico sia interrato).

CRITICITÀ

- Il referendum del 17 febbraio 2008. Al referendum, per il quale secondo lo statuto comunale non era previsto un quorum, hanno votato il 39% degli aventi diritto, con prevalenza per la posizione dei contrari alle due nuove linee - scarto circa del 7,7% per la linea 2 e del 3,7% per la 3.
- Le imprese (Btp – Baldassini Tognozzi Pontello, Consorzio Etruria, Impresa Spa) a cui il concessionario Tram Firenze spa aveva affidato i lavori hanno avuto gravi problematiche societarie che hanno rinviato l'avvio effettivo di tutti i lavori proprio nella fase di partenza dei cantieri.
- Forti opposizioni per il sottoattraversamento del centro storico.
- Rischio di disagi per le attività commerciali, come già accaduto durante i lavori della Linea 1.

Risposte per affrontare le criticità

- Mantenere alta l'attenzione sugli stati di avanzamento dell'opera
- Frazionare i lavori di realizzazione in lotti più corti per ridurre l'impatto del disagio alla popolazione ed alle attività commerciali.

ADEGUAMENTO ASSE AUTOSTRADALE (3° CORSIA)

IL PROGETTO L'ampliamento alla terza corsia nella tratta Barberino del Mugello-Incisa Valdarno si inserisce in un più ampio progetto di potenziamento dell'Autostrada del Sole. Nella tratta centrale, Firenze Nord-Firenze Sud, il progetto di potenziamento consiste in un ampliamento a tre corsie per senso di marcia, attuato con allargamenti simmetrici ed asimmetrici della sede autostradale attuale o in stretta adiacenza alla stessa. Il progetto prevede anche numerose opere di connessione e di scambio con le altre infrastrutture di mobilità e i servizi presenti sul territorio, per realizzare un'integrazione tra l'asse autostradale ed il territorio da esso attraversato, al fine di migliorare il rapporto tra il servizio autostradale e l'area urbanizzata.

Obiettivi ambientali e di sviluppo del territorio

- Decongestionare la viabilità autostradale nella tratta Firenze Nord-Firenze Sud.
- Migliorare l'integrazione dell'asse autostradale con la mobilità territoriale mitigando l'impatto ambientale. Il progetto adotta soluzioni per migliorare la qualità ambientale delle aree limitrofe al tracciato autostradale, riducendo gli attuali livelli di inquinamento e realizzando altre opere connesse al potenziamento dell'infrastruttura autostradale, come i parcheggi scambiatori, che concorrono ad uno sviluppo più funzionale della mobilità, agevolando il potenziamento del trasporto collettivo, nonché interventi di razionalizzazione della viabilità locale.
- Verranno realizzate barriere fonoassorbenti, rimodellanti morfologici, aree a verde ed interventi di ingegneria naturalistica indicati dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

STATO DI ATTUAZIONE

Tra il 2007 e il 2010 è stata ultimata la tratta Firenze Nord-Firenze Scandicci (8,4 km). Nel 2010 sono stati terminati i tratti di interconnessione A1-A11. In data 03/08/2011 è stata aperta al traffico la terza corsia della carreggiata sud tra Firenze Scandicci e Firenze Sud (13,5 km).

Sono interessate da lavori in corso le seguenti tratte: Barberino-Firenze Nord (lotto 0-3,4 km); Firenze Scandicci-Firenze Sud (carreggiata nord in esecuzione, carreggiata sud ultimata-13,5 km). Sono in fase di esecuzione o di approvazione i progetti delle seguenti tratte. Barberino-Firenze Nord (lotto 2-7,9 km): il progetto esecutivo è stato approvato da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (SVCA), richiesta la convocazione di Conferenza di Servizi ex art. 81 DPR 616/77 per l'approvazione delle modifiche al cunicolo di fuga. Barberino-Firenze Nord (lotto 1-6,2 km): il progetto esecutivo è stato approvato dal MIT (SVCA). Firenze Sud-Incisa (lotto 1-11,6 km): il progetto esecutivo è stato approvato dal MIT. Firenze Sud-Incisa (lotto 2-6,1 km): è in corso la Valutazione di impatto ambientale, che prevede il confronto con il territorio.

CRITICITÀ

- Le opere compensative sono ricomprese nell'investimento di Autostrade SpA. Per alcune opere si registrano ritardi a seguito dell'abbandono del cantiere da parte dell'impresa appaltatrice.
- La realizzazione del parcheggio scambiatore all'Osmannoro risulta in ritardo in quanto non stata definita da RFI l'interscambio con la ferrovia.

*Risposte per
affrontare le
criticità*

- Garantire le risorse finanziarie.
- Nuovi accordi con Autostrade SpA e iniziative atte a garantire l'intera realizzazione dell'infrastruttura e delle opere compensative.

ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA

IL PROGETTO

Progetto per la penetrazione urbana della linea ferroviaria ad Alta Velocità (AV) nel Nodo di Firenze con la realizzazione del sottoattraversamento per i treni di lunga percorrenza fra Rovezzano e Castello. L'intervento consiste nella realizzazione di due nuovi binari destinati al traffico AV che si collegheranno a nord, nei pressi della Stazione di Firenze Castello, con la linea AV della tratta Firenze-Bologna e a sud, in corrispondenza della Stazione di Firenze Campo Marte, con la linea direttissima Firenze-Roma. Le principali opere che fanno parte di questo intervento sono: le gallerie del Passante che si sviluppano tra le stazioni di Firenze Castello e Firenze Campo di Marte; la Nuova Stazione posta nell'area degli ex-Macelli. Il costo complessivo per la realizzazione del Passante ferroviario e delle opere connesse, incluse quelle sulla mobilità urbana, è di 1,5 miliardi di euro.

Obiettivi ambientali e di sviluppo del territorio

- Si prevede che la liberazione dei binari di superficie dal traffico AV consentirà una maggior puntualità dei treni regionali e una riorganizzazione della mobilità dell'area fiorentina. Il nuovo accordo impegna infatti RFI a realizzare uno studio approfondito per un sistema di trasporto su ferro di carattere metropolitano integrato con il trasporto regionale, capace di potenziare il nodo ferroviario fiorentino, nonché ad individuare un binario, fra gli esistenti, dedicato al collegamento diretto tra la stazione di S.M. Novella e la nuova stazione AV agli ex Macelli.
- Le opere compensative a carico di RFI riguardano Infrastrutture stradali, Tranvia (Linea 4) e trasporto pubblico, interventi di riqualificazione urbana, piste ciclabili e parcheggi scambiatori.

STATO DI ATTUAZIONE

Dati aggiornati al Gennaio 2013. Stazione alta velocità: iniziate nel lato Nord del camerone della futura stazione AV le attività di esecuzione del primo gruppo dei pali di fondazione; in fase di ultimazione la realizzazione della struttura destinata ad ospitare la nuova fognatura. Messa in sicurezza del Mugnone: nel tratto tra la confluenza in Arno e il Barco Stradale sono stati completati gli interventi di messa in sicurezza che hanno consentito di mitigare gli effetti connessi a portate di piena eccezionali.

CRITICITÀ

- Il progetto è stato avviato nel 1995 e ha avuto un percorso complesso, dovendo necessariamente coinvolgere molti enti.
- Il progetto ha incontrato negli anni una forte opposizione da parte dei comitati No TAV cittadini, preoccupati per gli impatti ambientali del sottoattraversamento e critici sul rapporto fra il costo dell'opera e i benefici per i fiorentini.
- Nel gennaio 2013 è stata avviata un'inchiesta della Procura di Firenze: sequestrata la maxi trivella del cantiere, accuse di associazione a delinquere, truffa, corruzione e smaltimento abusivo dei rifiuti per Nodavia, la società vincitrice dell'appalto. Tra gli indagati l'ex presidente della Regione Umbria, Lorenzetti, dirigenti di aziende e funzionari del Ministero delle Infrastrutture.

Risposte per affrontare le criticità

- Adeguate azioni informative.
- Iniziative per superare il blocco dei cantieri e ripresa dei lavori.
- Gestione delle problematiche relative alla destinazione delle terre di scavo in linea con le più recenti normative.

PISTE CICLABILI

IL PROGETTO

Fra gli obiettivi primari del Piano Strutturale vi è quello di favorire la creazione di una rete articolata di piste e percorsi ciclabili, intesi come un sistema di collegamenti continuo, sicuro e ben riconoscibile integrato con altre forme di mobilità, che possa costituire un reale incentivo all'uso della bicicletta. Per tale obiettivo il Piano Strutturale individua come azione prioritaria il completamento degli itinerari esistenti, con lo scopo di trasformare in una rete connessa e continua elementi troppo spesso disarticolati. L'individuazione di nuovi percorsi è inoltre prevista in tutti quei casi in cui sia opportuno estendere il sistema dei percorsi ciclabili, per conquistare a questa forma di mobilità nuove porzioni di territorio comunale e nuovi fruitori. Il completamento degli itinerari può richiedere la realizzazione di infrastrutture anche impegnative quali ponti e sottopassi per il superamento di barriere costituite da infrastrutture di trasporto o corsi d'acqua che il Piano Strutturale indicativamente individua. Un'ulteriore linea di azione è la messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti mediante la sistemazione degli incroci con la viabilità, con particolare riferimento alle rotonde, punti critici della rete. Le tavole del Piano Strutturale riportano a livello indicativo la rete principale delle piste ciclabili; con il Regolamento Urbanistico ne è stata verificata la reale fattibilità. La lunghezza delle piste ciclabili previste dal piano strutturale è di circa 70 km.

Obiettivi ambientali e di sviluppo del territorio

- Sviluppo della mobilità sostenibile.
- Riduzione della produzione di CO2 e polveri prodotti dal traffico veicolare.
- Riduzione dell'inquinamento acustico.

STATO DI ATTUAZIONE

Attualmente la lunghezza delle piste ciclabili realizzate è:

- rete ciclabile urbana: 54,3 km;
- percorsi all'interno di parchi e giardini: 19,5 km;
- percorsi in ambito fluviale: 13,5 km.

CRITICITÀ

- Mancanza di un progetto per la mobilità sostenibile di area vasta.
- Insufficiente integrazione con lo sviluppo di altri sistemi di mobilità.

Risposte per affrontare le criticità

- Programmazione di un sistema di mobilità ciclabile nell'area fiorentina e integrazione con altre infrastrutture di mobilità (tramvia, parcheggi scambiatori, rete ferroviaria).
- Rilancio della pista ciclabile dell'Arno.

PARCHEGGI SCAMBIATORI

IL PROGETTO

Il progetto prevede la realizzazione di parcheggi scambiatori di superficie o in contenitori fuori terra nei punti di incrocio della grande viabilità con la rete ferroviaria e tramviaria dell'area Fiorentina. I principali nodi di intermodalità lungo la Linea 2 della tramvia sarebbero ottenuti con la realizzazione di parcheggi scambiatori a Rovezzano, Europa, Campo di Marte, Corsica, Novoli e Peretola. Quest'ultimo in prossimità dell'aeroporto e della fermata Guidoni sarebbe il più grande parcheggio scambiatore della città. La Linea 1 trova invece possibilità di interscambio a Villa Costanza (parcheggio accessibile dall'autostrada A1), Foggini, San Lorenzo a Greve, Lotto Zero (ipotesi valida nel caso di realizzazione di un nuovo collegamento viario con San Lorenzo a Greve). La Linea 3 per Careggi non interfaccerebbe parcheggi di scambio di grandi dimensioni; si prevede l'espansione dei parcheggi di relazione esistenti nell'area ospedaliera e, se possibile, l'utilizzo di una parte dei parcheggi realizzati nella recente espansione del polo, specializzando le funzioni di parti di essi per la sosta di interscambio. Per la Linea 4 è prevista un'area di scambio in prossimità dello svincolo di via Pistoiese del viadotto dell'Indiano che consentirebbe lo scambio intermodale con i veicoli privati provenienti sia dalla direttrice Campi-Prato-Pistoia che dalla FI-PI-LI e dall'autostrada. Un'altra struttura di interscambio lungo via Senese, con funzioni differenziate, sarà realizzata all'uscita di Firenze-Certosa col compito di intercettare il traffico proveniente dal Chianti e dalla Firenze-Siena e servire soprattutto coloro che escono da Firenze per recarsi nel Chianti e a Siena utilizzando il trasporto pubblico su gomma extraurbano.

Obiettivi ambientali e di sviluppo del territorio

- Tali parcheggi consentirebbero di prevedere che l'accesso esterno alla zona più centrale della città avvenga solo mediante il trasporto pubblico, estendendo di fatto la ZTL a quasi due terzi dell'abitato, liberando le strade dalla sosta di superficie e riconquistando lo spazio all'uso di pedoni e ciclisti.
- Riduzione della produzione di CO₂ e polveri prodotti dal traffico veicolare.
- Riduzione dell'inquinamento acustico.

STATO DI ATTUAZIONE

I parcheggi scambiatori ad oggi realizzati sono: Castello, viale Europa, San Lorenzo a Greve.

La realizzazione dei vari parcheggi scambiatori risulta in buona parte collegata al rapporto con Autostrade SpA ed, soprattutto, con RFI (Rete Ferroviaria Italiana) in relazione al finanziamento delle opere compensative per la 3° corsia autostradale e per il passaggio dell'Alta Velocità ferroviaria.

CRITICITÀ

- Firenze non ha un sistema di scambio intermodale; non vi sono luoghi dove sia utilmente possibile lasciare l'auto privata e salire su un mezzo pubblico regolare e frequente. I tentativi fatti in questo senso si sono rivelati sbagliati o insufficienti: dei tre elementi necessari a realizzare un parcheggio scambiatore (lo spazio per la sosta, una grande viabilità e un buon sistema di trasporto pubblico) ne manca sempre almeno una.
- Firenze attualmente non ha spazi sufficienti per la sosta dei suoi cittadini: 200.000 auto immatricolate e spazio per 80.000. La situazione caotica che ne deriva condiziona pesantemente la circolazione e la regolarità del trasporto pubblico.

Risposte per affrontare le criticità

- Collegare con i più specifici problemi relativi alla sosta pertinenziale.

IL PROGETTO

Il progetto di sviluppo dell'Aeroporto prevede la realizzazione di una nuova pista parallela convergente con inclinazione di 14° rispetto al tracciato dell'autostrada A11. Le due testate della pista si trovano rispettivamente a circa 5,9 km in linea d'aria dal centro di Firenze e circa 9 km dal centro di Prato. Atterraggi e decolli dovrebbero avvenire dalla parte libera della piana, con gli aerei in arrivo che si allineeranno con la pista ancora in quota in corrispondenza del territorio pistoiese per poi scendere gradualmente sulla direttrice Pistoia-Prato-Firenze. Le partenze saranno in direzione opposta agli atterraggi, verso lo svincolo autostradale e poi seguiranno apposite procedure che porteranno i velivoli in allontanamento dalle aree abitate per distanza e altezza.

Obiettivi ambientali e di sviluppo del territorio

- Rumore: la nuova pista elimina la principale criticità dello scalo, oggi causata dall'impatto delle traiettorie di volo sulle zone di Quaracchi, Brozzi e Peretola.
- Inquinamento atmosferico: la nuova disposizione della pista garantisce il migliore assetto tra direttrici principali di volo e infrastrutture, con un sostanziale dimezzamento dei tempi di movimento a terra dei velivoli (rullaggi) e quindi delle emissioni inquinanti.
- La nuova pista parallela convergente sarà liberata dall'attuale situazione di ostacoli naturali (monte Morello) ed artificiali (autostrada, canali, costruzioni esistenti e in progetto) che penalizzano l'attuale infrastruttura di volo.

STATO DI ATTUAZIONE

Nel luglio 2013 il Consiglio regionale della Toscana ha approvato la variante al Piano di indirizzo territoriale (Pit), che prevede l'ampliamento dello scalo di Peretola in favore della nuova pista parallela convergente. Adf (Aeroporto di Firenze) nel gennaio 2014 ha approvato il Masterplan considerando la nuova pista di volo con lunghezza di 2.400 metri così da permettere l'operatività in sicurezza e senza limitazioni presso lo scalo di Firenze gli aeromobili di classe "C", secondo le indicazioni tecniche di ENAC. Nel Masterplan è inoltre analizzata e considerata la diversa ipotesi di pista di volo con lunghezza di 2.000 metri, così come prevista nel Documento Regionale P.I.T. Il Masterplan deve essere autorizzato da ENAC in linea tecnica prima di arrivare all'approvazione definitiva da parte dell'autorità competente, che avverrà mediante intesa tra Stato e Regione o, in mancanza, deliberazione del Consiglio dei Ministri.

CRITICITÀ

- Piano aeroporti del MIT che individua tra gli aeroporti di interesse nazionale strategico lo scalo di Pisa e Firenze a condizione che "tra gli stessi si realizzi la piena integrazione societaria e industriale" (gestione unica).
- Opposizione dell'amministrazione comunale di Prato e di altri comuni della Piana.
- Opposizione dei Comitati.

Risposte per affrontare le criticità

- Azioni di informazione dell'ARPAT sull'attività di controllo ambientale.
- Prosecuzione delle attività di comunicazione da parte dell'Azienda sulle fasi di realizzazione dell'opera.
- Comunicazione circa le procedure autorizzative ed i risultati previsti in tema ambientale.