



piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO COMUNALE N. 127 DEL 29/11/2022

OGGETTO: MOZIONE AVENTE AD OGGETTO “PROPOSTA DI PROJECT REVIEW DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE, NUOVA PISTA PERETOLA” PRESENTATA DAL GRUPPO CONSILIARE ITALIA VIVA.

L'anno duemilaventidue, il giorno ventinove del mese di Novembre alle ore 15:40, previa convocazione con avviso scritto tempestivamente notificato, si è riunito il Consiglio Comunale in sessione Ordinaria.

All'appello uninominale risultano:

	Pres.	Ass.
FALCHI LORENZO	X	
TRALLORI GIACOMO	X	
ADAMO MICHELE	X	
CALZOLARI MARCO	X	
BINDI ANTONIO	X	
IASIELLO PASQUALE ALESSANDRO	X	
COSI STEFANO	X	
DALIDI MARISA	X	
ARMENI ILARIA	X	
STERA AURELIO	X	
COZZI FUCILE CLAUDIO	X	
GUARDUCCI ANDREA	X	
BENDONI FIORELLA	X	
SASSOLINI SERENA	X	
PRADAL BRUNO	X	
BICCHI SILVIA	X	
KAPO DIANA		X
FALCHINI IRENE	X	
NANNINI FABIO	X	
MARTELLA STEFANO	X	
BRUNORI DANIELE	X	
ABATE ROBERTO	X	
VITRANO MAURIZIO	X	
MENGATO STEFANO	X	
TOCCAFONDI GABRIELE	X	
TOTALE	24	1

Con la partecipazione del SEGRETARIO COMUNALE, Paola Anzilotta.



piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

Assume la Presidenza Serena Sassolini nella sua qualità di PRESIDENTE DEL CONSIGLIO e riconosciuta legale l'adunanza dichiara aperta la seduta e chiama all'ufficio di scrutatori i consiglieri: ARMENI ILARIA, BICCHI SILVIA, VITRANO MAURIZIO.

Risultano altresì presenti gli Assessori comunali: PECCHIOLI CLAUDIA, LABANCA MASSIMO, MADAU JACOPO, SANQUERIN CAMILLA, SFORZI DAMIANO.

La Presidente chiede al Consiglio di deliberare sull'oggetto sopra indicato.



piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

IL CONSIGLIO COMUNALE

VISTA la Mozione avente ad oggetto “Proposta di project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale, nuova pista Peretola” presentata dal Gruppo consiliare Italia Viva;

PRESO ATTO dell’illustrazione dell’argomento da parte del Consigliere G. Toccafondi, così come risulta dal resoconto verbale della seduta consiliare;

DATO ATTO che, nel corso dell’intervento del Consigliere Toccafondi, sono usciti l’Assessore Sforzi ed il Consigliere S. Così per cui al momento della votazione sono presenti in aula n. 23 Consiglieri comunali;

PRESO ATTO altresì del dibattito in cui sono intervenuti i Sigg.ri S. Martella, S. Mengato, I. Falchini, A. Guarducci, G. Trallori, D. Brunori e L. Falchi, così come risulta dal resoconto verbale della seduta consiliare;

PRESO ATTO che il Consigliere S. Mengato ha presentato un emendamento che è stato accolto dal Consigliere G. Toccafondi, così come risulta dal resoconto verbale della seduta consiliare;

UDITE le dichiarazioni di voto dei Sigg.ri G. Toccafondi, S. Martella, D. Brunori, A. Guarducci e L. Falchi, così come risulta dal resoconto verbale della seduta consiliare;

CON la seguente **VOTAZIONE** espressa in modo palese:

- Consiglieri presenti n. 23
- Consiglieri votanti n. 23
- Voti favorevoli n. 2 (S. Mengato - Fratelli d’Italia, G. Toccafondi - Italia Viva)
- Voti contrari n. 21 (Sindaco, G. Trallori, M. Adamo, M. Calzolari, A. Bindi, P. A. Iasiello, M. Dalidi e I. Armeni - Partito Democratico, A. Stera, C. Cozzi Fucile, A. Guarducci, F. Bondoni, S. Sassolini, B. Pradal e S. Bicchi - Per Sesto, I. Falchini e F. Nannini - Sinistra Italiana, S. Martella - Ecolò, D. Brunori, R. Abate e M. Vitrano - Lega)

DELIBERA

di respingere la Mozione, di cui in premessa, il cui testo emendato si rimette in allegato sotto la lettera A), quale parte integrante e sostanziale della presente Deliberazione.



piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

Letto, approvato e sottoscritto.

IL SEGRETARIO COMUNALE
Paola Anzilotta

*Documento firmato digitalmente
(ai sensi del D.Lgs 07/03/2005 n. 82)*

LA PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
Serena Sassolini

*Documento firmato digitalmente
(ai sensi del D.Lgs 07/03/2005 n. 82)*

MOZIONE

Oggetto: Proposta di project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale, nuova pista Peretola.

Con riferimento all'art. 52 del Regolamento del Consiglio Comunale

- Dato che il Decreto del Presidente della Repubblica 201/2015, coerente con l'atto di indirizzo per l'adozione del Piano Nazionale per lo sviluppo Aeroportuale del dicembre 2012, individua lo scalo fiorentino "Amerigo Vespucci", tra gli aeroporti di interesse nazionale, con particolare rilevanza strategica prevista unitamente all'aeroporto di Pisa e condizionata alla realizzazione di una gestione unica. La condizione risulta raggiunta in quanto il 1° giugno 2015 è nata Toscana Aeroporti S.p.A., la società di gestione unica degli scali di Firenze e di Pisa.
- Considerato che in ottemperanza ai propri obblighi, il gestore aeroportuale aveva già provveduto in passato alla redazione del masterplan aeroportuale 2014-2029, approvato in linea tecnica da ENAC nel 2014 e da questi sottoposto ai procedimenti amministrativi di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) al Ministero dell'Ambiente e di autorizzazione al Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti. Entrambi i percorsi si sono conclusi positivamente, rispettivamente nel dicembre 2017, con l'emanazione del Decreto VIA e nell'aprile 2019, con la favorevole conclusione della Conferenza di Servizi e col perfezionamento dell'Intesa Stato-Regione Toscana.
- Ricordato che contro questi atti è stato avanzato ricorso alla Giustizia Amministrativa che, dopo la prima decisione del Tribunale Amministrativo della Toscana nel maggio 2019, si è espressa in ultimo grado di giudizio attraverso le sentenze del Consiglio di Stato nel febbraio 2020, sancendo la necessità di rinnovare il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale.
- Dato che ENAC, successivamente alla sentenza, ha confermato a Toscana Aeroporti "*le evidenti necessità di provvedere al potenziamento dello scalo di Firenze*" e la necessità di realizzazione della nuova pista di volo attraverso la revisione progettuale del Masterplan. È all'interno di questo contesto che si colloca un processo di project review della strategia di trasformazione e sviluppo dell'aeroporto di Firenze, prevedendo come orizzonte temporale l'anno 2035.
- Dato che Toscana Aeroporti è pervenuta alla definizione di una nuova proposta di Piano di Sviluppo Aeroportuale facendo tesoro delle risultanze dei precedenti confronti con le Amministrazioni, Istituzioni ed Enti competenti, recependo ed includendo le prescrizioni contenute nel precedente Decreto VIA, le osservazioni e le indicazioni contenute nei pareri resi dagli Enti competenti in seno alla precedente Conferenza di Servizi.

- Ricordato che attualmente le infrastrutture dedicate al volo si compongono di un'unica pista, con lunghezza disponibile per i decolli e gli atterraggi non superiore a 1.650 metri circa. La pista è orientata secondo la direzione prevalente dei venti, utilizzabile pressoché unicamente nella sola direzione sud. Ad oggi solo un 2%-3% dei decolli dei voli di linea avviene in direzione del Monte Morello, mentre nessun atterraggio è consentito con provenienza da nord. La pista viene utilizzata, pertanto, in modalità prevalentemente monodirezionale, con decolli orientati in direzione sud, ovvero verso l'autostrada, e atterraggi strumentali di precisione previsti solo con provenienza da sud.
- Dato che la direzione dell'attuale pista, orientata lungo la direzione prevalente dei venti, non consente di effettuare sempre ed in qualsiasi circostanza, manovre di atterraggio e di decollo contro-vento. Questo fattore diviene limitante per velocità superiori a 10 nodi, così non pochi sono i dirottamenti ad altri scali e, conseguentemente, viene meno anche il viaggio in partenza previsto con lo stesso aereo non arrivato. Il disagio all'utenza così si duplica, con conseguenti disagi per i passeggeri, costi per le compagnie aeree e per lo scalo fiorentino. Nei casi di "riattaccata", invece, gli aerei sorvolano quartieri cittadini densamente abitati. L'orientamento della pista, gli ostacoli orografici presenti a nord e la modalità di esercizio aereo prevalentemente monodirezionale fanno sì che la totalità degli atterraggi provenga da sud e che il 97%-98% dei decolli avvenga verso sud. Conseguentemente, gli aerei sorvolano quasi unicamente gli ambiti urbani fiorentini posti a sud dell'autostrada, con correlato disturbo acustico che impatta sui quartieri residenziali densamente popolati di Peretola, Brozzi, Quaracchi e Le Piagge. Si stima che nel 2019 la popolazione esposta a rumorosità fosse pari a circa 7.000 abitanti ma oltre 20.000 fossero gli interessati, conteggiando scuole, strutture socio assistenziali, lavoratori. Le limitate dimensioni dell'infrastruttura sono anche causa, in concomitanza di particolari condizioni meteorologiche (nebbia all'altezza del fiume Arno, alte temperature), di disservizi ai passeggeri. Talvolta gli aerei non riescono ad atterrare e, in estate, hanno necessità di limitare il peso al decollo, lasciando bagagli e talvolta anche passeggeri, a terra.
- Ricordata la capacità operativa dell'attuale struttura aeroportuale fiorentina, pari a 3,4 milioni passeggeri e lette le previsioni di nuovi arrivi pari a tre previsioni: basse, medie, alte: 4,6 milioni di passeggeri al 2035, 5,8 milioni di passeggeri al 2035, 6,9 milioni di passeggeri al 2035.
- Considerato che, relativamente alla nuova pista di volo, le analisi e le discussioni tecniche che si sono susseguite negli ultimi 20 anni, anche col coinvolgimento diretto di molteplici soggetti istituzionali e scientifici, si sono concentrate su molteplici alternative progettuali di orientamento della pista, rappresentative alle seguenti principali "famiglie": pista perpendicolare esistente 05-23 (con eventuale prolungamento o altri interventi minimali), piste oblique con orientamenti 08-26 e 09-27, e piste parallele con orientamenti 14-32, 13-31, 12-30 e 11-29.
- Dato che la volontà di tutti i soggetti interessati sia quella di migliorare sensibilmente la situazione attuale con: riduzione della popolazione esposta al rumore aeroportuale; ottimizzazione delle rotte di decollo, con sorvolo di

ambiti prevalentemente rurali, artigianali e produttivi (e non residenziali); minimizzazione dell'occupazione di nuovo suolo e riduzione degli interventi di impermeabilizzazione; miglioramento della sicurezza idrogeologica delle aree oggetto di trasformazione; tutela della coesistenza delle trasformazioni col progetto territoriale di Parco agricolo della Piana.

- Dato che la volontà da sempre manifestata dai soggetti istituzionali sia quella del mantenimento della funzione di city airport ricoperta dallo scalo fiorentino e una sua previsione di sviluppo all'interno della Rete Aeroportuale della Toscana, in sinergia non competitiva con l'aeroporto di Pisa, diverso per ruolo, funzione, specializzazione e primo aeroporto regionale in termini di traffico di passeggeri.
- Considerato che la migliore alternativa, selezionata quale soluzione di progetto, è risultata la pista avente lunghezza di 2.200 metri e orientamento 11-29. Detta soluzione è risultata vincente soprattutto in considerazione dei seguenti punti di forza: sorvolo di infrastrutture viarie ed aree rurali, artigianali ed industriali, invece di quelle residenziali; rispetto alla precedente parallela all'autostrada, anticipazione del punto decollo degli aerei e allontanamento del punto di atterraggio, tali da determinare il sorvolo del territorio a quote maggiori. L'abitato di Capalle non sarà sorvolato in decollo; nessun impianto industriale a rischio di incidente rilevante sarà direttamente sorvolato; massimo contenimento dell'impatto acustico e riduzione del 99,8% della popolazione esposta a rumore aeroportuale superiore a 60 decibel; rapido collegamento con i piazzali di volo, con correlato minor percorso e tempo di rullaggio e conseguente contenimento delle emissioni; garanzia di maggiore efficienza ed affidabilità dell'esercizio aereo, con minori disservizi arrecati agli utenti; rafforzamento del ruolo dell'aeroporto quale nodo multimodale dei trasporti.
- Ricordato che la nuova pista consentirebbe un abbattimento del disturbo acustico del 99,8% rispetto allo stato attuale.
- Appreso che il costo complessivo per la realizzazione delle opere previste a diretto carico del gestore ammonta a: 440 milioni di euro. Di questi, al momento 150 milioni di euro sono previsti derivare da finanziamento pubblico e che il nuovo scalo consentirebbe un ingente aumento di lavoratori diretti calcolato in 5.000, oltre a quelli dell'indotto.

Impegna l'amministrazione:

- Ad approvare, all'interno della proposta di project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale, il progetto, che preveda un importante coinvolgimento economico dell'attuale proprietà, della nuova pista aeroportuale 11.29, "pista declinata convergente".
- A richiedere di conseguenza la dismissione dell'attuale pista; la realizzazione del Parco della Piana con conseguente compartecipazione dei vari soggetti coinvolti nella realizzazione dello scalo aeroportuale, alla manutenzione dello stesso; la realizzazione della tramvia Peretola-Sesto Fiorentino, con previsione della tratta fino al polo industriale dell'Osmannoro.