

Mozione urgente: Azioni del Comune di Pisa alla luce del Parere del Nucleo regionale di Valutazione dell'Impatto Ambientale per l'espressione del parere tecnico alla Giunta regionale concernente il "Masterplan aeroportuale 2014-2019 dell'Aeroporto di Firenze"

Tenuto conto del Parere del Nucleo regionale di Valutazione dell'Impatto Ambientale per l'espressione del parere tecnico alla Giunta regionale concernente il "Masterplan aeroportuale 2014-2019 dell'Aeroporto di Firenze", proposto da ENAC nell'ambito del procedimento di VIA di competenza dello Stato (Parere n.106, seduta del 23 giugno 2015) – allegato A alla presente mozione.

Ricordato che in suddetto parere:

il Dirigente del Settore Tutela, Riqualificazione e Valorizzazione del paesaggio della Regione Toscana ha verbalizzato, in merito alla possibilità di svolgere la procedura di VIA solo attraverso Master Plan, che: "l'art. 23, comma 1 del D. Lgs. 152/2006 dispone che all'istanza per l'attivazione del procedimento di VIA sia allegato il progetto definitivo nonché lo studio di impatto ambientale" e che "la documentazione presentata dal proponente deve essere integrata dal progetto definitivo delle opere previste, nonché lo studio di impatto ambientale";

sul punto sopracitato, ovvero sulla possibilità di svolgere la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale sui Master Plan, ARPAT precisa che: " il progetto così presentato appare insufficiente e da integrare, al di là della terminologia utilizzata" e che il SIA (Studio d'Impatto Ambientale) e gli elaborati "appaiono carenti per molti aspetti per elementi che hanno necessità degli opportuni approfondimenti";

riguardo agli aspetti programmatici il Nucleo Regionale ricorda come l'affermazione di ENAC che la VIA in esame è effettuata in continuità con la VAS svolta per l'integrazione al PIT non è corretta, giacché le valutazioni erano state fatte per una pista lunga 2.000 metri e non, come previsto nel Master Plan, 2.400, e quindi non sono assimilabili e ricorda altresì che le aree aeroportuali non più necessarie devono essere, come previsto dal Master Plan del PIT, soggette a interventi di rinaturalizzazione, anche con interventi di piantumazione che concorrano a migliorare la qualità dell'aria.

Ricordato inoltre che i pareri e i contributi tecnici pervenuti dalle Amministrazioni e dagli altri Soggetti interessati, dagli Uffici Regionali, dall'ARPAT, nonché dalla competente Azienda USL, rilevano in generale carenze relative sia agli aspetti programmatici e progettuali che agli aspetti ambientali, di cui il parere riporta molti aspetti rilevanti. Tra i suddetti ne riportiamo alcuni:

l'assenza di una documentazione dettagliata relativamente alle alternative progettuali per la risoluzione delle seguenti interferenze: tra la pista e la viabilità di via dell'Osmannoro, di collegamento fra l'abitato di Sesto F.no. lo svincolo Autostrada A11 e la zona industriale Osmannoro; e tra la pista e il letto del Fosso Reale;

non vi è approfondimento sufficiente su come gestire acque, fauna ed eventuali interferenze con la falda per il previsto svuotamento e successivo riempimento delle aree naturali del lago di Peretola e dell'oasi WWF "Val di Rose";

manca in generale un cronoprogramma dettagliato di tutte le opere previste dal progetto, inclusi gli interventi di compensazione ambientale e tutte le opere connesse come quelle idrauliche e di viabilità;

si afferma quindi la necessità di una revisione di tutta la procedura di studio d'impatto ambientale sull'atmosfera;

nel Master Plan non vi è un dettaglio dei volumi sottratti alla libera espansione delle acque;

in generale per l'aspetto idrico, suolo e sottosuolo, sia il Consorzio di Bonifica Medio Valdarno sia il Comune di Firenze, riportano tutta una serie di prescrizioni vincolanti riguardo al reticolo delle acque basse, al rispetto delle distanze tra nuove opere idrauliche e altre infrastrutture, all'interferenza della nuova struttura aeroportuale con la vasca di laminazione prevista per il comparto del PUE di Castello, alle possibili interferenze tra la realizzazione del Fosso Reale e del nuovo Canale di Gronda con l'area di passaggio tra la discarica di Case Passerini e l'impianto di selezione e compostaggio, con la falda e con il sistema d'impermeabilizzazione della discarica;

riguardo all'impatto acustico dell'opera si registra un quadro normativo non del tutto conforme al quadro normativo vigente;

riguardo agli impianti radioelettrici la documentazione non è sufficiente per valutarne l'impatto elettromagnetico né il rispetto dei limiti di legge;

manca il Piano di Utilizzo dei materiali di scavo che deve essere predisposto ai sensi del D.M. 161/2012 nell'ambito del procedimento di VIA;

come riportato nei punti precedenti, si afferma quindi che i dati dell'inquinamento ambientale (atmosfera, rumore, vibrazioni, radiazioni, ecc.) sono insufficienti e il Nucleo di Valutazione ritiene necessario produrre nuove valutazioni di rischio sanitario, specificando, tra le tante prescrizioni, che devono essere valutati in fase di cantiere gli effetti per la salute per i frequentatori del Polo Universitario di Sesto Fiorentino, soprattutto per quanto riguarda il rumore, e che nelle stime dei rischi tossicologici, come richiesto esplicitamente dall'ASL di Prato, sia considerata l'area pratese;

Tenuto conto che nonostante tutti questi rilievi e l'assenza di un progetto definitivo il Presidente di Toscana Aeroporti, Marco Carrai, e il Presidente di Corporacion America Italia, Roberto Naldi, continuano a mezzo stampa a confermare che inizieranno a breve i lavori per la realizzazione della nuova pista

Tenuto conto che l'Università di Firenze il 30 ottobre scorso ha presentato le controdeduzioni al progetto della nuova pista di Peretola in cui ha messo in luce il conflitto di interessi in cui si trova ENAC in qualità di proponente della procedura di VIA e al contempo autorità competente per la valutazione del rischio per la vita della popolazione in seguito ad incidenti aerei. Nel documento l'ateneo ha inoltre presentato ulteriori e significative osservazioni in merito a contraddittorietà, incongruenza, inattendibilità della documentazione integrativa sottoposta dal proponente, con particolare riferimento a: valutazione del rischio per la vita della popolazione in seguito ad incidenti aerei, Coefficiente di Utilizzo della pista e sua monodirezionalità, orientamento perpendicolare ai venti prevalenti, percentuale dei dirottamenti, impatti ambientali su atmosfera, impatto acustico, aspetti idrogeologici e idraulici, viabilità.

Preso atto che la valutazione emersa dal documento dell'Università di Firenze è che in base agli studi autonomamente condotti la nuova pista come da progetto non può essere realizzata.

Preso atto della posizione espressa sul master plan dell'aeroporto di Firenze dal Nucleo di Valutazione Impatto Ambientale della Regione Toscana nella propria seduta del 6 novembre, secondo cui il livello di definizione progettuale della documentazione complessivamente depositata dal proponente, anche a seguito delle integrazioni progettuali trasmesse, non permette di esprimere un parere compiuto relativamente a tutte le componenti ambientali interessate, e che il suddetto Nucleo di valutazione ha deciso invece di comunicare al Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare considerazioni e relative criticità ed incompatibilità, oltre che incoerenze urbanistiche e la necessità di superare i problemi dati dalle interferenze col lago di Peretola.

Tenuto conto che la nuova pista di Peretola prevede per la sua realizzazione un investimento pubblico, previsto nello "Sblocca Italia" pari a circa il 50% del costo dell'opera.

Preso atto di tutte le criticità sollevate nel suddetto parere rispetto alla realizzazione della nuova pista di Peretola da parte della società Toscana Aeroporti, una società a maggioranza privata visto che Corporacion America Italia detiene il 51,13% del capitale sociale di Toscana Aeroporti e Sogim il 5,79%.

Tenuto conto che il Comune di Pisa detiene il 4,48% delle azioni della società Toscana Aeroporti e che il Comune di Pisa ha indicato anche un proprio nominativo all'interno del Consiglio di Amministrazione che nella seduta dello scorso 15 luglio è stato individuato nella dottoressa Angela Nobile.

Tenuto conto che funzione precipua di qualsiasi Comune, come previsto dal nostro ordinamento, è quella di tutelare e perseguire gli interessi pubblici.

Tenuto conto di quanto stabilito dall'articolo art. 3 del D. Lgs. 267/2000 (T.U. degli enti locali), ai sensi del quale il Comune è l'ente locale che rappresenta la propria comunità, ne cura gli interessi e ne promuove e coordina lo sviluppo.

Ricordato che l'articolo 97 della Costituzione Italiana recita: "I pubblici uffici sono organizzati secondo disposizioni di legge, in modo che siano assicurati il buon andamento e l'imparzialità dell'amministrazione".

Il Consiglio comunale, nel rispetto dei principi, delle norme e delle funzioni a cui si deve ispirare l'azione amministrativa di un ente locale:

impegna il sindaco a porre all'attenzione e inserire all'ordine del giorno della prima assemblea utile dei soci di Toscana Aeroporti i rilievi di legittimità posti nel suddetto parere dal Nucleo regionale di Valutazione e conseguentemente chiedere il ritiro del progetto per la realizzazione della nuova pista di Peretola;

invita i parlamentari del territorio ad avviare una iniziativa in Parlamento affinché non vengano stanziati dal Governo risorse pubbliche per la realizzazione della nuova pista di Peretola.

impegna il Presidente del consiglio comunale

a trasmettere il presente ordine del giorno a tutti i soci di Toscana Aeroporti e al Segretario generale della Presidenza della Repubblica

a invitare il Presidente della Regione Enrico Rossi a partecipare ad una seduta del consiglio comunale di Pisa nel ~~meso di settembre~~ sul sistema aeroportuale toscano.

entro il mese di aprile