



COMUNE DI PISA  
CONSIGLIO COMUNALE

193832

**GRUPPO CONSILIARE**

**Diritti in comune: Una Città in comune- Rifondazione Comunista- Pisa Possibile**

Pisa, 10 marzo 2020

**MOZIONE**

**OGGETTO:** iniziative da intraprendere da parte del Comune di Pisa alla luce del pronunciamento del Consiglio di Stato sulla nuova pista dell'Aeroporto Vespucci di Firenze”.

**Ricordato** che il 13 febbraio 2020 il Consiglio di Stato, in sede giurisdizionale (Sezione Quarta), ha respinto i ricorsi proposti dalla società Toscana Aeroporti S.p.A., bocciando sia il ricorso principale che gli appelli incidentali contro la decisione del Tar della Toscana di maggio 2019 che aveva contestato un difetto di istruttoria e l'irragionevolezza del giudizio positivo espresso dai Ministeri sul decreto di Valutazione di Impatto Ambientale;

**Ricordato** che la decisione del Tar aveva già evidenziato e confermato i nodi critici denunciati da anni da parte dei vari soggetti contrari al progetto, e in particolare:

- che la nuova pista sostituirebbe la pista esistente realizzando un nuovo aeroporto in un'area fortemente urbanizzata inserita nella piana fiorentina bonificata, che ha conservato zone umide qualificate come siti e zone di protezione speciale di importanza comunitaria (aree SIC, SIR45 e ZPS);
- che la piana è zona in cui si mantiene un fondamentale insieme di zone agricole e aree al verde destinate alla compensazione ambientale così come voluta dai Sindaci e dai cittadini fin dagli anni '90;
- che per questi motivi è stata progettata la realizzazione di un Parco della Piana di 7000 ettari nell'area metropolitana di Firenze-Prato-Pistoia, con i suoi laghi, fiumi, parchi pubblici e ville medicee;
- che con la sentenza dell'agosto 2016 (sentenza n. 1310/2016 che annulla la Deliberazione del Consiglio Regionale n. 61 del 16 luglio 2014 per le parti concernenti la qualificazione dell'infrastruttura aeroportuale) il TAR aveva già evidenziato le lacune del procedimento VAS;
- la violazione dell'art. 21 del D.lgs 152/2006 e la tardiva procedura di delimitazione del campo d'indagine (scoping), in quanto per la definizione dei contenuti dello Studio di impatto ambientale, il Ministero avrebbe dovuto verificare la compatibilità degli elaborati progettuali, senza dover richiedere al soggetto proponente ulteriori integrazioni e senza attribuire all'Osservatorio il potere di procedere a valutazioni di compatibilità ambientale, che al contrario avrebbero dovuto essere eseguite prima del procedimento di VIA;

- la violazione, per eccesso di potere, della legge 241 del 1990 per l'omissione della pubblicazione di documenti pubblici e per non aver garantito la giusta composizione dell'Osservatorio ambientale a cui i Sindaci avevano il diritto di partecipare;
- la violazione degli artt. 21 e 22 del D.lgs 152 e l'art. 3 della Legge 241, in quanto lo studio di impatto ambientale non prevedrebbe l'esame delle alternative alla realizzazione dell'opera, fra cui l'opzione zero, ovvero la sua non realizzazione;
- l'impossibilità di realizzare una pista unicamente e assolutamente mono-direzionale;
- il problema del "bird strike", del quale è stata omessa la valutazione;
- il rischio idrogeologico connesso alle prospettate soluzioni progettuali quali la deviazione di fossi, l'interramento del Fosso Reale sotto l'autostrada, la costruzione di nuovi canali, l'interramento del Lago di Peretola;

**Ricordato** che, nelle loro motivazioni, i consiglieri di Stato, nel condividere le conclusioni del Tar della Toscana, certificano che:

- "L'illegittimità dei provvedimenti impugnati comporta la necessità di rinnovare il procedimento, ivi compresa la valutazione relativa all'eventuale istituzione di un osservatorio ambientale e alla sua composizione";
- "Sono infondati nel merito e debbono essere respinti" l'appello principale proposto da Toscana Aeroporti e gli appelli incidentali proposti da Comune di Firenze, Regione Toscana, Enac, ministero dell'Ambiente e ministero dei Beni culturali";
- "La lettura congiunta delle valutazioni svolte dalla Commissione Via unitamente al contenuto delle correlate 'prescrizioni' denota la manifesta irragionevolezza del giudizio positivo da questa espresso, e quindi dell'impugnato decreto che lo recepisce";
- "Appare quindi condivisibile la considerazione del Tar secondo cui le scelte progettuali, relative ad aspetti qualificanti del progetto, devono essere verificate in sede di Via, e non già in sede di verifica di ottemperanza alle prescrizioni";
- "Il raffronto tra le valutazioni della Commissione e il contenuto delle prescrizioni consente poi di concludere che essa non si è limitata a dettare condizioni ambientali ma, da un lato, ha imposto la ricerca e/o lo sviluppo di nuove soluzioni progettuali, dall'altro ha richiesto l'effettuazione e/o l'approfondimento di studi che avrebbero dovuto essere presentati ex ante ai fini dell'ottenimento della Via e non semplicemente verificati ex post in sede di ottemperanza".

**Considerato** che quindi anche il Consiglio di Stato ha riconosciuto la piena fondatezza delle ragioni avanzate da comuni della piana, associazioni, comitati e cittadini;

**Considerato** che il progetto di ampliamento di Peretola messo a punto da Enac e Toscana Aeroporti, come dimostra l'iter complesso e le continue bocciature, risulta incompatibile con il territorio e in contraddizione con l'obiettivo del contrasto al cambiamento climatico, oltre che contrario all'interesse pubblico;

**Considerato** che si tratta prima di tutto di restituire al Parco della Piana il ruolo di elemento ordinatore, sulla cui base impostare una strategia di sviluppo sostenibile e lungimirante dell'area.

Tenuto conto che il Comune di Pisa è socio di Toscana Aeroporti.

**IL Consiglio comunale alla luce di questo pronunciamento impegna il Sindaco e la Giunta**

- ad intervenire, in qualità di socio, presso Toscana Aeroporti affinché la società rinunci a presentare un altro progetto di nuova pista parallela da 2400 metri per lo scalo fiorentino, procedendo quindi alla modifica del masterplan;
- a intraprendere tutte le iniziative affinché gli investimenti previsti per il nuovo terminal aeroportuale dello scalo pisano vengano effettivamente e tempestivamente realizzati;
- ad adoperarsi per migliorare l'efficienza dei collegamenti ferroviari tra Firenze e lo scalo aeroportuale di Pisa, in quanto aeroporto strategico regionale;
- ad adoperarsi per fare sì che vengano adottati tutti gli interventi volti a rendere più sostenibile dal punto di vista ambientale l'attività dell'aeroporto a Pisa rispetto alla città con particolare riferimento alla qualità dell'aria e al tema dell'inquinamento acustico, adottando le procedure del caso in merito alla direzione e alla modalità di decollo.

Francesco Auletta

Francesco Auletta

