



Firenze, 17 luglio 2015

Al Presidente
del Consiglio Regionale Toscano

Interrogazione urgente a risposta orale

Oggetto. “Sistema Aeroportuale Toscana - In merito alla Parere del Nucleo Regionale di VIA Master Plan aeroportuale 2014 – 2019 dell’Aeroporto di Firenze”

I sottoscritti Consiglieri regionali

Ricordato il Parere del Nucleo Regionale di Valutazione dell’impatto ambientale per l’espressione del parere tecnico alla Giunta Regionale concernente il “Master Plan aeroportuale 2014 – 2019 dell’Aeroporto di Firenze” proposto da ENAC nell’ambito del procedimento di VIA di competenza dello Stato (Parere nr. 106 – Seduta del 23 giugno 2015);

Ricordato che in suddetto parere:

- il Dirigente del Settore Tutela, Riquilificazione 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 com. 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 d’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 2000 metri e non, come previsto nel Master Plan, di 2400 metri, 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 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:

- “sono state evidenziate generali carenze di approfondimento progettuale, in particolare in riferimento ai seguenti contenuti: ...” (vedi lettere da “a” a “n”).
- 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”.
- Mancano gli elaborati riportanti la sovrapposizione del Master Plan aeroportuale con il progetto di ampliamento della corsia dell'Autostrada A11.
- Manca in generale un crono programma 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.
- Si ricorda, non essendo chiaro se con il Master Plan il Proponente intenda modificare la natura di alcuni ricettori idraulici, che per i corsi d'acqua ricompresi nel reticolo idrografico vige il divieto di tombamento.
- Nel Master Plan non vi è un dettaglio dei volumi sottratti alla libera espansione delle acque, volumi che altresì andranno recuperati prevedendo idonee casse d'espansione in caso di esondazione.
- 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, così come la stima della popolazione esposta al rumore non risulta accurata: si sottostima la popolazione residente negli anni futuri usando il censimento 2011 senza considerare la Scuola Carabinieri e le lottizzazioni approvate, non s'indica il c.d. “aeromobile critico” (ovvero è possibile che con una pista più lunga si abbiano aerei di dimensioni maggiori a quelli ipotizzati), si osserva che le persone esposte a Lva (Livello di Valutazione Aeroportuale) superiori a cinquanta dB risultano attualmente 16850 e 20385 al 2029, con un incremento del 21%, dimostrando quindi che le affermazioni riguardanti la riduzione della popolazione esposta non sono del tutto corrette, essendo la riduzione prevista solo ai livelli Lva più elevati, e infine non è valutato l'impatto acustico sulla Scuola Carabinieri e sulle aree verde pubblico/parchi.
- 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

Ricordato che

Dal Verbale risulta la dichiarazione del proponente secondo la quale *“il maggiore sviluppo lineare della pista (2.400 m.di lunghezza) rispetto a quanto previsto dal PIT (2.000) determina significativi aspetti positivi e miglioramenti di carattere ambientale, presentando le stime delle emissioni complessive di inquinanti nello scenario attuale e di progetto; tuttavia tali stime risultano effettuate solo nel caso di scenari futuri “medi” di traffico”* e che la documentazione è carente in quanto non risultano presenti analoghe stime per gli scenari di massimo traffico;

Rilevato che

la documentazione è carente di uno studio dettagliato dell'inquinante PM10, già molto concentrato nell'agglomerato urbano di Firenze e nella zona Prato/Pistoia.

Ricordato che

nel corso della seduta l'Ing. Tenerani, estensore del SIA, interpellato riguardo alle situazioni d'emergenza che faranno eccezione all'uso monodirezionale della pista dichiara che l'incidenza di un attraversamento di Firenze da Peretola a Coverciano avrà un'incidenza di sedici movimenti nello scenario 2018 e ventiquattro nello scenario 2029.

Rilevata

la contraddittorietà delle conclusioni del parere di VIA che da una parte evidenzia come *“le carenze documentali significative che l'istruttoria condotta ha rilevato ..., ... non consentono l'espressione di un parere informato circa i possibili impatti ambientali, paesaggistici e sanitari negativi e significativi dovuti al progetto in esame ...”* e dall'altra si limita ad esprimere la necessità di colmare dette carenze progettuali attraverso *“approfondimenti”* e non attraverso una proposta di richiesta di integrazioni all'Autorità competente, così come previsto dalla legge, introducendo altresì una ulteriore contraddizione laddove comunica un primo parziale quadro prescrittivo che, nella prassi, accompagna l'esito favorevole della compatibilità ambientale;

Considerato che

- Il procedimento che sta portando all'esecuzione dell'aeroporto non rispetta i principi democratici: secondo la normativa europea, un progetto di questa portata sarebbe dovuto essere sottoposto a un processo di partecipazione, così come nella variante al PIT, la Regione si era impegnata a sottoporre il progetto a dibattito pubblico, come prevede la stessa legge toscana;

- La nuova pista, lunga 2400 metri (anziché i 2000 indicati dalla variante al PIT), non sarà unidirezionale come assicurato dai proponenti, ma prevederà comunque il sorvolo della città di Firenze, con tutti gli enormi rischi del caso;

- Come si evince dalle osservazioni del Nucleo di Valutazione il nuovo orientamento della pista innalza il rischio idraulico della Piana, il cui nuovo assetto idraulico è solo vagamente tratteggiato,

con il rischio di far scomparire le residue aree umide e i problemi irrisolti riguardo al Fosso Reale, al Collettore delle acque basse, alla mancanza di spazio per le casse di espansione del Polo universitario;

- Non esiste alcun serio studio di fattibilità dei lavori propedeutici alla costruzione della pista, molte infrastrutture viarie non sono conformi al PIT, ed emergono svariate criticità sanitarie segnalate da ASL e ARPAT;

- È molto grave, nonostante gli annunci dell'avvio lavori entro l'agosto 2015, l'assenza di un progetto definitivo, così come insostenibile la dichiarazione che il Master plan del proponente è assunto, secondo "una prassi consolidata", al pari del progetto preliminare/definitivo: tale mossa è solo uno stratagemma per aggirare le regole e non sottoporre il progetto a una seria valutazione ambientale;

- I costi per il riassetto idraulico della piana e per il riassetto della mobilità ricadranno sui contribuenti;

- Con l'aumentato carico aeroportuale si rischia di condannare la Piana, già in una situazione critica, a un futuro ancor più difficile, visti i tanti progetti in cantiere quali La "grande opera aeroporto" condanna ogni possibile alternativa di riscatto per la linea due della tramvia, il nuovo svincolo di Peretola, il nuovo stadio, l'inceneritore e la terza corsia autostradale.

INTERROGA LA GIUNTA REGIONALE PER CONOSCERE:

- Se intende promuovere un serio dibattito pubblico su un'opera di tale rilevanza politica, sociale, economica e ambientale del tema;

- Come valuta l'esito contraddittorio del Parere del Nucleo di VIA rispetto alle criticità e le prescrizioni realizzative emerse dal Parere medesimo e come ritiene che in tali condizioni possano realmente partire i lavori entro fine agosto 2015;

- Se è in grado di valutare i nuovi costi per l'opera alla luce di tutte le opere aggiuntive e degli espropri che si renderanno necessari alla luce delle prescrizioni;

- Se non ritiene profondamente pericoloso rimandare, come successo per la vicenda TAV in Mugello, a "fasi successive" la verifica delle criticità segnalate, con il forte rischio che l'attuazione delle prescrizioni realizzative non sia mai verificata.

Tommaso Fattori

Paolo Sarti