



Comune di Campi Bisenzio
Gruppo Consiliare Movimento 5 Stelle

Al Presidente del Consiglio,

OGGETTO: Ordine del Giorno - Integrazione del Piano di Indirizzo Territoriale dal Consiglio Regionale della Toscana, con previsioni urbanistiche relative alla eventuale realizzazione della Pista Aeroportuale definita 12/30 dell'aeroporto di Firenze

I sottoscritti **Niccolo Rigacci** e **Simona Terreni**, Consiglieri comunali del Movimento 5 Stelle di Campi Bisenzio,

CONSIDERATO CHE

CONSIDERATO che la Piana Fiorentina è il più grande Polo Industriale della Toscana e il quarto polo Industriale d'Italia, con una vocazione manifatturiera sviluppatasi nei decenni anche grazie alle scelte urbanistiche e infrastrutturali compiute per questa area;

RICORDATO che su tale area insistono anche molte infrastrutture di interesse regionale e nazionale, già realizzate o autorizzate;

PREMESSO che l'area di interesse coinvolta dalla variante al PIT approvata dal Consiglio Regionale era stata fino ad oggi pensata, negli strumenti urbanistici, come una grande opportunità ambientale e di sviluppo sostenibile, a salvaguardia dell'equilibrio dell'intera area del centro Toscana e garantendo al contempo sviluppo, e sicurezza idrogeologica e che la sua destinazione futura era stata collegata anche alla realizzazione del Polo Scientifico e della Città Universitaria

CONSIDERATO che non sono mai state spiegate completamente e con il supporto di dati attendibili e importanti le ragioni di tipo economico, collegate ad attività commerciali, artigianali o turistiche che possano imporre, senza alternative, la nuova collocazione della pista aeroportuale di Peretola e il suo ampliamento

PREMESSO che una delle priorità in Toscana è quella di rendere più veloci e sicuri i collegamenti fra le città privilegiando il servizio di trasporto ferroviario e tranviario e che, in un momento di così grave crisi economica ed occupazionale, quanto previsto dal PIT divide pericolosamente l'area industriale strategica più grande della Toscana, compromettendone un collegamento rapido ed efficiente a servizio delle aziende non solo del territorio, ma di tutta la Regione.

RITENUTO fondamentale il ruolo delle Università quale motore di sviluppo del territorio, attraverso politiche di sostegno alla ricerca, ma anche favorendone le possibilità di sviluppo sia quantitativo che qualitativo e il loro radicamento sul territorio;

CONSIDERATO che lo sviluppo del Polo Scientifico dell'Università degli Studi di Firenze ed il Centro Nazionale di Ricerca, previsto dagli strumenti urbanistici vigenti, verrebbe compromesso dalla realizzazione della Pista Parallela cosiddetta "12-30", a causa del forte impatto acustico-ambientale di tale opera e sicuramente di un minimo rischio volo vista la vicinanza con la pista, senza contare l'impatto della nuova pista sulle opere idrauliche indispensabili alla messa in sicurezza del Polo stesso;

CONSIDERATO che in base al Regolamento UE 1315/2013 i nuovi aeroporti devono essere collocati nei parametri prescritti dallo stesso regolamento ovvero con bacini di utenza oltre i 100 km, ovvero 200 in presenza di connessioni TAV, questo per rispettare gli obiettivi UE della riduzione dei GAS SERRA del 60% entro il 2050;

PREMESSO che la discussione sulla Variante al PIT, con la previsione della realizzazione della pista parallela all'autostrada per l'aeroporto di Peretola, è avvenuta con un coinvolgimento insufficiente delle Amministrazioni Comunali interessate che avevano manifestato, anche con atti istituzionali, piena contrarietà alla Variante e che numerose volte hanno richiesto incontri ufficiali con la Regione Toscana per un confronto nel merito della scelta.

RITENENDO fondamentale collocare lo sviluppo sostenibile del sistema aeroportuale toscano in una strategia comune europea per lo sviluppo infrastrutturale e ambientale, senza invertire le scelte effettuate nel trentennio precedente, tra l'altro con larghissimo impegno di risorse pubbliche, che sono in grado di assicurare all'area fiorentina e a tutta la Regione linee di sviluppo nuove e originali nei campi culturali, scientifici e delle nuove tecnologie, che sarebbero in grado di attrarre interessi da tutto il mondo, attribuendo all'Aeroporto di Firenze e a quello di Pisa ruoli differenziati ed in particolare affidando a quello fiorentino il ruolo di City Airport internazionale ed a quello pisano il ruolo di scalo intercontinentale e per voli Low Cost;

RITENUTO che il Parco della Piana debba continuare ad essere elemento ordinatore di tutto il sistema territoriale di riferimento, e dunque alla base dei criteri di ammissibilità delle diverse funzioni e infrastrutture al centro dello sviluppo sostenibile di questo quadrante della Toscana;

TENUTO CONTO delle criticità dal punto di vista idraulico del territorio interessato dalla Variante al PIT, della difficile coesistenza con altri interventi realizzati o previsti, dell'impatto in termini di inquinamento atmosferico ed acustico sulla popolazione dell'area della Piana fino a Prato;

TENUTO CONTO che il disegno del Parco della Piana non è un semplice vuoto da costruire, ma un vuoto infrastrutturale, con funzioni vitali per la sicurezza idraulica e ambientale della città di Firenze e del circondario, come quella di attenuare il carico urbanistico di una zona già fortemente antropizzata;

RITENUTO che la tutela dell'ambiente debba essere valore fondante del Parco della Piana;

CONSIDERATO che la linea di sviluppo della Piana di Sesto Fiorentino legata al Polo scientifico deve essere mantenuta e anzi ulteriormente sostenuta per il futuro miglioramento delle attività economiche della nostra Regione

TENUTO CONTO dell'approvazione del Comune di Firenze con DELIBERAZIONE N. 2013/G/00366 (PROPOSTA N. 2013/00527) della proposta di Buffer Zone (zona di rispetto) del Centro Storico di Firenze Patrimonio Mondiale UNESCO in ottemperanza alle linee Guida della Convenzione del Patrimonio Mondiale, che include anche tutto il Parco della Piana inserito nel P.I.T. della Regione Toscana;

PRESO ATTO della decisione dei sindaci di non presentare ricorso al T.A.R., ritenendo che tale atto avrebbe precluso la continuazione di un confronto politico con la Regione Toscana;

VISTA la presentazione da parte di ENAC lo scorso 26 marzo dello studio di impatto ambientale per una nuova pista di 2400 metri non contenuta nella variante al PIT approvata dalla Regione Toscana, che prevedeva l'ipotesi di una pista di 2000 metri;

PRESO ATTO che lo studio sarà presentato, per la procedura di VIA, direttamente al Ministero dell'Ambiente, sottraendo di fatto ai Comuni e alla Regione Toscana una fondamentale occasione di dibattito su una infrastruttura che avrà un impatto molto rilevante proprio sul nostro comune;

RILEVATO come vi siano solo 60 giorni di tempo dal momento dell'istituzione della procedura di VIA da parte del Ministero per le osservazioni da parte dei soggetti interessati dall'infrastruttura aeroportuale;

CONSIDERATO che in riferimento ai Regolamenti Europei n.1315/2013 e n.1316/2013, concernenti rispettivamente il Trans-European Transport Network (TEN-T) Guidelines e il Connecting Europe Facility (CEF), il nuovo aeroporto di Firenze pur essendo compreso nel TEN-T airport non è una priorità per il piano di infrastrutture europee; che pertanto eventuali finanziamenti potrebbero configurarsi come indebiti aiuti di Stato a privati lesivi della concorrenza in contrasto con l'art. 107 del Trattato di Lisbona (CARTA DEI DIRITTI FONDAMENTALI DELL'UNIONE EUROPEA);

CONSIDERATO che il Consiglio comunale di Sesto Fiorentino in data 9 aprile 2015 ha approvato a larga maggioranza un ordine del giorno con il medesimo oggetto del presente atto e dal contenuto e sostanzialmente identico;

IL CONSIGLIO COMUNALE DI CAMPI BISENZIO RITIENE CHE

- Alla luce delle nuove previsioni presenti nella variante al PIT non possa essere previsto, progettato o portato a conclusione nessun altro intervento infrastrutturale se non a fronte di un piano documentato e dettagliato di sviluppo economico della nuova Area Metropolitana che indichi sulla base di dati previsionali attendibili le scelte infrastrutturali da compiere a sostegno dello sviluppo e di un aggiornamento preventivo delle valutazioni di impatto ambientale e sanitario (VAS e VIS);
- Sia necessario dare seguito a quel percorso partecipativo sullo sviluppo complessivo dell'area della Piana fiorentina con i Sindaci dei Comuni interessati e che questi portino avanti e con forza la netta contrarietà alla attuazione della Pista Parallela "12-30";
- Il tavolo di controllo istituito dalle amministrazioni comunali della piana fiorentina e pratese sia insufficiente a garantire la trasparenza dei procedimenti e la reale rappresentatività dei consigli comunali;
- Sia necessario ed urgente richiedere alla Regione ed al Ministero dei Trasporti se il nuovo aeroporto contravvenga in qualche maniera alle prescrizioni UE in materia;

IMPEGNA PERTANTO IL SINDACO E LA GIUNTA

- A riaffermare il ruolo del Parco della Piana e della Città Universitaria della Scienza come elementi ordinatori rispetto a tutto il sistema territoriale di riferimento, esprimendo pertanto, alla luce delle criticità sopra descritte, la contrarietà alla previsione di pista parallela.

- A proporre agli altri Sindaci interessati di integrare la partecipazione al tavolo di controllo politico con un rappresentante della maggioranza e della minoranza del Consiglio Comunale e a riferirne tempestivamente esiti e discussioni, ogni volta esse ci siano, alle commissioni Urbanistica ed Ambiente congiuntamente riunite;

IMPEGNA IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

A convocare entro 15 giorni, nelle forme più idonee possibili a favorire la più ampia partecipazione, una o più assemblee popolari per confrontare la posizione dell'Amministrazione Comunale, nel merito di una questione così impattante e dividente, la costruzione del nuovo aeroporto di Peretola, con i cittadini e le associazioni del nostro comune.

A trasmettere il presente ODG al Presidente, alla Giunta ed ai Gruppi Consiliari della Regione Toscana, al Ministero dei trasporti ed ai Sindaci dei comuni di Firenze, Prato, Sesto Fiorentino, Calenzano, Signa, Carmignano, Poggio a Caiano e Pisa, nonché agli organi della Città Metropolitana.

A trasmettere il presente ODG alla Corte dei Conti Europea e al Commissario UE Violeta Bulc (European Commission – Directorate General for mobility and transport – Directorate E – Aviation and international transport affairs – E.3 Aviation Safety) chiedendo un parere preventivo su un'eventuale procedura di infrazione che potrebbe essere aperta contro l'Italia per i finanziamenti pubblici già previsti e futuri per il nuovo aeroporto di Firenze;

Campi Bisenzio, 20/04/2015

I Consiglieri comunali

Niccolo Rigacci

Simona Terreni