



Comune di Campi Bisenzio
Gruppo Consiliare Movimento 5 Stelle

Al Presidente del Consiglio,

OGGETTO: Ordine del Giorno urgente in merito al ricorso al Consiglio di Stato contro la sentenza del TAR n.1310/2016, che ha annullato l'atto di integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) n.61 del 2014 su Parco Agricolo della Piana e sottostante qualificazione aeroportuale

Il sottoscritto **Niccolo Rigacci**, Consigliere comunale del Movimento 5 Stelle di Campi Bisenzio,

PREMESSO CHE

Il TAR ha accolto il ricorso, presentato dal Coordinamento dei Comitati ed Associazioni contro il Nuovo Aeroporto di Firenze, contro la realizzazione dell'ampliamento dell'aeroporto di Firenze che di fatto ha annullato il Piano di Indirizzo Territoriale Regionale.

Il Presidente della Regione Toscana Enrico Rossi ha espresso la sua intenzione di presentare ricorso avverso alla sentenza del TAR della Toscana n. 1310 del 2016 (all. estratto §1) che ha annullato l'atto di integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) n. 61 del 2014 su Parco Agricolo della Piana e sottostante qualificazione Aeroportuale.

PRESO ATTO CHE

nella Sentenza del TAR della Toscana vengono accolte diverse censure sul procedimento ed in particolare sulla procedura di valutazione VAS con le relative incongruità che avrebbero permesso poi di aprire alla procedura di VIA Ministeriale per la Nuova Pista, rimarcando tuttavia che il Procedimento VIA è sottostante a quello di VAS, come il Parco Agricolo della Piana "soggetto ordinatore" è sovrastante al Nuovo Aeroporto.

PRESO ATTO CHE

riguardo alla correttezza dei "ruoli amministrativi" e dei loro pareri vogliamo evidenziare che il Nucleo di VIA Regionale, **con il parere n. 110/2015** (all. estratto §2) ha evidentemente ritenuto il progetto dell'aeroporto sottoposto a VIA carente, anche sotto il profilo istruttorio, visto che le carte

attestano di non poter esprimere nessuna valutazione sulla sua compatibilità ambientale, ma la Giunta Regionale, ribaltando la valutazione dei propri tecnici, a quello scopo proprio nominati, quindi di fatto **“demansionandoli tecnicamente nei compiti a loro assegnati”**, ha invece espresso parere positivo. Per giunta quanto statuisce il parere tecnico del Nucleo VIA è incontrovertibile senza possibilità di interpretazioni diverse **“Parere Negativo - Non procedere con la Valutazione VIA - Incompatibilità, quindi l'intera procedura è da ritenersi illegittima”**, aggiungendo pure che la legge impone la presentazione di un progetto definitivo e non un *masterplan*, per la mancanza del piano di caratterizzazione delle terre di scavo, ma attestava ulteriormente una cosa fondamentale, ovvero che **“nessuno aveva valutato e/o fatto istruttorie”** sulla **“sicurezza della navigazione aerea, in quanto di competenza”** di soggetti TERZI (ENAC), come evidenziato nel “parere”, soggetti ai quali i Comitati ricorrenti hanno **più volte richiesto e reiterato chiarimenti tecnico-istruttori** sempre volutamente elusi.

PRESO ATTO CHE

con documento **DCC/VIA/2003/0676/04-11-2003** (all. §3) veniva espresso parere favorevole di VIA per il Masterplan 2003/2009 che doveva prevedere l'allungamento della Pista attuale a 2000m/Pista Rullaggio/Riduzione impatto acustico, con obbiettivi “Scenario tendenziale di passeggeri 4,5 M pax” (**progetto volutamente mai messo in atto**) quasi similare al “quadro di traffico B” proposto oggi per il Nuovo Aeroporto come riferimento traffico/movimenti sia per valutazione emissioni in atmosfera come per traffico passeggeri (4,5 M pax).

PRESO ATTO CHE

la Variante PIT e le documentazioni a corredo stabilivano la funzionalità e la classificazione del Nuovo Aeroporto come “City Airport 3C per velivoli di classe C”, ma che al di là delle dichiarazioni programmatiche il “Masterplan preliminare” sottoposto a VIA prevede invece un Aeroporto di Classe D/E per velivoli di classe “D/E” travisando quindi anche gli incipit previsti nella Variante PIT.

La documentazione tecnica soggetta a valutazione parla di aeromobili di **“Classe D/E B757/200 Heavy & Super heavy”**, quindi velivoli intercontinentali, che sono in aperto contrasto con gli indirizzi più volte annunciati anche della Regione stessa visto la classificazione “Regionale”/City Airport dell'aeroporto. (all. §4)

La questione della difficile Gestione Operativa può essere materia di dibattito, ma quello che interessa oggi – documentato dal link sottostante – è la conferma del Presidente Riggio e del Dott. Vergari che l'attuale pista di Firenze è **“SICURA”** e che non necessita di ulteriori interventi a garanzia dei “terzi sorvolati e trasportati” mentre l'intervento previsto a Firenze, in base al Regolamento ENAC, non è un semplice ampliamento e/o qualificazione, ma un Nuovo Aeroporto (<http://webtv.camera.it/evento/8090>).

PRESO ATTO CHE

non sono mai banali le verifiche sulla sicurezza del “Terzi Sorvolati e Trasportati” e che il quadro dell'areale senza andare troppo nella specifica tecnica prevede in particolar modo professori e studenti del Polo Scientifico (3300 persone fra 250 e 450 metri dalla pista) i militari della Scuola Marescialli (2000 persone a 5/600 metri dalla Pista) il traffico veicolare dovuto alla nuova viabilità di via dell'Osmannoro (30.000 transiti giornalieri a 200/250 metri di distanza dalla pista, proprio sulla traiettoria decollo/atterraggio per testata 12, dove in fase di atterraggio il sorvolo è previsto a

SOLI 15/20 metri di altezza da terra. Traffico veicolare mai valutati in sede istruttoria di VAS/PIT come di Studio SIA per la valutazione VIA.

PRESO ATTO COME ESEMPIO

Il fuori pista recentemente avvenuto all'Aeroporto di Orio a Serio/Bergamo con aeromobile Boeing 737/800 di classe similare all'Airbus 320 ed entrambi previsti come aeromobili compatibili con la Nuova Pista di Firenze, aereo che presumibilmente a causa di cattive condizioni meteo (**precipitazione violenta con aquaplaning/wind shear**) ha avuto un fuori pista, fortunatamente senza gravi danni per i "terzi trasportati e sorvolati". L'aeroporto di Bergamo ha una pista di 2937 metri (all. §5) per cui l'aereo ha percorso altri 300 metri prima di fermarsi (**totale 3237 metri**).

Trasponendo l'evento sicuramente imprevedibile, ma sicuramente anche ripetibile nel tempo sulla nuova pista di Firenze, la Nuova pista ha 2400 metri di lunghezza, più 240 metri di RESA, ed ulteriori 600 metri circa prima di un eventuale impatto con la Scuola Marescialli direttamente in asse con la linea di atterraggio (**totale 3240 metri**).

CONSIDERATO

Che se a tutto questo si aggiunge che in condizioni meteo avverse ci sono più rischi, che gli aeromobili necessitano di percorsi più lunghi per l'arresto (**specialmente per gli aerei più grandi**) e che l'intendimento del proponente è quello di utilizzare l'aeroporto in maniera estensiva anche per voli **intercontinentali** visto che nella documentazione della nuova aerostazione si dichiarano ben 24 piazzole sosta aeromobili di classe D e 2 di Classe E, rispetto agli originali aeromobili di classe C previsti dal PIT, perciò progettando di fatto qualcosa di diverso da quello che il Proponente sostiene di voler fare e la Regione intendeva originariamente autorizzare con la variante PIT.

INFORMATO

Che oramai da diversi mesi è stato depositato presso le Procure un esposto teso a ravvisare se durante l'intero Procedimento di approvazione della Variante al PIT allora vigente, in conseguenza della Del. C.R. 61/2014 ed atti successivi, vi sia un possibile **Reato Paesaggistico di Rilevanza Penale di cui al Dlgs 42/2004**. (all. §6).

IL CONSIGLIO COMUNALE IMPEGNA PERTANTO IL SINDACO E LA GIUNTA

A chiedere espressamente, con atto formale, al Presidente della Regione Toscana **di non procedere alla presentazione del Ricorso contro la Sentenza del TAR Toscano**, e di operarsi invece per attivare incontri con gli organismi rappresentativi territoriali, i Comitati, le Associazioni, i rappresentanti delle categorie economiche e sindacali della Piana per approfondire le tematiche e valutare ulteriori soluzioni alternative "ambientalmente, sanitariamente ed economicamente più sostenibili".

INOLTRE, IMPEGNA IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

a trasmettere il presente ODG al Presidente, alla Giunta, ai Gruppi Consiliari della Regione Toscana e al Coordinamento Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia, nonché a:

Mamme No Inceneritore - Firenze,
Assemblea per la Piana contro le Nocività,
Comitato No Aeroporto - Campi Bisenzio,
Comitato No Aeroporto - Sesto Fiorentino,
Comitato No Aeroporto - Prato,
Comitato Mente Locale della Piana - Campi Bisenzio,
PerUnaltracittà - Firenze,
Comitato No Tunnel Tav - Firenze,
Coordinamento Comitati Cittadini - Prato,
Comitati di Piazza Mercatale - Prato,
Associazione Prato Partecipa - Prato,
Comitato per piazza Brunelleschi-No Scav. - Firenze,
Comitato L.U.C.I. - Firenze,
Comitato Ambientale di Casale - Prato,
Comitato Difendiamo la Nostra Salute Prato Sud,
Comitato Oltre Carmignano - Poggio a Caiano,
Comitato per la Chiusura Inceneritore di Montale,
VAS Vita Ambiente Salute - Prato,
Associazione Rumors - Prato,
Ass. ABC Alleanza Beni Comuni Pistoia,
Ass. Acqua Bene Comune - Pistoia.

Campi Bisenzio, 01/09/2016

Il Consigliere comunale

Niccolo Rigacci