



Gruppo Consiliare Agliana in Comune

Al Sindaco del Comune di Agliana

Al Presidente del Consiglio Comunale

Agliana, li 10/11/2015

MOZIONE

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

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 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.

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.

Precisato che:

con l'ampliamento dell'aeroporto di Peretola e con lo spostamento della pista parallela all'autostrada Firenze Mare, il nostro territorio sarà direttamente interessato al passaggio, in fase di atterraggio, del traffico aereo. I voli giornalieri potrebbero arrivare a circa 200/250, dei quali la maggior parte sorvolerebbe tutta l'area metropolitana a bassissima quota, circa 1.000 metri di altezza sopra Agliana. L'area metropolitana è già di per sé molto inquinata e pertanto dovrà essere posto un tetto ai voli e alla tipologia degli aerei, così da limitare l'impatto acustico ed atmosferico sul territorio

Precisato che:

L'attuale amministrazione non ha preso pubblicamente alcuna posizione, così come non ha intrapreso alcuna azione in merito all'ampliamento dell'aeroporto di Peretola

Tenuto conto che:

Durante la scorsa amministrazione era stata votata da tutto il consiglio comunale di Agliana una mozione contro l'ampliamento dell'aeroporto di Peretola e si chiedeva di:

“avviare tutte le azioni necessarie al fine di promuovere un accordo con gli altri Comuni dell'area metropolitana mirato a sviluppare e migliorare la mobilità collettiva regionale e in particolare nell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia (...)sensibilizzare la Regione, la Provincia e le Ferrovie dello Stato al fine di calcolare l'impatto sui rispettivi bilanci dei finanziamenti per la realizzazione di tutte le strutture di supporto alla metropolitana ferroviaria Firenze-Prato-Pistoia”

Chiediamo al Sindaco di

Dichiarare pubblicamente e nelle sedi opportune che il Comune di Agliana si opporrà al progetto dell'ampliamento dell'aeroporto di Peretola

Alberto Guercini



Silvia Pieri

