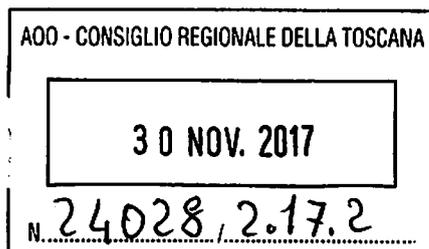




REGIONE TOSCANA
Consiglio Regionale



**Portavoce
dell'Opposizione**



Al Presidente
Consiglio regionale
SEDE

INTERROGAZIONE URGENTE
- a risposta orale -
ai sensi dell' Art. 115 del Reg. Int.

OGGETTO: sul progetto di ampliamento dell'Aeroporto di Firenze Peretola, in particolare in merito al rigetto da parte del Presidente della Repubblica del ricorso presentato da AdF nei confronti del Decreto di VIA 676/2003 del Ministero dell'Ambiente e al mancato rispetto delle relative prescrizioni nell'ultimo *master plan* redatto da TA SpA.

IL PORTAVOCE DELL'OPPOSIZIONE IN CONSIGLIO REGIONALE

RICORDATO CHE:

- Le società di gestione dei due principali Aeroporti toscani si sono fuse nell'unica società Toscana Aeroporti S.p.A., il cui maggior azionista (51,13%) è Corporación America Italia e nella quale Regione Toscana detiene una quota di partecipazione pari al 5,03%;
- Il progetto di ampliamento di Peretola come da *master plan* definitivo redatto dalla nuova società Toscana Aeroporti nel 2013 e successivamente approvato da ENAC comporta una serie di gravi criticità, tra le quali:
 - o la realizzazione di una pista che sarà utilizzata in modo mono-verso per decolli e atterraggi, esattamente come l'attuale, perdendo già in partenza un'importante quota di atterraggi e decolli possibili (16-20% secondo i dati ricavati dai documenti di Toscana Aeroporti ed ENAC, a meno di utilizzare la pista in modo bi-verso, ovvero sorvolando Firenze);
 - o un'operatività pari al 40% del potenziale dell'infrastruttura realizzata (48 mila voli annui), inaccettabile a fronte delle risorse impegnate e delle criticità che l'opera, appunto, comporta;
 - o una nuova pista con orientamento 12-30 che impone - in caso le condizioni climatiche lo richiedano o per motivi di sicurezza in caso di procedura di atterraggio da ripetere - che decolli e atterraggi avvengano in direzione 30, sorvolando a 50/200 metri d'altezza il centro storico di Firenze, il Policlinico di Careggi, l'Università, il Tribunale e, se realizzato, il nuovo stadio, determinando un impatto acustico ed atmosferico per la città del tutto sottovalutato da ENAC (area "Comunicati Stampa" del portale web della Città Metropolitana di Firenze: *Pista convergente*

all'Aeroporto Vespucci, ora la Provincia mostra le nuove mappe: "Ecco i disagi che sopporterebbero i fiorentini", 19 luglio 2012);

- manufatti circostanti la pista previsti dal progetto - fossi deviati, autostrada in rilevato, aerostazione e parcheggi auto - che costituiscono pericolosi ostacoli in caso di arrivi lunghi degli aerei o di manovre errate, nei quali casi i velivoli devono potersi fermare senza arrecare danni a passeggeri o a persone a terra;
- una nuova pista che interferisce pesantemente con le aree naturalistiche della Piana, alcune delle quali verrebbero cancellate (Stagno di Peretola, l'Anpil Podere della Querciola e l'Oasi erpetologica Val di Rose) e che presenta il serio rischio di *bird strike*, trovandosi di fronte vasche, stagni ricollocati e canali artificiali deviati, che attirano naturalmente fauna avicola;

CONSIDERATO CHE:

Un ulteriore importante elemento si è aggiunto alla già vasta documentazione in merito alla discussa questione dell'ampliamento dello scalo di Peretola, come riportato su organi di stampa dei giorni scorsi di cui si cita di seguito un esempio:

“A sorpresa il Coordinamento Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia diffonde un documento che era rimasto "segreto" per cinque anni: il respingimento del ricorso straordinario al Capo dello Stato proposto da Adf, proprietaria dello scalo fiorentino, contro il decreto Via 676 del 2003 che imponeva la messa in sicurezza dell'aeroporto attraverso il prolungamento di 250 metri dell'attuale pista con conseguente interrimento dell'A11, la realizzazione di una pista di rullaggio e una serie di mitigazioni ambientali con risanamento acustico per gli abitati di Quaracchi e di Peretola. Il rigetto del ricorso, avvenuto nel giugno del 2012 a firma del presidente Giorgio Napolitano, avrebbe dovuto comportare l'immediata ottemperanza delle prescrizioni contenute in quel decreto di Via, ma in realtà è tutto rimasto sulla carta con il tacito consenso della Regione e dello stesso ministero dell'Ambiente che erano chiamate a far rispettare quel decreto di Via. Tralasciando la strana segretezza di tale sentenza, abbattuta solo a colpi di continue e pressanti richieste di accesso agli atti, il Coordinamento dei comitati sottolinea che tali prescrizioni erano state imposte a tutela della sicurezza della collettività e solo rispettandole era possibile portare i passeggeri a 2,5 milioni, uno in più di quanto previsto dal decreto di Via precedente.”

(da notiziediprato.it: "Peretola, rivelato documento "segreto": l'Aeroporto non è a norma da 5 anni", del 21 novembre 2017);

VISTI DUNQUE:

- Il Decreto di VIA 0676/2003 (ved. allegato "A");
- Il ricorso straordinario al Capo dello Stato presentato da AdF nel marzo 2004 contro il Decreto di VIA sopra citato (ved. allegato "B");
- Il Decreto Decisorio del Capo dello Stato di rigetto del detto ricorso (ved. allegato "C");

CONSIDERATO CHE:

- Nel Decreto di VIA 676/2003, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio unitamente al Ministero per i Beni e le Attività Culturali esprimevano parere positivo sul *master plan* di AdF, ma subordinandone la realizzazione a precise prescrizioni relative a emissioni rumorose, qualità dell'aria, controllo del flusso luminoso e sicurezza in coordinamento con la Società Autostrade, a carico del proponente;
- Veniva disposto nel suddetto Decreto che il provvedimento fosse notificato ad AdF SpA, ENAC, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e a Regione Toscana;
- Il ricorso straordinario presentato da AdF nel marzo del 2004 al Capo dello Stato, nel quale venivano contestate le prescrizioni del Decreto di VIA poste a condizione della realizzazione del progetto, è stato rigettato nel 2012;

RILEVATO CHE:

- Nel marzo 2004 AdF ha presentato ricorso contro il documento contenuto nel Decreto di VIA 676/2003 nel suo complesso, andando a creare un conflitto con le misure che essa stessa aveva inserito nel *master plan* del 2000, licenziato con parere favorevole dal Ministero dell'Ambiente;
- Regione Toscana - azionista di maggioranza di AdF all'epoca del ricorso e al momento del rigetto dello stesso da parte del Presidente della Repubblica - in qualità di soggetto al quale è stato notificato il Decreto di VIA, era certamente a conoscenza delle prescrizioni in esso contenute e del successivo ricorso straordinario al Capo dello Stato presentato da AdF;
- Il 6 luglio 2012 l'esito di rigetto da parte del Capo dello Stato del ricorso presentato da AdF nei confronti della VIA 676/2003 è stato recapitato, come da allegato C al presente atto, al Ministero dell'Ambiente;
- Nessuno dei soggetti coinvolti ha vigilato né contribuito affinché si realizzassero le opere necessarie al rispetto delle prescrizioni contenute nel Decreto di VIA 676/2003 relativo al *master plan* presentato da AdF nel 2000, in particolare per quanto riguarda sicurezza del volo, tutela dell'ambiente e della salubrità dell'aria, impatto ambientale, patrimonio;
- In virtù dell'obbligo di ottemperanza, è venuta in essere una grave violazione del diritto vigente, essendo stati gli atti esposti in allegato alla presente interrogazione completamente ignorati e non recepiti nel nuovo *master plan*, che - come descritto al "ricordato che" - comporta ulteriori criticità progettuali rispetto alla versione del 2000;
- L'Aeroporto di Peretola tuttora operante risulta dunque non essere a norma, e ciononostante negli ultimi diciassette anni i passeggeri sono effettivamente raddoppiati, risultato conseguito senza alcun adeguamento infrastrutturale rilevante e senza che siano stati assunti i dovuti accorgimenti in termini di compensazione ambientale per ciò che concerne in particolare inquinamento acustico e atmosferico da gas di scarico, così come prescritto dal Decreto VIA ministeriale più volte richiamato;

RITENUTO ALTRESI' CHE:

- La parte ricorrente abbia l'obbligo di tenersi adeguatamente aggiornata circa lo stato del proprio ricorso e dell'eventuale accoglimento o rigetto dello stesso ove l'attestazione degli stessi, come testimonia la presenza dell'allegato C, sia di dominio pubblico;
- Le prescrizioni della 676/2003 siano tuttora valide in quanto:
 - o Trattasi di identico contesto geografico;
 - o L'urbanizzazione nell'area interessata ha subito un incremento (ad esempio, la nuova Scuola Carabinieri);
 - o Il traffico passeggeri è raddoppiato con infrastruttura operante identica a quella che era nel 2000;
 - o I problemi di sicurezza dei passeggeri e dell'autostrada A11 sono acuiti dal nuovo progetto, che prevedendo aerei più grandi comporterà maggiore inquinamento acustico e atmosferico;

INTERROGA IL PRESIDENTE DELLA REGIONE E LA GIUNTA REGIONALE

PER SAPERE:

- Per quale ragione Regione Toscana, all'epoca azionista di maggioranza di AdF, abbia acconsentito (presumendo che così sia accaduto) alla presentazione di un ricorso contro un decreto di VIA del Ministero dell'Ambiente che dava parere favorevole al progetto di AdF stessa, andando così a pregiudicare la possibilità di aggiornare adeguatamente l'infrastruttura secondo le prospettive di sviluppo del mercato aereo, poi verificatesi;
- Se Presidente e Giunta fossero a conoscenza del decreto decisorio del Presidente della Repubblica del 2012 e, se sì, quando ne siano venuti a conoscenza (considerando che il Ministero dell'Ambiente ne era informato dal luglio 2012);
- In caso fossero a conoscenza del decreto decisorio di rigetto del ricorso da parte del Capo dello Stato, perché non si è provveduto a imporre l'attuazione delle prescrizioni come da decreto 676/2003 sull'attuale Peretola e a far sì che fossero adottate con le dovute proporzioni all'interno del *master plan* 2013;
- Se non si ritenga opportuno rivedere il progetto di nuovo Aeroporto di Peretola così come previsto dal *master plan* di TA Spa del 2003, riprendendo in considerazione la soluzione proposta da AdF nel 2000 su cui si era avuto parere favorevole del Ministero dell'Ambiente, che consentirebbe miglioramenti superiori rispetto al master plan odierno (in quanto anche nell'attuale progetto non è prevista la pista di rullaggio, indispensabile invece per aumentare il numero di voli in modo considerevole) e una drastica riduzione dei costi e dei rischi per la sicurezza degli utenti dell'Aeroporto e dell'Autostrada A11.

Claudio Borghi