

CIULLI: «I MEDIA CI NEGANNO LO SPAZIO»

CAMPI BISENZIO (M) «Se accettare i progetti a scatola chiusa significa essere i comitati del no, beh lo siamo» è con queste parole che **Gianfranco Ciulli**, portavoce del Coordinamento Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia, commenta gli attacchi a cui chi si oppone alla realizzazione di aeroporto e inceneritore è stato sottoposto nelle ultime settimane. «Ci dimostrino invece - aggiunge - come, dove e quando questi pseudo dispensatori di confronti pubblici, quando mai hanno ascoltato le nostre proposte alternative.

Qual è la situazione dei ricorsi?

«La situazione è questa, siamo in attesa della decisione del Tar sulla Variante al Pit n. 61/2014, sul Master Plan aeroportuale che ne deriva. Siamo in attesa della decisione sulla Via, che ove fosse negativa nei nostri confronti procederemo al ricorso nelle competenti sedi. Poi siamo in attesa delle valutazioni sugli esposti presentati alle procure per svariate "situazioni", della Corte dei Conti, della Consob. Siamo in attesa di risposta dalla Ue per la richiesta di procedura di infrazione circa il Piano Nazionale Aeroporti che non recepisce le prescrizioni del Regolamento Ue 1315/2013, abbiamo poi Già citato in Giudizio l'Italia presso la Corte di Giustizia Ue».

Su quali motivazioni avete fatto passi in Ue?

«Beh, no comment!»

Quindi la strada è ancora lunga...

«Certo, molto lunga, specialmente per chi a nostro avviso decide consapevolmente di procedere nel "progetto aeroporto" sapendo di non avere "forse" tutte le carte in regola, assumendosi rischi anche economici di vedere l'infrastruttura bloccata a metà».

E come vedete oggi la situazione voi dei Comitati No Aeroporto, in base a tutto quello che si dice e scrive?

«Vediamo una corsa continua di tutti i soggetti "interessati" a fare presto, magari senza approfondire

troppo le tematiche, a deliberare, per mettere in atto il progetto, pensando poi tanto anche se venisse fermato... ci sarebbero le penali qualcuno pagherebbe ma i soggetti interessati difficilmente ci rimetterebbero soldi».

Perché dice questo?

«Perché se addirittura dopo decine di anni si rimette in discussione un progetto come la Tav significa che forse quel progetto non era studiato bene ed i costi/benefici oggi risultano non più coerenti, a maggior ragione la "politica" dovrebbe fermarsi, ridiscutere ed approfondire sulla questione Aeroportuale Toscana, visto che con l'aiuto di certa stampa si continua a mentire sul "Processo Partecipativo sulla variante al Pit" boicottato dal presidente Rossi nonostante fosse previsto dalla legge sulla Partecipazione, sulle prescrizioni della Variante Pit, e sulla Risoluzione 260 approvata dal Consiglio Regionale».

Ma i progetti sono già stati discussi?

«I progetti sono stati discussi in modo unilaterale nelle "segrete stanze", senza poter influire da parte dei cittadini che ne avrebbero ovviamente modificato i contenuti. Vede c'è qualcuno giorni fa che su organi di stampa si è addirittura arrogato il diritto di dire che è per il bene dei cittadini della Piana di un milione di persone, dove per fare un esempio i lavoratori dell'area Osmannoro, non sono stati minimamente "contabilizzati" nelle valutazioni sanitarie, isofoniche, di mobilità, come se questi soggetti fossero "invisibili" però basta sparare al rialzo, che va tutto bene, I cittadini favorevoli (non consultati sono un milione) i posti di lavoro sono diventati da 2300 a oltre 5000, per altro con i soliti spot senza mai dire quanti saranno fissi e quanti una tantum, forse entro la fine dell'anno con altri spot saranno anche più di 10.000, ma la vivibilità di questi territori ed il prezzo che il popolo della Piana dovrà pagare, ai politici ed agli in-

dustriali, poco importa, basta ripetere e il mantra delle "opere pubbliche necessarie" tanto per fare e fare guadagnare, in barba allo spacciato consumo zero del territorio».

Ma le valutazioni sono state fatte?

Sono state fatte talmente bene che i tre sindaci sono andati a Roma alla Ctvia per richiedere una nuova Vis, valutazione impatto sanitario, e a tale riguardo come abbiamo fatto presente anche a **Paola Galgani** della Camera del Lavoro di Firenze, i nuovi posti di lavoro devono essere sostenibili, perché anche i lavoratori hanno gli stessi diritti e tutele dei cittadini limitrofi alle opere.

Altri sindacati come per esempio la Cisl, nonostante le nostre richieste di confronto non ci hanno preso neppure in considerazione, schierati come sono senza neppure valutare le proposte alternative, perché noi le proposte la abbiamo, sia per l'inceneritore come per l'aeroporto ma nessuno le vuol sentire, come mai? Rompiamo le uova nel paniere? Ed allora molto più semplice etichettare "quelli del no"!».

Cosa significa?

Significa, prendendo ad esempio la Tav e/o altre infrastrutture, si dimostra che non sempre si sceglie il progetto più funzionale, ma quello che costa di più e magari dove ci sono finanziamenti pubblici».

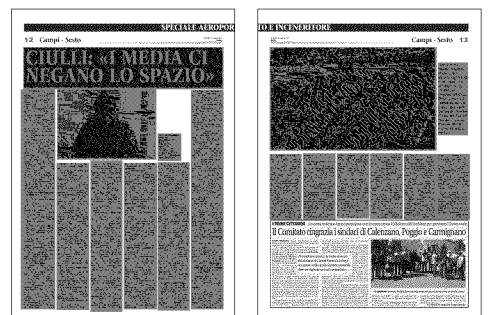
Cosa intende dire con questo?

«Quello che ho detto prima, l'importante è partire, poi fosse anche una scelta sbagliata, con penali etc. etc., non ci si rimette mai,

invece confrontandosi con i Cittadini (Presa d'atto di Rossi come causa della debacle post elezioni tanto da indurlo a candidarsi alla segreteria Pd, ed al quale Rossi domandiamo con quale coerenza parla visto che ha negato il processo partecipativo Variante Pit?) forse sarebbero costretti a prendere atto che ci sono proposte migliori, quindi le uova rotte nel loro paniere.

Le fornisco una ulteriore evidenza, fino a poco tempo fa si parlava di 150 milioni di euro di finanziamenti per l'Aeroporto, mi risulterebbe che Toscana Aeroporti abbia finalmente ammesso che solo i 50 milioni di euro (al momento, salvo decretini ad hoc) sarebbero disponibili. Però in una audizione alla Commissione Trasporti della Camera il presidente Enac ha confermato che tali finanziamenti sarebbero per "non meglio precisate opere urbanistiche esterne e di collegamento al nuovo aeroporto" perché la normativa oggi non prevede aiuti di stato, e quindi finanziamenti non diretti all'infrastruttura.

Quindi leggendo lo studio Sia e le opere previste dalle integrazioni alla Via uno si domanda come un piano industriale possa prevedere un costo per un nuovo aeroporto di circa 500/600 milioni di euro (ad oggi) per fare una pista da 4,5 Milioni di passeggeri come si vuol far credere (perché i documenti presentati alla valutazione Via questo dicono, visto che la valutazione va fatta sulla massima capacità di esercizio) quando a Pisa con una nuova pista 4F intercontinentale (di cui ci viene detto, fosse già un pezzo avanti



prima dell'avvento del Nuovo Socio Argentino) si potrebbero addirittura far atterrare gli AB 380, costo previsto circa 100 milioni di euro.

Però minor investimento, maggiore capacità operativa e minor impatto ambientale (pista sul mare) e molti più posti di lavoro. A chi conviene tutto questo? Anche la "bufala" dei problemi "militari" dell'aeroporto di Pisa è stata smentita da verifiche fatte sul campo da "deputati" e tecnici qualificati».

Si però i collegamenti non sono ottimali e i "business men" vogliono atterrare in città.

«Anche qui è necessario sfatare dei luoghi comuni, è vero che la connettività potrebbe e dovrebbe essere migliorata, però se non arrivano voli intercontinentali diretti, qualsiasi viaggiatore, turista e business man arriverà tramite un aeroporto intercontinentale Ue e/o Italiano. I grandi aeroporti ad alta densità di traffico sono tutti fuori città 20/30/50 km. Prendiamo l'esempio di Londra: i 4 Aeroporti sono tutti a 40/70 km quindi se un Italiano va a Londra ed atterra a Luton, affronterà 60 km per arrivare "downtown" come si dice, ed allora domando perché non può andare a Pisa con un rete ferroviaria decente (e magari un check-in in stazione) quando è da fare all'estero? Prevenendo le sicure obiezioni rispondo anche sull'aeroporto cittadino di Londra LCY, pista da 1508 metri (250 in meno di Firenze), aereo più grande AB 318 da 100 posti, contro l'AB 319 da 140 posti fi Firenze Quindi se un viaggiatore da Firenze vuol atterrare a Londra centro, dovrà utilizzare questo aereo, quindi significa che per Firenze non sarebbe necessaria una pista da 2400, ma basta ed avanza quella che c'è perché un aereo più grande a Londra Città non ci potrebbe mai atterrare.

Ma la cosa molto interessante è che lo scorso anno (2015) con tipologia di aeromobili inferiore rispetto a Firenze, l'aeroporto di Londra Città ha raggiunto 3,8 Milioni di passeggeri. Quindi anche Firenze nello stato attuale potrebbe arrivare ai 4,5 milioni passeggeri, allora perché è necessario un nuovo aeroporto? Qual è la reale finalità, perché si devono pure dare i soldi pubblici pochi o tanti che siano? La dimostrazione di una necessità preconstituita è la seguente; la pista attuale 05/23 ha una

capacità operativa media di 15 Movimenti ora mentre viene utilizzata solo al 35% della sua capacità operativa, con media di 6 movimenti ora, quindi basterebbe gestire in modo migliore partenze ed arrivi, come evidentemente a Londra sanno fare meglio di noi, e la cosa è a posto! Infatti Enac non ha mai risposto alle nostre richieste di "chiarimenti tecnici" ma è stata costretta ad ammettere in Commissione Trasporti della Camera, che l'attuale pista di Firenze è sicura sotto tutti gli aspetti!».

Si però aumentando il traffico aeroportuale si scaricano ulteriori e maggiori impatti su Quaracchi e Peretola...

«Vero, ed infatti una questione è quella tecnico-operativa-gestionale-programmatica ed una cosa è la salvaguardia dell'Ambiente e della Salute. Infatti la nostra opzione è sempre stata Pisa,

Pisa, e Pisa, con Firenze per il solo traffico business/elite. (anche a Ciampino si riducono i voli per problemi ambientali e sanitari) Vede ci risulta che la Ue abbia concesso anni fa, autorizzazioni e fondi per il risanamento acustico di Quaracchi e Peretola, ma a quanto ci risulta questo risanamento non sarebbe mai stato messo in atto. Perché? Per creare quei presupposti di "necessità" di una nuova pista?».

Comunque viene detto che la Piana è stata monitorata...

«Ha detto bene, viene detto, ma bisogna andare nel merito dei documenti. La procedura di Via obbliga alla valutazione complessiva dello stato ambientale della Piana, nello stato di maggior carico antropico, ma ci risulterebbe che questo non sia stato fatto oppure fatto in maniera estensiva e prolungata, senza la 3° corsia A11, senza il nuovo mega deposito Esselunga, fonti ad alto impatto emissivo ed attrattori di traffico. La Vis per l'Inceneritore di Case Passerini a nostro avviso non è più valida, primo perché la valutazione è stata fatta su un impianto che ha la potenzialità del 50% di quello che si prevede ora, poi perché la Sentenza del Consiglio di Stato 163/2015 obbliga i soggetti valutatori ad andare nel merito "con dati aggiornati" quindi è palese che la Via e la Conferenza dei Servizi che ha concesso l'Aia non avevano tutti i dati aggiornati, la Vis è del 2006.

Sull'Aeroporto invece si assiste a dichiarazioni dove a

fronte dell'aumento del 100% circa dei voli commerciali, si dice che si inquina meno. C'è invece uno studio della Agenzia Europea Ambiente (Eea) del 2016, quindi aggiornatissimo dove attesta che in un raggio di 5km dal sedime aeroportuale, nei prossimi 20 anni sono confermati incrementi di inquinanti (specialmente Nox - Ossidi e Biossidi) del 43%. Quindi qualcuno ci dovrebbe spiegare se in Europa si sono bevuti il cervello...oppure ...

Per questa ragione è necessario studiare nuovamente tutto, nella maniera corretta ed approfondita, come questi progetti meritano, confrontandosi anche con le popolazioni, che non sono "incapaci di valutare" come qualcuno vuol far credere».

Giorni fa il nostro giornale ha presentato il Report del dottor Vincenzo Petrosino sulla Piana, lei cosa mi dice?

«Dico che ha perfettamente ragione, dico che non ci sono dati sanitari aggiornati a meno che non siano nascosti in qualche cassetto perché c'è paura di renderli pubblici.

Vede è da due anni che stiamo cercando di avere dati sanitari aggiornati senza successo, (non studi epidemiologici, quelli li sappiamo fare anche da Noi, ma i dati grezzi) richiedendo ai Sindaci, ai responsabili della Prevenzione Asl, ultimamente, con copia anche agli Ordine dei Medici di Firenze, Prato e Pistoia e pure le Procure. Per il momento senza risultato, ma non disperiamo perché siamo arrivati all'ultimo step, quello più alto. Però la domanda è d'obbligo, ma non avendo i dati aggiornati come sembra ci domandiamo come avrebbero fatto a concedere il parere favorevole sulle procedure di Aia per l'Inceneritore di Montale, di Baciacavallo e di Case Passerini se la sentenza del Consiglio di Stato 163/2015 - al contrario - lo prevede?

L'unico dato fornito da Asl3 sul codice oncologico 048 (quindi sulla base dei loro dati) ci dice che dal 2005 al 2014 sulla base dei 10 anni, e con residenti stabili, il dato secco conferma un incremento di patologie neoplastiche (tumori) del 140/150% , quindi con lo stesso trend che il dottor Petrosino enunciava sulla Piana».

Per l'inceneritore invece cosa mi dice?

Basta leggerci il virgolettato rilasciato ai media della

dottorssa **Musmeci**, direttore Generale del Dipartimento Prevenzione Primaria dell'Istituto Superiore Sanità, "va visto dove l'impianto viene collocato" se vicino ad un aeroporto, anche quella è una goccia può far traboccare il vaso. Questa è la sintesi, per cui Aeroporto (raddoppiato) Inceneritore (Raddoppiato) Esselunga, Mercafir, 3° Corsia A/11, forse stadio e cittadella... mi sembra che quanto asserito dalla dottorssa Musmeci confermi un modo inequivocabile quello che noi abbiamo detto, ma soprattutto scritto come "Prevenzione Privaria". Ovvero nuova Vis complessiva per valutare il carico antropico su questa area, in base alle reali conformazioni delle opere (Aeroporto 100% inceneritore 100%) ivi inclusi i lavoratori/studenti e militari della Piana, perché la salute dei cittadini a tutto tondo è molto più importante degli interessi dei "soliti noti" e del Pil».

Capisco, ma i rifiuti allora dove li mettiamo?

«Li differenziamo e li valorizziamo, vede qualcuno a livello "Politico" ci dovrebbe spiegare prendendo ad esempio la vecchia Legge Regionale 25/98 che prescriveva obbligo al 3/3/2003 una raccolta differenziata del 35%. Come mai, allora, oggi fra Firenze e Provincia dopo 13 anni siamo fermi ancora fra il 45/52% !! ?? nonostante la nuova legge regionale e le direttive UE al 31/12/12 impongano l'obbligo del 65% di Raccolta differenziata?»

Quindi la domanda da porsi visto le evidenze sopraccitate è: "Case Passerini è una preconstituita ed immotivata necessità impiantistica imposta dal binomio Interessi=Partito, oppure una necessità derivante da una possibile incapacità gestionale nella raccolta differenziata di chi gestisce l'azienda e per cui qualcuno dovrebbe trarre opportuna valutazione?"

Non sta certamente a noi fare queste valutazioni e trarre conclusioni, però a Prato (220.000 abitanti) in due anni e mezzo (ultimo segmento mancante partirà il 31-12-16) si arriverà alla raccolta porta a porta totale su tutta la città, dove nelle zone già servite dal porta a porta la raccolta differenziata varia oggi fra il 70 e 75%. Per esempio a Lastra a Signa sembrerebbe partito l'iter di "Applicazione Puntuale della Tariffa" ovvero al

cittadino che riduce, ricicla, seleziona i materiali che vengono reimmessi nel ciclo produttivo viene addebitato "solamente" il costo del "ri-fiuto indifferenziato". Allora come mai a Firenze non si fa? Non si vuol fare? Manca la capacità di farlo fare? Oppure c'è solo l'interesse economico-politico di non volerlo fare?

Tutti questi documenti di studi, valutazioni, proposte alternative, riviste ed implementate, sono state notificate e depositate in Regione già dall'epoca dell'assessore regionale **Artusa**.

Vede anche oggi mentre facciamo questa intervista, evidenziamo come ci siano personaggi che trovano spazio sui media schierati (spazio a noi sempre negato) che pur senza sapere nulla si prestano ad etichettarci Comitati del no, o della Sindrome Nymby senza mai

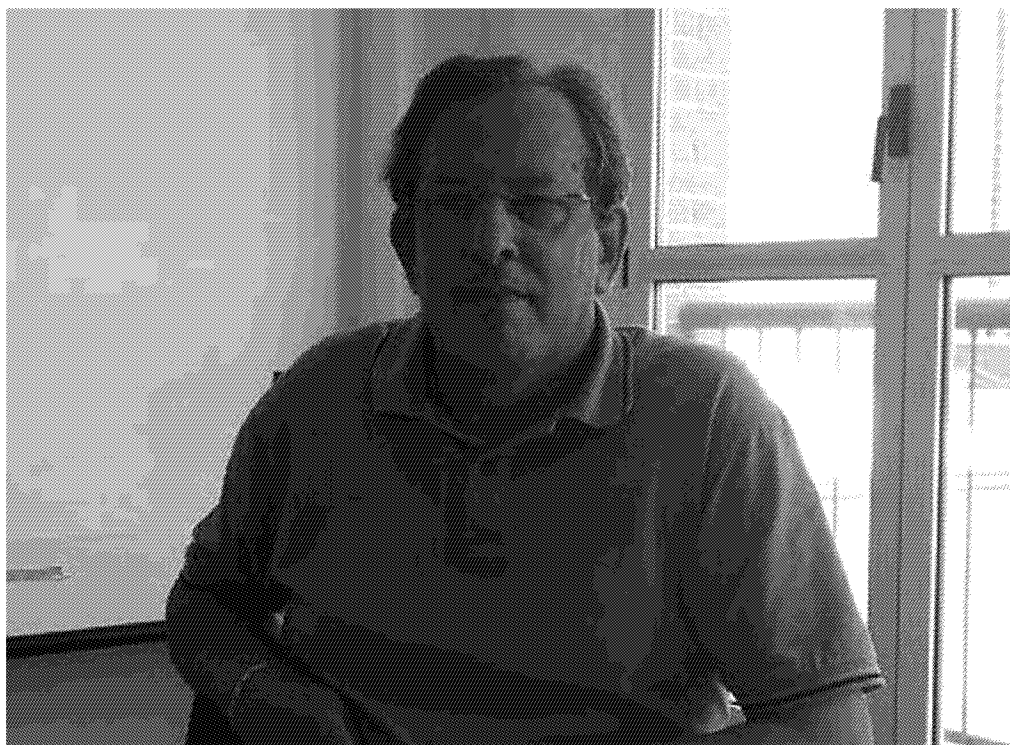
proporre soluzioni alternative. La differenza sta proprio qui, noi le alternative le abbiamo come detto precedentemente ma nessuno vuol "correre il rischio di ascoltarci", certo è che se i fautori delle opere, Classificati come veri e propri "comitati del sì" fanno le figure cacine come quelle della Tav Fiorentina, rimessa in discussione dopo 20 anni di discorsi, forse perché non studiato a dovere, beh siamo onorati di essere chiamati comitati del no.

Perciò quando il presidente Rossi motivando la sua candidatura a nuovo segretario Pd dice "Bisogna ritornare a parlare con la nostra gente, confrontarsi con i cittadini" è demagogia... oppure qualcuno manifesta lo stesso polpulismo che dice di voler combattere?».

Valentina Tisi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Da due anni stiamo cercando di avere dati sanitari aggiornati senza successo, richiedendo ai Sindaci, ai responsabili della Prevenzione Asl, ultimamente, con copia anche agli Ordine dei Medici di Firenze, Prato e Pistoia e pure le Procure. Per il momento senza risultato»



GIANFRANCO CIULLI

Portavoce del Coordinamento Comitati per la Salute della Piana, di Prato e Pistoia ha replicato agli attacchi subiti dai Comitati e fatto il punto della situazione su aeroporto e inceneritore