

ASSOCIAZIONE “AMPUGNANO PER LA SALVAGUARDIA DEL TERRITORIO”

Sede legale in Sovicille Loc. Brenna via dei ponti 32

Al Sindaco del Comune di Sovicille

(Sede)

Sovicille lì 07/05/008

Oggetto: Osservazioni relative al Piano Strutturale adottato dal Consiglio Comunale con deliberazione n°3 del 20/02/08

TUTELA DELLA FALDA IDRICA

Tutti i precedenti elaborati utilizzati per la redazione del P.S. (PIT-PTCP-SMAS) mettono con estrema evidenza la necessità di tutelare in modo pressante le falde acquifere:

(estratto dal P.T.C.P. - norme)

Art. A1 .Gli obiettivi di gestione degli acquiferi

1. In materia di acquiferi, il PTC persegue tre obiettivi complementari:

-tutelare gli acquiferi strategici, in ispecie quelli dell'Amiata e della zona **Monte Maggio/Montagnola senese**, che racchiudono risorse idropotabili fondamentali per la provincia di Siena, nonché quelli della dorsale Rapolano-M. Cetona, che costituiscono le aree di ricarica dei sistemi termali;

-tutelare in maniera diffusa i corpi idrici sotterranei, con discipline differenziate in funzione del loro grado di vulnerabilità;

-tutelare le aree di alimentazione delle opere di captazione per uso idropotabile e termale.

(estratto dalla relazione SMAS - Vulnerabilità degli acquiferi -“sommario e conclusioni” ultimo capoverso)

Nell'allegato 1 viene infine riportata la disciplina contenuta nel PTCP per le *aree sensibili* di classe 1 e 2: tale disciplina sarà **il punto di partenza per la formulazione di una disciplina unitaria da applicarsi, attraverso i singoli Piani Strutturali, all'intero territorio dello SmaS.**

Con queste premesse era logico aspettarsi che nella fase di redazione del Piano, il tema della tutela degli acquiferi assumesse una importanza strategica tale da giustificare i necessari

approfondimenti per giungere ad una disciplina in grado di salvaguardare effettivamente questa risorsa.

Il P.S. adottato invece, assume come sufficienti gli studi preliminari prodotti per lo SMAS, li fa propri e rinuncia a qualsiasi approfondimento e verifica.

Conseguenza di questa scelta rinunciataria è la mancanza di qualsiasi valutazione sulla necessità di formulare una disciplina adeguata alla tutela dell'acquifero **strategico** della Montagnola ed i pozzi del Luco.

Altra conseguenza è la assunzione in modo acritico delle norme di salvaguardia contenute nel PTCP senza preoccuparsi minimamente se tali norme siano in grado o meno di raggiungere lo scopo strategico di tutela.

Stupisce il fatto, che neppure i dati e gli elaborati cartografici assunti per lo studio della vulnerabilità integrata siano stati sottoposti a verifica, con il risultato che attività rilevanti per la loro potenzialità inquinante non sono state prese in considerazione. Ad esempio, nella tavola relativa alla vulnerabilità di grado 2 manca l'indicazione della presenza in prossimità dei pozzi del Luco di un deposito di sostanze pericolose –(Consorzio Agrario). Nella stessa tavola, lo stallone di Orgia invece di essere classificato come allevamento di bovini, viene declassificato ed indicato come allevamento generico con un minor grado di pericolosità.

Nessun cenno al fatto che ogni anno lo stallone produce tonnellate di liquami smaltendoli mediante spargimento sui terreni classificati a vulnerabilità medio-alta ed a ridosso del fiume Merse, né valutato con i necessari approfondimenti, le conseguenze dirette ed indirette su tutto l'acquifero.

Analoghe considerazioni potrebbero essere fatte rispetto alla "stalla sociale" ed ai depositi di fertilizzanti presenti nell'area. Per quest'ultimi non si tiene nemmeno conto che si trovano ambedue all'interno della zona di rispetto dei pozzi dell' Luco in contrasto evidente con le specifiche norme di salvaguardia (del. CRT. n° 343 del 23\11\1999)

Nessuna indagine, né valutazione specifica risulta sia stata fatta rispetto agli effetti inquinanti della falda prodotti dalla attività aeroportuale e da altre attività industriali, agricole e commerciali presenti sul territorio interessato.

Infine, non può essere sorvolato il fatto che L'art. 11 delle N.T.A. , negli ultimi due commi , fissa in 10m di raggio l'area di tutela assoluta e in 200m l'area di rispetto attorno alle captazioni o derivazioni di acque sotterranee del campo pozzi, realizzato dal Comune di Siena per l'emungimento dell'acquifero del Luco ignorando del tutto la delibera del CRT n°343 del 23/11/1999 e la DCC n° 42\98 che stabiliscono ben altri perimetri di salvaguardia e di protezione (tav. 5 Quadro conoscitivo). Pertanto l'art. 11 delle N.T.A. va modificato in quanto la previsione di 10m di raggio di tutela assoluta e di 200m di raggio di rispetto dalla captazione del pozzo del Luco rappresentano le aree stabilite dall' art. 21 del DL 152/99 in via transitoria e superate con la delibera del CRT n° 343 del 23/11/99 che fa propria la perimetrazione a suo tempo individuata con il P.R.G.

Per questi motivi, si osserva che prima dell'approvazione del Piano si rende necessario:

- A) Verificare le attività reali che insistono sul territorio classificato di grado vulnerabilità 2 e successivo posizionamento sulle Tav.le 4A e 4B della Vulnerabilità Integrata;
- B) Valutare gli effetti prodotti dal sistema delle attività industriali, agricole e commerciali, ricadenti sul territorio interessato dalla falda;
- C) Formulare una conseguente normativa di salvaguardia più puntuale rispetto a quanto dettato dal PTCP;
- D) Ampliare la zona di rispetto dei pozzi del Luco, includendo gran parte del territorio attualmente oggetto di colture intensive ad alto consumo di fertilizzanti;
- E) Ampliare la zona di protezione del Luco in modo da farla coincidere quanto più possibile con l'area con grado di vulnerabilità medio-alto;
- F) Stabilire per la zona di protezione norme di salvaguardia più restrittive ed efficaci di quelle attuali;
- G) Modificare l'art. 11 delle NTA stabilendo anche le zone di tutela e di rispetto per i pozzi ed i prelievi superficiali adibiti al prelievo di acqua per uso umano.

INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'

Il Piano Strutturale, in relazione alle infrastrutture per la mobilità, fra le scelte strategiche all'art. 19 delle NTA individua:

“l'organizzazione di un tracciato che si qualifichi come viabilità privilegiata di accesso all'aeroporto, con: a) il potenziamento del raccordo fra la SGC Grosseto-Fano con la Sp 99; b) l'adeguamento della stessa Sp 99; c) la definizione del nodo di Rosia con la realizzazione di un nuovo tratto viario che svincoli l'attraversamento dell'area urbana; d) la progettazione di un nuovo tratto stradale, nel rispetto delle invarianti strutturali identificate nella tavola 25 del Quadro

conoscitivo, che completi il raccordo diretto con l'aeroporto e il collegamento con la Sp 73. A tale proposito sono individuate in cartografia fasce di rispetto che dovranno contenere le nuove viabilità e, in attesa del progetto definitivo, non sono consentiti tutti gli interventi che pregiudichino tale possibilità.”

La previsione di un nuovo tracciato di accesso alla struttura aeroportuale implica valutazioni a monte che in qualche modo giustifichino tale previsione (Volumi di traffico veicolare futuro in relazione a scenari di incremento e\o decremento del traffico aereo). Tali valutazioni non compaiono in nessun documento del Piano né possono ritenersi implicite e giustificate dalla evidenza dei fatti.

Il Consiglio Comunale con deliberazione n°5 del 6 marzo 2008 avente per oggetto : "Atto di indirizzo del Consiglio Comunale di Sovicille per adeguamento aeroporto di Siena-Sovicille ubicato in località Ampugnano" , ha indicato il dimensionamento della

Infrastruttura aeroportuale "all'interno delle preesistenti autorizzazioni già rilasciate all'aeroporto di Siena S.p.a con decreto regionale del 01/07/02 e sulla base di quanto previsto dal Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana”

Tale decreto fissa in 100.000 passeggeri l'anno il limite massimo di traffico consentito e pertanto anche in questa previsione la necessità di una nuova viabilità di accesso all'Aeroporto non trova alcuna giustificazione logica.

Anche in merito alla individuazione in cartografia, delle "fasce di rispetto che dovranno contenere la nuova viabilità" ed alla indicazione che la progettazione di un nuovo tracciato dovrà essere effettuata "nel rispetto delle invarianti strutturali identificate nella tavola 25 del Quadro conoscitivo, preme far constatare che la fascia di rispetto proposta per il nuovo tracciato risulta essere sovrapposta:

- alla zona a vincolo fluviale;
- alla zona a vincolo paesaggistico;
- alla zona di rispetto del campo pozzi dell'acquedotto di Siena

Alla luce di queste considerazioni, si osserva che in mancanza di un progetto di sviluppo dell'attività aeroportuale compiutamente definito, la previsione contenuta nel Piano Strutturale adottato appare velleitaria in quanto basata su ipotetiche previsioni di sviluppo prive di ogni reale fondamento.

Per questi motivi si osserva che il Piano Strutturale si limiti a prevedere il solo miglioramento della viabilità di accesso esistente per renderla compatibile con l'attuale attività aeroportuale;

PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA

Il Piano Strutturale, così come adottato con delibera del Consiglio Comunale n. 3 del 20.02.2008, appare in contrasto con le disposizioni contenute nella L.R. n. 1/2005 e con il regolamento di

attuazione dell'art.11, comma 5 di tale legge in materia di valutazione integrata (DPGR 9.02.2007 n.4/R) in quanto omette di accertare la coerenza tra lo sviluppo sostenibile e l'inquinamento atmosferico con particolare riguardo a quello acustico.

Occorre a tale riguardo preliminarmente osservare che l'inquinamento da rumore è oggi uno dei problemi che condizionano negativamente la qualità della vita tant'è vero che varie leggi nazionali (fra tutte la Legge quadro sull'inquinamento acustico n. 447/1995 ed il D.Lgs. n. 112/1998) hanno imposto ai Comuni di suddividere il proprio territorio in classi acustiche in funzione della destinazione d'uso delle varie aree (residenziali, industriali, aeroportuali ecc.) stabilendo poi per ciascuna classe i limiti delle emissioni sonore tollerabili. A livello regionale tale problematica risulta disciplinata dalla L. R. n. 89 dell'1.12.1998, come modificata dalla L.R. n. 67 del 29.11.2004, la quale definisce le norme finalizzate "alla tutela dell'ambiente e della salute pubblica dall'inquinamento acustico prodotto dalle attività antropiche, disciplinandone l'esercizio al fine di contenere la rumorosità entro i limiti normativamente stabiliti". Mentre con la DCR n.77 del 22.02.2000 sono stati fissati i criteri e gli "indirizzi della pianificazione degli Enti locali" fornendo ai Comuni gli strumenti operativi e procedurali per poter fare della tutela ambientale dal rumore un obiettivo operativo di programmazione locale.

In particolare gli artt. 4 e 5 della L.R. 89/1998 disciplinano l'iter procedurale ed il termine (prorogato dalla L.R. n. 67.2004 ultimativamente all' 1 marzo 2005) per l'adozione ed approvazione del Piano di Classificazione Acustica da parte dei Comuni, mentre l'art. 10, comma 1, stabilisce che: "Qualora i Comuni non provvedano all'approvazione del piano di classificazione acustica ai sensi degli art. 4 e 5, la Provincia provvede in via sostitutiva" . In base a tale disposizione di legge il potere sostitutivo della Provincia doveva essere esercitato entro il 31.12.2005.

Tale premessa è necessaria perché il Piano di classificazione acustica, che il Comune ha adottato con delibera consiliare n. 100 del 31.10.2006 e che allo stato non risulta ancora approvato (neppure per iniziativa della Provincia in virtù dei poteri sostitutivi imposti alla medesima dalla L.R. sopra richiamata) è parte integrante del Piano Strutturale in quanto strumento di pianificazione del territorio che ne disciplina l'uso e vincola le modalità di sviluppo svolte su di esso.

In particolare esso fa parte del quadro conoscitivo e deve essere preso in considerazione in sede di valutazione integrata di cui all'art. 11 della L.R. 01/2005. Tale articolo al comma 1 stabilisce infatti che :*"I Comuni, le province e la Regione, ai fini dell'adozione degli strumenti della pianificazione territoriale di cui all'art.9, provvedono alla previa effettuazione di una valutazione integrata degli effetti territoriali, ambientali, sociali ed economici e sulla salute umana"* ed al comma 3 che: *"La valutazione integrata comprende la verifica tecnica di compatibilità relativamente all'uso delle risorse essenziali del territorio"* verifica che, anche nell'ottica di un ampliamento dell'aeroporto di Ampugnano - individuato come "struttura logistica a sostegno dello

sviluppo” alla pag. 36 della relazione di sintesi della valutazione integrata allegata al Piano strutturale - assume particolare rilevanza per valutare la coerenza tra le potenziali trasformazioni del territorio e le risultanze del Piano di classificazione acustica.

La necessità di effettuare una preventiva ed esaustiva valutazione degli effetti ambientali, prima di adottare uno strumento di pianificazione quale il Piano Strutturale, risulta altresì confermata dal regolamento di attuazione dell'art. 11 della L.R. citata, adottato con DPGR 9.02.2007 n. 4/R, laddove all'art. 4 comma 4 si stabilisce che: *“il processo di valutazione ambientale costituisce, per i piani o programmi rientranti nel suo ambito di applicazione, parte integrante del procedimento ordinario di approvazione”.*

Ciò è tanto vero che nel delineare le linee guida per la valutazione degli effetti ambientali (pag. 27 del Piano strutturale di Sovicille – metodo di lavoro e organizzazione del quadro conoscitivo redatto nel luglio 2005) si dice che : *“Gli elementi per proporre valutazioni sulle risorse essenziali (aria, acqua, suolo ecosistemi della fauna e della flora, sistemi infrastrutturali e tecnologici) devono derivare da un'indagine da svolgere direttamente dall 'Ufficio tecnico comunale, sotto la direzione del coordinatore del piano strutturale, che porti alla costruzione di una Relazione sullo stato dell'Ambiente, da allegare al quadro conoscitivo del Piano strutturale” ed ancora : “Le indicazioni normative relative alle risorse, gli elementi per la valutazione degli effetti ambientali del Piano strutturale, devono riferirsi a tale quadro conoscitivo ed agli indicatori di pressione che descrivono gli impatti esercitati sull'ambiente dalle attività umane: consumi di risorse, le emissioni inquinanti, gli scarichi, la produzione di rifiuti ecc.”*

Nonostante tali precise indicazioni di principio il Piano Strutturale recentemente adottato non solo non contiene alcuna norma di tutela e/o di prevenzione dall'inquinamento acustico, ma rinviando al Regolamento Urbanistico la verifica della coerenza tra le trasformazioni edilizie ed il Piano di classificazione acustica, (pag. 29 della valutazione integrata), omette di indicare gli indirizzi strategici in punto di inquinamento acustico che, come si è visto, devono essere contenuti nel quadro conoscitivo del Piano Strutturale e nella relativa valutazione integrata.

Occorre infine rilevare, come la stessa USL7 di Siena in data 15/11/2006, nell'esprimere il proprio parere favorevole di massima in merito allo stesso piano comunale di classificazione acustica adottato dal Comune di Sovicille, sottolineava che non era considerata minimamente la presenza dell'area aeroportuale di Ampugnano, la cui “zonizzazione” deve avvenire secondo i criteri indicati dalla L. 447/95 e dal DM 31/10/97 come definiti dalla DCR n. 77 del 22/02/2000.

La carenza di tale previsione nel Piano di classificazione acustica adottato dall'Amministrazione comunale con la delibera consiliare n.100 del 31.10.2006 inficia la validità di detto piano e costituisce legittimo motivo per impedirne l'approvazione.

Peraltro l'assenza di un Piano di classificazione acustica approvato nel rispetto della normativa vigente in tema di immissioni rumorose con particolare riguardo all'impatto prodotto dall'attività aeroportuale di Ampugnano inficia altresì il Piano Strutturale che a tale piano acustico deve fare

necessariamente riferimento per accertarne la coerenza con le previsioni contenute nello strumento di pianificazione.

Si osserva pertanto che il Comune di Sovicille, prima di approvare il Piano Strutturale, dovrà adottare ed approvare, nel rispetto delle vigenti norme, un Piano di classificazione acustico che tenga altresì conto della presenza dell'area aeroportuale di Ampugnano. Solo successivamente ne dovrà essere verificata la coerenza con le scelte strategiche contenute nel Piano Strutturale.

UTOE 7 AMPUGNANO

Dalla sovrapposizione delle tavole del P.R.G. vigente con quelle del Piano Strutturale, riferite all'area aeroportuale di Ampugnano, emerge una sostanziale difformità nel lato sud del perimetro aeroportuale. Tale difformità è dovuta al fatto che l'attuale sedime aeroportuale non corrisponde alle previsioni contenute nel P.R.G. , difformità tra l'altro segnalata nel decreto regionale del 01/07/02 nel quale veniva invitata l'Amministrazione comunale ad adeguare lo strumento urbanistico (P.R.G.) prima di procedere nei lavori di ampliamento dell'Aeroporto.

Nonostante tale indicazione da parte della Regione, il Piano Strutturale si limita a prendere atto delle trasformazioni del sedime aeroportuale in difformità al P.R.G., facendole proprie ed attuando sostanzialmente una sorta di condono come se tale difformità non esistesse.

Non risulta che l'adeguamento sia mai avvenuto e pertanto nel Piano Strutturale il perimetro dell'UTOE 7 Ampugnano deve rimanere quello previsto dal P.R.G.

Inoltre la L.R. 1/2005 prevede che per le UTOE venga indicato il carico massimo ammissibile di edificabilità. Nel caso dell'UTOE 7 Ampugnano tale dimensionamento non viene specificato e quindi non ponendo limiti ad aumenti di volumi.

Si osserva che per la suddetta UTOE 7 sarebbe opportuno porre un limite specificando che non saranno consentiti aumenti di volume.

Per l'associazione “**AMPUGNANO PER LA SALVAGUARDIA DEL TERRITORIO**”

Il presidente Giovanni Gamberini