

**Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia**

Via G. Rodari, 14/16 Loc. Paperino - **59100 Prato (Po)**

Em@il : [ccsp.po.pt@gmail.com](mailto:ccsp.po.pt@gmail.com) & Certified Em@il: [ccsp.po.pt@pec.it](mailto:ccsp.po.pt@pec.it)

Website: [www.pianasana.org](http://www.pianasana.org) fb: Ccsp Po-Pt



Prato, 3 Ottobre 2015



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio  
del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Amb

E.prot DVA - 2015 - 0024931 del 06/10/2015

Al Dott. Ferdinando Becalli Falco  
Presidente ENAV  
[protocollogenerale@pec.enav.it](mailto:protocollogenerale@pec.enav.it)

Al Prof. Vito Riggio  
Presidente ENAC  
[protocollo@pec.enac.gov.it](mailto:protocollo@pec.enac.gov.it)

e p.c.

Al Dott. Renato Grimaldi  
Direzione Generale per le Valutazione ed  
Autorizzazioni Ambientali  
Ministero dell'Ambiente - Roma  
[DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)

Al Presidente della Commissione Tecnica VIA/VAS  
Ministero dell'Ambiente - Roma  
[ctva@pec.minambiente.it](mailto:ctva@pec.minambiente.it)

Alla Commissione Europea  
Direzione Generale Ambiente  
Direzione D - Applicazione governance  
ENV.D.2

Procura della Repubblica  
presso il Tribunale di Roma  
[prot.procura.roma@giustiziacert.it](mailto:prot.procura.roma@giustiziacert.it)

Corte dei Conti  
Sede di Roma  
[lazio.procura@corteconticert.it](mailto:lazio.procura@corteconticert.it)



**Atto di Diffida Preventiva**

Oggetto: Masterpan Aeroporto Firenze 2014-2029 Integrazioni Procedura VIA Ministeriale Codice procedura (ID\_VIP) 2980. Richiesta Atti ex legge 241/90, Convenzione Aarhus.

Nella seduta del 23 giugno 2015 - Parere n.106, convocata per l'espressione del parere della Giunta Regionale al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs.1 52/06 e dell'art. 63 della L.R. 10/2010, l'Ing. Tenerani, consulente tecnico del proponente, attestava "non è mai previsto che per problemi di vento l'aereo possa atterrare da Firenze; la soluzione è il dirottamento ad altro aeroporto. L'incidenza è pari a 0,9%". L'ing. Tenerani omette di menzionare il numero totale dei

dirottamenti previsti con la nuova pista; egli si riferisce, infatti, ai dirottamenti dopo riattaccata.

La tavola Fleet Mix adottata da Arpat nel rapporto ambientale integrato a pagina 237, sulla base delle valutazioni ENAC Tav. 13, conferma l'ipotesi che circa il 18% dei voli possa sorvolare Firenze, però in base alle attestazioni dell'Ing. Tenerani questo non avverrà mai. Per tale motivo in via deduttiva presumiamo che tali voli non potendo sorvolare Firenze verranno dirottati su altro aeroporto e quindi il C.U. del 97,5% non potrà essere raggiunto.

A seguito di tali attestazioni e contro deduzioni alle osservazioni del procedimento VIA in corso, il 14 settembre u.s., lo scrivente ha fatto richiesta di accesso agli atti di cui alla posta certificata indirizzata ad ENAV richiedendo il tabulato e/o il link delle rilevazioni con i riferimenti decennali di cui alle attestazioni del proponente Toscana Aeroporti/ENAC, i quali confermano che i rilevamenti effettuati da ENAV ogni 5 minuti sono più precisi rispetto a quelli dell'Aeronautica Militare (30 minuti).

Le attestazioni dell' Ing. Tenerani sono state puntualmente riconfermate dal Governatore Rossi, nel corso della seduta del Consiglio Regionale della Toscana del 24 settembre u.s., senza fornire ulteriori spiegazioni. E' pertanto manifesto che la tesi sostenuta è priva di ogni fondamento scientifico, preso atto che non sussistono dati sostanziali, pubblicati, ma vi sono allo stato solo dichiarazioni.

Con Posta Certificata dell'8 settembre 2015 abbiamo richiesto ad ENAC il testo del Protocollo Integrale BR12 (bird strike) con le prescrizioni per il 2015 soprattutto per aeroporti in costruzione. Anche tale richiesta è rimasta senza risposta.

Con la presente reiteriamo, pertanto, la richiesta di chiarimenti tecnici relativamente allo 0,9% dirottamenti annui dichiarati dall' Ing. Tenerani ovvero se per pista 12 l'asserito 0,9% è da considerarsi la percentuale in toto dei dirottamenti generali oppure, come presumiamo, sia riferibile al solo *"corto finale/mancato avvicinamento"*.

Inoltre, richiediamo nuovamente quanto segue:

- il numero dei dirottamenti previsti nella loro totalità per la pista 12 ovvero con uso esclusivamente monodirezionale;
- il dettaglio dello storico delle rilevazioni (ogni 5 minuti) decennali effettuato da ENAV sulle attuali testate pista 05/23; le modalità di raccolta dati; la metodologia ed il sistema di conversione di venti simulata sulla 12/30 per confermare il C.U. del 97,5% in base allo storico attuale rilevato su pista con orientamento differente;
- copia del Protocollo Integrale BR12 con le prescrizioni per il 2015 soprattutto per aeroporti in costruzione.

Preme precisare che i succitati elementi sono a noi necessari per valutare, e se del caso contro dedurre, quanto dichiarato dal proponente nelle integrazioni richieste dal Ministero Ambiente in sede di procedimento VIA.

Ricordiamo, inoltre, che tali documentazioni ci devono essere consegnate nei modi e nei tempi previsti dalla vigente normativa nazionale, europea ed internazionale (Aarhus), come chiarito anche dalla recente giurisprudenza della Suprema Corte (Cass. Pen. sez III. sent. n.12019 del 10/2/2015) la quale ha riconosciuto *"la garanzia della possibilità di avviare azioni legali da parte del cittadino al quale non siano state fornite adeguate informazioni, in applicazione della Convenzione di Aarhus del 1998"*.

Tutto quanto premesso, è palese che, sebbene le numerose richieste inoltrate agli enti competenti, ad oggi non siamo mai stati messi nella condizione di esercitare pienamente i nostri diritti e le nostre facoltà.

Per tale motivo, con l'odierna diffida preventiva, si comunica ai soggetti in indirizzo quanto sopra esposto affinché siano nella condizione di prendere pienamente atto che le loro condotte, sia attive sia omissive, non potranno che essere considerate come intenzionali nonché deliberata acquiescenza di tutte le eventuali conseguenze in sede civile e penale, degli eventuali profili di incompatibilità con il diritto UE e conseguentemente delle conseguenze di carattere economico, stante i ruoli ricoperti, con responsabilità **anche personale** in sede civile/penale ed erariale.

Ciò posto, in via preventiva e cautelativa, in assenza della disponibilità dei documenti da noi richiesti al fine di poter esercitare pienamente il diritto a partecipare al procedimento di VIA, si richiede al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare e alla Commissione Tecnica VIA/VAS, che leggono per conoscenza, di non esprimere parere positivo alla VIA di cui all'oggetto a causa dell'inibizione all'esercizio dei nostri diritti.

Su quanto con la presente narrato si richiama, infine, l'attenzione dei competenti Servizi della Commissione europea, alla quale la presente è indirizzata per opportuna conoscenza, affinché vogliano verificare eventuali violazioni del diritto UE in materia di VIA e di accesso all'informazione ambientale, e, se del caso, avviare un procedimento d'infrazione nei confronti della Repubblica Italiana.

Tanto era nostro dovere notificare,

*Gianfranco Ciulli*

Portavoce

Coordinamento Comitati/Associazioni contro il Nuovo Aeroporto di Firenze

Allegato; 11-0 All. C 1 Rapporto Ambientale Integrato Pagina 237

Tabella 1. Fleet mix adottato <sup>3</sup> per la costruzione delle curve isofone (tav. 13, documento ENAC <sup>2</sup>)

Tipo aereo	Movimenti/giorno in direzione Prato				Movimenti/giorno in direzione Firenze			
	app12		dep30		dep12		app30	
	Periodo diurno	Periodo notturno	Periodo diurno	Periodo notturno	Periodo diurno	Periodo notturno	Periodo diurno	Periodo notturno
737-500	2,6749	0,0464	2,8628	0,0051	0,1507	0	0,2972	0
737-700	5,3498	0,0927	5,7255	0,0101	0,3013	0	0,5944	0
737-800	11,1112	0,1926	11,8915	0,021	0,6259	0	1,2346	0
a319	10,4939	0,1819	11,2308	0,0199	0,5911	0	1,166	0
a320	10,4939	0,1819	11,2308	0,0199	0,5911	0	1,166	0
a321-23	1,2346	0,0214	1,3213	0,0023	0,0695	0	0,1372	0
bae146	1,8519	0,0321	1,9819	0,0035	0,1043	0	0,2058	0
bae300	1,8519	0,0321	1,9819	0,0035	0,1043	0	0,2058	0
cl601	2,0576	0,0642	2,0862	0,007	2,0862	0	2,0576	0
cna55b	3,4294	0,107	3,477	0,0117	3,477	0	3,4294	0
emb145	0,6173	0,0107	0,6606	0,0012	0,0348	0	0,0686	0
lear35	3,4294	0,107	3,477	0,0117	3,477	0	3,4294	0
totali	54,6	1,07	57,92	0,12	11,61	0	14	0
totali	55,67		58,04		11,61		14	

Nel fleet mix di tabella 1 viene introdotto l'utilizzo di alcuni aerei con una maggiore potenza, capaci di trasportare un maggior numero di passeggeri, rispetto agli aerei presenti nel fleet mix adottato per il calcolo delle curve isofone presentate nel Rapporto Ambientale. I movimenti aerei in tabella <sup>13</sup> prevedono circa il 7,5% degli aerei di linea e circa il 50% dei movimenti di aviazione generale <sup>98</sup> in direzione di Firenze. Si osserva inoltre che viene previsto un numero molto contenuto di movimenti nel periodo notturno <sup>99</sup>.

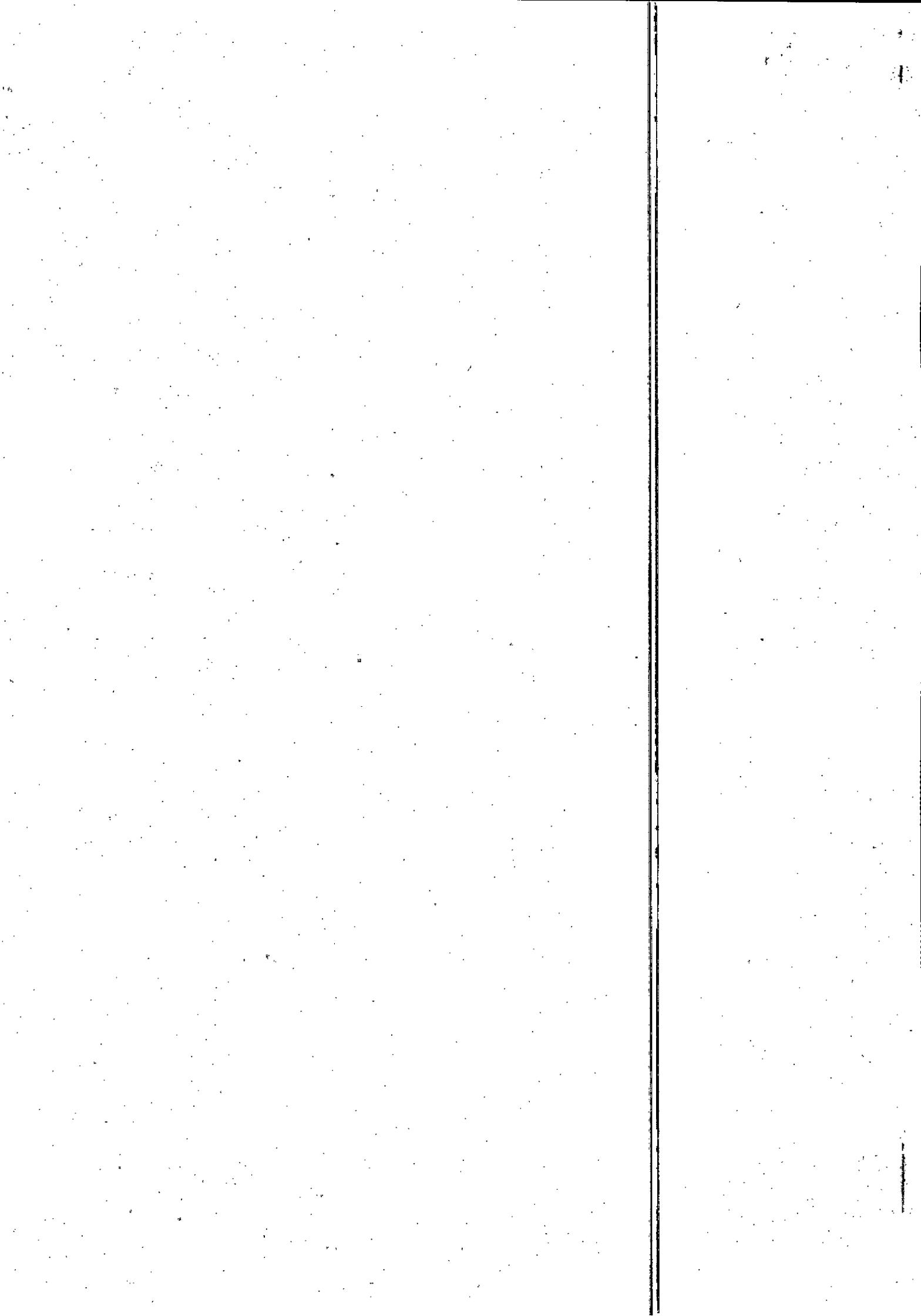
Allo scopo di verificare l'incidenza sull'impronta a terra di un differente fleet mix che comprende aerei più potenti, si è operato un confronto tra le curve isofone prodotte con le differenti impostazioni.

Gli scenari confrontati si riferiscono alle seguenti ipotesi:

- scenario A: coincide con quello presentato nell'appendice: *Pista 12/30 - Valutazione dell'impatto acustico in conseguenza dei possibili movimenti aerei che interessino la città di Firenze per effetto di particolari condizioni meteorologiche*. Si è scelto di confrontare tale scenario in quanto presenta una contenuta percentuale di movimenti in direzione di Firenze
- scenario B: le curve isofone sono state calcolate utilizzando il fleet mix fornito da AdF S.p.A. ma il numero totale di voli è stato, per ciascun aereo, riproporzionato in modo da fornire un numero totale di voli all'anno pari a circa 45.000, coincidente con il numero totale di voli/anno adottati nel calcolo delle isofone relative allo scenario A.

In tabella 2 viene riportato il fleet mix adottato per la determinazione delle curve isofone per lo scenario B. Si può osservare che il numero dei movimenti di aerei con maggiore capacità risulta complessivamente inferiore a quello adottato nel calcolo delle curve isofone riportate nel RA.

<sup>98</sup> Per aviazione generale si intende l'insieme dei voli civili non programmati. Rientrano in questa categoria, ad esempio, i voli privati, le scuole di volo civili, i voli turistici. Solitamente questo tipo di voli viene operato con aerei di dimensioni ridotte rispetto ai voli di linea.



## Pec Direzione

---

**Da:** ccsp.po.pt@pec.it  
**Inviato:** sabato 3 ottobre 2015 09:20  
**A:** ENAC ; Enav  
**Cc:** ENV-D02@ec.europa.eu; MINA Direzione Generale VIA ; Com Tec. VIAVAS  
Minambiente ; Corte dei Conti del Lazio ; Procura Repubblica RM  
**Oggetto:** Masterplan Aeroporto Firenze 2014-2029 Integrazioni Procedura VIA Ministeriale  
Codice procedura (ID\_VIP) 2980. Richiesta Atti ex legge 241/90, Convenzione  
Aarhus.  
**Allegati:** 03-10-15 ENAV-ENAC.pdf; 11-0 All. C 1 Rapporto ambientale integrato Pagina  
237.pdf  
**Priorità:** Alta

Al Dott. Ferdinando Becalli Falco Presidente ENAV

Al Prof. Vito Riggio Presidente ENAC

e p.c.

Al Dott. Renato Grimaldi Direzione Generale per le Valutazione ed

Autorizzazioni Ambientali Ministero dell'Ambiente - Roma

Al Presidente della Commissione Tecnica VIA/VAS Ministero dell'Ambiente - Roma

Alla Commissione Europea Direzione Generale Ambiente

Direzione D - Applicazione governance ENV.D.2

Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma

Corte dei Conti Sede di Roma

Come da allegati

Cordiali Saluti

Gianfranco Ciulli

Portavoce

[www.pianasana.org](http://www.pianasana.org)

Coordinamento Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia

\*\*\*\*\*

Le informazioni contenute nella presente comunicazione e i relativi allegati possono essere riservate e sono, comunque, destinate esclusivamente alle persone o alle Società sopraindicati. La diffusione, distribuzione e/o copiatura del documento trasmesso da parte di qualsiasi soggetto diverso dal destinatario è proibita, sia ai sensi dell'art. 616 c.p., che ai sensi del D.Lgs. n. 196/2003.

Se avete ricevuto questo messaggio per errore, vi preghiamo di distruggerlo e di informarci immediatamente all'indirizzo email; [ccsp.po.pt@gmail.com](mailto:ccsp.po.pt@gmail.com)