



Prato, 9 Marzo 2016

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

e per conoscenza:

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare- Roma
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale

Mrs. Violeta Bulc
Commissario EU Trasporti
Directorate General for Mobility and Transport

Mr. João Aguiar Machado
Directorate General for Mobility and Transport

Mr. Matej Zakonjšek
Directorate General for Mobility and Transport
Capo di Gabinetto

Mr. Filip Cornelis
Head of Unit OH/mb/move.e.3
Directorate General for Mobility and Transport

Mr. Herald Ruijters
Directorate General for Mobility and Transport
Capo Unità Move B.1

Mrs. Emmanuelle Maire
Directorate General for Mobility and Transport
Capo d'Unità MOVE.E.4/SF/ers

Mr. Karmenu Vella
Commissario all' Ambiente UE

Mr. Ion Codescu
Direzione Generale Ambiente
Head of Unit DG ENV UE D.2

Vytenis Andriukaitis
UE Health and Food Safety Commissioner

Mr. Patrick Ky
Executive Director
Direttore della commissione di ricorso.
EASA - EU

Mr. Jussi Myllarniemi
Head of Air Traffic Management /
Air Navigation Services
(ATM/ANS) & Aerodromes

Mr. Predrag Sekulic
Aerodromes Section
European Aviation Safety Agency

Mr. Gernot Kessler
Aerodromes Section
European Aviation Safety Agency

Dr. Fang Liu
General Secretary of the ICAO
International Civil Aviation Organization

Mr. Ivan Galan
Icao's TCB Director

Mr. Meshesha Belayneh
Icao's Deputy Director TCB

Mr. Patrick Molinari
Icao's Chief PRO

Mr. Javier Lopez
Icao's FOS

Mrs Mechtild Rössler
Direttore
World Heritage Centre Unesco- Paris

Prof. Maurizio Di Stefano
Direttore
Unesco-Icomos-Napoli

Mr. Hans Bruyninckx
Direttore esecutivo
Agenzia Europea Dell'Ambiente (AEA)

Mr. Jock Martin
Direttore del programma Integrated
Environmental Assessments
Agenzia Europea Dell'Ambiente (AEA)

Mr. Paul McLeavey
Direttore del programma Air and climate change
Agenzia Europea Dell'Ambiente (AEA)

Mrs. Wenning Marianne Direttrice
Commissione europea DG ENV —
Direzione generale dell'Ambiente
Dir C — Qualité de vie, Eau et Air

Mr. Bruno Pragnell Direttore
Commissione Europea DG ENV —
Direzione generale dell'Ambiente
Dir SRD — Risorse comuni ENV/CLIMA

Mr. Graziano Del Rio Ministro
Ministero Infrastrutture e Trasporti

Mr. Dario Franceschini Ministro
Ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo

Mrs. Beatrice Lorenzin Ministra
Ministero della Salute

Al Prof. Vito Riggio
Presidente ENAC

Al Dott. Ferdinando Becalli Falco
Presidente ENAV

ENAV
Procedure di Volo e settore Rotte

Prof. Bruno Franchi
Presidente ANSV

Dott. Corrado Salvi
Direttore Generale ANSV

Direzione prevenzione proattiva
Agenzia Nazionale Sicurezza Volo

Dott.ssa M.Teresa Di Matteo
Gabinetto del Ministro
Ministero Infrastrutture e Trasporti

Direzione generale trasporto aereo
Ministero Infrastrutture e Trasporti

Prof. Giuliano Volpe
Presidente del Consiglio Superiore 'Beni Culturali e Paesaggistici
presso il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo

Dott. Raffaele Cantone
Dipartimento Anticorruzione - Roma

Al Comando **Carabinieri** della Toscana
Nucleo Tutela Patrimonio Culturale

Al Procuratore Capo della Procura della Repubblica
presso il Tribunale di Roma
Dott. Giuseppe Pignatone

Al Procuratore Capo della Procura della Repubblica
presso il Tribunale di Firenze
Dott. Giuseppe Creazzo

Informiamo che a seguito di un confronto/percorso partecipativo organizzato da Sindaci di alcuni Comuni della Piana e dall’ Autorità per la Partecipazione della Regione Toscana tenutosi il 5 Marzo presso l’Aula Magna del CNR di Firenze sono emersi ulteriori motivazioni sostanziali di carenza istruttoria dello Studio SIA ENAC-Toscana Aeroporti attualmente sotto procedura di VIA. Motivazioni gravi e incongruità sostanziali che - visto l’autorevolezza dei Relatori - ci impongono una notifica perché di fatto minano l’intero impianto dello Studio di Impatto Ambientale in valutazione.

Il Prof. Gianluca Dell’Acqua dell’ Università di Napoli esperto in progettazione piste aeroportuali che nel suo intervento ha spiegato che rispetto all’orientamento dell’attuale pista, le condizioni di decollo e atterraggio con i venti dominanti a 90 gradi rispetto alla nuova pista (traversi), impediscono i voli al di sopra dei 20 nodi il che rende impossibile il raggiungimento del 95% C.U. di una nuova pista, aggiungendo che nel Mondo NON esistono piste monodirezionali che possano raggiungere il C.U. del 95%, dichiarando inoltre una dubbia valenza di economicità operativa della nova pista in tali condizioni. A questo va aggiunta la parte relativa ai venti di fronte/coda che in tale comparazione non sono stati neppure presi in considerazione. (Il proponente indica il 97,5% C.U.) Lo stesso Professore ha chiarito che quanto asserito da TA/ENAC deve essere supportato da dati oggettivi e di farne richiesta. Evidenziamo come tale richiesta sia stata correttamente formulata da questo Coordinamento con regolare accesso atti in data 03/10/15 (Convenzione Aarhus) alla quale ne ENAC ne ENAV hanno mai risposto, facendo sì [a nostro avviso per difetto ed omissione] che la procedura di VIA possa essere invalidata. Infatti, i Cittadini non sono stati messi nelle condizioni di poter esercitare i “propri diritti Europei” di consultazione ed eventuale controdeduzione su quanto dichiarato dal proponente.

Che tale fattore tecnico sia quello dominante circa l’inutilità della Nuova Pista rispetto a quella attuale che ha un reale C.U. del 96% contro quello dichiarato dai proponenti (calcoli effettuati su database Assaeroporti) è palese allorquando non si forniscono nemmeno i dati a comprova delle proprie argomentazioni. Oltretutto cominciano ad essere diversi i soggetti che dichiarano inaccettabili le valutazioni ENAC/ENAV perché apparentemente prive di valore scientifico non essendo supportate da database, raccolta dati, algoritmi con soggetti universitari (Firenze/Napoli) che contraddicono tali tesi, lo stesso Studio Tecnico commissionato da ADF oggi TA alla Transtech che confermava allora come la nuova pista avesse la stessa capacità operativa di quella attuale, ovvero il 90% del C.U. a suo tempo dichiarato. Senza contare la valutazione del nostro Tecnico di Parte che attesta il 75% circa di C.U. Anche l’Arpat nel recente confronto tecnico avuto a Roma proprio con ENAC ed ENAV ha riconfermato la propria tesi sul fleet mix isofonico ovvero che una media fra il 15 e 18% dei voli dovranno essere dirottati o in alternativa sorvoleranno Firenze città.!

Tali dati sono contro-confermati dagli stessi Proponenti nella documentazione tecnica prodotta a supporto della Variante PIT Regionale **“nel 20% l’entità degli atterraggi con sorvolo di Firenze e nel 16 % l’entità dei decolli verso Firenze”.**

Evidenziamo inoltre come certamente Codesta CTVIA saprà che esiste lo studio dell’ANACNA del Gennaio 2013 che indica come per l’attuale Peretola sia..... **un esempio** in virtù di una situazione in **cui due anemometri per la stessa pista** (sulle opposte testate) **riportano valori molto differenti se non addirittura opposti.**

In simili circostanze l’aeroporto di Peretola rappresenta un caso di studio e di necessaria verifica di tutti i dati di valutazione dei venti, infatti tale variabilità alle due testate pista dimostra in maniera inequivocabile che non possono essere presi a modello di riferimento i relativi dati statistici per la valutazione della Nuova Pista, forse anche per

questo ENAC ed ENAV hanno **omesso la consegna dei dati** (modalità raccolta/ algoritmi, etc.etc.) come sopra richiamato, specialmente perché apparentemente le modalità di valutazione ENAC sembrano riconducibili al Documento “ENAC Meteorologia per la Navigazioni datato 20 Ottobre 2011, mentre le valutazioni corrette devono essere applicate in base alla **metodologia dell’ Annex 3 ICAO aggiornato nel 2013**

In tale contesto va rimarcato come l’eventuale sorvolo di Firenze possa creare problemi sanitario-ambientali unitamente ai rischi connessi all’attività aerea su zone della città alcune delle quali dichiarate **“OUV” dall’Unesco**, già ampiamente informata con nostre denunce notificate anche ai competenti organi Nazionali sia per tale questione, come per il recente ritrovamento di reperti archeologici nel sedime previsto per il Nuovo Aeroporto.

La Prof. Maria Rosa Vittadini già Presidente della CT VIA Minambiente ha riconfermato il conflitto di interessi di ENAC, proponente e controllore di sé stesso e della incompleta documentazione fornita dal proponente ENAC/TA in un quadro di ottica generalizzata e cumulativa, eludendo nella sostanza - perché poco analizzata e valutata l’obbligatoria “Opzione Zero” ed altre possibili alternative tese ad evitare gli **impatti evitabili**.

Conferma che le Direttive UE per prevenzione degli impatti (quindi VIA e VAS) l’opera dovrebbe rispondere alle norme in genere ma soprattutto quelle compatibili all’ambiente in cui l’opera è configurata e che la dovrà sopportare, includendo anche altre 6 infrastrutture previste. Valutazione totale e “complessiva”, che individua, descrive e valuta gli impatti sulla base di documenti “descrittivi completi ed esaustivi” di cui lo studio SIA è **palesamente carente, visto anche la necessità di ulteriori integrazioni SIA richiesti da codesta CTVIA.**

Deduceva la stessa Prof.ssa che dalla lettura anche superficiale dello Studio SIA, sono marcatamente carenti nella valutazione degli impatti, il proponente **“NON HA OBBEDITO”** alle prescrizioni di valutazione imposte dalla Direttiva UE sulla VIA in primis la loro **gerarchia**, ovvero di **evitare, minimizzare, compensare**, in ordine cronologico di importanza: : i) gli **OBBLIGHI** di evitare gli impatti **che sono evitabili**, ii) di **minimizzare** quelli non sono evitabili, iii) **compensare** gli impatti che non minimizzabili, quindi iv) di applicare il vademecum valutativo che ai sensi della Direttiva che concerne la procedura di VIA sono ascrivibili al Proponente.

Il Valutatore Nazionale ovvero codesta CTVIA ha comunque l’obbligo di valutare le carenze delle valutazioni sulle **“possibili alternative diverse”** totalmente escluse dallo Studio che invece sono **“componenti essenziali”** come le relazione di **“Causa/Effetto”** per la valutazione del Valutatore Nazionale.

Perciò il Valutatore Nazionale può esprimere un **giudizio motivato** solo se sono presenti e ben descritte le possibili alternative prese in considerazione in sede di valutazione dello Studio di Impatto Ambientale **che in questo caso mancano totalmente.**

L’esempio è la mancata valutazione degli impatti sulla **Capacità Massima** e la carenza delle valutazioni sanitario-ambientali correlate che dovrebbero evidenziare, specialmente nell’ambiente medico **l’OBBLIGO di evitare gli impatti che sono evitabili.**!

Altra difformità di valutazione dello Studio SIA è la contabilizzazione della CO2, che non include in costo emissivo delle tratte UE, **che obbligatoriamente deve essere contabilizzato**, visto che si attesta il rispetto del Regolamento UE 1315 che prevede facendo propria la direttiva 2010/75/UE , in espresso riferimento agli Aeroporti un “prescrittivo obbligo” di riduzione dei GAS SERRA che in via generalizzata entro il 2050 dovrebbe essere del 60%, quindi anche gli Aeroporti essendo impianti industriali che producono emissioni da combustioni (carburanti) ne deriva tale obbligo.

Il Proponente addirittura attesta che **il raddoppio dei voli con nuovi aeromobili porterà ad una riduzione delle emissioni CO2**, quando la stessa UE all’inizio di questo

anno con studio apposito dichiara che all'interno delle aree prospicienti gli aeroporti viene certificato l'incremento del 43% degli NOX. Si attivi il link;
<http://www.arpat.toscana.it/notizie/arpatnews/2016/045-16/045-16-il-rapporto-ambientale-2016-sullaviazione-europea>

Vogliamo altresì rimarcare che per ottenere eventuali deroghe e/o autorizzazioni ai trattati/direttive comunitarie sono necessari autorizzazioni preventive che oggi in diversi ambiti e segmenti del procedimento non sono stati ancora formalizzati, proprio perché – **erronea procedura** - di **“progetto preliminare si tratta”**

In ultimo per quanto concerne l'eventuale esito positivo alla VIA questo deve essere formalizzato sulla base di un **parere motivato, sostanziato nel diritto e nel merito** e che le eventuali “prescrizioni” non possono essere il frutto della “negoziatura politica autorizzativa”, per cui avendo preso atto delle valutazioni espresse da codesta competente CT VIA sul Masterplan di Treviso che hanno indotto ENAC al ritiro dello stesso, verificheremo in maniera puntuale e sostanziale la VIA eventualmente positiva.

Per tale ragione - a futura memoria – inviamo in copia la presente comunicazione anche le Procure di Roma e Firenze in aggiunta a tutto il materiali già in loro possesso.

Tanto era nostro dovere informare e con l'occasione cordialmente salutiamo,

Gianfranco Ciulli

Portavoce

Coordinamento Comitati/Associazioni contro il Nuovo Aeroporto di Firenze