



Prato, 25 Marzo 2016

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

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  
[DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)

Mrs. Violeta Bulc  
Commissario EU Trasporti  
Directorate General for Mobility and Transport  
[move-infos@ec.europa.eu](mailto:move-infos@ec.europa.eu)  
[violeta.bulc@ec.europa.eu](mailto:violeta.bulc@ec.europa.eu)

Mr. João Aguiar Machado  
Direttore Generale per la Mobilità e Trasporti  
Directorate General for Mobility and Transport  
[move-infos@ec.europa.eu](mailto:move-infos@ec.europa.eu)

Mr. Matej Zakonjšek  
Directorate General for Mobility and Transport  
Capo di Gabinetto  
[matej.zakonjsek@ec.europa.eu](mailto:matej.zakonjsek@ec.europa.eu)

Mr. Filip Cornelis  
Head of Unit OH/mb/move.e.3  
Directorate General for Mobility and Transport  
[Filip.Cornelis@ec.europa.eu](mailto:Filip.Cornelis@ec.europa.eu)  
[Manon.BOERMA@ec.europa.eu](mailto:Manon.BOERMA@ec.europa.eu)

Mr. Herald Ruijters  
Directorate General for Mobility and Transport  
Capo Unità Move B.1  
[Herald.RUIJTERS@ec.europa.eu](mailto:Herald.RUIJTERS@ec.europa.eu)

Mrs. Emmanuelle Maire  
Directorate General for Mobility and Transport  
Capo d'Unità MOVE.E.4/SF/ers  
[emmanuelle.maire@ec.europa.eu](mailto:emmanuelle.maire@ec.europa.eu)

1  
Mr. Karmenu Vella  
Commissario all' Ambiente UE

karmenu.vella@ec.europa.eu

Mr. Ion Codescu  
Direzione Generale Ambiente  
Head of Unit DG ENV UE D.2  
ENV-D02@ec.europa.eu

Vytenis Andriukaitis  
UE Health and Food Safety Commissioner  
cab-andriukaitiswebpage@ec.europa.eu

Mr. Patrick Ky  
Executive Director  
Direttore della commissione di ricorso.  
EASA - EU  
aerodromes@easa.europa.eu  
[air\\_ops@easa.europa.eu](mailto:air_ops@easa.europa.eu)

Mr. Jussi Myllarniemi  
Head of Air Traffic Management /  
Air Navigation Services  
(ATM/ANS) & Aerodromes  
aerodromes@easa.europa.eu  
[air\\_ops@easa.europa.eu](mailto:air_ops@easa.europa.eu)

Mr. Predrag Sekulic  
Aerodromes Section  
European Aviation Safety Agency  
[aerodromes@easa.europa.eu](mailto:aerodromes@easa.europa.eu)

Mr. Gernot Kessler  
Aerodromes Section  
European Aviation Safety Agency  
[gernot.kessler@easa.europa.eu](mailto:gernot.kessler@easa.europa.eu)

Dr. Fang Liu  
General Secretary of the ICAO  
International Civil Aviation Organization  
[icaohq@icao.int](mailto:icaohq@icao.int)

Mr. Ivan Galan  
Icao's TCB Director  
TCB.web@icao.int  
[icaohq@icao.int](mailto:icaohq@icao.int)

Mr. Meshesha Belayneh  
Icao's Deputy Director TCB  
TCB@icao.int  
[icaohq@icao.int](mailto:icaohq@icao.int)

Mr. Patrick Molinari  
Icao's Chief PRO  
procurement@icao.int  
[icaohq@icao.int](mailto:icaohq@icao.int)

2  
Mr. Javier Lopez  
Icao's FOS

FOS@icao.int  
[icaohq@icao.int](mailto:icaohq@icao.int)

Mrs Mechtild Rössler  
Direttore  
World Heritage Centre Unesco- Paris  
[wh-info@unesco.org](mailto:wh-info@unesco.org)

Prof. Maurizio Di Stefano  
Direttore  
Unesco-Icomos-Napoli  
[icomos@icomositalia.com](mailto:icomos@icomositalia.com)

Mr. Hans Bruyninckx  
Direttore esecutivo  
Agenzia Europea Dell'Ambiente (AEA)  
[hans.bruyninckx@eea.europa.eu](mailto:hans.bruyninckx@eea.europa.eu)

Mr. Jock Martin  
Direttore del programma Integrated  
Environmental Assessments  
Agenzia Europea Dell'Ambiente (AEA)  
[jock.martin@eea.europa.eu](mailto:jock.martin@eea.europa.eu)

Mr. Paul McLeavey  
Direttore del programma Air and climate change  
Agenzia Europea Dell'Ambiente (AEA)  
[paul.mcaleavey@eea.europa.eu](mailto:paul.mcaleavey@eea.europa.eu)

Mrs. Wenning Marianne Direttrice  
Commissione europea DG ENV —  
Direzione generale dell'Ambiente  
Dir C — Qualité de vie, Eau et Air  
[marianne.wenning@ec.europa.eu](mailto:marianne.wenning@ec.europa.eu)

Mr. Bruno Pragnell Direttore  
Commissione Europea DG ENV —  
Direzione generale dell'Ambiente  
Dir SRD — Risorse comuni ENV/CLIMA  
[bruno.pragnell@ec.europa.eu](mailto:bruno.pragnell@ec.europa.eu)

Mr. Graziano Del Rio Ministro  
Ministero Infrastrutture e Trasporti  
[segreteria.ministro@pec.mit.gov.it](mailto:segreteria.ministro@pec.mit.gov.it)

Mr. Dario Franceschini Ministro  
Ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo  
[mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it)

Mrs. Beatrice Lorenzin Ministra  
Ministero della Salute  
[seggen@postacert.sanita.it](mailto:seggen@postacert.sanita.it)

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

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

ENAV  
Procedure di Volo e settore Rotte  
[protocollogenerale@pec.enav.it](mailto:protocollogenerale@pec.enav.it)

Prof. Bruno Franchi  
Presidente ANSV  
[segreteria.presidenza@pec.ansv.it](mailto:segreteria.presidenza@pec.ansv.it)

Dott. Corrado Salvi  
Direttore Generale ANSV  
[segreteria.dg@pec.ansv.it](mailto:segreteria.dg@pec.ansv.it)

Direzione prevenzione proattiva  
Agenzia Nazionale Sicurezza Volo  
[DIPP@pec.ansv.it](mailto:DIPP@pec.ansv.it)

Dott.ssa M.Teresa Di Matteo  
Gabinetto del Ministro  
Ministero Infrastrutture e Trasporti  
[ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it](mailto:ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it)

Direzione generale trasporto aereo  
Ministero Infrastrutture e Trasporti  
[dg.ta@pec.mit.gov.it](mailto:dg.ta@pec.mit.gov.it)

Prof. Giuliano Volpe  
Presidente del Consiglio Superiore 'Beni Culturali e Paesaggistici  
presso il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo  
[presidente.consup@beniculturali.it](mailto:presidente.consup@beniculturali.it)  
[mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it)

Dott. Raffaele Cantone  
Dipartimento Anticorruzione - Roma  
[protocollo@pec.anticorruzione.it](mailto:protocollo@pec.anticorruzione.it)

Al Comando **Carabinieri** della Toscana  
Nucleo Tutela Patrimonio Culturale  
[Tfi38792@pec.carabinieri.it](mailto:Tfi38792@pec.carabinieri.it)

Al Procuratore Capo della Procura della Repubblica  
presso il Tribunale di Roma  
Dott. Giuseppe Pignatone  
[prot.procura.roma@giustiziacert.it](mailto:prot.procura.roma@giustiziacert.it)

Al Procuratore Capo della Procura della Repubblica  
presso il Tribunale di Firenze  
Dott. Giuseppe Creazzo  
[prot.procura.firenze@giustiziacert.it](mailto:prot.procura.firenze@giustiziacert.it)

Egregio Presidente,

faccio seguito alla mia precedente comunicazione del 9 di Marzo dove esternavo le incongruità del procedimento perché seriamente inficiato – fino alla sua nullità ai sensi di legge - da evidenti vizi di forma e scorrettezze procedurali precedentemente da noi evidenziati e rafforzati da quanto dichiarato dalla Prof.ssa Maria Rosa Vittadini.

Tali incongruità sono ulteriormente rimarcate dalla risposta del Commissario UE all'Ambiente Karmenu Vella, qui allegata #1) , circa il corretto iter procedurale da applicare nelle procedure di VIA in conformità alla vigente Direttiva UE 92/2011 dove è emblematico il richiamo che la VIA deve essere effettuata su un progetto **“sussequentemente imm modificabile”** salvo che attraverso una nuova procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

Recita, infatti, la Direttiva CE: **“”... è necessario garantire l'esatta corrispondenza tra il progetto valutato e il progetto per il quale è concessa l'autorizzazione.””**

E' palese quindi che tale Masterplan è oggi un coacervo di ipotesi da essere successivamente rivalutate e ridefinite, infatti nelle more dello Studio Ambientale sottoposto a VIA vi sono cospicui richiami a nuove verifiche progettuali/di fattibilità, compensative/mitigative da valutare a posteriori del presente procedimento. Perciò si può a questo punto dichiarare che la attuale **"Valutazione di VIA è proceduralmente incoerente" con le prescrizioni richieste dalla Direttiva VIA Comunitaria.**

A questo vanno aggiunte anche le evidenze mediatiche, che sicuramente non costituiscono prova procedurale, ma che rivelano l'intendimento e la volontà che si vuol perseguire, sottoponendo alla valutazione un progetto “a nostro parere mascherato e consapevolmente travisato” non rispondente al reale intento del Proponente.#2)

Infatti il Masterplan 2029 è stato presentato con una valutazione traffico di 4,5 M passeggeri, ivi compresa tutta la modellistica sanitario ,ambientale compensativa, mentre l'AD di Toscana Aeroporti ed il Progettista dichiarano oggi che per il 2023 ci sarà un terminal da 6,5 Milioni passeggeri.

E' perciò palese ed evidente l'intento di far approvare una VIA (addirittura dando per scontato l'esito positivo, quasi pretendendo un parere favorevole preconfezionato ed a nostro modesto parere dequalificando e svilendo anche il ruolo di codesta stessa Commissione), con un progetto incoerente non solo verso la procedura di VIA ma pure verso le reali previsioni ed intenzioni del soggetto proponente oggi svelate.

Previsioni che erano a noi ben note, ma che finalmente vengono svelate dimostrando che la documentazione sottoposta a VIA altro non è che un progetto pre-organizzato e finalizzato solo ad ottenere un esito favorevole della procedura di VIA, ma che poggia le sue fondamenta su un differente piano/progetto industriale che sulla base della pressione ambientale già esistente mai avrebbe avuto possibilità di esiti favorevoli.

Tutto ciò premesso, la domanda che oggi Le pongo è la seguente: **spieghi per favore con sufficienti motivazioni quale sia il** motivo per il quale un imprenditore dovrebbe progettare una Nuova Aerostazione per 6,5M passeggeri (2023) quando il Masterplan ne dichiara 4,5 per il 2029 sovra strutturando quindi del 50% l'Aerostazione, che guarda caso, nel valore massimo di capacità operativa ha proprio gli stessi 6,5M di previsione. Quest'ultimo è un parametro dimensionale che non è preso in considerazione nonostante la procedura preveda tutte le valutazioni sul massimo carico antropico (come menzionato anche dalla Prof.ssa Vittadini) accettando invece di valutare il carico <sup>5</sup> ambientale depotenziato e neppure “complessivo delle infrastrutture adiacenti in essere e

di prossima realizzazione come invece prescritto dalle procedure di VIA” limitandosi al solo traffico aeroportuale di soli 4,5M di passeggeri impropriamente dichiarati.

**Sulla base di queste nostre ulteriori evidenze - nonché sulla base del vostro comportamento adottato per la valutazione del Masterplan di Treviso – reiteriamo quindi in via definitiva la nostra richiesta di formulare PARERE NEGATIVO alla procedura di VIA per il Masterplan del Nuovo Aeroporto di Firenze perché contenente documentazione incompleta, incongrua, erronea e fuorviante, e totalmente carente dei principi e profili istruttori richiesti dalla procedura comunitaria di valutazione di impatto ambientale.**

Tanto era nostro dovere comunicare e con l’occasione cordialmente salutiamo,

*Gianfranco Ciulli*

Portavoce

Coordinamento Comitati/Associazioni contro il Nuovo Aeroporto di Firenze

Allegati;

#1) Risposta Commissione su corretta procedura valutazione VIA

#2) Dichiarazioni AD di TA e Progettista Aeroportuale

IT  
E-000282/2016  
Risposta di Karmenu Vella  
a nome della Commissione  
(16.3.2016)

La direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale (VIA)<sup>1</sup> non specifica in quale fase della procedura di autorizzazione il progetto debba formare oggetto di una valutazione di impatto ambientale. Si può dedurre che esso debba essere valutato in una fase che consenta di svolgere una valutazione specifica e adeguata del suo impatto ambientale.

Tuttavia, l'autorizzazione non può essere concessa per progetti o parti di progetti i cui impatti non siano stati valutati in precedenza. Pertanto, indipendentemente dalla fase ritenuta adeguata ai sensi della direttiva VIA, ossia la fase preliminare o finale, è necessario garantire l'esatta corrispondenza tra il progetto valutato e il progetto per il quale è concessa l'autorizzazione.

È inoltre opportuno rilevare che, nell'ambito della procedura relativa alla VIA, il progetto preliminare può, se necessario, essere continuamente modificato e/o integrato per tener conto dei pareri degli organismi pubblici competenti e delle osservazioni trasmesse dal pubblico. Le prescrizioni previste dall'autorità responsabile in materia di VIA devono essere debitamente prese in considerazione dal promotore del progetto per mettere a punto la versione finale del medesimo.

Spetta quindi alle autorità nazionali competenti valutare la compatibilità tra la procedura relativa alla VIA per il progetto e la normativa nazionale in materia di VIA (vale a dire il decreto legislativo n. 152/2006).

---

<sup>1</sup> Direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (GU L 26 del 28.1.2012, pag.1).

# La nuova pista slitta al 2018

Toscana Aeroporti e Peretola: «Persi 5 mesi per la burocrazia». È la conferma, addio G7



Meeting Aidda Maria Stella Reali Bigazzi (Aidda) e Gina Giani (ad Toscana Aeroporti)

Sono i vertici di Toscana Aeroporti, la società di gestione dei due scali di Firenze e Pisa a svelarlo: la nuova pista di Peretola? Slitta al 2018. Un'ulteriore conferma dell'allontanamento del G7 previsto per fine 2017 da Firenze. La notizia trapela durante il confronto tra donne imprenditrici e i vertici di Toscana Aeroporti per disegnare il futuro del Vespucci e del Galilei. E della Toscana, che vede nel sistema aeroportuale e nella crescita dello scalo fiorentino un'opportunità rimandata da troppo tempo.

Il confronto è stato organizzato da Aidda, l'Associazione imprenditrici e donne dirigenti di azienda, e la presidente regionale Maria Stella Reali Bigazzi ha invitato a parlare la nuova socia, Gina Giani, Ad della spa nata dalla fusione



delle società di gestione degli aeroporti di Firenze e Pisa, e **Vittorio Fanti, consigliere delegato della società ai progetti speciali** e cioè al master plan del Vespucci. «A Firenze ogni novità viene accolta per prima cosa con un "no" — ha spiegato Reali Bigazzi — E spesso abbiamo tanti paletti e irragionevoli. Alcuni imprenditori stranieri mi hanno detto "se avessi saputo, sarei andato altrove" e invece lo scalo di Firenze e di Pisa sono essenziali per l'economia e il turismo». Ostacoli,

come quelli che **Fanti ha spiegato** hanno rallentato la procedura, facendo slittare l'avvio della nuova pista al 2018: «La prima fase di interventi a Peretola — ha detto mostrando una slide — arriva al 2018 e comprende la nuova pista, poi ci sarà una seconda importante fase fino al 2023 con la costruzione del nuovo terminal per 6,5 milioni di passeggeri e parcheggi, e infine nel 2029 il Vespucci nel suo nuovo assetto sarà completato. Noi abbiamo fatto tutto velocemente ma abbiamo perso 135 giorni per le richieste arrivateci nel corso del procedimento autorizzativo. **Adesso attendiamo la Valutazione di impatto ambientale, che non presenta elementi ostativi al parere favorevole e che dovrebbe arrivare a maggio o giugno e a settembre partiremo coi cantieri**, che lasceranno sempre perfettamente funzionante attuale pista e terminal». Gina Giani ha spiegato che entro l'anno sarà finito il people mover tra la stazione di Pisa e il Galilei e sottolineato le novità in arrivo sui due scali: «Con l'estate da Firenze si volerà a Chisanau e ci saranno più voli per Dusseldorf, Amsterdam, Londra, Parigi e Madrid mentre da Pisa si andrà in Qatar ma anche a Praga o Ginevra, Corfù o Sofia».

**Mauro Bonciani**  
© RIPRODUZIONE RISERVATA

