

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

~~in amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE. I.0009631.11-04-2016~~

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

Em@il : ccsp.po.pt@gmail.com & Certified Em@il: ccsp.po.pt@pec.it

Website: www.pianasana.org fb: Ccsp Po-Pt



Prato, 9 Aprile 2016

Ing. Guido Monteforte Specchi
Presidente della Commissione Tecnica VIA/VAS
Ministero dell'Ambiente - Roma
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

Mrs. Violeta Bulc
Commissario EU Trasporti
Directorate General for Mobility and Transport
move-infos@ec.europa.eu
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

Mr. Matej Zakonjšek
Directorate General for Mobility and Transport
Capo di Gabinetto
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
Manon.BOERMA@ec.europa.eu

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

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

Mr. Jussi Myllarniemi
Head of Air Traffic Management /
Air Navigation Services
(ATM/ANS) & Aerodromes
aerodromes@easa.europa.eu
air_ops@easa.europa.eu

Mr. Predrag Sekulic
Aerodromes Section
European Aviation Safety Agency
aerodromes@easa.europa.eu

Mr. Gernot Kessler
Aerodromes Section
European Aviation Safety Agency
gernot.kessler@easa.europa.eu

Dr. Fang Liu
General Secretary of the ICAO
International Civil Aviation Organization
icaohq@icao.int

Mr. Ivan Galan
Icao's TCB Director
TCB.web@icao.int
icaohq@icao.int

Mr. Meshesha Belayneh
Icao's Deputy Director TCB
TCB@icao.int
icaohq@icao.int

Mr. Patrick Molinari
Icao's Chief PRO
procurement@icao.int
icaohq@icao.int

Mr. Javer Lopez
Icao's FOS
FOS@icao.int

Mrs Mechtild Rössler
Direttore
World Heritage Centre Unesco- Paris
wh-info@unesco.org

Prof. Maurizio Di Stefano
Direttore
Unesco-Icomos-Napoli
icomos@icomositalia.com

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

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

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

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

On. Graziano Del Rio Ministro
Ministero Infrastrutture e Trasporti
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

On. Dario Franceschini Ministro
Ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo
mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it

On. Beatrice Lorenzin Ministra
Ministero della Salute
seggen@postacert.sanita.it

Prof. Vito Riggio
Presidente ENAC
protocollo@pec.enac.gov.it

Dott. Ferdinando Becalli Falco
Presidente ENAV
protocollogenerale@pec.enaiv.it

ENAV
Procedure di Volo e settore Rotte
protocollogenerale@pec.enaiv.it

Prof. Bruno Franchi
Presidente ANSV
segreteria.presidenza@pec.ansv.it

Dott. Corrado Salvi
Direttore Generale ANSV
segreteria.dg@pec.ansv.it

Direzione prevenzione proattiva
Agenzia Nazionale Sicurezza Volo
DIPP@pec.ansv.it

Dott.ssa M.Teresa Di Matteo
Gabinetto del Ministro
Ministero Infrastrutture e Trasporti
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

Direzione generale trasporto aereo
Ministero Infrastrutture e Trasporti
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
mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it

Dott. Raffaele Cantone
Dipartimento Anticorruzione - Roma
protocollo@pec.anticorruzione.it

Al Comando Carabinieri della Toscana
Nucleo Tutela Patrimonio Culturale
Tfi38792@pec.carabinieri.it

Dott. Giuseppe Pignatone
Procuratore Capo della Procura della Repubblica
presso il Tribunale di Roma
prot.procura.roma@giustiziacert.it

Dott. Giuseppe Creazzo
Procuratore Capo della Procura della Repubblica
presso il Tribunale di Firenze
prot.procura.firenze@giustiziacert.it

Dott. Alessio Giuffrida
Prefetto di Firenze
presso la Prefettura U.T.G. di Firenze
protocollo.preffi@pec.interno.it

Dott.ssa Maria Laura Simonetti
Prefetto di Prato
presso la Prefettura U.T.G. di Prato
protocollo.prefpo@pec.interno.it

Oggetto: Procedura di VIA “ Aeroporto di Firenze – Masterplan Aeroportuale 2014-2019”
Codice procedura (ID_VIP) 2980

Egregio Presidente Monforte Specchi,
Stimati componenti tecnici della Commissione Tecnica di VIA,

faccio seguito alla cospicua corrispondenza protocollata, in particolare la mia precedente comunicazione del 25 di Marzo, dove reiteravo le incongruità del procedimento perché seriamente inficiato da carenze procedurali, ed evidenziavo come ci sia l'intento di “delegittimare la valutazione **dell'Organo** preposto per tale compito e/o forzarne la mano”, sostituendosi allo stesso - come appare oggi - fino addirittura a “svelare gli esiti del procedimento” così da formalizzare questa “a nostro avviso presunta legittimità” ed allo stesso modo “mettendo le necessarie pressioni mediatiche” #1) sul soggetto valutatore, facendo trasparire addirittura che se i problemi ambientali sono insormontabili, vengono aggirati con depotenziamenti normativi (“terre di scavo docet, non solo per la TAV ma pure per l'Aeroporto”)

In aggiunta a quanto sopra esposto evidenziamo come il Presidente Rossi addirittura si autocandidi al ruolo di Presidente dell'Osservatorio che dovrebbe essere istituito a seguito dell'esito Positivo con prescrizioni. Ci domandiamo come se lo stesso, quasi in qualità di Presidente della Commissione Tecnica di VIA, avesse l'autorità e competenza per poter dare giudizi di merito e modalità attuative. Infatti vorremmo sapere in base a quale invito e/o qualifica lo stesso Presidente Rossi abbia potuto presenziare a tale procedimento istruttorio. Risulta infatti che per tali **procedimenti istruttori sono di esclusiva competenza CTVIA con la prescrizione “all'obbligo di riservatezza”**, quindi non riusciamo a comprendere in base a quale titolo il Presidente Rossi abbia potuto partecipare essendo un **procedimento istruttorio riservato**, ed ancor di più in base a quale **autorizzazione visto la riservatezza, abbia ricevuto “deroghe” anche per anticipare, esprimere e pubblicizzare un “parere favorevole con prescrizioni”**.

Infatti rammentiamo che gli stessi Tecnici Regionali (NURV) che avevano espresso parere NEGATIVO sono stati poi delegittimati dal parere favorevole di Rossi. Da qui l'inutilità di tale Osservatorio quando, contrariamente al parere tecnico #110 dello stesso NURV già in vostre mani, ha disconosciuto le valutazioni tecniche di merito dei tecnici preposti esercitando invece il potere del soggetto politico, facendo apparire già fin da ora tale futuro Osservatorio prescrittivo come “un teatrino di marionette”.

E tale risulta essere. Infatti, eludendo elementari fattori ambientali, demagogicamente si mistifica ed esalta l'agricoltura biologica in prossimità del nuovo sedime aeroportuale, che invece potrebbe essere sottoposta a situazioni gravemente inquinanti come da link sottostante, indipendentemente dalla tipologia dell'aeromobile.

Ma la cosa più importante, visto che ciò è stato già fatto presente in diversi ambiti, è la **totale mancanza delle valutazioni circa i rischi volo connessi alla “sicurezza dei cittadini sorvolati e trasportati, previsto dalle Normative ICAO.**

Per tale ragione vengono messi in copia anche i Sig.ri Prefetti di Firenze e Prato territorialmente competenti, Prefettura-Ufficio Territoriale del Governo (U.T.G.)

Totalmente carente anche nello Studio di Impatto Ambientale (dal nostro punto di vista anche omissivo) e neppure le integrazioni richieste in sede di istruttoria VIA hanno preso in considerazione forse rimandandole a successiva valutazione e soluzione, ma che risulterebbe a nostro avviso illegittima preso atto delle **“prescrizioni”** procedurali e comportamentali di valutazione VIA precisate anche dal **Commissario UE Karmenu Vella** di cui alla nostra precedente missiva già in vostre mani.

La nuova Pista come noto dista poche centinaia di metri da Caselli Autostradali, Centro Direzionale Autostrade, Hotels, tratti Autostradali A/1 ed A/11, ed è quindi palese che l'eventuale assenso positivo alla VIA si basa meramente su un calcolo statistico delle probabilità, presumendo che tale nuova pista **NON DOVRA' MAI AFFRONTARE SITUAZIONI DI EMERGENZA.!**

Il link sottostante ricostruisce in situazione 3D il recente crash aereo di Rostov con il relativo impatto avvenuto in prossimità della pista, il che dimostra come una possibile situazione emergenziale “contestualizzata” alla nuova pista di Firenze, invece di **“minimizzare il rischio e l'amplificazione del danno da eventuale impatto aereo come le normative internazionali prescrivono”**, palesemente lo aumentano a dismisura.

<http://video.corriere.it/aereo-fly-dubai-caduto-russia-simulazione-disastro/f24920b0-efd-11e5-b1a2-f236e4ccb109>

Oltre a quanto sopra menzionato evidenziamo l'ennesima audizione ENAC di Mercoledì 6 Aprile c.a. presso la Commissione Trasporti della Camera dove “tutti sanno - ENAC compreso - anticipando già la decisione della commissione, che il parere sarà positivo” nonostante che su Treviso

sia stato dato parere **negativo** e su Ciampino, con procedura di VIA in corso visti i problemi ambientali, si vada verso **una riduzione del traffico aereo**,

<http://www.corriere.it/extra-per-voi/2016/03/21/ciampino-vince-contro-rumore-15-anni-lotte-l-aeroporto-dovra-ridurre-numero-voli-44d60334-efd-11e5-9957-88f22239b898.shtml>

quindi in maniera contraddittoria ed incomprensibile rispetto a quello che si vuol fare oggi a Firenze, dove tuttavia si sintetizza quanto riportato dal Presidente Riggio e dal Dott. Vergari;

<http://webtv.camera.it/evento/9246>

- a) La decisione sul nuovo aeroporto di Firenze è prettamente una volontà politica che disconosce le reali valutazioni di “strategicità” del Bacino Centro/Nord rispetto alle prescrizioni dell'Unione in termini di Bacini di Utenza e con difformità di valutazione delle “Catchment Area”.
- b) Si continua ad attestare che la valutazione VIA è fatta su progetto preliminare motivando che le difformità anche in termini di accordi concessioni etc. è basata sulle variazioni progettuali e le relative opere di mitigazione/compensazione stabilite in successivi procedimenti, e che differiscono dalla procedura di valutazione VIA chiarita anche dal Commissario UE Vella.
- c) Si continua ad attestare che Firenze otterrà 50M di Euro dallo SbloccaItalia, quando ci sono due precise lettere del Commissario UE Bulc che affermano il contrario, e quindi facendo venire meno nel procedimento istruttorio le basi economico-finanziarie del progetto che invece si vogliono attestare.

- d) Si continua a dire che l'aeroporto di Firenze a causa dei dirottamenti lavora al 70% di utilizzo pista, contraddicendo l'ENAC se stessa visto che ha dichiarato su documenti un C.U. del 90,2%, **fornendo quindi anche informazioni errate**, cosa non supportata poi dai fatti (anzi è esattamente il contrario di quello che è stato attestato). Infatti oggi la pista 05/23 pesantemente sottoutilizzata per la sua capacità operativa ha un C.U. del 96% (valutazioni sulla base dati traffico Assoaeroporti) mentre si continua ad attestare senza prove che il C.U. del nuovo aeroporto in assetto monodirezionale sarà del 97,5%, visto che ad oggi nessuno ha mai visto questi "fantasmagorici" dati tecnico-scientifici.
- e) In tale audizione si attesta anche l'impossibilità di uno sviluppo aeroportuale di Pisa a causa della presenza dell'Aeronautica Militare, mentre a noi risulta che tale presenza abbia sviluppato grandi sinergie con lo scalo Pisano che secondo l'On. Massimo Artini, nel suo studio fatto sull'aeroporto di Pisa riportando il numero dei movimenti civili allo stesso livello del 2011, visto la riduzione in atto fino ad oggi, senza alcuna modifica delle attuali condizioni della pista e con irrisori investimenti, da effettuarsi magari nella parte di gestione del personale in torre di controllo, comporterebbe la possibilità di raggiungere 8,5 Milioni passeggeri, rendendo totalmente inutile l'investimento su Firenze. Considerando poi la possibilità, già pianificata dall'AM di migliorare le strutture RADAR e quindi i sistemi di assistenza al volo, tale numero potrebbe essere ancora aumentato (in termini di movimenti sulla pista) per raggiungere un ulteriore capacità di almeno 1,5 milioni di passeggeri. Ulteriore considerazione che sarebbe da fare, e che deve essere fatta dalla CTVIA in base a quanto attestato dalla Prof.ssa Vittadini come metodologia di valutazione (evitare quello che è evitabile) unitamente alla Aeronautica Militare ed allo Stato Maggiore della Difesa, riguarderebbe la possibilità non solo di costruire una Terza Pista su Pisa senza alcun problema ambientale, ma anche la possibilità di utilizzare sistemi di assistenza al volo di ultima generazione ottimizzando operativamente le piste e riducendo ulteriormente gli impatti sulla città, anche in questo caso con investimenti irrisori. Pisa che già con la programmazione dell'attuale Masterplan raggiungerebbe i 7/7,5 Milioni di pax, potrebbe raggiungere tranquillamente i 9 Milioni passeggeri, ridimensionando l'investimento su Firenze. Attuando precedenti studi SAT, con circa 100M di Euro a Pisa si potrebbe costruire la Terza Pista (come citato anche da On. Artini) con orientamento sud est/nord ovest, su terreni prevalentemente demaniali e senza alcun problema ambientale. Anzi tale nuovo orientamento migliorerebbe l'impatto acustico sulla città e la pista potrebbe addirittura ospitare i moderni e capaci Wide Bodies costituendo una validissima alternativa per gli Hub Nazionali in caso di loro chiusura per cattive condizioni meteo. Il Nuovo Aeroporto di Firenze, dal costo di oltre 500M di Euro (per ora) escluso espropri di terreni, come dichiarato dal presidente Riggio, non potrebbe MAI far atterrare tali velivoli e l'AirforceOne. Anzi i lavori di connessione della TAV ai 3 Hub Nazionali dal costi di 3 Miliardi di Euro, già stanziati nello SbloccaItalia aggiunti al Miliardo di Euro del sotto attraversamento TAV di Firenze, permetteranno da Firenze in poco più di una ora di raggiungere gli HUB intercontinentali dove le Grandi Compagnie Aeree Mondiali hanno già cancellato tratte aeree sotto le 3 ore fra città/aeroporti connessi da servizio TAV. Evidente è la perdita di competitività della tratta Alitalia Roma/Milano nei confronti di Italo e Freccia Rossa.

Rammento al Presidente Riggio qui in copia che durante la sua visita a Firenze, presso la tenda Toscana Aeroporti, ho personalmente sollecitato a Lui la consegna di questi dati tecnici di rilevazione venti, per altro richiesti con regolare richiesta atti e PEC certificata sia a Lui come ad ENAV, e lo stesso mi rassicurò sull'invio essendo la richiesta arrivata con posta certificata, ma ad oggi ancora siamo in attesa di tale riscontro (forse semplicemente perché tali dati non possono essere scientificamente sostenuti a comprova delle tesi del 97,5% C.U. dichiarato)

Evidenziamo inoltre come lo stesso Ministro Galletti #2) nella risposta alla interrogazione 4-05494 sul Masterplan di Malpensa ancora una volta ritirato da ENAC per le ennesime problematiche ambientali, rimarcava che la valutazione VIA analizza tutte le componenti interessate dal progetto, facendo una lista sommaria che ovviamente come rimarcato anche dallo stesso Commissario UE Vella sulla corretta applicazione della procedura di VIA, deve valutare gli impatti complessivi.

Lo Studio SIA non contempla nessuna valutazione complessiva circa gli impatti di qualsiasi tipologia ed entità in riferimento alla 3° corsia A/11, all' Inceneritore di Case Passerini, alla nuova viabilità di Via dell'Osmannoro con 30.000 transiti giornalieri, con studio dei venti di cui nessuno conosce l'entità, dati sanitari vecchi ed obsoleti risalenti al periodo 2000/2005/2007, quindi in contrasto con la sentenza 163/2015, e che non valuta le condizioni ambientali nel massimo carico operativo, palesemente in contrasto con la corretta procedura di VIA comunitaria.

Per questi motivi, e per quello che mediaticamente sta uscendo sull'infrastruttura di cui all'oggetto, confidando nelle capacità tecniche di valutazione e nei "codici deontologici" di tutti i rappresentanti della CTVIA in virtù delle proprie provenienze in base alle professionalità di competenza, auspichiamo, nel pieno rispetto della imparzialità, che la valutazione possa esprimere PARERE NEGATIVO alla procedura di VIA per il Masterplan del Nuovo Aeroporto di Firenze.

Con l'occasione cordialmente salutiamo,

Gianfranco Ciulli

Portavoce

Coordinamento Comitati/Associazioni contro il Nuovo Aeroporto di Firenze

Allegati;

#1) Dichiarazioni Stampa

#2) Risposta interrogazione Ministro Galletti

Aeroporto e tunnel Tav, c'è la svolta

Il governatore Rossi: «Da Roma via libera entro un mese». Alta velocità, risolto il nodo terre di scavo | In Nazionale e a pagina 15



Tunnel Tav, il nodo si scioglie «Il parere sarà favorevole»

Il governatore Rossi a Roma: «Terre di scavo riutilizzabili»

di PAOLA FICHERA

TERRE di scavo per il sottoattraversamento fiorentino della Tav. Il nodo si scioglie. Di questo, almeno, è convinto il governatore Enrico Rossi che ieri era a Roma, per partecipare ai lavori del gruppo istruttorio della commissione nazionale di Valutazione impatto ambientale presso il Ministero dell'ambiente, incaricato d'esaminare il masterplan (2014-2029) dell'aeroporto di Peretola.

Incassato il primo sì al masterplan, Rossi ha chiesto anche a che punto era la procedura per le terre di scavo. «Domani (oggi per chi legge ndr) – ha annunciato il governatore – sarà reso noto il parere della commissione istituita al ministero dell'Ambiente per valutare la relazione del Cnr dell'Università di Firenze sulle terre di scavo. E, a certe condizioni, le terre di scavo saranno riutilizzabili. Il parere del ministero è favorevole».

Mentre imperversa l'infondata discussione, ancora una volta tutta politica, sulla possibilità di cancellare il tunnel Tav, il governatore Rossi che ha preferito non partecipare a quella che ha definito «una lotteria che non ha molto senso» rilancia su quello che è il punto cruciale dell'intera questione.

Nella relazione del Cnr le terre di scavo risultanti dalla realizzazione del sottoattraversamento cittadino per l'alta velocità ferroviaria erano indicate come riutilizzabili a patto però che fossero accantonate in luoghi appositi lasciando che le sostanze oleose rilasciate dalla super trivella potessero 'decantare' restituendo a quelle terre la possibilità di essere riutilizzate. Il protocollo indicato nella relazione del Cnr basata su studi specifici riguardanti proprio il territorio di Firenze è partico-

larmente dettagliato e il ministero dell'Ambiente, contemporaneamente impegnato nella redazione definitiva del regolamento nazionale per la classificazione delle terre di scavo che dovrebbe arrivare alla firma del Capo dello Stato durante l'estate, lo ha esaminato accuratamente.

«Il risultato è positivo – ha commentato Rossi archiviando le polemiche politiche – le terre di scavo di Firenze possono essere utilizzate».



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
Uffici di diretta collaborazione del Ministro

REGISTRO UFFICIALE - USCITA
Prot. 0006974 GAB del 25/03/2016

On. Petraroli Cosimo
On. De Rosa Massimo Felice
On. De Lorenzis Diego
On. Della Valle Ivan
Camera dei Deputati
**Presidenza del Consiglio dei
Ministri**
Dipartimento Rapporti con il
Parlamento
Ufficio III
Segretariato Generale
Camera dei Deputati
**Servizio Biblioteca Ufficio
Banche Dati Parlamentari**
Camera dei Deputati

Oggetto: Interrogazione parlamentare n. 4-05494 presentata dall'On. Petraroli ed altri.

Con riferimento all'interrogazione in oggetto, relativa al "*Nuovo Masterplan dell'Aeroporto di Malpensa*", sulla base degli elementi acquisiti dalla competente Direzione Generale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, si rappresenta quanto segue.

In data 18 maggio 2011, è stato depositato lo Studio d'Impatto Ambientale (SLA) relativo al progetto del "Nuovo Master Plan dell'aeroporto di Milano Malpensa", con la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale al Ministero dell'ambiente e della tutela

del territorio e del mare. Proponente dell'opera è l'Ente nazionale per l'aviazione civile (E.N.A.C.), con sede in Roma, che ha delegato la redazione e il deposito del progetto e dello studio d'impatto ambientale a SEA (Società esercizi aeroportuali) Aeroporti di Milano Spa.

Al riguardo, si evidenzia che in data 9 luglio 2014, E.N.A.C. ha manifestato l'intenzione di ritirare l'istanza di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA), adducendo ragioni di natura sia progettuale che ambientale, riservandosi *“di avviare una nuova procedura una volta atualizzati gli studi e gli approfondimenti tematici tutt'ora in evoluzione”*.

Preso atto della volontà del Proponente, e trattandosi di un'istanza di parte, questo Ministero, in data 18 luglio 2014 ha comunicato l'archiviazione dell'istanza, alla quale pertanto non verrà dato seguito.

In ogni caso, in ordine alle preoccupazioni relative all'impatto ambientale del progetto e alle possibili criticità segnalate dagli interroganti, si evidenzia che la verifica dell'impatto ambientale analizza tutte le componenti interessate dal progetto. La valutazione deve comprendere gli effetti sulle componenti dell'ambiente potenzialmente soggette ad un impatto del progetto proposto, con particolare riferimento alla popolazione, all'uso del suolo, alla fauna e alla flora, al suolo, all'acqua, all'aria, ai fattori climatici, ai beni materiali, compreso il patrimonio architettonico e archeologico, al paesaggio e all'interazione tra questi vari fattori.

Si segnala altresì che, nell'ambito delle procedure di valutazione di impatto ambientale, la normativa, nazionale e comunitaria, prevede una fase di consultazione del pubblico che assicura la possibilità ad Enti locali, Associazioni e privati cittadini di esprimere le proprie osservazioni in merito al progetto.

Ad ogni modo, nel caso dovesse essere avviata una nuova procedura, saranno coinvolti tutti i soggetti interessati.

Gian Luca Galati
