



Prato, 20 agosto 2016

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

Al Gruppo Istruttorio VIA per
l'Aeroporto Firenze presso la
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

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

Preso atto della Sentenza del TAR della Toscana 1310/2016 che rimanda all'origine ante approvazione adozione 2013 la Variante al PIT Toscano (salvo impugnazione al Consiglio di Stato) a fronte del quale vengono meno i presupposti di valutazione e conclusione della procedura VIA, visto che la VAS sovrastante è stata annullata.

Preso atto della Sentenza del Consiglio di Stato 3059/2016 che, chiarisce definitivamente le modalità di attuazione delle valutazioni VIA, ovvero la valutazione dettagliata dei criteri e le priorità cronologiche di valutazione in attuazione del “Principio di Precauzione” a salvaguardia e tutela dell'ambiente, sempre prioritario rispetto a tutti gli altri interessi anche se strategici, metodologia già in precedenza contestata visto che lo Studio SIA, è marcatamente carente nella valutazione degli impatti, visto che il proponente “NON HA OBBEDITO” alle prescrizioni di valutazione imposte dalla Direttiva UE 92/2011 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 vi) che il Commissario Ambiente UE Karmenu Vella sintetizzava “”” ... è necessario garantire l'esatta corrispondenza tra il progetto valutato e il progetto per il quale è concessa l'autorizzazione.””” vii) e quindi che lo Studio SIA sottoposto a VIA è carente sotto l'aspetto istruttorio come previsto dalla sentenza 3059 CdS citata. “””**La valutazione di impatto ambientale non si sostanzia in una mera verifica di natura tecnica circa**

la astratta compatibilità ambientale dell'opera, ma implica una complessa e approfondita analisi comparativa tesa a valutare il sacrificio ambientale imposto rispetto all'utilità socio economica, tenuto conto anche delle alternative possibili e dei riflessi sulla stessa c.d. opzione zero.

Preso atto che nel decreto di **VIA (DCC/VIA/2003/0676/04-11-2003)** in risposta al SIA relativo al Master Plan 2000-2010 di AdF, oltre che disporre le specifiche di dettaglio per l'esecuzione di quanto stabilito dal Master Plan, sotto la voce SICUREZZA veniva disposto il sotterramento del raccordo autostradale al fine di evitare il possibile ripetersi di incidenti di volo per l'impatto di velivoli contro il terrapieno del raccordo.

Con la presente si desidera attirare l'attenzione del Gruppo Istruttorio e della Commissione Tecnica di Via sul fatto che nella documentazione SIA e Relazioni integrative per la nuova pista di Peretola 12/30 non vi è alcun riferimento, studio e/o approfondimento relativo alla sicurezza dei voli di circa 4 milioni di passeggeri/anno ed alla sicurezza dei terzi sorvolati.

Mentre per le ricadute che il nuovo aeroporto avrà sull'ambiente circostante viene presentata una corposa documentazione (anche se talvolta non in linea con norme internazionali e nazionali), per l'impatto che l'ambiente naturale ha già subito e quello di prevista creazione da parte umana potranno avere, ed in special modo **sulla sicurezza dei passeggeri e dei terzi sorvolati non una parola**, carenze rilevate e sostanziate dalla Sentenza TAR 1310, con i richiami ai capitoli sottostanti del Regolamento ENAC per la Costruzione ed Esercizio Aeroporti, in particolare rimarcando come la valutazione 09/27 12/30 del Febbraio 2012 già avesse eluso in toto "la zona di tutela B per la Scuola Marescialli" che di fatto avrebbe allora inibito l'Adozione Variante del 2013.

In merito alla sicurezza dei voli, l'ENAC, mutuando norme internazionali, ha elaborato il "REGOLAMENTO per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti". Tale Regolamento, emanato nel 2003, ha subito nel tempo una serie di emendamenti talché nel Novembre 2014 ne è stata emanata una "Edizione 2^ Emendamento 9 Novembre 2014".

Nei capitoli di seguito richiamati, il Regolamento specifica nel dettaglio gli approfondimenti necessari a garantire uno svolgimento sicuro dell'attività di volo: -cap.3 -obbligatorietà di una via di rullaggio nel caso che velivoli operanti sull'aeroporto non siano in grado di invertire la direzione in pista. **Il Turn Pad o Back Track codici "D" ed "E" in testata 12 (vedi Master Plan) non è previsto dal Regolamento Enac** Cap.4-Pericoli per la navigazione aerea; -Cap.5 Rischio di impatto con volatili, Cap.6 Luci fuorvianti e pericolose; Cap.9 Zone di tutela e piani di rischio a tutela dei terzi sorvolati.

Nella documentazione prodotta non figura alcun approfondimento fosse anche per dire che non esiste rischio aggiuntivo a quello immanente in ciascun volo.

La poca attenzione di Toscana Aeroporti e del proponente ENAC per le tematiche di cui sopra trova riscontro nel fatto che sia nel Master Plan sia nella documentazione successiva, di cui in titolo, alla voce "normativa di riferimento" viene citato il REGOLAMENTO PER LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DEGLI AEROPORTI ED.2003 EMENDAMENTO 4 DEL GENNAIO 2008" mentre per il Master Plan doveva essere citato il Regolamento ed.2003 - emendamento 8 del luglio 2011 e per la restante documentazione prodotta nel 2015 il Regolamento Ed.2^emendamento 9 del novembre 2014.

Quanto sopra per doverosa informazione nel caso ci fosse comunque l'intenzione di procedere alla valutazione di VIA in assenza di legittimazione formale, per cui nel caso, ricorrerebbe l'obbligo di operare in supplenza per la sicurezza del volo come già stabilito nella precedente **VIA (DCC/VIA/2003/0676/04-11-2003)** ed in ottemperanza alle sentenze ed orientamenti del CONSIGLIO di STATO, che impongono il rispetto delle zone di tutela del Piano di Rischio Aereo, in prossimità degli aeroporti, per evitare che si crei un reciproco rischio inaccettabile alla "NAVIGAZIONE AEREA ed alle COLLETTIVITA' LOCALI". Infatti le sentenze 5291/2013 e 1360-1361/2016 sanciscono l'obbligo di tutelare sempre la incolumità pubblica, anche in funzione del FUTURO SVILUPPO AEROPORTUALE, imponendo quindi precauzionalmente, anche nelle fasi di studio e progettazione, di porre in essere tutte le misure, " in un settore, quale quello del traffico aereo, in cui il rischio d'incidenti è quanto mai imminente e deve essere evitato con ogni mezzo possibile, il fatto che il rischio sia "molto basso" **non esime in alcun modo dallo intraprendere misure volte ad elidere ulteriormente tale rischio, sino a ridurlo a ZERO "** ,.... puntualizzazioni e sottolineature che non lasciano dubbi e/o vuoti a differenti interpretazioni.!

Per tale motivo venendo a mancare i profili di legittimità alla conclusione del procedimento di VIA visto la sentenza TAR oltre alle innumerevoli carenze istruttorie rilevate dal TAR Toscano circa l'applicazione delle Zone di Tutela A/B/C/D a tutela e salvaguardia dei Terzi Trasportati e Sorvolati, per quanto concerne il PUE di Castello e la Scuola dei Marescialli, ma pure per la testata 12 con i Casello Autostradale A/11 ed il Deposito Carburante Art. 6 Seveso III dove il Soggetto Regolatore a nostro avviso ha confermato una compatibilità di sicurezza volo che non esiste sia per la pista di 2000m come quella di 2400m, come richiamato dalle specifiche sentenze del CdS sopra indicate, chiediamo al Gruppo Istruttorio ed alla Commissione Tecnica di VIA, la conclusione del procedimento di VIA oltre al parere **NEGATIVO** per evidenti carenze e mancanze di tutela dei "Terzi Sorvolati e Trasportati" come previsto dalle normative vigenti nazionali ed internazionali, preso atto che la conformazione dell'areale in questione è **IMMODIFICABILE con orientamenti paralleli convergenti all'autostrada A/11.**

Distinto Saluti

Gianfranco Ciulli

Portavoce

Coordinamento Comitati/Associazioni contro il Nuovo Aeroporto di Firenze