



Prato, 26 Ottobre 2016

Ing. Stefano Calzolari

Coordinatore del Gruppo Istruttorio VIA
per l'Aeroporto Firenze presso la
Commissione Tecnica VIA/VAS
Ministero dell'Ambiente – Roma

Ing. Guido Monteforte Specchi

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

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

e p.c.

On. Graziano del Rio

Ministro dell'Infrastrutture e Trasporti
Roma

e p.c.

Dott. Giuseppe Pignatone

Procuratore Capo della Procura della Repubblica
presso il Tribunale di Roma

Dott. Giuseppe Creazzo

Procuratore Capo della Procura della Repubblica
presso il Tribunale di Firenze

Dott. Luigi Gay

Procuratore Capo della Procura della Repubblica
presso il Tribunale di Potenza

Oggetto: Nuovo Aeroporto di Firenze Codice Procedura VIA (ID_VIP) 2980 - Osservazioni

Gentilissimo Ing. Calzolari,

avendo preso contezza del Rapporto Preliminare Ambientale ex. Art. 13 co.1 Dlgs 152/2006 e smi, Processo di VAS (dicembre 2015) Piano Nazionale Aeroporti Procedura VAS (ID_VIP) 3201 non possiamo tacere sulle contraddizioni palesi, visto gli eminenti soggetti in campo, non possiamo che richiamare alle citazioni di Andreottiana memoria ...circa i peccati presunti!

<http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1584/2615>.

Infatti, se il MIT ha la funzione istituzionale di indirizzare, verificare e controllare l'operato di ENAC, come statuito dall'art. 1, comma 2, del D.L. 250/1997, riguardo al progetto dell'aeroporto di Firenze, evidentemente, non sta esercitando tale controllo, ma si limita ad avallare apoditticamente i pareri del proponente ENAC, il quale peraltro contraddice se stesso sotto più profili.

Sia nel PNA sottoposto a procedura di VAS, quanto Studio di Impatto Ambientale (SIA), sottoposto a VIA da parte del Ministero dell'Ambiente, si attesta il rispetto della normativa UE circa i criteri per l'espletamento di entrambe le procedure di valutazione (in particolare, il Regolamento UE 1315/2013, gli Orientamenti Prescrittivi GU UE 99/3 C), si rileva, invece, questa è stata palesemente disattesa.

A pagina 41 del Rapporto Ambientale sottoposto a VAS, si fanno valutazioni su flussi e traffici, palesemente obsoleti e quindi NON ATTENDIBILI ai fini delle valutazioni, sia per il quadro conoscitivo, che per quello previsionale. A proposito si rammentano che per i soggetti chiamati ad espletare tali valutazioni sussistono dei precisi obblighi; obblighi ben ricordati dal **Consiglio di Stato nella sentenza 163/2015**, nella quale si legge un richiamo al fondamentale dovere di fondare tutte le statuizioni su dati aggiornati. E, in questo caso, pare quasi superfluo evidenziare **che quelli risalenti agli anni 2000/2009 oggi disponibili, non possono in alcun modo essere considerati ATTENDIBILI, e quindi non possono essere presi a riferimento per nessuna valutazione.**

La totale inattendibilità dei dati di cui si discute è dimostrata, oltre che dalla risalenza nel tempo, anche da quanto attestato dallo stesso proponente l'opera nel Rapporto Preliminare, collegato alle procedure di VIA, attualmente in corso, per due infrastrutture per le quali ENAC è Co-Proponente (aeroporto di Firenze e aeroporto di Salerno):

- a pagina 44 del RA relativo al Masterplan dell'aeroporto di Firenze, ENAC dichiara un dato di traffico di 2 milioni di passeggeri, nel 2013;

- al punto 3.4.2., pag. 53, con una previsione "piano di riferimento al 2030", (presentato da ENAC come piano avente **"non solo un carattere quantitativo ma anche qualitativo"**, dunque un piano organico **ben studiato e ponderato** sottoposto a **VAS**) si attestano volumi di traffico **al 2030** per Firenze nelle seguenti cifre "Minimo 2,7 m pax; Medio 3,3 m pax e Massimo 4,0 m pax".

Tali attestazioni dimostrano la superficialità e la mancanza di coordinamento all'interno dell'ENAC stesso, che non si cura delle contraddizioni intrinseche degli atti che emette, atteso anche il palese conflitto di interessi che caratterizza il suo ruolo in merito a questo progetto (Ente Proponente, Controllore, Valutatore di se stesso e persino finanziatore, all'occorrenza).

Partendo dalla VIA Masterplan 2003 regolarmente approvata, senza esser poi però attuata, gli obbiettivi di riferimento del traffico da prendere a riferimento avrebbero dovuto essere quelli della griglia sottostante:

Anni	Scenario "tendenziale"	Scenario "controllato"	Scenario "vincolato"
2000	2.000	1.500	1.500
2005	3.000	2.300	1.750
2010	4.000	2.700	2.000

Fonte: Report Assaeroporti 2010, dal quale risulta un numero di passeggeri commerciali certificati pari a 1.737.000 pax, quindi circa il 15% in meno dell'obiettivo VINCOLATO.

Per il 2015 il Report Assaeroporti certifica un traffico passeggeri commerciali 2.408.000 pax, se ne deduce un Coefficiente Riempimento Aeromobili di 86,5 unità, dato che non coincide con il Coefficiente di Riempimento di 72 posti dichiarato dal Proponente nella documentazione sottoposta a VIA, con il dato dei 27.715 Movimenti per l'anno in questione, pari ad una media/anno di utilizzo pista di circa 4,5 Movimenti/Ora – Pista abilitata fino a 15/Movimenti/Ora perciò **pesantemente sotto utilizzata (65/70% c.a.) del suo effettivo potenziale operativo.**

Ciò dimostra che in realtà i lamentati problemi di gestione operativa e/o di sicurezza volo nell'esercizio della esistente pista dello scalo di Firenze non sussistono affatto.

Al contrario, proprio in virtù del suo sotto-utilizzo, calcolato su dati certi, vista la fonte sulla classificazione del traffico, il Regolamento ENAC qualifica lo scalo di Firenze come traffico "light", vale a dire come aeroporto interessato da un traffico fino a 15/Movimenti/ora, come riportato poi dallo stesso Co-Proponente nei documenti del progetto oggetto di VIA.

Per tale motivo pare chiaro che la dichiarata necessità di costruire la nuova pista sia funzionale a finalità ben diverse dall'incremento del traffico passeggeri, vista la mancanza di riscontri oggettivi a supporto di tale tesi.

Il trend di record mensile ed annuale testimonia che nell'esercizio dell'esistente lo scalo fiorentino non ci sono problemi operativi fuori dall'ordinario che non rientrano nella generale operatività. E d'altra parte, risulta anche che il London City Airport (LCY) nel 2015, similmente classificato City Airport, Classe C, **ha performato con 3,8 milioni di passeggeri, pur avendo una pista più corta di 250 metri rispetto al Vespucci di Firenze, ed aver utilizzato aeromobili di capienza inferiore rispetto a quelli impiegati nello scalo fiorentino.**

L'approssimazione di ENAC nella lettura e nel confronto dei dati oggettivi, che emerge anche dai diversi progetti da questo proposti è lapalissiana.

Per Firenze, secondo quanto dichiarato da Toscana Aeroporti S.p.a. è ENAC a suggerire di eseguire la VIA sul progetto prendendo a riferimento il carico medio dei passeggeri, sebbene la normativa imponga che le valutazioni ambientali debba essere effettuate in riferimento al "massimo Carico Antropico", tuttavia si dichiara al 2029 (1 anno prima dell'obiettivo 2030) un traffico passeggeri di 4,5 milioni pax (scenario medio), oppure 6,5 milioni pax (scenario massimo) quindi si può dedurre che da qualsiasi parte la si valuti c'è una sottovalutazione e/o sopra valutazione dei dati. Infatti, prendendo per buono quello che ENAC ha dichiarato nel RA 2030, risulterebbe che quanto asserito nei documenti oggetto di VIA dell'Aeroporto di Firenze, sarebbe un dato **"alterato" e sovrastimato addirittura del 37%, comparando lo stesso quadro/scenario B – Medio preso in esame.**

E questa sopravvalutazione dei dati di traffico appare, agli occhi di chi scrive, **“funzionale solo ad avvalorare una inconsistente sostenibilità economica del progetto”**, perché di fatto **“non esistono i “fondamentali a supporto”** del procedimento di VIA in corso.

Anche il precedente Masterplan del 2003 mostra come dati siano stati manipolati per sostenere piani finanziari miseramente falliti, con valutazioni troppo ottimistiche, visto che quanto dichiarato sull’attuale Masterplan 2014-2019 non ha proprio i numeri per validare una **sostenibilità economico-finanziaria che non sussiste**.

Dai 365 milioni di Euro originari, ad oggi, dopo varie integrazioni progettuali, procedure di esproprio, ecc., si parla di una cifra che si aggira sui 700 milioni di Euro, senza che neppure sia stato ancora redatto un progetto definitivo dell’infrastruttura.

In altri termini, decurtando il 37% dai dati di flusso (inesistenti) riportati da ENAC, sarebbe palesemente dimostrata la mancanza di sostenibilità economico-finanziaria dell’opera.

E che quanto dichiarato sul Masterplan di Firenze non sia un marchiano errore ma un **Modus Operandi di ENAC**, lo testimonia il Masterplan di Salerno preso ad esempio come *iter* procedurale consolidato;

- a) La procedura di VIA in corso per l’aeroporto di Salerno, al di là dell’assenza di VAS e dell’Opzione ZERO obbligatoria per il procedimento VIA Enac cita;

La logica attraverso la quale detto Piano intende perseguire la finalità di configurare l’intero assetto dello scalo in modo tale da renderlo adeguato a soddisfare la domanda di traffico stimata all’orizzonte temporale 2030, risiede nella ottimizzazione dell’uso del sedime disponibile, in termini di capacità operativa, articolazione e dimensionamento fisico-funzionale e piena utilizzazione delle aree disponibili.

- b) Con questa logica lo sviluppo ed **ottimizzazione** aeroportuale previsto da ENAC per Salerno sottoposto a VIA è il seguente;

3.5 I traffici

3.5.1 Traffico aereo

La definizione di ipotesi di evoluzione del flusso di traffico in arrivo ed in partenza dall’Aeroporto di Salerno è alla base del “dimensionamento” delle varie opere previste nel Master Plan nel breve, medio (e lungo) termine.

Lo scenario evolutivo di traffico, in termini di passeggeri e movimenti, differenziato fra aviazione commerciale ed aviazione generale è il seguente:

<i>Anno</i>	<i>Fase</i>	<i>Traffico pax Aviazione commerciale</i>	<i>Traffico pax Aviazione generale</i>
1	1	25.124	901
2	1	25.628	927
3	1	25.849	966
4	2	70.279	1.006
5	2	114.709	1.048
6	2	159.140	1.092
7	2	203.570	1.138
8	2	248.000	1.174
9	2	390.498	1.210
10	2	529.593	1.248

Tabella 3-3 Traffico pax aviazione commerciale e aviazione generale

c) Il tutto riconfermato sulla base del punto 3.5.2 sottostante.

3.5.2 Traffico veicolare indotto

La ricostruzione dello scenario attuale dei traffici afferenti l'ambito aeroportuale è stata sviluppata a partire dai dati di traffico acquisiti dall'ANAS sul tratto autostradale della A3, unitamente a conteggi dei flussi veicolari svolti ad hoc su sezioni stradali significative; tali dati hanno consentito di stimare una ripartizione del traffico sulle principali arterie stradali interessate dalle provenienze/destinazioni per lo scalo salernitano allo stato attuale.

Per la determinazione dello scenario futuro di traffico veicolare indotto dall'esercizio dell'aeroporto di Salerno Pontecagnano, si è tenuto conto dei volumi dei passeggeri e degli addetti aeroportuali previsti in Fase 2 dal Piano di Sviluppo aeroportuale.

In particolare, in riferimento alle movimentazioni annue di passeggeri previste all'orizzonte temporale del 10° anno, si stimano:

- 1.451 pax/giorno per l'aviazione commerciale
- 4 pax/giorno per l'aviazione generale
- 73 addetti/giorno

Considerando nulla, in via cautelativa, la componente connessa al trasporto su ferro, l'intera quota giornaliera di passeggeri si relazionerà con l'aeroporto mediante mezzi su gomma e, tenendo conto dei viaggi in andata e ritorno dall'aeroporto, si stimano:

- 1.935 auto/giorno per l'aviazione commerciale
- 8 auto/giorno per l'aviazione generale
- 145 auto/giorno per gli addetti.

Ciò detto, anche in questo caso il "Proponente" si smentisce da sé, dichiarando che fra 10 anni nel suo **massimo periodo di esercizio operativo e strategico** avrà un traffico di 530.000 passeggeri anno, ovvero 1.500 passeggeri giorno (che corrispondono a circa 1 volo ogni ora), il che dimostra come tale aeroporto non abbia ragione di esistere e, soprattutto, non abbia i requisiti per accedere al finanziamento di 40 milioni di Euro previsti dal Decreto Sblocca Italia, perché non funzionale allo sviluppo aeroportuale che, secondo le regole UE, deve rimanere chiuso com'è.
<http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/1618> Codice procedura (ID_VIP): 3378
<http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1618/2734>

A maggior ragione, come detto in precedenza, risulta che anche per l'aeroporto di Firenze sono stati forniti dati numerici palesemente non rispondenti alla realtà. Infatti non è dato comprendere come, se nel 2026 viene dichiarato un traffico di 530.000 passeggeri nella documentazione di VIA, come valore di massimo sviluppo, appena 4 anni dopo, addirittura si arrivi a 1,6 milioni di

passaggeri, prendendo addirittura come valore di riferimento lo scenario minimo (!) paventando **un incremento di passeggeri di oltre il 200% in soli 4 anni sulla base del dato presunto al 2026.**

L'approssimazione delle valutazioni ENAC, lo scarso coordinamento fra le procedure, dimostrano che la documentazione sottoposta alla valutazione dei competenti organi di VAS e VIA non possono essere considerate **ATTENDIBILI** proprio perché lo stesso "Proponente e/o Co-Proponente" contraddice più volte se **STESSO**, con valutazioni sostanzialmente difformi.

Si è dimostrato, quindi, che le stime di traffico passeggeri riportate da ENAC non possono essere ritenute attendibili visto che il soggetto Proponente e Co-Proponente del rapporto preliminare ambientale come nei Masterplan oggetto di VIA si contraddice in maniera palese.

In questa sede si ritiene opportuno anche richiamare il dato emerso nell'incontro di audizione tenutosi lo scorso 30 settembre presso Codesta Spett.le Commissione di VIA, circa il fatto che la caratterizzazione delle terre di scavo ed i relativi costi devono essere previsti e valutati nell'ambito del procedimento di VIA, e non susseguentemente, come sostenuto e richiesto dal Co-Proponente ENAC, **visto che la legge non lo prevede.**

A tale riguardo, e con ulteriore dimostrazione che il piano di sostenibilità economico finanziaria del progetto non è conforme e coerente, si richiamano le valutazioni effettuate dalla Regione Toscana in sede di approvazione dell'Integrazione al PIT per la realizzazione del nuovo scalo (approvata con delibera del Consiglio Regionale n. 61/2014), circa le volumetrie delle terre dichiarate da ENAC e ENAV;

1) Documento ENAC come da link sottostante (Orientamento 09/27 – 12/30 del Febbraio 2012):

- a pagina 11, capitolo 3.1., in riferimento alla soluzione della pista 09/27, in merito alle operazioni di "sbancamento" ENAC dichiara 2,5 milioni di metri cubi di materiale, ed a pagina 20 attesta che la soluzione 09/27 è più onerosa in virtù di tale incremento di terre di scavo da 750.000 metri cubi a 2,5 milioni;

- a pagina 21, capitolo 3.2., **in riferimento alla pista 12/30 (ritenuta dalla Regione la soluzione progettuale migliore), ENAC ha omesso di effettuare qualsiasi analisi e valutazione sulle opere di sbancamento necessarie;**

- a pagina 28 (43 del pdf) capit. VIII Stima sommaria ENAC dichiara più economica la 12/30 a causa di due voci sovrastimate ovvero, i movimenti terra eccedenti per euro 20.000.000 circa e le superfici pavimentate per euro 2.800.000 circa, **senza però mai menzionare i volumi di tali movimento terra ascrivibili alla 12/30.**

<http://www.regione.toscana.it/-/integrazione-al-pit-per-la-definizione-del-parco-agricolo-della-piana-e-la-qualificazione-dell-aeroporto-di-firenze>

(3.a Documento ENAC "Aeroporto di Firenze Amerigo Vespucci - Valutazione delle due ipotesi con Orientamento 09/27 e 12/30" e relativi allegati >>>; All.1 >>>; All.2 >>>);

2) Documento ENAV come da allegato 1):

- a pagina 6, in riferimento alla soluzione progettuale 09/27, in apposito richiamo "Nota", si stima un movimento di terra di oltre 4 milioni di metri cubi (ovvero il 60% in più della valutazione formulata da ENAC sulla stessa soluzione 09/27);

- a pagina 5, **riguardo la soluzione della pista 12/30 (pagina 31 del pdf) nessuna stima o valutazione è riportata circa il volume presunto delle terre di scavo.**

E' da considerare, inoltre, che tali valutazioni sono state fatte prendendo a riferimento il progetto di pista della lunghezza di 2.000 metri, implementata a 2.400 metri soltanto nello Studio di Impatto Ambientale (quindi in totale assenza di VAS), per di più senza considerare quanto previsto dalle integrazioni alla VIA, ovvero l'aumento dei boschi mitigatori a sud di Sesto Fiorentino, i volumi relativi all'incremento dell'areale da 200ha a 510ha come dichiarato da Toscana Aeroporti, le opere connesse alla casse di laminazione da 1 Milione di M3, i relativi argini del nuovo Fosse Reale, le dune mitigatrici lungo tutto il perimetro del Polo Scientifico..

E' automatico, dunque, dedurre che nel progetto attualmente in corso di VIA **è stata totalmente omessa qualsiasi valutazione sulle volumetrie e sul costo dei movimenti di terra.**

Di conseguenza, è dimostrato che il piano di sostenibilità economico-finanziaria del progetto è lacunoso, carente e come tale insufficiente a fondare un provvedimento di valutazione di impatto ambientale.

Preso atto, inoltre, che nelle procedure di VIA deve essere obbligatoriamente valutata anche la SOSTENIBILITA' ECONOMICO FINANZIARIA del progetto, ed in considerazione dell'elevata difformità dei numeri in giuoco attualmente tale sostenibilità NON SUSSISTE (giacché una sovrastima del 37% non può essere considerato dato trascurabile),

SI FA ISTANZA

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare affinché voglia **sospendere immediatamente il procedimento di VIA avente ad oggetto il progetto "Aeroporto di Firenze MasterPlan 2014-2029"** in ragione di tutte le criticità sanitario-ambientali già evidenziate, nonché della **necessità di ottenere da parte dei Co-proponenti ENAC e Toscana Aeroporti S.p.a., i dati necessari ed indispensabili a dimostrare la reale sostenibilità economico-finanziaria del progetto e a fondare un legittimo provvedimento di valutazione di impatto ambientale.**

Gianfranco Ciulli

Portavoce

Coordinamento Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia