

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

in amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE. I.0028873.29-11-2016
Via G. Rodari, 14/16 Loc. Paperino – **59100 Prato (Po)**

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

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



Prato, 27 Novembre 2016

Ing. Stefano Calzolari

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

Al Gruppo di Coordinamento per la
Valutazione dell'Impatto Ambientale
per il Masterplan di Firenze
Ministero dell'Ambiente – Roma

Al Presidente della Commissione Plenaria di
Valutazione dell'Impatto Ambientale
per il Masterplan di Firenze
Ministero dell'Ambiente - Roma

Avv. Sandro Campilongo

Segretario della Commissione di Valutazione VIA
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. Gian Luca Galletti

Ministro dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare - 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,

seguito nostra precedente del 16 Novembre c.a siamo a comunicare quanto udito nel Consiglio Comunale Straordinario tenutosi il 24 Novembre c.a. presso il Comune di Firenze avendo come oggetto Aeroporto e Stadio, interazioni e correlazioni.

In tale consesso è stato invitato l'Ing. Tenerani di Toscana Aeroporti come soggetto tecnico il quale nella sua audizione e controdeduzione alle domande dei Consiglieri ha confermato che l'ente Regolatore ed Autorizzativo circa la correttezza delle Zone di Tutela di cui all' Art. 715 CdN è solo ed esclusivamente ENAC anche se lo stesso svolge il doppio ruolo di soggetto co-proponete e regolatore/verificatore di se stesso.

Video registrazione del CComunale: <https://www.youtube.com/watch?v=uAsKl8ontbI>

Per cui durante tale audizione, dove veniva rimarcata la inconferenza fra le zone di tutela B/C dove sarebbe prevista la collocazione del Nuovo Stadio ACF Fiorentina e le attigue opere (Hotels/Centri Commerciali/Parcheggi), il tutto in contraddizione e contrasto con le sentenze CdS **5291/2013 1360/1361 – 2016**, lo stesso rimandava sia per la questione Stadio come per il Polo Scientifico e Scuola Marescialli alle decisioni dell'Ente Valutatore il quale prendendo atto delle sentenze citate disattenderebbe anche le proprie norme ed autoregolamentazione come da Comunicato Stampa (1)

Nello stesso consesso l'Ing. Tenerani rispondendo ad interrogazioni e citazioni formulate da alcuni Consiglieri ha esplicitato risposte e considerazioni in difformità a quanto attestato nello stesso Masterplan;

Per esempio, sapevamo fino ad oggi che la direttrice Agliana/Prato/Peretola sarebbe stata usata solo per gli atterraggi, mentre per le partenze sarebbero state utilizzare le rotte ICAO A & B. L'Ing. Tenerani, invece, ha dichiarato che anche in fase di decollo, seppur in maniera limitata anche Prato sarà sorvolata, ribadendo però che sarà interessata la parte sud della città e non il centro, cioè la direttrice/perpendicolare dei 2 macrolotti industriali (Via Cava) che constano l'inesistente numero di oltre 40.000 residenti, quindi **ennesima carenza istruttoria** visto che nel MP e successive integrazioni **mai fino ad oggi è stato fatto menzione di tale possibilità.**

Di seguito, nel dettaglio, il contenuto di alcune parti del dibattito tra i consiglieri e l'ing. Tenerani;

- **Domanda:** Nell'aerale aeroportuale ci sono problemi di Bird Strike;
- **Risposta:** Oggi il BWW è riconducibile alla valutazione BRI 14 di esclusiva competenza ENAC e comunque Firenze si colloca al punto #2 con soglia di 0,3 a causa del lago di Peretola, che una volta spostato non dovrebbe creare nessun problema ed ostacolo, ivi inclusi i bacini di laminazione che secondo lo stesso Tenerani saranno saltuariamente allagati visto il TR duecentennale
- **Considerazioni:** La risposta non è corretta perché non si può fare riferimento al rischio Bird Strike dell'attuale pista in quanto il nuovo progetto prevede, in prossimità della testata pista 12, la circumnavigazione della medesima da parte del canale di raccolta delle acque basse, del Fosso Reale e del fosso di guardia intorno alla recinzione aeroportuale. A queste superfici d'acqua costantemente presenti vanno aggiunti: il bacino di laminazione compreso fra il canale delle acque basse ed il Fosso Reale ed il bacino di laminazione in prossimità dello svincolo dell' Osmannoro. Probabilmente i due bacini non saranno costantemente coperti d'acqua ma costituiranno comunque aree umide. Se a ciò si aggiunge che tutta l'area a monte dei canali e fossi è acquitrinosa e che l'area a valle vede la presenza dell'Oasi di Focognano, appare evidente come intorno alla testata pista 12, interessata dagli atterraggi e dalla prima fase d'involo dei velivoli, verrà creata una zona molto favorevole ad un incremento dell'attuale presenza di avifauna anche di grandi dimensioni. Appare evidente la carenza, in fase istruttoria, di una valutazione del livello di rischio di Bird Strike che l'areale che verrà creato potrà comportare. Ferme restando le competenze di ENAC, che peraltro, come proponente approvante in linea tecnica il MP, avrebbe dovuto accorgersi della carenza sopracitata, non può essere sottaciuta la superficialità di T.A. nell'affrontare la tematica del rischio Bird Strike. Preme ricordare che per **“mitigare”** quindi **“attenuare l'aumento del rischio idrogeologico”** derivante dallo spostamento del Fosso Reale così come esplicitato dal Proponente della documentazione sottoposta a VIA, sono state previste ben 3 aree di laminazione di oltre 1 Milione di M3, il che evidenziando la contraddizione dell' Ing. Tenerani pur ammettendo (ma non è così) il saltuario allagamento, di converso la stessa una volta allagata non si essicherebbe in 2 secondi come pretenderebbe di far credere lo stesso proponente, perciò tali affermazioni caratterizzano due fatti: **carenza istruttoria di valutazione**, e valutazione del rischio **che si basa su un mero calcolo probabilistico di incidente**, ovvero come se un possibile Bird Strike avvenisse fra 100 anni, lo stesso sarebbe comunque “compatibile” secondo un calcolo statistico di probabilità e quindi accettabile.
- **Domanda:** Ci sono contraddizioni sulle valutazioni dei venti in base ai riscontri e comparazioni fra quello dichiarato nel Masterplan e quello rinvenuto da UNIFI che mettono in dubbio l'effettiva monodirezionalità.
- **Risposta:** Le valutazioni sono state fatte correttamente e la problematica di base è la difficile gestione operativa con venti di coda oltre i 10 Kts, per cui l'attuale conformazione aeroportuale è peggiorativa (si dichiarano 450 dirottamenti anno, però dal giornale aeroportuale solo l'1% è riconducibile al problema vento) rispetto a quella nuova, perché la conformazione 12/30 permette agli aeromobili di sopportare anche i cross winds / traversi fino a 20/25 kts, avendo così una maggiore capacità operativa. Tale dichiarazione viene fatta confermando che l'aereo preso a riferimento è l' Airbus 320.
- **Considerazioni:** AdF prima e Toscana Aeroporti hanno sempre cercato di attribuire tutta la responsabilità dei dirottamenti sull'attuale pista al vento in coda superiore ai 10 kts

quantificando nel 3,1 % la percentuale dei dirottamenti. Il dato non è corretto in quanto secondo il giornale di scalo per gli anni cui si fa riferimento, la percentuale dei dirottamenti per vento in coda oscilla tra l'1,6 e l'1,9%. I dirottamenti oltre alle percentuali indicate vanno attribuiti ad altri fattori quali nebbia, neve, nubifragi, fermi tecnici della pista ,ecc.

A favore della nuova pista viene preso in considerazione il solo vento al traverso citando la possibilità per i velivoli di atterrare con vento al traverso di intensità sino a 20 kts.

A tal proposito va rilevato che il libeccio, vento di forte intensità, soffia perpendicolarmente all'orientamento pista ragion per cui, a parte alcuni velivoli a getto dell'aviazione commerciale che sono in grado di atterrare con vento al traverso sino a circa 30 kts, per una parte dei velivoli commerciali a getto, per i velivoli a turboelica (ad es. ATR42 e 72) per i velivoli da lavoro aereo (ad es. Canadair antincendio), aviazione d'affari ed aviazione generale, con intensità del vento traverso superiore a 20 kts vi potranno essere notevoli penalizzazioni. Nel MP di queste possibili penalizzazioni non vi è traccia, con evidente carenza di valutazione in fase istruttoria. Inoltre, per il vento in coda, chiamato in causa come elemento di massima penalizzazione per l'attuale pista, non vi è traccia di una valutazione sull'impatto dei venti in coda sull'operatività della nuova pista ne nel MP ne nel SIA e documenti integrativi. Eppure la dichiarazione di assoluta monodirezionalità della nuova pista avrebbe dovuto essere preceduta da un accurato studio sui limiti alle operazioni che i venti in coda potrebbero comportare sia per le fasi di decollo sia per le fasi di atterraggio. Solamente nel documento " Variante PIT della Regione Toscana la cui Delibera 61/2014 è stata cancellata dalla Sentenza TAR" entrambi AdF ed ENAC indicano, in proprie tabelle elaborate al fine di tracciare curve isofone, una stima del 20% dei voli che in atterraggio dovrebbero utilizzare pista 30 (con sorvolo della città) ed una stima del 16% dei voli che dovrebbero decollare per pista 12 (verso la città).

Tali percentuali indicano la perdita di traffico che deriverebbe da un utilizzo monodirezionale della nuova pista Naturalmente a tali percentuali andrebbero aggiunte le perdite di traffico dovute a vento al traverso, nebbia, neve e quant' altro, ma questo determinerebbe negli effetti una pista molto più penalizzata rispetto a quella attuale.

Quindi ulteriore palese e marcata evidenza di carenza istruttoria certificata e volutamente disattesa perché di fatto comporterebbe un parere NEGATIVO visto che la nuova pista sarebbe molto più penalizzata rispetto a quella attuale.

- **Domanda:** La legge attesta che la valutazione VIA deve essere esperita su un progetto definitivo e non un Masterplan;
- **Risposta:** Io ho firmato il MP ed il Ministero (quindi Ministro, Dicastero e Commissioni Tecniche di Valutazione) hanno confermato che la documentazione informativa di livello qualitativo può essere considerata **equivalente** ad un progetto definitivo.

Tale attestazione appare allo scrivente una mera interpretazione soggettiva (incluso il giudizio di qualità documentale equivalente) e non una applicazione normativa e legislativa della legge vigente: Per tale motivo, come già comunicato con nostra precedente, reiteriamo l'auspicio che l' On. Galletti Voglia esprimersi urgentemente e chiaramente nel merito della questione dell' art. 5 comma 1 lettera h., visto che pubblicamente ha affermato che la VIA può procedere, mentre l'articolo citato parrebbe a ciò contrario. A nostro avviso si conferma che quanto affermato in merito al fatto che le procedure di valutazione si effettuano per "*prassi consolidata*" su Masterplan e non su progetto definitivo secondo le indicazioni di legge, rende, nella sostanza, il procedimento illegittimo.

Tutto ciò premesso si **REITERA L'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 ulteriori criticità oggi notificate in aggiunta a quelle esistenti e già evidenziate.

Gianfranco Ciulli

Portavoce

Coordinamento Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia

Allegato (1) Comunicato Stampa ENAC



[Home](#) [Sala Stampa](#) [Comunicati Stampa](#)

Comunicato Stampa n. /2010

DELEGAZIONE ENAC ALLA “HIGH LEVEL SAFETY CONFERENCE”, LA CONFERENZA DELL’ICAO SULLA SICUREZZA AEREA

Si è svolta dal 29 marzo al 1° aprile a Montreal, presso la sede dell’ICAO (International Civil Aviation Organization – Organismo ONU che riunisce le autorità per l’aviazione civile di 190 Paesi membri), la terza edizione della conferenza sulla sicurezza, High Level Safety Conference, che ha visto la partecipazione di più di 120 Stati e 30 organizzazioni accreditate, per un totale di oltre 450 presenti.

L’Italia, che ha contribuito attivamente in ambito europeo sia a predisporre i numerosi Working Papers presentati – proponendo, in particolare, quello relativo allo “sharing of information”, condivisione delle informazioni - che alle varie attività di presentazione dei documenti, era rappresentata dal Vice Direttore Generale dell’ENAC Salvatore Sciacchitano coadiuvato dal Direttore Centrale Regolazione Tecnica Giuseppe Daniele Carrabba, dal Direttore Centrale Operazioni Benedetto Marasà e dal Direttore Politiche di Sicurezza e Ambientali Claudio Eminente. Della delegazione hanno fatto parte anche il rappresentante italiano presso l’ICAO Giulio Picheca e il suo alternato Antonino Bardaro.

Lo scopo principale della conferenza è stato quello di concordare le modalità operative successive al Programma Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP), cioè il sistema ICAO basato su audit periodici per la verifica del livello di sicurezza dagli Stati membri. Il ciclo di verifiche da parte dell’ICAO si concluderà alla fine del 2010.

Ulteriori argomenti in discussione hanno riguardato la trattazione dei dati relativi alla sicurezza e la loro condivisione; la trasparenza delle informazioni nei confronti degli Stati membri e dell’opinione pubblica; le iniziative da intraprendere a seguito di alcuni recenti incidenti (come quello dell’Air France del giugno 2009 sull’Oceano Atlantico e quello della SpanAir occorso nella fase di decollo dall’aeroporto di Madrid) per adeguare gli standard tecnici attuali e consentire il recupero dei dati essenziali per determinare le cause degli inconvenienti ed incidenti aerei. Tra queste si evidenzia la volontà di proseguire le attività connesse con l’installazione di sistemi di registrazione di immagini in cabina di pilotaggio.

La conferenza ha visto una sostanziale convergenza dei partecipanti su quanto proposto dal Segretariato dell’ICAO supportato dalla posizione degli Stati europei. In particolare si è concordato sull’utilizzo del Continuous Monitoring Approach (CMA) quale strumento per valutare il livello di adempimento degli standard previsti da parte dei singoli Stati attraverso un monitoraggio continuo delle informazioni di sicurezza. È emersa anche la necessità di adottare un nuovo Annesso relativo alla sicurezza che riporti in modo omogeneo gli standard e le pratiche raccomandate (SARPS) per l’implementazione del Safety Management System e del State Safety Programme da parte degli Stati membri. È stata inoltre concordata la costituzione di un gruppo di lavoro multi disciplinare per affrontare il delicato tema della raccolta e protezione dei dati e delle informazioni di sicurezza ed il loro utilizzo da parte dell’ICAO, dei singoli Stati e delle organizzazioni regionali, tenendo in particolare conto l’interfaccia con i concomitanti procedimenti giudiziari.

A tale proposito alcune criticità sono state sollevate, in particolare dall’organizzazione che

rappresenta i Paesi africani, sul possibile utilizzo dei Significant Safety Concerns (assenza o limitata rispondenza a significativi requisiti di sicurezza) per imporre limitazioni di traffico a tutti o parte degli operatori dei Paesi che hanno evidenziato carenze.

Roma, 01-04-2010