

Direzione Generale Valutazioni Ambientali

Ministero della Transizione Ecologica

Roma

Come da allegato

Cordiali Saluti

Gianfranco Ciulli

Presidente

VAS - Vita, Ambiente e Salute - Onlus

Codice Fiscale/P.IVA 92090490480

Em@il Pec: associazione.vas.onlus@pec.it

www.pianasana.org

Le informazioni contenute nella presente comunicazione e i relativi allegati possono essere riservate e sono, comunque, destinate esclusivamente alle persone o alle Società sopraindicati. La diffusione, distribuzione e/o copiatura del documento trasmesso da parte di qualsiasi soggetto diverso dal destinatario è proibita, sia ai sensi dell'art. 616 c.p., che ai sensi del D.Lgs. n. 196/2003.

Se avete ricevuto questo messaggio per errore, vi preghiamo di distruggerlo e di informarci immediatamente rispondendo a questo messaggio/indirizzo email.

ASSOCIAZIONE VAS

Vita, Ambiente e Salute Onlus
c/o Studio Legale Specca-Pesci
Via G. Valentini, 19
59100 Prato (Po)
P/IVA - C.F.: 92090490480

[Iscrizione Onlus #36309 del 19/10/2012](#)

[Regist. Progressivo 2017 al nro. 6544](#)

[Em@il: associazione.vas.onlus@gmail.com](mailto:associazione.vas.onlus@gmail.com)

[Em@il Pec: associazione.vas.onlus@pec.it](mailto:associazione.vas.onlus@pec.it)



Prato, 18 Agosto 2022

Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Ministero della Transizione Ecologica
Roma

Oggetto: Osservazioni al Rapporto Preliminare del Piano Nazionale Aeroporti

<https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8875/13053>

Premessa

Tutte le valutazioni ambientali in senso lato devono essere effettuate sulla base di informazioni (sanitarie-ambientali-infrastrutturali-autorizzative) correttamente aggiornate (Sentenza Consiglio di Stato 163/2015), quindi qualsiasi dato/documento/valutazione/studio che non risponda a tale requisito non può essere considerato valido alla fine della valutazione procedimentale.

Nel dettaglio dei riferimenti normativi del "Piano" si elencano una serie di leggi nazionali e dell'Unione (es. Direttiva 2001/43/CE) a cui il "Piano" si interfaccia e si disciplina.

Per quanto concerne l'Aeroporto di Firenze, la valutazione di tale aeroporto si basa sullo status dichiarato, (strategico) che però non ottempera il Regolamento e Piani Europei, così come leggi, Decreto di VIA e Conformità Urbanistiche, e/o Masterplan NON attivati, che di fatto rendono lo "status dichiarato" inidoneo alla valutazione del "Piano" così come dichiarato.

Osservazioni sul Rapporto Preliminare del Piano Nazionale Aeroporti presentato da ENAC

Pagina 7 - 8 2.1.1.1 La strategia Enac per la sostenibilità ambientale degli aeroporti

Il proponente dichiara · utilizzo di specifiche procedure operative per l'abbattimento del rumore; · applicazione di limitazioni operative (solo qualora le precedenti misure non risultassero sufficienti).

Per quanto concerne l'Aeroporto di Firenze, risulterebbe non esistere e/o non attualmente approvato **il piano di abbattimento rumore** previsto dalle vigenti disposizioni in vigore, e la stessa Regione Toscana sul proprio sito "rumore da infrastrutture di trasporto" dichiara lo status del procedimento presso il MiTE **"" in corso dal 18/11/2008""**.

Non è dato sapere chi, perché ha autorizzato dei voli notturni dopo le 23:00, comprensivi degli eventuali riposizionamenti, visto quanto previsto dall'Art. 5 del DPR 496 del 1997.

Tutto ciò in barba alla riduzione del rumore, delle emissioni e delle limitazioni, nonostante **“l'elevata protezione dell'ambiente” prescritta dalla Direttiva 2001/42/CE (Direttiva VAS)**

Pagina 15 – Nelle caratteristiche enunciate dal Rapporto Preliminare, i Masterplan dovrebbero prediligere flessibilità rispetto ai volumi e alle tipologie dei servizi e per Firenze si evidenziano le criticità ambientali che si contrappongono con le analisi territoriali, le previsioni e gli scenari futuri. Elementi che dovrebbero basarsi su un reale status aeroportuale, che al momento per Firenze non esiste, e perciò NON è possibile effettuare una valutazione di merito senza certezze. Sia il Gestore come la stessa ENAC hanno più volte pubblicamente dichiarato e anche verbalizzare in assemblee societarie, che il Masterplan 2001/2010 non è mai stato attivato, per tale ragione il Masterplan di riferimento dovrebbe essere quello Civilavia 1990 e l'analisi del rapporto preliminare dovrebbe essere fatta sulla base di quelli scenari e previsioni future. ENAC/MIT il 10/07/2019 con protocollo 11876, hanno dichiarato di non aver mai attivato la richiesta di Conferenza dei Servizi a seguito del Decreto di VIA 0676/2003 relativo alla compatibilità ambientale del Masterplan 2001/2010, ne consegue che la pista NON ha la necessaria conformità urbanistica, necessaria anche per la certificazione aeroportuale in **conformità del Regolamenti UE 139/2014 e CE 216/2008**, per cui non si riesce a capire come ENAC abbia potuto rilasciare tale certificazione aeroportuale in assenza di una previgente conformità urbanistica. (conformità urbanistica della pista e delle infrastrutture nel sedime, cit. UE 139/2014)

Pagine 20 > Pagine 27 La previsione e scenari futuri

Tabella 3.2.1 Previsioni di traffico

Tabella 3 - 3 Indicatori legati alla sostenibilità ambientale

Tali criteri di valutazioni sono il frutto di quanto ENAC da per scontato, senza considerare le situazioni di conflitto nei singoli aeroporti, i contenziosi legali sia su nuovi ipotetici aeroporti (Firenze) oppure quelli esistenti, vedi i casi di Firenze, Treviso, Bologna, Napoli, Ciampino etc.etc., con previsioni di traffico irrealistiche se rapportate al contesto ambientale dell'infrastruttura, specialmente quelle più prossime alle città, con disagi acustici per le popolazioni oramai NON PIU' SOPPORTABILI, e con procedure che invece di “salvaguardare l'elevata protezione dell'ambiente” (cit. Direttiva VAS) salvaguardano invece gli interessi dei singoli gestori e/o vettori.

Possiamo dire che, per quanto riguarda la nostra associazione, il Proponente evita di dare risposte alla cittadinanza che chiede informazioni e il rispetto delle regole, puntualmente disattese, quindi le previsioni di traffico e la sostenibilità ambientale è legata a indicatori che per Firenze, come per tutti gli altri aeroporti non rappresentano il reale status delle infrastrutture, aggiungendo anche i rischi per la navigazione aerea che in alcuni aeroporti ci risulta esservi, preso atto che il Proponente non riconosce Comitati, Cittadini, Associazioni o chiunque possa essere nonostante precise doglianze, di semplice intralcio al proprio operato.

Pagina 28 3. Sostenibilità dei MP e VIA

Per quanto assunto dal Rapporto Preliminare la “base-line” di riferimento su cui effettuare la valutazione dovrebbe essere lo status attuale dell’aeroporto, sulla base dell’effettivo gap infrastrutturale relativamente al “masterplan approvato, autorizzato, con la relativa compatibilità ambientale, conformità urbanistica e compensazioni e mitigazioni effettuare”. L’omissione di uno di questi passaggi, come è avvenuto per Firenze, offre un quadro di valutazione ERRATO per cui anche le conseguenti misure e sostenibilità degli interventi futuri, ne risulterebbero compromessi, offrendo un quadro irrealistico dello “status” specialmente in procedura di valutazione impatto ambientale.

Pagina 38 4. Obbiettivi generali di protezione ambientale

Tali obbiettivi (Green New Deal) non possono prescindere dagli obbiettivi già ben definiti dal Regolamento UE 1315/2013 TEN-T (per la parte aerea del Regolamento), preso atto che in alcuni casi il precedente PNA, emanato con D.P.R. 201 del 17 settembre 2015, nonostante nelle premesse citasse il Regolamento UE 1315, quel PNA non era conforme, con immotivate classificazioni aeroportuali rispetto a tale regolamento, ai catchment area, e alla costruzione di nuovi eventuali aeroporti trasgredendo alla regola di 100Km ovvero 200 in caso di esistenza di connettività TAV.

Perciò se non si rispettano le regole UE, il nuovo Piano Nazionale Aeroporti e la sua “sostenibilità, ambientale, economica e infrastrutturale” è, di fatto, inficiato da errori di base per il successivo sviluppo e per la stessa valutazione di sostenibilità.

Pagina 44 5.2 Sistemi ambientali interessati (2-3-8)

Ai sensi dell’Allegato VI (lettera b, c, d) del D.Lgs. 152/2006, l’analisi del contesto ambientale per la VAS deve prendere in considerazione:

“b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell’ambiente e sua evoluzione probabile senza l’attuazione del piano o del programma;

c) caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;

5.3 Ambiente – Analisi preliminare del contesto ambientale
qualità dell’Aria, Rumore-Zonizzazione acustica

Quindi in assenza delle mitigazioni/compensazioni di un Decreto di VIA (0676/2003), di un piano di abbattimento rumore, di presunte mancate autorizzazioni per i voli dopo le 23, quale status di “base-line” la Valutazione Ambientale Strategica, adotta per valutare la qualità di Aria, Rumore, Zonizzazione, ovvero quale contesto ambientale si valuta realmente, **se non un contesto positivo appositamente preorganizzato sulla carta.**

Pagine 55 e 56 Figura 5-9: Ripartizione percentuale delle sorgenti controllate nelle diverse tipologie di attività/infrastrutture nel 2019 (Fonte: ISPRA)

“Un’analisi più dettagliata evidenzia che in molte aree urbane una percentuale di popolazione (anche superiore al 50%) è esposta a livelli di Lden maggiori di 65 dB(A) e a livelli di Lnight maggiori di 55 dB(A).”

E’ singolare che nel rapporto preliminare non venga menzionato il caso Firenze, visto che pure politicamente due Presidenti di Regione e il Sindaco di Firenze, hanno più volte evidenziato il

problema acustico di Firenze Peretola, problema acustico che da 20 anni affligge quei cittadini sorvolati, unitamente alla volontà politico amministrativa di non voler verificare il reale status autorizzativo dell'aeroporto, eludendo il "monitoraggio" di cui all'art. 28 del D.lgs 152/2006 invano richiesto a codesto Ministero da questa Associazione e puntualmente disatteso.

Pagina 89 8-2: Elenco degli aeroporti di interesse nazionale e loro rapporto con i Siti Natura 2000

In tale tabella viene elencato Firenze, come "strategico" mentre il reale status aeroportuale certificato dall' UE, tramite il Regolamento 1315/2013 è "**comprehensive**", perciò non è possibile attestare nelle premesse che **si rispettano i dettami delle regole dell'Unione e poi alterarle secondo convenienze di comodo.**

Lo status è stato attribuito con la con scusa di considerare **Pisa e Firenze strategici per il solo fatto che il Gestore di Pisa ha poi acquisito anche le quote dell'Aeroporto di Firenze**, ma questa possibilità è proibita come già chiarito dall'U.E. del 4/4/14 C 99/3 (p.12 e 86) dove si attesta la "DELIMITAZIONE GEOGRAFICA DI MERCATO", per prevenire la concorrenza sleale fra Aeroporti e Passeggeri, con la delimitazione delle catchment area inoltre a pag. 21 Comma «e» [88] si specifica chiaramente che lo status dell'aeroporto (Core-Comprehensive) deve avvenire con valutazioni per singolo aeroporto **anche se già parte di aggregazioni**, quindi **Firenze e Pisa non hanno i requisiti per essere strategici** e non possono avere quello status per il solo fatto che si sono unite sotto un unico Gestore, perciò anche il Nuovo PNA sottoposto a VAS **disconosce il Regolamento UE 1315/2013 in maniera arbitraria** attribuendo status non conformi, mentre nelle premesse si dichiara che "**si rispettano tutti i Regolamenti UE**".

Pagina 89-90 8.3 Approccio metodologico Livello III Deroga art. 6 paragrafo 3 in presenza di determinate condizioni.

Il proponente non tiene conto delle ultime variazioni alla **carta costituzionale Art. 9 e Art. 41**, invertendo il fattore di eventuale **NEGATIVITA**, con "motivi imperativi di rilevante interesse pubblico prevalente", volutamente dimenticando che **la salute umana e l'ambiente sono oggi prioritari e preminenti anche a qualsiasi interesse sia esso, pubblico e/o privato.**

Nell'allegato 1 del Rapporto Preliminare, dalle pagine 69 alla 75 si fa riferimento all'aeroporto in questione e più precisamente a pagina 71 si dichiara la zonizzazione acustica approvata dalla commissione aeroportuale rumore il 10 maggio 2005.

Tale dato va associato alla mancata applicazione delle prescrizioni precettive del Decreto di VIA 676/2003, prescrizioni che davano nel dettaglio le modalità di contenimento del rumore specialmente per i Cittadini ricadenti nella fascia di zonizzazione "B", e all'omissione del Monitoraggio, come previsto dall'Art. 28 del D.lgs. 152/2006.

Va aggiunto poi che nonostante l'accesso atti, codesto Ministero non ha mai fornito i piani di contenimento e abbattimento del rumore ex D.M. 29/11/2000 che risulterebbe presentato il 18 Novembre 2008, e tuttora, forse, in corso di valutazione da parte di codesto Ministero.

Va inoltre evidenziato com'è tuttora negato l'accesso atti per sapere sulla base di quali regole attualmente in vigore viene autorizzata l'operatività per l'aeroporto di Firenze, dei voli notturni dopo le 23:00, comprensivi degli eventuali riposizionamenti, visto quanto previsto dall'Art. 5 del DPR 496 del 1997.

Perciò quanto riportato a pagina 71 tabella rumore, non può essere considerato attendibile alla luce di quanto sopra comunicato e di quanto è obbligatoriamente previsto dalla sentenza del Consiglio di Stato, menzionata nella premessa

Quindi a parere della scrivente i dati presentati dal Proponente nel rapporto preliminare per l'aeroporto di Firenze non risultano corretti, mentre tutti gli altri, relativi alla corretta interpretazione delle norme Costituzionali, Europee sono generalizzabili per l'intero Piano Nazionale Aeroporti.

Questa, unitamente alle pregresse segnalazioni e/o azioni, sono state effettuate sulla base del Regolamento UE 376/2014 del Parlamento UE e del Consiglio del 3 Aprile 2014 pubblicato il 24/4/2014 G.U.U.E. , che all'art. 2 comma 1, 7 e successivi qualifica la scrivente Associazione come "informatrice" e "parte interessata", atta a prevenire "potenziali situazioni di pericolo", mettendo in atto la "sicurezza pro-attiva", ovvero il principio per prevenire possibili incidenti (Principio di Precauzione di Diritto UE), recepito dalla Sentenza del Consiglio di Stato 5291/2013 (rischio imminente).

Gianfranco Ciulli
Presidente
Associazione VAS Onlus