

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

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

Tel : [REDACTED]

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



Prato, 15 Gennaio 2015

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

c.c. Mr. Ivan Galan
Icao's TCB Director

[REDACTED]

c.c. Mr. Meshesha Belayneh
Icao's Deputy Director TCB

[REDACTED]

c.c. Mr. Patrick Molinari
Icao's Chief PRO

[REDACTED]

c.c. Mr. Javer Lopez
Icao's FOS

[REDACTED]

c.c. Mrs. Violeta Bulc
Commissario EU Trasporti
Directorate General for Mobility and Transport

[REDACTED]

c.c. Mr. João Aguiar Machado
Direttore Generale per la Mobilità e Trasporti
Directorate General for Mobility and Transport

[REDACTED]

c.c. Mr. Patrick Ky
In qualità di direttore pro-tempore Divisione Strategia
e Sicurezza, supervisore delle Operazioni Aeroportuali
e della Progettazione. Direttore della commissione di
ricorso.

EASA - EU

[REDACTED]

[REDACTED]

c.c. Mr. Vítor Manuel da SILVA CALDEIRA
Presidente
Corte dei Conti Europea



c.c. Mr. Eduardo RUIZ GARCÍA
Segretario Generale
Corte dei Conti Europea



c.c. Mr. Maurizio Lupi Ministro
Ministero Infrastrutture e Trasporti
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

c.c. Direzione generale trasporto aereo
Ministero Infrastrutture e Trasporti
dg.ta@pec.mit.gov.it

c.c. Direzione generale per le valutazioni ambientali
Ministero Ambiente
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

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

c.c. Mr. Enrico Rossi Presidente
Regione Toscana
regionetoscana@postacert.toscana.it

Oggetto: Richiesta chiarimenti tecnici sulla pianificazione e disegno del Nuovo Aeroporto di Firenze/Peretola

Riferimenti;

- a) ENAC Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti;**
- b) Regione Toscana “Integrazione al P.I.T” parte prima e seconda;**
- c) ENAC Divisione Centrale Infrastrutture Aeroporti “Aeroporto di Firenze A. Vespucci valutazione delle due ipotesi con orientamento 09/27 e 12/30 (Febbraio 2012)”;**
- d) ENAC Lettera del 10 ottobre 2013 a firma Ing. Cardi su lunghezza pista;**
- e) Masterplan di AdF (2014).**

Egregio Presidente Riggio,

da parte nostra prevedere un Nuovo Aeroporto Intercontinentale Classificazione 4D a 5 Km dal centro città, dal campanile di Giotto e a soli 3 Km dalla zona protetta UNESCO Patrimonio Umanità non è certamente una scelta di buon senso, poiché in tutto il mondo i nuovi aeroporti per evitare i “pericoli di navigazione” vengono costruiti lontani dai centri abitati.

Ciò premesso la Regione Toscana ha espressamente dichiarato che il “ Parco della Piana è il soggetto Ordinatore”, quindi predominante rispetto all’aeroporto che di fatto diventa subalterno, perciò visto che Oasi, Laghi, sono preesistenti a tale progetto ed opere mitigatorie e compensative di altre infrastrutture già presenti sul territorio, e che non possono essere spostati e/o distrutti, che i Boschi previsti sono ancora opere compensative a causa dell’evidente pressione ambientale dell’aerea, essendo tutto questo d’intralcio all’aeroporto ed alla sicurezza voli quest’ultimo essendo subalterno al primario indirizzo ovvero **“ Parco della Piana soggetto ordinatore” il Nuovo Aeroporto non può essere costruito.**

Tuttavia con la presente richiediamo un Suo pronunciamento tecnico sulla base delle molteplici e contrastanti informazioni, dei documenti tecnici stessi allegati al P.I.T. (Piano di Indirizzo Territoriale) approvato dalla Regione Toscana.

Tali pronunciamenti dovrebbero essere in conformità alle prescrizioni della UE come da Direttiva UE 139/2014 paragrafo (3).

Infatti essa prescrive che la Commissione adotti le necessarie norme di attuazione per stabilire le condizioni per la nuova progettazione (quindi Nuovi Aeroporti) e il funzionamento sicuro degli stessi di cui all’articolo 8-8 bis, paragrafo 5, entro il 31 dicembre 2013.

Stessa cosa per quanto concerne art.2 comma 13 “ostacoli esterni ritenuti un pericolo per la navigazione aerea” sempre inserito nella direttiva 139/2014

Che il Regolamento UE 1315/2013 disciplina la tipologia di Aeroporti in “Core” & “Comprehensive” ovvero “strategico/rete centrale & rete globale/2° livello “ mentre il Piano Nazionale Aeroporti “lo qualifica come strategico” requisito che detto aeroporto NON HA.

Infatti ne Pisa e ne Firenze possono essere considerati strategici, men che meno con pseudo unioni finanziare. Inoltre la G.U. 99/3 C 4-4-14 non solo vieta tali riconoscimenti ma addirittura come menzionato dalla Commissione UE all'audizione della Corte dei Conti Europea uscita proprio il 16 Dicembre 2014 circa gli impropri finanziamenti aeroportuali oltre a chiarire definitivamente il criterio dei bacini di utenza evitando infrastrutture doppione in aree limitrofe, attesta che se le città hanno già un collegamento TAV (e Firenze l'ha) la distanza da infrastrutture similari deve essere ampliata "a 200km" e che la distanza media europea è stata considerata in 90 minuti.[Art.24 Paragrafo 2 Comma a) pagina 16] di tale Regolamento.

Lo stesso Regolamento "prescrive" all'articolo 25 comma 3) "**di migliorare la sostenibilità e mitigare l'impatto del traffico aereo sull'ambiente**" Da qui la domanda,...come si può pianificare un NUOVO aeroporto originariamente classificato 3C poi nei fatti 4D, quindi con classificazione aeronautica per voli intercontinentali, avendo già 2 doppioni rispettivamente a 70 Km Pisa ed 85 Km Bologna, in un sedime aeroportuale a forte rischio volo, con area già fortemente antropizzata a soli 5 Km dal centro di Firenze.....e pensare di mitigare l'impatto sull'ambiente giacché i voli sono previsti dai 35288 (2013) a 45000/50000 circa con un incremento del 40%, avendo fra l'altro PISA progettato in autofinanziamento la terza pista con Classificazione E/F ovvero performante per la nuova generazione di aerei a fusoliera larga?

Perciò anche ENAC visto che in altre sedi richiama al rispetto di tale regolamento, nella sua valutazione ed approvazione del Masterplan di ADF, doveva debitamente tenere conto di tali Regolamentazioni e Prescrizioni UE.

Che la certificazione e la supervisione degli aeroporti sono nella responsabilità delle autorità aeronautiche nazionali, ma che con l'Art. 24 del regolamento di base (regolamento 216/2008) L'Agenzia EASA esegue ispezioni in materia di standardizzazione nei settori contemplati dall'art. 1 (1) (di BR), al fine di verificare l'applicazione da parte delle autorità nazionali competenti, del presente regolamento e delle relative norme di attuazione, e ne riferisce alla Commissione.

Con la Circolare Enac APT-21A Protocollo 0150042/31-12-13 Impianti Aeroportuali Paragrafo 7 Comma C pag. 14&15, si attesta che la qualificazione dell'Aeroporto di Peretola è di fatto la costruzione di **Nuovo Aeroporto e quindi impossibile da autorizzare in deroga.** Perciò vorremmo anche sapere se l'elaborato tecnico del Nuovo Aeroporto è già stato consegnato al Parlamento Europeo come prescritto dalla normativa vigente.

Con il Comunicato Stampa del 06/10/2009 ENAC nelle persone del Presidente Riggio e del Direttore Generale Alessio Quaranta precisa che per il Nuovo Stadio di Genova era necessario un parere vincolante dell'Ente per infrastrutture che potevano interferire con la sicurezza voli, e che tale valutazione era stata condotta con il massimo rigore ed in base alle disposizioni internazionali contenute del Regolamento ENAC che recepisce l'Annex 14 dell'ICAO. Presumiamo che per Firenze tali disposizioni siano state seguite con lo stesso scrupolo, rispettando il Regolamento ENAC e ICAO.

Perciò con Comunicato Stampa # 78/17-07-2014 Pag. 1 ENAC asserisce in riferimento alle ubicazioni delle nuove infrastrutture, il rispetto "delle condizioni di accessibilità e dei vincoli imposti dal territorio", che poi nei fatti per Firenze si disconosce, quindi domandiamo come mai se ENAC propone nel Febbraio 2012 la valutazione tecnica 09/27 & 12/30 scegliendo alla fine per quest'ultima soluzione ancorché a nostro avviso impraticabile ben sapendo che c'erano già le oasi avifaunistiche di pregio SIC & ZPS, la discarica di Case Passerini oltre al previsto Nuovo Inceneritore, perciò infrastrutture NON collocabili in altri siti, quindi di fatto accettandole nella valutazione, ha avallato tale piano/progetto ratificandolo nel CDA.?

Significa che nella valutazione di Febbraio 2012 sulla quale poi si è espresso il Consiglio Regionale, detta valutazione tecnica non era comunque **CORRETTA** ?? Perché oggi nel Ricorso al TAR vengono censurate oltre ai Boschi anche le Oasi, a causa del potenziale rischio avifauna, però senza menzionare anche la adiacente e più vicina Discarica di Case Passerini anch'essa a rischio avifauna ?? Non sono le stesse "tecniche di sicurezza" sia per la pista da 2400mt, ma che non sono state MAI sollevate per la pista di 2000mt ?? Oppure si sta cercando ora di eludere con queste manovre anche il rispetto "dei vincoli imposti dal territorio", con la variante a pista di 2000mt approvata il giorno prima (16/7) di tale comunicato. ?

Vanno anche ricordate le prescrizioni dell'ENAC stessa con la circolare APT 33 del 30/08/2010 che a pagina 5 stabilisce "Il Codice prevede inoltre che i piani di rischio vadano redatti tenendo conto anche di eventuali normative Regionali in materia di tutela del territorio dal rischio generale dall'attività di volo" per cui di nuovo si evidenzia che il Parco Agricolo è il "soggetto ordinatore".

Sempre nello stesso testo si evidenzia al punto P02 la valutazione per infrastrutture già esistenti per valutarne l'eventuale eliminazione se ci siano rischi anche di amplificazione del rischio (che nei piani prodotti attualmente non è previsto) e quindi: Il Polo Scientifico/CNR (distante solo 300mt dalla nuova pista) , i distributori Carburanti Shell,Eni e

Beyfin, Industrie Farmaceutiche Baxter, Consorzi Agrari con pesticidi, fertilizzanti, diserbanti etc.etc. (questi ultimi due volutamente e/o per errore non menzionati nella valutazione Febbraio 2012 "Piano di Rischio, pagina 24 valutazione RWY 12);
Consistenti insediamenti ubicati lungo le direzioni di atterraggio (Scuola Marescialli)
Addirittura si fa menzione per le infrastrutture viarie di fare attenzione a valutare infrastrutture che possano comportare congestioni di traffico e quindi significativo aumento di carico antropico (quali ad esempio caselli autostradali anch'esso volutamente e/o per errore dimenticato nel piano di rischio Febbraio 2012 RWY 12 pagina 24 Zona B o C almeno per il prolungamento di 1500mt lunghezza e 400mt di larghezza, piste codice volo 3 & 4). Tali infrastrutture già esistono da tempo ed in base al rateo di discesa per RWY 12 che sarà la sola utilizzata visto le dichiarazioni di **monodirezionalità**, abbiamo stimato che il casello autostradale sarà sorvolato ad 83 da terra con pista di 2000mt e a 66 mt da terra con pista di 2400mt.

Vale la pena ricordare poi come il Ministero dei Trasporti alcuni giorni fa rispondendo alle interrogazioni 5/03714 & 5/03715 di gruppi parlamentari con protocolli 2609/2610/CIC, a nostro avviso **ometta i principi base di valutazione del Regolamento 1315 & 1316 a fronte dei quali possono essere eventualmente concessi finanziamenti, principi che non sono in subordine della concessione di finanziamenti, ma esattamente il contrario e perciò orientamenti prescrittivi**; Paragrafo 7 Requisiti uniformi di valutazione, Paragrafo 8 Uso efficiente delle risorse; Paragrafo 10 & 49 Modalità comuni e trasparente (e non aeroporti strategici senza gli opportuni criteri qualificati) Confronto interessi con società civile, per questo abbiamo chiesto di partecipare alla VIA e/o di sapere modalità per osservazioni, confronti partecipativi come previsto anche dalla Direttiva 52/2014, ma il Ministero Ambiente non ha mai risposto alla nostra posta certificata e/o fornito indicazioni), Paragrafo 13 & 23 Evitare strozzature ma **OBBLIGO** riduzione emissioni gas serra del 60% (e per questo si costruisce un nuovo aeroporto a 70/85 Km da altri simili) con stessa classificazione 4D, Paragrafo 20&21 Interesse comune e non settoriale e dimostrare un reale valore aggiunto europeo. Paragrafo 30 Orientamenti UE alla mobilità "sostenibile" Paragrafo 24 Gli stati Membri devono garantire la corretta applicazione delle regole UE anche a soggetti privati, obbligandoli al rispetto di tale regolamento. Paragrafo 43 Rafforzare la competitività, ma minimizzare l'impatto sull'ambiente (35288 Movimenti/2013 45/50000 Movimenti previsti per il 2018, come sopra già richiamato significa questo minimizzare l'impatto ambientale a 5 km dal centro città ??)
Art. 6 comma 3 " La priorità deve essere accordata alla rete centrale e non quella globale"
Art.24 Comma 2 paragrafo a) Firenze come singolo nuovo aeroporto non ha i requisiti sia in % come per bacino di utenza per essere costruito.

Art. 24 Comma 2 paragrafo b) Firenze non ha i requisiti per il settore CARGO

Quindi i criteri di valutazione della nuova struttura sono a nostro avviso NON conformi al regolamento UE 1315 e del successivo 1316 dove in maniera più esplicita si chiede di prevenire nelle nuove infrastrutture oltre valori primari quali “ tutela ambiente, paesaggio , anche la prevenzione rischio idrogeologico” mai espressamente menzionato nelle documentazioni ma di certa possibilità come i documenti pianificatori regionali attestano con lavori da fare “antem e non postem” alla nuova infrastruttura e che la deviazione/regimazione delle acque potrebbe necessitare lavori per 7-10 anni.

Il Ministero enfatizza come Firenze e Pisa appartengano alla rete Globale TEN-T facendolo passare per un “criterio” che richiederebbe un percorso particolare, addirittura per Firenze dicendo che è “strategico” con le direttive UE quanto tutti sanno che tutti gli aeroporti UE sono o Core e/o Comprehensive, al punto tale che si considera Firenze come strategico eludendo i criteri valutativi TEN-T. Infatti il Piano Nazionale Aeroporti del Ministro Lupi (ancora in itinere, come attesta il Ministero stesso, e quindi non ancora controfirmato dal Presidente della Repubblica) equipara ad aeroporti strategici Pisa e Firenze a causa di una “unione economica/finanziaria” non prevista dalla UE e che quindi dovrebbe riportata alla classificazione ufficiale della UE. Infatti nella GU 99/C menzionata anche dal Ministero.....si menziona che gli aeroporti principali potrebbero soffrire di “congestione” ma questo non è il caso ne di Bologna ne di Pisa, quest’ultimo ha già un piano di sviluppo in autofinanziamento dove la terza pista è già stata progettata.

Tale contributo come specificato nell’art. 12 pagina non dovrebbe creare distorsioni che di fatto invece per Firenze esistono e che a pagina 21 (88) si specifica che le valutazioni devono essere fatte per singolo aeroporto anche se parte di aggregazioni (da qui l’incorretta a nostro avviso classificazione del Ministro nel Piano Nazionale Aeroporti ovvero “strategici solo perché si fa unione economica”

Nelle risposte circa il sorvolo di Firenze, viene chiamata in causa ENAV con una blanda precisazione circa il rispetto dei “ parametri internazionali stabiliti” che di fatto non significa nulla.

Già ENAV nella sua valutazione di Febbraio 2012, a pagina 23 del proprio allegato tecnico al PIT valutazioni “conclusive” attesta al punto 4 “Risulta opportuno evidenziare la vicinanza della nuova pista RWY 12/30 alla città di Firenze che verrebbe inevitabilmente sorvolata dagli aeromobili nella fase finale di avvicinamento RWY 30, qualora utilizzata, di decollo e mancato avvicinamento RWY 12” quindi premesso che l’eventuale sorvolo di Firenze avrebbe di fatto un peggioramento ambientale/sanitario/rischio volo, ENAV a questo punto essendo in copia, ci dirà se Firenze non verrà sorvolata dove verranno dirottati i 9000 voli previsti su Firenze come esplicitato nei documenti tecnici del PIT.

Infatti se veramente i voli non passeranno da Firenze non potranno che essere deviati su Pisa e Bologna e di fatto non si raggiungerà il Coefficiente di Utilizzo del 95% prescritto dall'ICAO, specialmente per i Nuovi Aeroporti.

Vorremmo anche evidenziare che nelle documentazioni viene spesso richiamata la necessità di questo nuovo aeroporto per garantire la sicurezza e lo sviluppo aeroportuale enfatizzando che attualmente ci sono fantomatiche limitazioni. Dal nostro punto di vista tale necessità non è basata da criteri reali, infatti è di questi giorni la notizia postata su tutti i media che Firenze nel 2014 ha avuto 2,2 milioni di passeggeri, quindi di quali limitazioni aeroportuali e gestionali si parla? Forse è per questo che in forma diretta ed indiretta vengono eluse le nostre richieste per avere il flusso dei passeggeri/destinazioni/voli civili e non, così da poter analizzare...volo per volo, se ci sono realmente queste limitazioni oppure se esse vengono dispensate ad arte per creare certi presupposti.

Tutto ciò premesso ed in base alle prescrizioni del regolamento Annex 14 Icao le chiediamo;

I.

L'Ente da Lei presieduto è stato direttamente coinvolto nello sviluppo di studi riguardanti il nuovo Aeroporto di Peretola dalla costituzione nel 2008 di un tavolo tecnico con Regione Toscana, ENAV e AdF che ha prodotto un documento con cinque ipotesi tecniche. Il documento è stato reso pubblico con etichetta AdF. A seguito di successivi contatti e riunioni con i soggetti sopra nominati ENAC ha prodotto nel Febbraio 2012 il documento a riferimento c) nel quale si confrontano due ipotesi di pista 09/27 e 12/30 ed al quale sono allegati due differenti studi su possibili procedure di volo. Uno studio è stato prodotto da Transtech su commissione AdF e l'altro è stato proposto da ENAV. Il documento con i relativi allegati è stato adottato nella sua interezza dalla Regione Toscana ed inserito nell' "Integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale" (riferimento b). Sia nel documento di AdF del 2008 che nello studio che valuta le ipotesi 09/27 e 12/30 di ENAC per i velivoli di classe "C" quali A320 ed A321 viene giudicata idonea e proposta una pista della lunghezza di 2000 metri che con prescrizioni Regionali viene classificato "City Airport Classe C". Nell'Ottobre 2013 a circa tre mesi dall'adozione "Integrazione al P.I.T." da parte del Consiglio Regionale della Toscana (Deliberazione 24 luglio 2013, n. 74), ENAC a firma Ing. Cardi invia una lettera alla Regione Toscana affermando che per i velivoli di classe "C" è necessaria una pista della lunghezza di 2.400 metri, mentre dal regolamento la lunghezza della pista è determinata dal velivolo di riferimento, non dall'intera classe di velivoli.

Ad un'affermazione così perentoria sulla necessità di 2.400 metri di pista per i velivoli della classe "C" senza distinzioni avrebbe dovuto seguire il blocco dell'attività dell'A319 su Peretola e quella di A320 e A321 su Reggio Calabria e su tutti gli aeroporti con pista inferiore ai 2.400 metri. Ma il chiarimento che si richiede ad ENAC quale Ente regolatore ed Autorità Nazionale per l'Aviazione Civile è: non avendo riscontrato modifiche al Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (riferimento a) per la parte relativa ai codici da attribuire agli aeroporti ed essendo ENAC partecipe, certamente non secondario, nell'elaborazione dello studio del 2008 di AdF e protagonista nella elaborazione dello studio del 2012 inserito nell' "Integrazione al P.I.T." su quali basi sia fondata la lettera ENAC dell'Ottobre 2013 che disconosce le decisioni prese precedentemente.

Non può inoltre passare inosservato il fatto che nella valutazione 09/27 MAI e poi MAI venga cambiata la classificazione aeroportuale nonostante la pista fosse originariamente valutata per 2420 mt, mentre nella ipotesi 12/30 la si evidenzia nonostante l'obiettivo dichiarato sia di "ospitare aerei classe 3C" perciò con relativa larghezza pista di 30 metri, quasi si volesse in qualche modo veicolare il legislatore magari non correttamente informato delle dinamiche aeroportuali verso una deliberazione funzionale ad obiettivi diversi.

Le stesse dichiarazioni dell'Ing. Naldi Presidente di Corporacion America Italia in audizione presso le commissioni 6 & 7 della Regione Toscana, verbale 146c attestava che l'AB 320 è l'aereo più diffuso per il raggio europeo, Europa dell'est etc. che sarà il target principale... "sicuramente le infrastrutture **non puntano a avere accesso ai 757, ai 767 quindi l'obiettivo dell'intercontinentalità non è legato a Firenze**, così come la struttura dell'aeroporto che noi pensiamo di realizzare" riconfermando perciò la funzione di City Airport Classe 3C

Quanto sopra rafforza le contraddizioni dell'Ente in fase progettuale e poi nei susseguenti comportamenti, infatti nella documentazione ENAC allegata al PIT punto 3.1, "valutazione delle due ipotesi con orientamento 09/27 e 12/30" i tecnici nella valutazione 09/27 1) descrizione infrastruttura pag. 12 ed Articolo 4, Conclusioni Pag. 30 attestavano l'impossibilità di una pista più lunga di 2000mt, **in contrasto con uno degli imput con pista limitata** e quindi scartano a priori "l'ipotesi 09/27 la lunghezza di pista è di 2.420 mt, rispetto ai 2.000mt dell' ipotesi 12/30 che rispetta il limite imposto nel PIT."

Perciò vorremmo sapere quale dovrebbe essere la motivazione tecnica di merito per cui ora la pista in base al Ricorso al TAR presentato dall'Ente dovrebbe essere di 2400mt Cat. 4D, (di fatto performante per aerei di Classe superiore rispetto a quelli previsti dal PIT

ovvero AB 330 o similari per rotte Intercontinentali) quando precedentemente tale valutazione è stata scartata per la versione 09/27, e quando il proprietario privato pubblicamente conferma di non averne necessita, vista la vocazione di City Airport!!

II.

In merito all'utilizzo della pista 12/30 risultata prescelta nel confronto con la 09/27 e praticamente indicata quale la più idonea anche nello studio di AdF si ritiene necessaria un'esplicita dichiarazione per un utilizzo monodirezionale fatta eccezione per le emergenze.

Il quesito quindi è la pista 12/30 sarà monodirezionale salvo emergenze o prevalentemente monodirezionale?

Il quesito non è peregrino perché mentre si afferma che ci sarà un utilizzo monodirezionale in entrambi gli allegati al documento ENAC inserito nell' "Integrazione al P.I.T." vengono presentate procedure per un utilizzo bidirezionale.

III.

Sia nello studio AdF che nello studio ENAC inserito nell' "Integrazione al P.I.T." alla pista 12/30 viene attribuito un coefficiente di utilizzazione del 97,5% e nel secondo studio pag. 21 (o 188 del P.I.T.) il dato viene attribuito "assunta la monodirezionalità della pista". Il dato soprattutto in caso di utilizzo monodirezionale della pista, appare largamente sovrastimato in quanto la 12/30 si trova ad avere:

- Lo scirocco proveniente da Sud Est praticamente lungo l'asse pista;
- Il libeccio con provenienza da Sud Ovest perpendicolare alla pista;
- Il maestrale con provenienza Nord Ovest praticamente lungo l'asse pista;
- La tramontana con provenienza da Nord con una forte componente in coda per pista 12, solo per citare i venti di forte intensità.
- A quanto sopra va aggiunto che nella Piana il fenomeno nebbia sarà più intenso rispetto all'attuale pista e che altri fenomeni atmosferici quali nubifragi avranno invece un impatto analogo.
- Nello studio Transtech a pag. 285 "Integrazione al P.I.T." alle voci Partenze e assunzioni si afferma: "ciò non esclude la fattibilità di procedure di partenza da RWY 12, che aumenterebbero significativamente la capacità aeroportuale". Pare impensabile che il "significativamente" sia costituito dal 2.5% di coefficiente di utilizzazione che manca per il raggiungimento del 100%.
- Ancora nello studio Transtech pag. 290 "Integrazione al P.I.T." al Capitolo

Considerazione Finali **“In termini di capacità aeroportuale, la struttura di rotte e procedure individuate non è molto diversa dall'attuale e lascia, quindi, ipotizzare la possibilità di mantenere l'attuale capacità aeroportuale”.** **“Il progettista Umberto Corvari”**, questo a prescindere dalla conformazione di pista si voglia prevedere, ossia 3C o 4D, di 2000 o 2400 mt.!!

Perciò quale soluzione tecnica è prevista in caso di “ non sorvolo di Firenze” a causa delle condizioni climatiche ??, infatti nonostante si spacci la pista per monodirezionale se come viene asserito da più parti la città non verrà sorvolata si potrebbero ravvisare le condizioni per eventuali dirottamenti che contrariamente a quanto asserito non sono in un range del 2%.

La conclusione è che il coefficiente di utilizzazione della nuova pista sarà più o meno il 90,2% come per l'attuale pista. A suffragare quest'ultimo dato dal Rapporto Ambientale C pagina 207 si recita: “Si è ipotizzato che si verifichi l'esigenza, in occasione del manifestarsi di particolari condizioni meteorologiche, di ottimizzare l'operatività della pista, utilizzandola in maniera non strettamente unidirezionale. In tal caso una bassa percentuale dei decolli (8%) e degli avvicinamenti (7%) avvengono in direzione di Firenze” cioè decolli verso Firenze ed atterraggi con sorvolo di Firenze, un totale del 15%

Anche Arpat nella documentazione a corredo del PIT in particolare le pagine 237 & 238 dello stesso Rapporto Ambientale prevede circa 9000 voli annuali comprensivi delle due ipotesi di atterraggio e/o partenza con sorvolo città. Questo in aperta contraddizione con quanto asserito da ENAC “con l'orientamento 12/30 risulta essere praticamente eliminato l'impatto acustico sulle aree residenziali” Pagina 32 analisi ENAC “

Con tali percentuali confermate su documentazioni allegate al PIT ove non ci fosse il sorvolo in maniera continuata e persistente, che prevedrebbe obbligatoriamente il dirottamento su altri aeroporti e di fatto il non rispetto delle prescrizioni ICAO del Coefficiente di Utilizzo del 95% specialmente per i Nuovi Aeroporti, questo nonostante l'ente stesso attesta che “diversamente l'orientamento 12/30 pur con utilizzo monodirezionale consente di portare la capacità reale a valori prossimi alla capacità teorica.”” Pagina 31 Analisi ENAC.

Perciò quanto sin qui detto, evidenzia come il coefficiente di utilizzazione in caso di monodirezionalità è certamente **sovrastimato** e vi sono elevate probabilità che **non possa essere neppure raggiunto il coefficiente standard del 95%**.

Il quesito è: non è che s'impegnano ingenti risorse e si stravolge un territorio, si aumentano rischi di sicurezza senza avere la certezza di raggiungere gli obiettivi prefissati?

In tale situazione coinvolgiamo anche l'ENAV nei suoi dipartimenti di "Rotte e Procedure di Volo" che a quanto riportato su organi di stampa avrebbe confermato la esclusiva monodirezionalità della pista al Presidente ADF, perciò sulla base di tali affermazioni vorremmo sapere come questo sarà tecnicamente possibile visto che la documentazione allegata al PIT Rapporto Ambientale C attesta alle pagine 237/238 che circa 9000 anno sorvoleranno Firenze. ?

Alla stessa maniera come mai l'ENAV con Nota Tecnica allegata datata Febbraio 2012 Ipotesi NUOVA PISTA 12/30 a pagina 23 nelle valutazioni "conclusive" si dice al punto 4 "Risulta opportuno evidenziare la vicinanza della nuova pista RWY 12/30 alla città di Firenze che verrebbe inevitabilmente sorvolata dagli aeromobili nella fase finale di avvicinamento RWY 30, qualora utilizzata, di decollo e mancato avvicinamento RWY 12", perciò quali soluzioni tecniche di volo sono previste, in caso di impossibilità di arrivo/partenza da/per Prato ed il NON sorvolo di Firenze ??

IV.

Negli studi del 2008 e del 2012 non vengono menzionati approfondimenti relativi all'esistenza o meno di fattori di rischio per la navigazione così come delineati nel Regolamento a riferimento a) ai capitoli 4, 5 e 6. I dati statistici relativi agli incidenti aerei indicano che circa il 50% degli incidenti avviene in fase di decollo e salita iniziale e di avvicinamento ed atterraggio. In caso di monodirezionalità le superfici/aree di decollo e di atterraggio RWY 30 - RWY 12 insistono in pratica sullo stesso territorio ed è su quest'area che si concentra il rischio per il 50% degli incidenti aerei.

- Di conseguenza va posta la massima attenzione ed effettuata un'accurata verifica che oltre al rischio sia pur minimo immanente per ogni volo nelle zone sopraindicate non esistano rischi aggiuntivi non eliminabili.
- Ora l'intera area della Piana è acquitrinosa con stagni fossi e canali ed è popolata da numerosissima avifauna stanziale di grosse dimensioni (aironi maggiori, aironi cinerini, germani, cavalieri d'Italia ecc.). Inoltre nelle vicinanze della pista vi è un impianto di trattamento rifiuti con la presenza di una colonia di gabbiani e nell'area di Firenze Nord nuvole di storni hanno trovato i propri posatoi.
- L'area di Firenze Nord, incrocio fra le autostrade A1 ed A11, è fortemente illuminata con la presenza di più aree di servizio e la parte terminale dell'A11 ed il raccordo autostradale per Firenze sono di poco disallineati rispetto all'orientamento della pista con conseguente rischio che in caso di cattiva visibilità i piloti possano essere indotti in

errore.

- In merito di elevata presenza di avifauna va inoltre rilevato che è intendimento della Regione Toscana, pagina 32 dell' "Integrazione al P.I.T.": "a) Mantenimento e ampliamento delle aree umide: incremento delle potenzialità dell'area per l'avifauna nidificante, migratrice e svernante".
- Non risulta inoltre alcuna valutazione sul rischio di interferenza con il sistema di atterraggio di precisione delle code di automezzi regolarmente presenti in A1.
- Il progetto della nuova pista prevede inoltre la deviazione del Fosso Reale per circa 3/3,5 Km con un percorso che andrà a circondare la parte di pista interessata sia dai decolli che dagli atterraggi. Il Fosso Reale, argini compresi ha una larghezza di circa 50 metri ed ha argini sopraelevati rispetto al terreno di 4-5 metri ed il nuovo percorso è di poco esterno alla strip. In caso di fuoriuscita di pista in decollo o di atterraggio corto la presenza di un ostacolo di tale rilievo, se impattato, causerà una catastrofe. L'incidente di Linate (2001) con 118 morti dovrebbe fare scuola così come dovrebbe fare scuola l'ammarraggio sul fiume Hudson dopo un Bird Strike ed il più recente atterraggio corto a S. Francisco. Per converso un incidente in decollo a Madrid Barajas con un percorso fuori pista di 650 metri ma privo di ostacoli ha comportato 11 feriti e la possibilità di riportare in condizioni di volo il velivolo.
- Ostacolo analogo al Fosso Reale è il terrapieno che circonda l'area di servizio in prossimità della testata pista 12.
- Dato che nei documenti a riferimento non risulta alcuna analisi relativa ai fattori di rischio sopracitati e men che meno alla loro concentrazione nell'area di maggior pericolosità statistica per la sicurezza del volo si richiede di esser posti a conoscenza se approfondimenti in tal senso siano stati effettuati ed avere copia documentale degli esiti.
- Che le prescrizioni ICAO relativamente ai divieti di localizzazione di Nuovi Aeroporti come previsto da circolare ENAC APT21 del 31/12/13, vietano la costruzione vicino alle discariche, oasi avifaunistiche, inceneritori, boschi, zone altamente popolate e aree di tutela.
- **Quindi quali soluzioni tecniche di atterraggio e/o dirottamento sono previste** se le risultanze delle accurate valutazioni del nostro tecnico di parte venissero confermate, ovvero che dallo studio accurato del DB Aeronautica Militare su un periodo di 25 anni risulta come da nostra relazione tecnica depositata al TAR della Toscana che il 14,7% dei voli sembra soggetto a "condizioni di esercizio praticamente proibitive" mentre il 6,8% dei casi in "condizioni sicuramente impraticabili", quindi quasi il doppio del 9000 sorvoli di Firenze rispetto quanto riscontrato dai tecnici dell'Arpat pag. 237/238 Rapporto ambientale allegato C.

- Quando attestate che “nella 12/30, in uso monodirezionale, il valore del C.U è invece del 97.50 % e quindi soddisfacente.” Pagina 29 analisi ENAC
- Quando attestate che “nella 12/30 c’è una sensibile riduzione del valore a $f=0,48\%$ della frequenza dei venti in coda con $v>10$ knots e conseguente forte abbattimento del numero di dirottamenti con innalzamento della regolarità operativa (e coefficiente di utilizzazione pari al 97%).” Pagina 31 analisi ENAC.

V.

Considerato un uso monodirezionale della pista, in caso di mancato avvicinamento per pista 12 sarà inevitabile il sorvolo di parte della città e per questo evento poco si dice nell'allegato ENAV allo studio ENAC del 2012 ma elementi più dettagliati si riscontrano nell'allegato AdF-Transtech:

- Il mancato avvicinamento per pista 12 “prevede, quindi di procedere in asse pista fino ad un'altitudine di 750/800 ft. (228/245mt), per poi virare a destra...” (pagina 285 Integrazione al P.I.T.);
- “nel mancato avvicinamento, interno al segmento di precisione. Di conseguenza si suppone applicabile un OCH standard di 200 ft. (61 m.) pari ad un OCA di 321 ft.” (pagina 299 Integrazione al P.I.T.);
- a pag. 307 dell'Integrazione al P.I.T. viene presentata una cartina aeronautica con riportato il percorso del velivolo nella procedura di mancato avvicinamento. Il velivolo procede diritto sino al traverso dell'Ospedale di Careggi, inizia a virare a destra sorvolando il Ponte S. Nicolò e terminando la virata tra il Galluzzo e l'uscita autostradale per continuare la procedura.
- Tradotti in maniera semplice i precedenti tre punti: il velivolo che per qualche motivo non riesce ad atterrare, ad un'altezza minima sul terreno di 61 metri dà potenza ai motori mantenendo la direzione di 120° e con una velocità di 185 nodi sale sino a 750/800 piedi per poi iniziare la virata a destra per completare la procedura.
- Quesito: per questo evento è stata fatta una valutazione sul livello di inquinamento acustico e se sì, quali sono i dati?

VI.

Per l'utilizzo della pista 30 per atterraggi di emergenza, vista la situazione orografica è ipotizzabile che i percorsi per arrivare ad un allineamento finale per l'atterraggio avvengano a Sud della pista con il sorvolo della città, area monumentale compresa, a quote molto basse e senza l'utilizzo di sistemi di navigazione di precisione. Poiché nei vari documenti

l'utilizzo della pista 30 per casi di emergenza è citato quasi come un inciso si chiede di esser posti a conoscenza di eventuali approfondimenti sul tema con riferimento alla pericolosità del sorvolo della città a quote via via sempre più basse da parte di velivoli già in situazione di crisi.

VII.

Altro settore per il quale si ritiene necessario avere informazioni accurate e quello delle zone di tutela in base alle quali elaborare i piani di rischio. Negli studi del 2008 e del 2012 vi sono le cartine con le indicazioni in diversi colori delle zone di tutela (regolamento in riferimento a Capitolo 9, pagg. 8-9) e vi sono anche indicazioni di situazioni di incompatibilità ma senza trarne una sintesi conclusiva. Tenuto conto anche del layout del Master Plan di AdF le zone di tutela in testata rwy 12 vedono:

- In Zona "C" l'area di servizio Agip sul raccordo autostradale;
- In Zona "B" il centro direzionale autostrade, due aree di servizio (Firenze Nord ed A1), un hotel ed il casello autostradale A1-A11.
- In Zona "C" la Discarica di Case Passerini, luogo di riparo e ricerca cibo per l'avifauna, disciplinata da direttive ICAO e Regolamento ENAC, ma depotenziata in tale valutazione tanto da dichiararla "interessata solo parzialmente" (Pagina 24 Valutazione) come se l'avifauna rispettasse le "zone di tutela", salvo poi evidenziare il rischio "Bird Strike" in altre documentazioni ed atti, pro domo propria.

In Zona "C/D" il Polo Universitario di Sesto dove giornalmente si svolgono lezioni per migliaia di studenti, come se quanto successo al volo SpanAir a Madrid.....non avesse fatto dottrina anche all'interno dell' Icao e dell'ENAC stessa.

Le zone di tutela in testata rwy 30 vedono;

- In zona "A" 5 piazzole per velivoli;
- In zona "B" la Scuola Marescialli dei Carabinieri e contigua area di servizio Beyfin;
- In zona "C" 13 piazzole per velivoli e parte dell'area destinata alla costruzione di un nuovo stadio con relativi centri commerciali, museo e parcheggi (la cittadella viola).
- Appare chiaro come vi sia un buon numero di elementi di incompatibilità che non possono essere eliminati. Conseguentemente sarà necessario trarre una sintesi conclusiva della quale si richiede sin d'ora di essere posti a conoscenza.
- In tema di sicurezza del volo e del piano pre incidente si rappresenta che:

- L'eliminazione della via di rullaggio nello studio del 2012 via di rullaggio che era prevista invece nello studio del 2008, riduce la sicurezza del volo dell'Aeroporto;
- Per il piano pre-incidente dal layout del Master Plan di AdF risulta essere preclusa qualsiasi via di rapido accesso alle aree poste oltre il Fosso Reale e l'autostrada.

Basandosi sugli “standard e raccomandazioni” dell’annex 14 Icao da cui deriva il Regolamento ENAC per la costruzione degli aeroporti, dagli incontri avuti con il Comando Generale dell’Arma dei Carabinieri e con il MIT direzione infrastrutture dove abbiamo preso atto che gli interlocutori non erano al corrente della progettazione di tale infrastruttura. Tale complesso denominato “Nuova Scuola Marescialli Firenze” dista solo 900 metri dalla pista 30 Zona Tutela B, con la Palazzina B ospitante la locale Stazione CC Castello ed il complesso Scuola Lotto A che prevede circa 400 persone che formano una stima complessiva di 400/500 persone H24 fra aree di studio ed abitative ed un altro centinaio di persone negli orari di ufficio canonici. Perciò come è possibile attestare “aree interessate parzialmente” nella vostra valutazione due ipotesi pagina 24, quando l’Annex 14 Icao menziona che negli ambiti di tutela A/B/C vanno evitati **“ Scuole**, ospedali, obiettivi sensibili”

Quindi come intende procedere con le prescrizioni ICAO circa le zone di tutela in special modo per la Scuola Marescialli (Zona B) oppure il Nuovo Stadio ACF (zona C) in contrasto pure con l’articolato del CDN (Codice di Navigazione);

- Quando attestate che “ Per la ipotesi 12/30 non sussistono condizioni di incongruenza normativo/regolamentare. “ Pagina 31 Analisi ENAC
- Quando attestate che “ Con l’ipotesi 12/30 il quadro di compatibilità non rileva gravi implicazioni con i Piani di Rischio ed anche verso la testata 30 le densità antropiche presenti rientrano in una generale ammissibilità regolamentare.” Pagina 32 Analisi ENAC
- Inoltre dal volume "Regione Toscana - Consiglio Regionale - Integrazione al Piano di indirizzo Territoriale - Marzo 2013 - Parte 2" - Allegato C "Integrazione al piano di indirizzo Territoriale in merito alla definizione degli obiettivi del Parco Agricolo della Piana Fiorentina e alla qualificazione dell'aeroporto di Firenze. "Rapporto Ambientale" (Art 24 della L.R. 10/2010) si legge;
- Pag. 813 Fig, 1 Rotte da/per Firenze sorvolano ampie zone della città, senza poi tenere conto, come richiamato alla struttura della Scuola dei Marescialli
- Pag. 825 “se non esclusivamente unidirezionale” il 15% dei movimenti da/per Firenze causerà problemi isofoni con un stima di 80 DbA sulla Scuola Marescialli

- Pag. 845 Isofone “si stimano 75 Dba su parte Ospedale Careggi e Mayer
- Su quali certificazioni tecniche si garantisce la certezza di separazione dagli ostacoli (Scuola M.Ili.,Stadio, Tribunale ecc.) in caso di riattaccata o touch and go, per pista 12, con intervenuto decadimento delle prestazioni per avaria motore e conseguente decurtamento dei ratei di salita?

Ci piace anche sottolineare come dai Comunicati Stampa dell’Ente ci sia sempre il primario interesse del rispetto della sicurezza dei voli, dei passeggeri trasportati e delle persone sorvolate. Perciò vogliamo solo rammentare la circolare datata 01/04/10 “High Level Safety Conference” di Montreal dove l' ICAO ha lanciato un programma di sicurezza (USOAP) per limitare per quanto possibile eventuali disastri aerei, in quell'occasione veniva richiamato il caso SpanAir in fase di decollo a Madrid, le modalità dell’impatto, la carenza di ampie “zone di tutela” susseguentemente adeguate e le prescrizioni di sicurezza attiva e passiva, recentemente riaffermato anche dal vostro Comunicato Stampa 134 del 19-12-14 sempre con oggetto la High Level Safety Conference di Montreal.

Tutto ciò premesso, risulta a nostro avviso l’evidente incompatibilità dell’opera in virtù delle “prescrizioni ICAO Annex 14, il regolamento EASA, ed in aperto contrasto con il Regolamento per la Costruzione Aeroporti emesso dall’Ente stesso, come dell'articolato del Codice di Navigazione. Per tale ragione nello spirito di chiarimento tecnico operativo sulle molteplicità delle questioni da noi sollevate attendiamo urgentemente una Sua risposta in base e nei tempi previsti secondo la Legge Italiana 241/90 e smi, oltre che dalle normative Europee and Internazionali.

Distinti saluti,

Gianfranco Ciulli

Portavoce

Coordinamento Comitati e Associazioni contro il Nuovo Aeroporto di Firenze

Allegato tavole ENAC 11-12-14