

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

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, 22 luglio 2015

Alla Provincia / Città Metropolitana di Firenze
Al responsabile Ufficio Energia Geom. Fabrizio Poggi
Al responsabile Ufficio Gestione Rifiuti Dott.ssa Francesca Forni

Al responsabile Ufficio Urbanistica e Ambiente Arch.
Adriana Sgolastra
cittametropolitana.fi@postacert.toscana.it

Al Commissario del Comune di Sesto F.no
V Settore – Assetto Territorio Comune di Sesto F.no
protocollo@pec.sesto-fiorentino.net

Al Sindaco del Comune di Firenze
All' Assessore Ambiente Comune di Firenze
Alle Direzioni Ambiente ed Urbanistica Comune di Firenze
protocollo@pec.comune.fi.it

Al Sindaco del Comune di Campi B.zio
All' Assessore Ambiente Comune di Campi B.zio
All' Ufficio Ambiente e Urbanistica Comune di Campi B.zio
comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it

Al Presidente della Regione Toscana
All'Assessore all'Ambiente della Regione Toscana
Settore Rifiuti e Bonifiche dei siti Inquinati
Settore Energia e Tutela qualità dell'Aria
regionetoscana@postacert.toscana.it

All' ARPAT Dip.Prov. Firenze
arp.at.protocollo@postacert.toscana.it

All'ATO – Toscana Centro
ato.toscanacentro@postacert.toscana.it

Azienda Sanitaria Locale ASL 10 – Zona Nord Ovest
asf@pec.asf.toscana.it
direzione.sanitaria@pec.asf.toscana.it
suap.prevnordovest@pec.asf.toscana.it

Autorità Idrica Toscana
Conf. Terr. 3 Medio Valdarno
autorizzazioni.ato3acqua@pec.it

Consorzio di Bonifica Area Fiorentina
protocollo@pec.cbaf.it

Autorità di Bacino del Fiume Arno
adbarno@postacert.toscana.it

Ministero Beni ed Attività Culturali
Dir. Reg. Beni Culturali e Paesaggistici Toscani
mbac-dr-tos@mailcert.beniculturali.it

Soprintendenza Architettonica e del Paesaggio
mbac-sbapsae-fi@mailcert.beniculturali.it

Soprintendenza Archeologica
mbac-sba-tos@mailcert.beniculturali.it

Autostrade per l'Italia SpA
Direzione IV Tronco FI
Dott. Mirko Nanni
autostradeperlitaliad4firenze@pec.autostrade.it

e per conoscenza,

Al Ministro dell'Ambiente Gian Luca Galletti
mattm@pec.minambiente.it

Alle strutture tecniche del Ministero dell'Ambiente e della
Tutela del Territorio e del Mare

segreteria.ministro@pec.minambiente.it

segreteria.capogab@pec.minambiente.it

ufficiolegislativo@pec.minambiente.it

segretariato.generale@pec.minambiente.it

dgrin@pec.minambiente.it

dgsta@pec.minambiente.it

dgprotezione.natura@pec.minambiente.it

dgcle@pec.minambiente.it

dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

dgsvi@pec.minambiente.it

Al Ministro della Salute Beatrice Lorenzin
seggen@postacert.sanita.it

Alle strutture tecniche del Ministero della Sanità
dgprev@postacert.sanita.it
dgprog@postacert.sanita.it
dgcori@postacert.sanita.it

Al Consiglio Superiore di Sanità
dgocts@postacert.sanita.it

Al Ministro della Giustizia Andrea Orlando
capo.gabinetto@giustiziacert.it

Alle strutture tecniche del Ministero della Giustizia
capo.gabinetto@giustiziacert.it
vicecapo.gabinetto@giustiziacert.it

Al Ministro dello Sviluppo Economico Federica Guidi
segr.min@pec.mise.gov.it,

Alle strutture tecniche del Ministero dello Sviluppo Economico
gabinetto@pec.mise.gov.it
gab.dg@pec.mise.gov.it,

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

Al Commissario all'Ambiente Mr Karmenu Vella
karmenu.vella@ec.europa.eu

Al Gabinetto del Commissario Karmenu Vella
Mr. Patrick Costello
patrick.costello@ec.europa.eu
Mrs. Gabriella Pace
gabriella.pace@ec.europa.eu
Mr. Jürgen Müller
Jurgen.muller@ec.europa.eu

Mr. Ion Codescu Head of Unit DG ENV UE
Commissione europea DG ENV
ENV-D02@ec.europa.eu

Mrs Rasa Budbergyté
Dean Chamber I
Environmental and Natural Preservation
Corte dei Conti Europea
eca-info@eca.europa.eu
rasa.budbergyte@eca.europa.eu

Mr. Hans Bruyninckx
Direttore esecutivo
Agenzia Europea Dell'Ambiente (AEA)
hans.bruyninckx@eea.europa.eu

Mr. Jock Martin
Direttore del programma Integrated
Environmental Assessments
Agenzia Europea Dell'Ambiente (AEA)
jock.martin@eea.europa.eu

Mr. Paul Mcaleavey
Direttore del programma Air and climate change
Agenzia Europea Dell'Ambiente (AEA)
paul.mcaleavey@eea.europa.eu

Mrs. Wenning Marianne Direttrice
Commissione europea DG ENV —
Direzione generale dell'Ambiente
Dir C — Qualité de vie, Eau et Air
marianne.wenning@ec.europa.eu

Mr. Bruno Pragnell Direttore
Commissione Europea DG ENV —
Direzione generale dell'Ambiente
Dir SRD — Risorse comuni ENV/CLIMA
bruno.pragnell@ec.europa.eu

BEI Banca Europea Investimenti
Bruxelles
info@bei.org
investigations@eib.org
complaints@eib.org

BEI Banca Europea Investimenti Roma
Dott. Andrea Tinagli
rome@eib.org

Autorità Anticorruzione
Dott. Raffaele Cantone
protocollo@pec.anticorruzione.it

Atto di diffida preventiva

Oggetto: CONFERENZA DEI SERVIZI AI SENSI DELL'ART. 14 L. 241/90 E S.M.I.- PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE E GESTIONE DI UN IMPIANTO **“IBRIDO”** DI INCENERIMENTO RIFIUTI NON PERICOLOSI CON RECUPERO ENERGETICO MEDIANTE PRODUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA, AI SENSI DEL DM 06/07/2012 CON CARICO TERMICO TOTALE 65,2 MWT. COMUNE DI SESTO FIORENTINO (FI), LOC. CASE PASSERINI. -AGGIORNAMENTO DELLA DOMANDA DI AUTORIZZAZIONE INTEGRATA AMBIENTALE A SEGUITO DELLA PRONUNCIA DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE (DGP N. 62/2014), CON EFFETTO D Protocollo N° 327311 del 17/06/2015

Seguito seduta Conferenza dei Servizi, avvenuta il 3 Luglio c.a. presso gli uffici della Citta Metropolitana in Via Puccini a Firenze, ed aggiornata alla data del 6 Agosto c.a. comunichiamo quanto segue;

- 1) Diffidiamo tutti gli enti decisori in indirizzo dall'esprimere parere favorevole alla infrastruttura in presenza di “accertate e palesi illegittimità”, infatti le valutazioni fino ad oggi effettuate non comprendono e considerano **MAI** gli impatti ambientali relativi ad una serie di infrastrutture previste nello stesso comprensorio ad esso interconnesse.
In special modo diffidiamo il Commissario ad acta che verrà nominato dal Prefetto a seguito della caduta del Sindaco e del Consiglio Comunale di Sesto F.no, Comune che dovrebbe ospitare la stragrande maggioranza delle infrastrutture sotto elencate, con potenziali rischi di salute per la propria cittadinanza.
E' palese che in base all'articolato costituzionale il Sindaco è il responsabile primo della salute pubblica, perciò come in seguito rimarcato anche con le sentenze della Corte di Cassazione e del Consiglio di Stato **“la salute dei cittadini è primaria e prioritaria rispetto a tutte le opere anche se queste sono di interesse pubblico Locale o Nazionale”**, la concessione di autorizzazioni da parte del Commissario in prima persona e/o terzi da lui stesso delegati, lo esporrebbero direttamente a responsabilità personali sia penali e civili nel caso in cui le nuove infrastrutture venissero insediate senza gli ulteriori approfondimenti scientifici, necessari ed obbligatori visto le nuove e mutate condizioni del comprensorio rispetto al progetto originale dell'impianto.
- 2) Le valutazioni ambientali in primis la VAS, a nostro avviso appositamente “costruita” per il previsto Nuovo Aeroporto di Firenze permettendo alla Regione di poter rimandare alla VIA Ministeriale tutta una serie di considerazioni sanitario-ambientali, senza neppure prevedere un dibattito/inchiesta pubblica/processo partecipativo previsto dalle norme Regionali e Comunitarie.
Vorremmo perciò rimarcare per chi se ne fosse dimenticato, ancor peggio se volutamente disatteso il principio CARDINE sul quale si sono di seguito formati i

presupposti di valutazione circa la Città Metropolitana ovvero l'Area Vasta e la delimitazione territoriale. Nel pacchetto legislativo e normativo che regola la formazione delle cosiddette 'Aree Metropolitane', il testo unico delle leggi in riferimento agli enti locali sono prodromiche per la definizione degli ambiti. Le normative Regionali in base alle leggi vigenti e del proprio articolato specifico, in modo preciso hanno fissato compito ed il limite programmatico, anche di salvaguardia e di tutela generale.

In dimensione di Area Metropolitana sarà più semplice e immediato razionalizzare il sistema residenziale, il sistema infrastrutturale locale e di nodo, l'ambiente come qualità dell'aria, dell'acqua e del suolo in relazione all'uomo teorico, ma anche nell'aspetto culturale, monumentale e paesaggistico del processo di antropizzazione del territorio. Quindi l'assioma di valutazione che attesta, "I boschi della Piana" ci vogliono per l'Inceneritore ma sono vietati per l'aeroporto, allora ...intanto facciamo l'Inceneritore poi vedremo.! Per l'Aeroporto non ci possono essere "Boschi ed Oasi Avifaunistiche",cassiamoli poi qualcuno provvederà, e di concerto "lo scarica barile" per tutte le altre possibili opere ad oggi previste, denota con certezza una valutazione "settoriale" non è certo un criterio per avere una visione d'insieme di Area Vasta, posponendo ai successivi interventi la risoluzione dei problemi.

Le direttive europee con il conseguente impianto legislativo a salvaguardia dell'ambiente sono molto ferree ed ultimamente anche il nostro ordinamento ha recepito specialmente nell'ambito dei "beni culturali" procedure di salvaguardia del patrimonio in maniera così restrittiva che non possono essere eluse e/o interpretate "ad personam".

- 3) E' pleonastico l'intento di effettuare procedimenti singoli senza un quadro ambientale di insieme così **da poter evitare una valutazione complessiva che non asseveri un quadro ambientale fin troppo deficitario.** Infatti in questo lembo di terra oltre a quanto urbanisticamente già presente sul territorio con il relativo carico antropico, sono previste una serie di infrastrutture di **"pesantissimo impatto ambientale"** che si possono così riassumere;
- a) L'entrata in funzione della Scuola Marescialli e Nuova Stazione CC di Castello con circa 2000 presenze giornaliere con target di operatività completa ad inizio 2016
 - b) Il nuovo insediamento urbanistico residenziale PUE Castello di Unipol-SAI
 - c) Il Nuovo Stadio ACF Fiorentina con annessa Cittadella Viola con previsioni di alberghi, centri commerciali che ovviamente attireranno potenziali clienti "non solo la domenica" ed impatti emissivi mai valutati
 - d) Il riposizionamento del Mercato Ortofrutticolo (nel vecchio sito è previsto lo Stadio) quindi infrastruttura di "Logistica" dove per dinamiche di lavoro sarà un via vai di grossi TIR e camion per la distribuzione distrettuale.
 - e) Il Nuovo Aeroporto con la previsione di aumento del 100% degli attuali voli commerciali, ma con aeromobili intercontinentali e quindi ovviamente ben più inquinanti rispetto a quelli attuali.
 - f) Il nuovo MEGA centro di "Deposito e Logistica ESSELUNGA", quindi anche in questo caso con pesante inquinamento emissivo a causa di arrivo merci su camion TIR e redistribuzione capillare presso gli esercizi periferici.
 - g) La terza corsia A11 per facilitare un più facile accesso in città, salvo poi verificare alla prova dei fatti se questo produrrà un minor o maggior inquinamento.

- h) Il nuovo inceneritore di Case Passerini deliberato dalle competenti amministrazioni sulla base di un tonnellaggio del 50% rispetto alla proposta AIA attuale e a fronte di una VIS della Dott.ssa Eva Buiatti che all'epoca già dichiarava che la "Piana era satura e che non poteva recepire più nulla", questo nonostante ancora oggi alcune amministrazioni comunali richiedano "ovviamente totalmente inascoltate" ancora una NUOVA VIS.
- 4) Il Nuovo Aeroporto in base alle documentazioni prodotte dal proponente ha come previsione entro il 2029 l'incremento del 100% del traffico commerciale attuale. Invero è alquanto inusuale che l'attuale progetto non definitivo e più volte modellato in corso d'opera con una procedura a nostro avviso anomala stia procedendo con una Valutazione VIA Ministeriale, basandosi su progetto ...di massima, quindi non definitivo e facendo valere una VAS Regionale di cui alle conclusioni NURV, che come si potrà constatare nulla hanno di valutazione di area vasta di cui al capitolo 3.
- VAS che comunque prendeva in considerazione una pista di 2000 metri con classificazione 3C City Airport per aeromobili di classe C mentre lo Studio SIA sottoposto a procedura VIA viene dichiarata una pista di 2400 metri Categoria D/E Intercontinentale e con simulazione voli con aeromobili B757 quindi di categoria superiore a quelli indicati nel PIT e performanti per voli intercontinentali.
- "Documento SIA 06 RS_ENAV_2015 Capitolo 2.3.4 Pagina 23"
- "Documento SIA 06 RS_ENAV_2015 "segmento" Nuova Pista Volo RWY 12/30 Layout Capitolo 3.2 Dati di Progetto Pista, Pagina 15"

Perciò di fatto è un nuovo e differente progetto rispetto a quello valutato in procedura di VAS a causa del quale la valutazione effettuata dal NURV è incompatibile, incoerente, non conforme alla reale situazione dei procedimenti in essere, allor quando lo stesso NURV valuta nel complesso il carico ambientale avendo come riferimento un City Airport con 45.000 voli annui ovvero attività commerciale e generale, con velivoli di Classificazione C prendendo ad esempio l'Airbus 320, mentre nella documentazione SIA del proponente del Nuovo Aeroporto si dichiara apertamente un target di volume traffico di oltre 50.000 voli annui di sola attività commerciale che unitamente a quella generale fanno circa 57.000 movimenti/anno ovvero il 30% in più rispetto al dato su cui sono state fatte tutte le valutazioni, oltretutto senza però considerare i maggiori effetti impattanti/emissivi dovuti ad aerei Classe D Intercontinentali, superiori rispetto a quelli di Classe C oggetto delle valutazioni ambientali.

Si reitera perciò la richiesta di una NUOVA VAS sia del singolo masterplan aeroportuale come peraltro previsto dalle leggi Nazionali e Direttive UE, ed una Nuova VAS GENERALE basata sugli effettivi previsti dal SOLO progetto definitivo del Masterplan unitamente a tutto il carico antropico previsto da tutte le componenti sia quelle già esistenti che di quelle di cui è prevista la localizzazione nell'intera Area Vasta.

Sintomatico è l'esempio sottostante, dove Treviso è in una situazione ambientale nettamente migliore rispetto a Firenze;

<http://tribunatreviso.gelocal.it/treviso/cronaca/2015/07/12/news/aeroporto-canova-addio-ampliamento-1.11768616>

Va anche sottolineato che l'Annex XIV ICAO da cui deriva il Regolamento Costruzioni ed Esercizio Aeroporti ENAC e le Raccomandazioni ICAO, sconsigliano

vivamente **la costruzione di Inceneritori e Discariche, e Boschi vicino ad Aeroporti.**

- 5) L'articolo 8 comma 10 del D.lgs 133/2005 che recepisce la direttiva europea 2010/75/UE prevede: “gli effluenti gassosi degli impianti di incenerimento e coincenerimento devono essere emessi in modo controllato attraverso un camino di altezza adeguata (e per quello di Case Passerini non è congruo) e con velocità e contenuto entalpico tale da favorire una buona dispersione degli effluenti al fine di salvaguardare la salute umana e l'ambiente, con particolare riferimento alla normativa relativa alla qualità dell'aria”;
- 6) Le valutazioni effettuate sui modelli diffusionali di ricaduta dei microinquinanti non sono valide, infatti non è mai stata presa in considerazione dagli estensori la questione delle rotte sia della vecchia pista orientamento 05/23 come di quella del nuovo aeroporto con orientamento 12/30. Fermandosi all'attuale come attestato su documenti della ADF (oggi Toscana Aeroporti) circa 15.000 decolli/anno (dati 2013) sono passati esattamente sopra le aree dove dovrebbero sorgere le torri/camini, infatti le procedure di volo attuali prevedono una immediata virata a destra (documentata da video e disponibili a richiesta) per evitare le aeree di Peretola/Brozzi e per lasciare immediatamente libero il corridoio di discesa per gli atterraggi, dove specialmente in estate sono necessari almeno 3- 4 minuti fra decollo/atterraggio. I documenti evidenziano che MAI sono stati fatti studi diffusionali APPROFONDITI circa la ricaduta microinquinanti cancerogeni in presenza di turbolenze derivate dai motori che inevitabilmente dovrebbero sorvolare l'impianto ad una altezza variabile fra i 900 e 1500ft ovvero 300/500 metri circa, considerando poi le proiezioni di aumento traffico previsto dal “masterplan aeroportuale” **tale incontrovertibile necessità di un nuovo studio sulle ricadute diffusionali si trova nello Studio Aeronautico** per la valutazione dell'Impianto redatto da ENAV e datato 20/4/2015 a pagina 151 del testo oppure alla pagina 29 dello “Studio di Safety” dove lo stesso ENAV nelle “Conclusioni” capitolo 5 “Si suggerisce di verificare il potenziale ed eventuale impatto della temperatura dei fumi prodotti dall'impianto di incenerimento sui motori dei velivoli operanti nelle vicinanze.” Quindi se ENAV è tanto preoccupato per la tenuta meccanica dei motori visto le temperature di oltre 1000 gradi è segno inequivocabile del sorvolo delle ciminiere e pertanto il **NESSO** con la **TOTALE NULLITA' ED INATTENDIBILITA'** delle valutazioni fin qui presentate circa i **modelli diffusionali di ricaduta dei microinquinanti cancerogeni nel comprensorio.**

<http://server-nt.provincia.fi.it/conoscenza/termo/index.htm>

L'inceneritore dista non più di 700 metri dall'ubicazione anche dalla Nuova Pista per cui tutte le valutazioni, sanitarie, ambientali e di ricaduta micro inquinanti cancerogeni devono obbligatoriamente prevedere come prescritto anche dai Regolamenti Comunitari gli impatti totali, derivanti da tutte le opere dei piani, specialmente quelle così impattanti e limitrofe nella loro localizzazione.

Le linee guida “Enac – Fonti di Inquinamento

http://www.enac.gov.it/L'Ambiente/Fonti_di_inquinamento/index.html

e quelle sulle Discariche ed Impianti di incenerimento

https://www.enac.gov.it/repository/contentmanagement/information/p1084240864/informative_tecniche_linee_guida_discariche.pdf

forniscono un quadro abbastanza chiaro su cosa significa sotto l'aspetto delle emissioni avere un aeroporto in prossimità di un Inceneritore. Addirittura nella documentazione allegata alla variante PIT Regionale è stato a suo tempo rilevato per gli NOX, zona Ponte alle Mosse, quindi zona vicinissima all'ubicazione dei 2 impianti, aeroporto ed inceneritore **“sforamenti sostanziali.”**

“Alla pagina 7 paragrafo 3 dell'allegato 7 del PIT Mobilità e Tramvia si dice che (dati 2011) gli sforamenti PM 10 come attesta il report sono oltre i limiti di legge, addirittura per i biossidi di azoto NO2 nonostante le nuove auto Euro 3/4/5 si registra incremento del 600% “”

Per essere chiari e prevenire qualsiasi demagogico intento di depotenziamento dei dati sopra esposti (visto la data) chiariamo subito che dalla data di riferimento, anche l'impatto dell'aeroporto è aumentato visto l'incremento del 30% dei voli, ...appunto dal 2011.

Per quanto concerne la localizzazione in riferimento alle normative ENAC, se nelle linee guida viene attestato che “può essere autorizzata la costruzione di discariche con annesso impianto di incenerimento ad una distanza inferiore a 13 Km (tredici chilometri) dal sedime aeroportuale, ”quindi previa preventiva autorizzazione”, il limite inferiore dei 13 km non può essere certamente **“strumentalizzato e ridotto”** ad un semplice e banale calcolo di distanza.

Infatti se questa è una valutazione tecnica perché allora non attestare che si può costruire anche ad una distanza inferiore ad un Km.? (visto che qui siamo ad appena a 700 metri) forse perché a nessuno verrebbe mai in mente di edificarlo proprio così a ridosso di una ulteriore e potenziale fonte di forte inquinamento? Tuttavia **se la logica ed il buon senso ancora non prevale**, rimane comunque il fatto che **NON SONO STATI FATTI GLI STUDI** per i modelli di ricaduta microinquinanti, proprio in virtù della estrema vicinanza alle due piste quella attuale e quella prevista.

Va anche evidenziato in maniera riprovevole come nella procedura di VIA nessuno abbia mai sollevato il problema della turbolenza nei fattori dei modelli diffusionali essendo così vicino l'impianto aeroportuale, minando a nostro avviso totalmente la credibilità della valutazione sull'intero procedimento, visto la marchiana, inverosimile ed inaccettabile lacuna ed omissione da parte dei tecnici valutatori.

- 7) Detta evidenza si riscontra in modo palese anche nelle more della verbalizzazione della Conferenza dei Servizi del 3 Luglio 2015;
 - a) La nota integrativa 23/04/15 prot. 26/15 inceneritori ibridi, classificando in conferimento di rifiuti parzialmente biodegradabili di per sé attesta che lo stesso non può essere considerato come al soprastante punto 3 produttore da “da fonti rinnovabili”

b) Le direttive UE e la scaletta di priorità indicano chiaramente che la parte biodegradabile deve essere recuperata, e se ad oggi non viene fatto è solo per l'evidente fallimento del "gestore" che già dalla LR 25/98 e successive, come lo stesso DLGS 152/2006 prescriverà percentuali obbligatori di raccolta differenziata filo strada mai raggiunte.

8) Non sono congrue le valutazioni circa il recupero energetico dell'impianto di cui al **DL 133/2014** di cui parleremo in seguito, ma non si rispettano neppure i requisiti regolamentari dello stesso **DL** convertito in legge in data 11 novembre 2014 n. 164 e che all'art. 35 comma 3 prevede *"Tutti gli impianti di recupero energetico da rifiuti sia esistenti sia da realizzare sono autorizzati a saturazione del carico termico, come previsto dall'articolo 237-sexies del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, **qualora sia stata valutata positivamente la compatibilità ambientale dell'impianto in tale assetto operativo, incluso il rispetto delle disposizioni sullo stato della qualità dell'aria di cui al decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155.**"*
Di fatto procedendo con parere positivo di attesta oggi la compatibilità ambientale illegale senza uno studio di ricaduta dei micro inquinanti cancerogeni in presenza di turbolenze dovute al sorvolo degli aeromobili come attestato da ENAV stessa.!

9) In riferimento al massimo della valorizzazione energetica ed alle conseguenti valutazioni degli obiettivi di recupero energetico vale la pena di evidenziare come lo stesso DL 133/2014 non è conforme ai dettami delle Direttive Europee, infatti lo stesso Commissario Karmenu Vella qui in copia conferma che il nostro paese dovrà cambiare il fattore di correzione climatico della formula di efficienza energetica. Infatti il correttivo climatico applicato per classificare gli inceneritori di rifiuti come valorizzatori di energia (da D10 smaltimento a R1 recupero) non erano conformi a quelli della Direttiva europea. L'Italia aveva stabilito tali parametri per decreto nel 2013: con questi calcoli divergenti il Paese s'era assicurato un illecito vantaggio competitivo rispetto agli altri inceneritori europei". Anzi, con l'art.35 del dl Sbocca Italia sopra richiamato ha pure consentito i cambi di classificazione degli inceneritori in modo non rispettoso delle direttive (art. 3.15 Allegato II, Direttiva Rifiuti 2008)".

Così tutte le Multiutility (esempio l' Inceneritore di Uguzzolo / Parma) come il GIDA Baciacavallo (Po) oppure il CIS (Montale) per rimanere interra Toscana incluso la QThermo hanno aperto "la caccia" all'aumento del tonnello da bruciare per approfittare di questa imperfezione normativa per che forza di cose dovrà essere sanata. Anzi nel testo del DL # 92 del 4 Luglio c.a. si autorizza "ancora in deroga" quindi confezionando un atto ad hoc con una liceità formale con dettagli e parole sapientemente sostituite, senza invece entrare nella sostanza del problema e del relativo "Diritto Europeo" in altre parole si concede un esercizio temporaneo bloccando il recepimento delle direttive e temporaneamente anche le relative procedure di infrazione UE,...magari con il malcelato intento di bloccarle sine die, infatti è aberrante a nostro avviso e non può passare inosservata la necessità di essere obbligati ad emettere un provvedimento di **"straordinaria necessità"** ed urgenza per garantire misure anche di **"carattere provvisorio"** tanto per bloccare una falla che si è aperta fra la normativa nazionale e quella europea in materia di AIA. In sintesi, non si dovrebbe inquinare, ma si inquina, allora si emette un provvedimento **"straordinario ed urgente"** che premetta il

rilascio di una autorizzazione AIA provvisoria,...consentendo l'esercizio e **quindi di poter inquinare visto che l'AIA non risponderebbe ai dettami dell'Unione.!!**

La forma di tale DL a nostro modesto avviso sembrerebbe simile al modus operandi per la centrale TirrenoPower, dove in base a quanto riportato da organi di stampa relativamente a certe intercettazioni, si parlerebbe di leggi ad hoc quindi ad personam con le quali è possibile fare di tutto. E' pur vero che in questo caso si parla di tutti gli impianti di incenerimento Italiani, ma i procedimenti Europei non li conosciamo oggi, solo che i nostri impianti sono per la maggior parte fuori norma, con criteri di conferimento materiale che non seguono le direttive UE e con emissioni non propriamente valutate, quindi non rimane altre che creare un limbo procedurale per poter continuare ad operare in tale difformità. **Tale contrapposizione "di merito" non è assolutamente banale se pure la Magistratura richiede il pronunciamento della Corte Costituzionale su tale DL per dirimere definitivamente le priorità cioè se l'art. 32 della Carta Costituzionale (il diritto alla salubrità) deve essere subalterno all'interesse sia esso pubblico e/o privato.**

Un altro convincimento alle nostre tesi proviene dalla recente sentenza della Corte di Cassazione (sent. Cass. pen sez 3. num 12019 del 10 febbraio 2015) dove si afferma che il reato di cui all'art. 674 del Codice Penale relativo alle emissioni di rilascio diretto o indiretto, da fonti puntiformi o diffuse, di inquinanti (sostanze, rumore, fumi, radiazioni ecc..) in aria, acqua, suolo di sostanze inquinanti, che rientrano nell'ambito dell'inquinamento atmosferico, (parte V del D. Lgs 152/06 e smi di seguito TUA -Testo Unico Ambientale Art.279) per cui il fatto di non aver compiutamente valutato come sopra menzionato il modello diffusionale di ricaduta micro inquinanti cancerogeni in presenza di turbolenze aeree da sorvolo sistematico e persistente al quale oggi si aggiunge anche il fattore "olfattivo" che per quanto ci risulta non ha avuto nessuna valutazione sia in procedure di VIA come in procedura di Conferenza dei Servizi, rendendo a nostro avviso **nulli i procedimenti in carenza di tali ed obbligatorie valutazioni unitamente alle altre già espresse.**

Tuttavia "il rispetto dei requisiti stabiliti" della direttiva UE 2010/75/UE richiamata anche nello stesso DL 92 di alcuni giorni orsono non c'è, come denunciato al punto 5 di questa diffida.

All'art. 2 del DL appena emesso si autorizza in deroga a completare i procedimenti sia per gli impianti già in funzione e quelli in programmazione rimandando a future prescrizioni, ma di fatto AUTORIZZANDO IN DEROGA UN PROCEDIMENTO AIA NON CONFORME AI DETTAMI EUROPEI.

La motivazione di merito si riscontra al capitolo seguente dove si esplicita un criterio ed una valutazione in contrasto con i dettami della stessa Carta Costituzionale creando di fatto una valorizzazione artificiosa dove si mettono sullo stesso piano la Salute Pubblica e gli interessi economici. " Al fine di garantire il necessario bilanciamento tra le esigenze di continuità dell'attività produttiva, di salvaguardia dell'occupazione, della sicurezza sul luogo di lavoro, della salute e dell'ambiente salubre."

Non a caso l'Esecutivo classifica " gli inceneritori" strategici, e non a caso i gestori chiedono la Pubblica Utilità, l'Indifferibilità ed Urgenza (nel caso di Firenze in base alla LR 39/2005 che comunque è sottostante ai principi costituzionali richiamati

dalla sentenza 163 del CDS) come se tutto fosse dovuto anche in assenza di valutazioni ambientali approfondite e dovute.

Ed il riferimento al quadro d'insieme non è banale visto che il progetto in questione si parla di;

“A waste-to-energy (WtE) plant for the provinces of Florence, Pistoia and Prato”

quindi di un quadro generale di ATO per le province di Firenze/Prato/Pistoia dove sinergicamente sono state o verranno concesse autorizzazioni di nuove AIA in virtù del DL # 92 del 4 Luglio, senza però opportune verifiche ed approfondimenti sanitario/ambientali di cui i cittadini hanno chiesto debito conto ai Sindaci da oltre 10/15 anni, addirittura con l'intervento del Difensore Civico Regionale senza avere nessun riscontro ufficiali, ragion per cui c'è già una formale denuncia al competente desk Europeo per tali omissioni.

<http://www.eib.org/infocentre/register/all/60129997.pdf>

<http://www.eib.org/projects/pipeline/2015/20150044.htm>

Per l'inceneritore di Case Passerini il cui ricorso TAR verrà discusso entro l'anno abbiamo già ampiamente detto, mentre per l'Inceneritore di Baciacavallo (Prato) ci è stato comunicato con determinazione della Provincia n. 2058 del 06/07/2015 è stata emessa pronuncia di VIA positiva e contestualmente rilasciata l'AIA a favore di GIDA SpA per l'impianto di incenerimento fanghi (10 Km di distanza da Case Passerini) utilizzando il Decreto 92 sopra richiamato, ed eludendo nuovamente quello che abbiamo denunciato nostre osservazioni, ovvero la totale mancanza dei dati sanitari richiesti da oltre 10 anni e incompatibilità dell'impianto così a ridosso delle abitazioni visto l'esigua altezza del camino non rispondente all'articolo 8 comma 10 del D.lgs 133/2005 che recepisce la direttiva europea 2010/75/UE prevede: “gli effluenti gassosi degli impianti di incenerimento e coincenerimento devono essere emessi in modo controllato attraverso un camino di altezza adeguata.

Fra l'altro per Baciacavallo sarebbe previsto un nuovo impianto a recupero energetico entro il 2018, proprio in virtù di quanto permesso dal DL 133, che come detto è in contrasto che le normative UE.

Per l'inceneritore di Montale (Cis-Laudern) (22 Km da Case Passerini e 12 da Baciacavallo) già soggetto al “Recupero Energetico” per cui si potrebbe dire che “Case Passerini non è funzionale per le tre province ma solo a se stesso visto che le altre hanno già o si doteranno di impianti a Recupero Energetico” anche per questo impianto (CIS) è stata rilasciata una AIA in presenza di un impianto ristrutturato ma che nel 2007, è stato chiuso per oltre un mese perché per ben 75 giorni (come minimo) ha superato di quasi 7 volte il limite di emissione previsto per legge (6,696 micro grammi normal metro cubo contro un limite di legge di 0,01)

A seguito dell'incidente del 2007 fu istituito un tavolo tecnico dal quale, nonostante ritardi, reticenze e affermazioni negazioniste è emerso che intorno all'area di ricaduta dell'inceneritore di Montale c'è una situazione di pesante contaminazione da inquinanti cancerogeni (diossine e PCB) e che tale contaminazione interessa sia i terreni che le matrici biologiche. Però nonostante questo il tavolo tecnico istituzionale/sanitario dopo quasi 10 anni è talmente

condizionato che ancora i dati grezzi che di fatto potrebbero far verificare a tutti gli interessati la reale situazione, ancora non vengono fuori.

Nel frattempo in virtù del DL 133 anche questo impianto vuole raggiungere il massimo carico termico come previsto dal decreto soprastante, nonostante le difformità sul “potere calorico” dei rifiuti inceneriti, tant’è che anche per l’impianto CIS si prevede un grosso ammontare di rifiuto potenzialmente biodegradabile da conferire invece all’incenerimento, e questo ancora una volta in virtù di una azione sistemica a livello Regionale Toscano in contrasto con le normative UE circa i criteri di priorità nella gestione dei rifiuti ovvero prevenzione, riutilizzo, riciclaggio, recupero e smaltimento. E’ quindi palese l’intento di utilizzare la parte biodegradabile dei rifiuti che dovrebbe essere riciclata in modo corretto a causa anche del suo esiguo potere calorico, mentre con articolati ad hoc, con PSEUDO requisiti, per monetizzare l’energia prodotta da impianti da fonti PSEUDO rinnovabili” e la risposta a tali dubbi appare proprio dai vocaboli sapientemente usati, ovvero quegli “impianti ibridi” che da nostre ricerche non trovano riscontro nei testi comunitari è che sono funzionali per ogni necessità visto il così ampio raggio di funzionale interpretazione.

Per tale ragione il contenzioso in essere è finito alla Corte Amministrativa della Toscana che ha confermato la validità della posizione CIS, TAR Toscano N. 00954/2015 REG.PROV.COLL. N. 01658/2014 REG.RIC., in virtù del DL Sbocca Italia più volte richiamato ma al quale la Provincia come già dichiarato pubblicamente intende ricorrere al Consiglio di Stato visto la insostenibile situazione ambientale del comprensorio.

Tale situazione manifesta la palese volontà di eludere il “diritto reale” sancito dall’art.32 della Carta Costituzionale e le vigenti direttive europee, (ci scuserete la divagazione, ma ogni giorno puntualmente saniamo una procedura di infrazione UE, ma per non farci mancare nulla facciamo in modo da farne aprire subito un’altra) **che in questa sede risolutamente denunciemo.**

Ci permettiamo di rammentare al sig. Ministro Orlando qui in copia che la Sentenza 163/2015 del Consiglio di Stato riequilibra i valori ed i criteri meritori circa la priorità della Salute Pubblica statuita dalla Carta Costituzionale, rispetto a tutti gli altri valori siano essi **strategici e/o pubblici:**
“la tutela della salute della popolazione è primaria rispetto anche alle esigenze di pubblico interesse soddisfatte dall’impianto/opera.”

E’ quindi indiscutibile che prima di decidere e deliberare sia necessario effettuare approfondite valutazioni ambientali, sullo stato della popolazione coinvolta e sulle previsioni future in quanto la VIS di Eva Buiatti già a suo tempo era parziale e incompleta in quanto era basata su campioni di popolazione incompleti, ed era parziale nei limiti posti alle indagini epidemiologiche (prende in esame le sole malattie respiratorie) e sicuramente non teneva neppure di tutte le altre infrastrutture che all’epoca non erano neppure all’orizzonte.

Ovviamente parliamo sia per l’Inceneritore, come per il Nuovo Aeroporto in questione come da precise motivazioni sopra richiamate, ma allo stesso tempo anche per tutta l’Area Vasta di cui al Capitolo 3 perché in tale comprensorio ci abitano, lavorano e studiano oltre 1 Milione di persone.

Ciò detto in presenza di tali, cospicue e puntuali novità, le inadempienze dei soggetti pubblici ai quali sono state fatte richieste PEC per ottenere dati ambientali e sanitari con copia al Difensore Civico Regionale, sistematicamente elusi ma di Fondamentale Importanza Legale visto quanto stabilito dalla Corte di Cassazione nella sentenza sopra richiamata “”la garanzia della possibilità di avviare azioni legali da parte del cittadino al quale non siano state fornite adeguate informazioni, in applicazione della [Convenzione di Aarhus](#) del 1998.”” la **Conferenza dei Servizi** non può **che procrastinare** l’eventuale **decisione autorizzativa** in funzione di **nuovi e cogenti approfondimenti sopra richiamati**, acclamate anche le carenze denunciate a livello Governativo.

In caso di concessione autorizzazione AIA sia essa definitiva e/o temporanea, forti della giurisprudenza in essere, sia Nazionale che Comunitaria provvederemo ad adire in tutte le competenti sedi incluso la Corte dei Conti, perché il virtù di tale diffida preventiva quei soggetti/enti che decidessero di procedere anche non in conformità con le Direttive Europee, nel caso in cui venissero riscontrate procedure di infrazione con conseguenti esborsi economici a carico del nostro Paese, quindi dei Cittadini, verrebbe da noi automaticamente richiesto il recupero di tali somme a carico di tutti coloro che avranno creato tale situazione eludendo tale atto.

Gianfranco Ciulli

Portavoce

Coordinamento Comitanti per la Salute della Piana di Prato e Pistoia