

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, 6 settembre 2016

Ing. Guido Monteforte Specchi
Presidente della Commissione Tecnica VIA/VAS
Ministero dell' Ambiente - Roma

Al Gruppo Istruttorio VIA per
l' Aeroporto Firenze presso la
Commissione Tecnica VIA/VAS
Ministero dell' Ambiente - Roma

Al Gruppo Istruttorio VIA per
l' Ampliamento Autostrada A/11 presso la
Commissione Tecnica VIA/VAS
Ministero dell' Ambiente - Roma

e per conoscenza:

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

Ogg.; Autostrada A/11 Codice Procedura (ID_VIP) 845 & Nuovo Aeroporto Codice Procedura
(ID_VIP) 2980 - Applicazione procedure di Valutazione VIA Direttiva UE 92/2011

OSSERVAZIONI

la presente per portare alla Vostra attenzione le carenze istruttoria di entrambi i procedimenti di cui all' oggetto fra loro interconnessi.

In primis facciamo presente la questione delle valutazioni VIA che discendo dalle rispettive direttive UE, dove vengono descritte esattamente metodologie e criteri di valutazioni, infatti precisiamo che le valutazioni VIA di cui alla direttiva UE sopracitata, prevedono i seguenti criteri valutativi e dal nostro punto di vista entrambe sono marcatamente carenti sulla valutazione degli impatti ed effetti, perché i proponenti **“NON HANNO OBBEDITO”** alle prescrizioni di valutazione imposte dalla Direttiva UE sulla VIA 92/2011 in primis la loro **gerarchia**, ovvero di **evitare, minimizzare, compensare**, in ordine cronologico di importanza : i) gli **OBLIGHI** di evitare gli impatti **che sono evitabili**, ii) di **minimizzare** quelli non sono evitabili, iii) **compensare**

gli impatti che non minimizzabili, quindi iv) di applicare il vademecum valutativo che ai sensi della Direttiva che concerne le procedure di VIA sono ascrivibili ai Proponenti.

Come già ampiamente comunicato alla Commissione Tecnica di VIA per l'aeroporto di Firenze e comune anche per il procedimento dell'Ampliamento A/11, tutte le opere/impianti soggette a valutazione devono avvenire sulla base di dati "aggiornati" (Sentenza Consiglio di Stato 163/2015 sentenza che ha oramai fatto "Giurisprudenza di Merito" in Italia) dati sanitari ed ambientali AGGIORNATI non in possesso di entrambi i proponenti come ampiamente dimostrato visto che neppure la Regione NON li ha, dichiarando che la datazione più aggiornata è 2000/2008 quindi NON più attendibili per una valutazione seria, approfondita e di merito. (allegati #1/#2)

<http://tuttosesto.net/fratoni-ass-ambiente-regione-7-centraline-la-qualita-dellaria-nella-piana-fiorentina/>

<http://tuttosesto.net/grechi-ex-arpas-replica-fratoni-nessuna-centraline-laria-posizionata-nella-piana/>

<https://www.giustizia->

amministrativa.it/cdsintra/cdsintra/AmministrazionePortale/DocumentViewer/index.html?ddocname=GNOH6XVOFDHS3L6N5F5AO7I5WE&q=

Come menzionato nel testo del link soprastante: ""La valutazione di impatto ambientale non si sostanzia in una mera verifica di natura tecnica circa la astratta compatibilità ambientale dell'opera, ma implica una complessa e approfondita analisi comparativa tesa a valutare il sacrificio ambientale imposto rispetto all'utilità socio economica dell'intervento, tenuto conto anche delle alternative possibili e dei riflessi sulla stessa c.d. opzione zero.""

Quindi l'altro criterio "prescrittivo" della direttiva UE è la valutazione **cumulativa e complessiva** del carico antropico, ovvero delle opere esistenti, in via di realizzazione, deliberate e previste, cosa che non è stata puntualmente valutata, è la conferma avviene proprio da dalla documentazione fornita dagli Enti stessi;

Con parere CTVIA 1314 ed Esito Positivo Decreto VIA DM 134 del 20/05/16 si decreta la Compatibilità Ambientale fa parte dei due Ministeri (Ambiente & Beni Culturali)

"progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A11 Firenze - Pisa Nord nel tratto Firenze Pistoia" opera di Interesse Nazionale per oltre 400M di Euro fra lei cui finalità una delle più importanti e quella di rimuovere l'imbottigliamento nel tratto finale Casello A/11 Firenze - centro Città via di Novoli, nel cui decreto di Compatibilità Ambientale si legge;

PRESO ATTO che il progetto presentato, riferibile alla tipologia di cui al punto 10) dell'allegato II alla parte II del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii., prevede l'ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A11 nel tratto compreso tra Firenze e Pistoia dal km. 0+621 al km. 27+392, per complessivi 26,8 km circa, all'interno del quale è prevista la realizzazione del nuovo svincolo di Pistoia Est.

Nella "Sintesi NON Tecnica" allegata alla procedura di VIA a pagina 14 si legge: "" Nello specifico, e come meglio descritto nella parte relativa alle caratteristiche tecniche del progetto, questo ha generalmente previsto il mantenimento del tracciato in asse rispetto all'esistente

(ampliamento simmetrico), tenuto conto anche della presenza lungo il tracciato di alcuni punti di passaggio obbligato (cavalcavia e sottovia già predisposti alla terza corsia nell'ipotesi di ampliamento simmetrico), prevedendo tre eccezioni di cui la sottostante è riferita al tratto in questione, e recita che è previsto l'intero ampliamento su un unico lato (ampliamento asimmetrico):

""la prima è rappresentata dal tratto iniziale, in cui il progetto si raccorda con un flesso costituito da due curve di raggio 10.250 metri all'intervento di adeguamento dello svincolo a raso di Firenze Peretola, **all'interno del quale l'ampliamento alla terza corsia del tratto compreso tra la progr. km 0+000 e la progr. km 0+621 è previsto in asimmetrico lato carreggiata Est per la presenza dall'aeroporto A. Vespucci confinante con la carreggiata ovest (direz. Pisa).** ""

Perciò a fronte di tale deduzione ci si aspetterebbe che i terreni per l'ampliamento delle carreggiate fosse recuperabili ad est. Invece nelle prescrizioni di Compatibilità Ambientale si dichiara che l'ampliamento avverrà solo a partire dal **km 0+621** sconfessando quindi il procedimento istruttorio di VIA stesso.

Perché avviene questo, di fatto minando la funzionalità ed utilità pubblica almeno per questa parte/segmento, visto che l'opera non avrebbe la funzionalità per la quale è stata progettata ovvero eliminare il collo di bottiglia all'entrata ed alla uscita di Firenze, quando esistevano/ esistono altri progetti che similamente avrebbero risolto il problema alla radice e dovesi fa finta di non vedere spostando l'attenzione su altro.

E' chiaro che la terza corsia su questi 621 metri, crea non pochi problemi all'Aeroporto di Peretola, ma allora ci sarebbe da domandarsi come mai la VIA positiva (**DCC/VIA/2003/0676/04-11-2003**) (allegato #3) che prevedere l'interramento del tratto finale della A/11 non è stata messa in atto, forse perché si voleva un nuovo aeroporto intercontinentale anche se i documenti regionali lo dichiaravano un City Airport ? Eppure questa sarebbe stata la soluzione più economica e vantaggiosa per tutti, almeno che l'obiettivo non fosse appunto il Nuovo Aeroporto, compreso gli aiuti di Stato (Sblocca Italia) (proibiti dalla UE come lettere dei Commissari), quindi di fatto spostando "l'Obiettivo" dal Parco Agricolo "Soggetto Ordinatore" all'Aeroporto.

Anche qui sull'A/11 avviene lo stesso, ed infatti se l'intervento di questi fondi pubblici è finalizzato anche alla "presunta" soppressione del collo di bottiglia come il procedimento intenderebbe, si fa invece esattamente il contrario pur di procedere con l'intervento visto i fondi coinvolti, se poi si rileverà inutile (sperpero di fondi pubblici)...oramai è cosa fatta e nessuno sarà poi responsabile.

Questo convincimento ci viene oltre che dalle prescrizioni Ministeriali (km. +0,621) anche dalle dichiarazioni del Ministro Galletti (allegato #4) che conferma le sole due corsie in uscita perché la terza colliderebbe con l'Aeroporto.

Se questo è il quadro rappresentativo e contrapposto con la finalità (evitare i colli di bottiglia) allora non sono stati monitorizzati gli effetti in uscita (carenza istruttoria di VIA, effetti cumulativi) del carico veicolare che quella zona dovrà sopportare, infatti a poche centinaia di

metri sono previsti il Nuovo Aeroporto con traffico raddoppiato (gli aeroporti sono le maggiori fonti attrattive di traffico) Nuovo Stadio Cittadella Viola, hotels, centri commerciali, il nuovo deposito logistico Esselunga con il solo traffico pesante già valutato con oltre 300 autoarticolati giornalieri, il Nuovo Mercafir con oltre 400 autoarticolati giornalieri che inevitabilmente dovranno avere accesso all'entrata in autostrada, il Nuovo Inceneritore che riceverà rifiuti da tutto il comprensorio interprovinciale (da Rufina /Firenze a Pistoia) il tutto oltre al traffico veicolare privato.

Questo ci porta a domandarci se i soldi pubblici avranno avuto la reale funzionalità visto che se il collo di bottiglia fosse risolto in entrata, sicuramente rimarrebbe rimasto in uscita.

Da qui la notifica di Incorretta Valutazione VIA come da prescrizioni UE 92/2011 visto che le sopracitate argomentazioni dimostrano una palese carenza di istruttoria e/o autorizzazioni anomale le cui prescrizioni non risolvono i reali incipit del procedimento e le cui carenti istruttorie ne aumentano invece le criticità.

Non da meno la NON OMOGENEA valutazione del Ministero dei Beni Culturali che correttamente si preoccupa, come da leggi vigenti, delle barriere antirumore e la loro nocività alla "preclusione" del paesaggio tipico fiorentino di cui al Dlgs 42/2004 e ss.mm.ii., mentre non ha espresso gli stessi pareri, prescrizioni e divieti sul procedimento del Nuovo Aeroporto visto le interferenze riscontrate anche dall'Unesco e dal TAR sulle "buffer zone" visto la stretta correlazione con Ville Medicee "World Heritage".

Nel contesto generale dobbiamo poi prendere atto che il Ministro Galletti ed altri esponenti politici sollecitano, anzi pressano la Commissione Tecnica di VIA- Aeroporto ad emettere parere "positivo con prescrizioni" potendo così attivare la relativa Conferenza dei Servizi, che a nostro modo di vedere, riconfermato peraltro della stessa Sentenza TAR Toscana 1310/2016 non può assolutamente sanare le censure sollevate nel procedimento di VAS essendo le valutazioni su due o tre piani differenti e difformi (VAS/VIA/CS).

Gianfranco Ciulli

Portavoce

Coordinamento Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia