

ATTO CAMERA**INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA 4/16097****Dati di presentazione dell'atto**

Legislatura: 17
Seduta di annuncio: 770 del 30/03/2017

Firmatari

Primo firmatario: [ARTINI MASSIMO](#)
Gruppo: MISTO-ALTERNATIVA LIBERA-TUTTI INSIEME PER L'ITALIA
Data firma: 30/03/2017

Elenco dei co-firmatari dell'atto

Nominativo co-firmatario	Gruppo	Data firma
BALDASSARRE MARCO	MISTO-ALTERNATIVA LIBERA-TUTTI INSIEME PER L'ITALIA	30/03/2017
SEGONI SAMUELE	MISTO-ALTERNATIVA LIBERA-TUTTI INSIEME PER L'ITALIA	30/03/2017
TURCO TANCREDI	MISTO-ALTERNATIVA LIBERA-TUTTI INSIEME PER L'ITALIA	30/03/2017
BECHIS ELEONORA	MISTO-ALTERNATIVA LIBERA-TUTTI INSIEME PER L'ITALIA	30/03/2017

Destinatari

Ministero destinatario:

- MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Attuale delegato a rispondere: MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE delegato in data 30/03/2017

Stato iter: IN CORSO
Atto Camera

Interrogazione a risposta scritta 4-16097
presentato da
ARTINI Massimo
testo di
Giovedì 30 marzo 2017, seduta n. 770

ARTINI, BALDASSARRE, SEGONI, TURCO e BECHIS. — *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. — Per sapere – premesso che: la testata *online* «Notizie di Prato» ha reso noto, in data 27 febbraio 2017, uno stralcio del parere della Commissione di Valutazione di impatto ambientale del 2 dicembre 2016 per il Nuovo aeroporto di Firenze; al punto 3 del suddetto parere «Rischio di incidente aereo», di fatto esautorando l'Enac, il Ministero chiede lo studio da parte di un ente terzo pubblico per certificare la conformità dell'infrastruttura sotto l'aspetto della

sicurezza dei terzi sorvolati e trasportati: «Prima dell'approvazione del progetto da parte del Mit, dovrà essere redatto uno studio riferito agli scenari probabilistici sul rischio di incidenti aerei, considerato anche l'uso esclusivamente monodirezionale della pista di progetto e dei volumi di traffico previsti dal Master Plan 2014-2029. Tale studio sarà finalizzato alla delimitazione delle curve di isorischio, tenuto conto del Codice della Navigazione, integrato con decreto-legge 15 marzo 2006, n. 151 – articolo n. 715 e della circolare Enac. 12/01/2010. Lo studio dovrà essere redatto da soggetto terzo pubblico con esperienza per la previsione del rischio degli incidenti aerei mediante modelli di calcolo». Viene stabilito anche che tale «studio dovrà essere presentato per approvazione al MATTM che si esprimerà anche in merito alla necessità di sottoporre lo studio ad eventuali valutazioni ambientali»;

la prescrizione specifica che, nell'eventualità il rischio di perdita di vite umane superi la soglia di 1×10^{-4} , lo studio dovrà individuare le misure per l'eliminazione o la riduzione del danno, compresa la possibile delocalizzazione delle preesistenze»;

il «Turn Pad/Back Track» previsto per la nuova «categoria di classificazione 4 D/E della pista» risulterebbe in contrasto con il regolamento dell'Enac, ma soprattutto nell'Annex XIV ICAO, necessitando per tale classificazione di una pista di rullaggio, oggi non prevista;

con la quarta prescrizione viene richiesta una deviazione delle rotte per evitare il «sorvolo» di un'azienda a rischio rilevante Articolo 8 Seveso, che dista circa sei chilometri dall'aeroporto proprio sulla direttrice della pista: «In base allo studio di cui alla prescrizione precedente, il proponente dovrà predisporre una stima rischio con metodologia semplificata, riguardante le probabilità di incidente aereo nello scenario 2018, 2023 e 2029, che metta in evidenza la probabilità di accadimento di un impatto aereo sugli stabilimenti circostanti l'aeroporto, in particolare su quelli classificati dalla direttiva Seveso come “a rischio di incidente rilevante. Questa stima sarà finalizzata a valutare tutti i possibili effetti domino o di amplificazione e a definire idonee procedure di sicurezza, incluse – se possibile l'adattamento delle rotte aeree, l'eventuale divieto di sorvolo e le specifiche modalità di sorvolo degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante. La stima dovrà essere presentata a Regione Toscana e Arpat per le proprie valutazioni e provvedimenti, secondo le rispettive competenze e poi trasmessa al MATTM”» –:

se quanto riportato in premessa corrisponda a verità e in che tempi verrà pubblicato il decreto ministeriale che dovrebbe recepire il parere della commissione ministeriale per la valutazione di impatto ambientale del 2 dicembre 2016;

se il Governo ritenga sufficienti e conformi alla normativa le informazioni contenute nel *masterplan* presentato da Enac, con particolare riferimento alla monodirezionalità della nuova pista e al Turn Pad/Back Track;

come il Governo, nel caso di uno spostamento della rotta, intenda garantire il decollo e in particolar modo l'atterraggio in condizioni di sicurezza, considerato che l'allacciamento al sistema radar computerizzato per gli atterraggi ILS avviene a 13 chilometri dalla pista e non è modificabile;

se il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in applicazione delle tutele relative alla «Sicurezza dei Cittadini Sorvolati e Trasportati», in qualità di soggetto preposto «all'indirizzo, vigilanza e controllo dell'ENAC» di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo n. 250 del 1997, non intenda intervenire per far sì che l'Enac ritiri il suddetto *masterplan* per «carenze tecnico istruttorie sulla sicurezza». (4-16097)

Classificazione EUROVOC:

EUROVOC (Classificazione automatica provvisoria, in attesa di revisione):

impatto ambientale

aviazione civile

circolazione aerea