

ATTO CAMERA**INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA 4/16098****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
BECHIS ELEONORA	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

Destinatari

Ministero destinatario:

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

Attuale delegato a rispondere: MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
delegato in data 30/03/2017

Stato iter: IN CORSO
Atto Camera

Interrogazione a risposta scritta 4-16098
presentato da
ARTINI Massimo
testo di
Giovedì 30 marzo 2017, seduta n. 770

ARTINI, BALDASSARRE, BECHIS, SEGONI e TURCO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare*. — Per sapere – premesso che: in base all'articolo 1, del decreto legislativo n. 250 del 1997, «L'E.N.A.C. è sottoposto all'indirizzo, controllo e vigilanza del Ministro dei trasporti e della navigazione»; il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, unitamente al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, una volta esperita la valutazione di impatto ambientale concernente il nuovo aeroporto di Firenze

oggi in corso presso il competente Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, se ritenuta positiva, dovrebbe emettere il parere di conformità infrastrutturale «per presa visione» che di fatto avallerebbe anche la «tutela dei terzi sorvolati e trasportati» derivante dalle prerogative di vigilanza e controllo di cui al decreto legislativo n. 250 sopra citato;

la sentenza del Consiglio di Stato n. 5291 del 2013, in materia aeroportuale, chiarisce il «principio di sicurezza» e delle «zone di tutela»: «... in un settore – quale quello del traffico aereo – in cui il rischio di incidenti è quanto mai immanente e deve essere evitato con ogni mezzo possibile, il fatto che il rischio in questione sia “molto basso” non esime in alcun modo dall'intraprendere misure volte ad elidere ulteriormente tale rischio, sino a ridurlo pressoché a “zero” ...anche in funzione del futuro sviluppo aeroportuale...»;

le sentenze n. 1360/1361 – 2016, con cui il Consiglio di Stato emetteva parere favorevole ad Enac richiamando proprio l'applicazione delle «zone di tutela» di cui all'articolo 715 del codice di navigazione, proprio per la questione dei piani di rischio e tutele relative al previsto nuovo stadio di Cagliari, che per Firenze invece si intenderebbe «derogare»;

l'articolo 715 del codice di navigazione, con il combinato disposto derivante dal Prot. ENAC 150042/PROT. del 31 dicembre 2013 al comma C, classifica chiaramente che l'intervento di Firenze è da considerarsi a tutti gli effetti un «Nuovo Aeroporto» e in base alle normative Icao oggi non si può approvare un nuovo aeroporto in deroga, che metta a repentaglio l'incolumità dei cittadini sorvolati e trasportati;

vi sono diverse criticità in relazione alla presenza di alcune strutture vicino al nuovo aeroporto di Firenze tra le quali:

- scuola Marescialli Zona tutela B, distante circa 550/600 metri dal fine RESA testata 30;
- polo Scientifico Zona Tutela C, distante circa 130 metri dalla *strip* ovvero 280 metri dalla «runway»;
- dune antirumore longitudinali al polo scientifico di oltre 10 metri di altezza, ad una distanza di circa 150/180 metri dalla «runway» (proibite perché causa di amplificazione del danno derivante da possibile impatto aereo, effetto catapulta);
- nuovi argini del Fosso Reale più alti per il contenimento di possibili esondazioni, proprio in testata 12 dove avverranno il 97,5 per cento di atterraggi e decolli, a 250/300 metri circa dal Fine Pista (proibite perché causa di amplificazione del danno derivante da possibile impatto aereo, effetto catapulta);
- stazione Carburanti A/11 Zona Tutela A — Azienda a rischio rilevante ai sensi dell'articolo 6 legge Seveso III, distante appena 50/75 metri circa dalla *strip* ovvero 200/225 metri dalla «runway»;
- dune di protezione longitudinali alla Stazione Carburanti A/11 (proibite perché causa di amplificazione del danno derivante da possibile impatto aereo, effetto catapulta), distanti 30 metri circa dalla *strip*, ovvero 180 metri dalla «runway»;
- casello autostradale A/11 zona tutela B distante 850/900 metri dal fine pista testata 12 e proprio sul prolungamento dell'asse della nuova pista;
- centro direzionale autostrade IV Tronco A/1, ed attiguo Hotel «the Gate» Zona Tutela C distante circa 1200/1300 metri dal fine pista testata 12 (con pannelli fotovoltaici da rimuovere, visto che sono proibiti nelle pertinenze dei sedimi aeroportuali specialmente lungo le assi di atterraggio e decollo –:

se il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sia a conoscenza dell'incompatibilità con la «sicurezza dei terzi sorvolati e trasportati» e se intenda avvalersi delle prerogative di cui all'articolo 1 del decreto legislativo n. 250 del 1997 per bloccare l'opera per la mancata sicurezza;

a quali valutazioni sia giunto il Governo in merito alla nuova pista per l'aeroporto di Firenze;

se il Governo possa fornire i parametri in base ai quali è possibile una deroga alla concessione della certificazione aeroportuale, certificando la sicurezza per i «terzi sorvolati e trasportati». (4-16098)

Classificazione EUROVOC:

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

attrezzatura sportiva

aviazione civile

codice della navigazione