

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



Prato, 13 giugno 2017

Al Sindaco del Comune di Prato
e al Consiglio Comunale di Prato

Al Sindaco del Comune di Firenze
e al Consiglio Comunale di Firenze

Al Sindaco del Comune di Sesto Fiorentino
e al Consiglio Comunale di Sesto Fiorentino

Al Sindaco del Comune di Poggio a Caiano
e al Consiglio Comunale di Poggio a Caiano

Al Sindaco del Comune di Calenzano
e al Consiglio Comunale di Calenzano

Al Sindaco del Comune di Carmignano
e al Consiglio Comunale di Carmignano

Al Sindaco del Comune di Campi Bisenzio
e al Consiglio Comunale di Campi Bisenzio

Al Sindaco del Comune di Signa
e al Consiglio Comunale di Signa

Al Sindaco del Comune di Lastra a Signa
e al Consiglio Comunale di Lastra a Signa

e p.c.

Al Presidente della Regione Toscana
ed al Consiglio Regionale Toscano

e p.c.

Dott. Giuseppe Creazzo
Procuratore Capo della Procura della Repubblica
presso il Tribunale di Firenze

Dott. Giuseppe Pignatone
Procuratore Capo della Procura della Repubblica
presso il Tribunale di Roma

Oggetto: Nuovo Aeroporto di Firenze Codice Procedura VIA (ID_VIP) 2980

Egredi Sig.ri Sindaci, Egregio Presidente, spett.li Consiglieri, Ill.mi Signori Magistrati

a seguito dell'incontro dell'11 Aprile presso il Comune di Sesto Fiorentino fra i Sindaci del Tavolo Istituzionale sull'impatto del Nuovo Aeroporto ed i rappresentanti dei Cittadini, unitamente al Generale S.A Luciano Battisti, dove e quando ci fu evidenziato dai Sig.ri Sindaci come il Parere di VIA 2235 sarebbe stato elemento di valutazione complessiva ed approfondita nel merito delle prescrizioni previste circa l'aeroporto di cui all'oggetto, parere oggi disponibile;

a seguito dei commenti rilasciati alla stampa da parte Sindaco Biffoni che in data 11/6 dichiarava "un modo per dire No al progetto" lasciando intendere a nostro avviso che il parere "Positivo" con prescrizioni è una "elegante bocciatura", specialmente se si considera la prescrizione 3, relativa ai piani di rischio;

considerato che tramite blog/facebook siamo entrati in possesso del Parere 2235 della Commissione di VIA (qui allegato) con firme autografe, parere che tutti avevano meno Noi, nonostante le nostre reiterate richieste di accesso agli atti come previsto dalle vigenti leggi;

considerato che dalla nostra fortunosa lettura delle prescrizioni risulta alquanto anomalo il fatto che solo ...la Regione, Arpat, i Comuni di Sesto F.no, Firenze e Campi Bisenzio, siano soggetti preposti alla verifica ambientale tramite "l'Osservatorio " e non il Comune di Prato che dovrebbe subire danni acustici/ambientali con il 99% di sorvoli urbani per atterraggi visto la dichiarata monodirezionalità della pista, dove nella unica rotta prevista risiedono oltre 40.000 persone;

considerato che la stessa valutazione (danni acustici/ambientali) è attinente anche per il Comune di Calenzano, dove lo stesso impatto si avrà in fase di decollo per quella parte 99% di voli previsti dalle rotte ICAO A ed ICAO B, il cui 25% ricade appunto sul Comune di Calenzano (senza dimenticare che per una infrastruttura così impattante, non è stata prevista neppure la presenza di tecnici/medici delegati da "Comitati/Associazioni " in rappresentanza dei territori);

ritenuto che le dichiarazioni del Sindaco di Firenze Nardella sul recepimento della Nuova Direttiva VIA UE 52-2014, non possono interferire per sanare a posteriori un progetto che ha già ricevuto la "deliberazione della Commissione Tecnica di VIA" con un decreto legge che se approvato in toto come da Bozza 401 circolante, a parere degli scriventi non risulterebbe costituzionale perché difforme dagli intendimenti ed orientamenti indicati dal testo della direttiva (qui allegata) e quindi passibile di impugnazione alla Commissione UE, con procedura di infrazione e/o con ricorso alla Corte di Giustizia UE;

considerato che una più approfondita lettura del Parere 2235 ha manifestato che emergerebbero insormontabili criticità dell'opera, oltre ad una buona dose di insensatezza, non riusciamo a capire per quale ragione "strutture tecniche a qualsiasi livello" avendo già dato parere negativo (Parere

110/2015 "" Incompatibilità"") devono essere tenute a disposizione per ulteriori valutazioni e verifica di procedimenti, con enormi danni erariali sulle spalle dei contribuenti (ragione per la quale notificheremo alla Corte dei Conti Regionale tale contesto per verificare se possano esistere a questo punto "danni erariali causati da eccesso di potere");

considerato inoltre che il Parere 2235, pur con tutte le criticità già evidenziate, non rispetta quanto espressamente previsto dal D.lgs. 163/2006, che per opere quali quella in oggetto obbliga il proponente alla presentazione di un *progetto definitivo* e non di un *masterplan* come invece risulta essere agli atti dell'istruttoria;

considerato altresì che sussisterebbe nel procedimento un ulteriore profilo di illegittimità conseguente all'assenza tra la documentazione presentata del *Piano di utilizzo del materiale di scavo* che il d.lgs. 161/2002 prescrive debba obbligatoriamente essere presentato prima della conclusione del procedimento di VIA (provvedimento ed obbligo non rispettato dal Proponente visto i volumi di materiale di scavo previsti ed i relativi proibitivi costi, dato che nel Febbraio 2012 Enac ed Enav dichiaravano rispettivamente 2,5 e 4 Milioni di metri cubi a fronte di una areale di circa 150ha circa; del resto il Proponente ovvero l'Ing. Tenerani di Toscana Aeroporti e firmatario del Masterplan ha pubblicamente affermato che l'areale necessario (ante prescrizioni di VIA) sarebbe di oltre 500ha (250ha sedime, 90 compensazioni Idrauliche, 170 compensazioni mitigative) con costi e volumi ad oggi impensabili);

considerato che il progetto preliminare sottoposto a VIA potrebbe non essere conforme alle regole di sicurezza e tutela dei cittadini sorvolati e trasportati, come richiesto dalle condizioni "Standard obbligatorie e prescrittive" delle pianificazioni sui Nuovi aeroporti in base all' Annex XIV, Annex XIII, Annex III dell' ICAO, dei trattati internazionali sulla sicurezza volo, per tacer del resto;

considerato che la sua conformazione attuale - dal nostro punto di vista - non si può che tradurre in un **"evidente e sottovalutato pericolo per la incolumità dei cittadini sorvolati e trasportati" visto le evidenti prove in atti a sostegno di tale tesi** (non ultime le Osservazioni dell' Università di Firenze) evidentemente mai prese in considerazione, che già in data 7/11/15 rivelava alla stampa alcuni contenuti delle 200 pagine presentate, sinteticamente traducendo quanto da noi precedentemente espresso, ovvero: "rischio di catastrofe aerea", che unitamente alle sentenze del Consiglio di Stato 5291-2013 e 1360/1361-2016 hanno riformato quelle dei Tribunali Amministrativi territoriali proprio sulla questione di merito "delle ZONE di Tutela"; in particolare la sentenza n. 5291/2013 stabilisce che **«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»**).

considerato che la Regione era entrata in possesso del documento ENAC del Febbraio 2012 con la valutazione di due ipotesi di pista, e che al **Generale dell'Aeronautica Luciano Battisti**, (Ispettore per la Sicurezza del Volo dell'Aeronautica Militare , Componente dell'Collegio dell'Agenzia Nazionale Per la Sicurezza del Volo, 2 volte rappresentante Italiano al Divisional Meeting per la revisione dell'Annex XIII presso l'ICAO, collaboratore in diverse inchieste su incidenti militari tra le quali quella sull'abbattimento di un G222 in Bosnia, consulente per conto della Magistratura coordinando le attività iniziali con i rappresentanti degli Stati interessati per l'incidente di Linate

(velivolo SAS), seguendo l'inchiesta come membro componente del Collegio dell'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo, supervisionando come Ispettore tutte le relazioni di incidenti aerei elaborate nel periodo in cui era in carica.) era stato conferito per 2 anni un contratto di consulenza a titolo gratuito per la valutazione dei rischi connessi al Nuovo Masterplan ed alle interazioni per la Nuova Pista sottoposta a valutazione VAS;

considerato il mandato a tecnico altamente qualificato con compiti di verifica e controllo, con un C.V. ineccepibile in qualità di esperto aeronautico, pure a costo ZERO, finalizzato ai Master Plan degli aeroporti della Toscana ed al nuovo aeroporto di Peretola, dove tale soggetto "qualificato" non è **mai stato chiamato a visionare, esprimere, relazionare ne in Consiglio Regionale e neppure in Commissione** sui documenti presentati da ENAC per una propria valutazione tecnica visto il mandato ricevuto;

considerato che il Generale, resosi conto che per la Regione la nomina era finalizzata unicamente a dotarsi nella forma di una figura tecnica senza tuttavia mai convocarla, (quasi la classica foglia di fico) al termine della consulenza ha deciso di notificare tutte sostanziali carenze istruttorie e normative riscontrate nei documenti che venivano prodotti (tra i destinatari di tali lettere, appunti e relazioni vi sono il Presidente Enrico Rossi, l'allora Presidente del Consiglio regionale della Toscana Alberto Monaci, il Presidente Enac Vito Riggio (con raccomandate AR che iniziano dal 15/2/13, il 5/8/13, il 21/12/14, il 27/1/15) ed in tempi recentissimi anche il Sig. Ministro Graziano Del Rio in qualità di soggetto preposto come dal DL 250/1997 alla Verifica, Indirizzo e Controllo di ENAC, documentazione inviata con raccomandata A.R. ricevuta al Ministero in data 4/11/16 dove la lettera di accompagnamento di una corposa relazione richiamava l'attenzione dello stesso Sig-Ministro sulla superficialità con cui il co-proponente dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) e cioè l'ENAC, aveva inoltrato la documentazione al Ministero dell'Ambiente).

considerato che una volta deliberato, il verbale della Commissione Plenaria di VIA non potrebbe più essere cambiato, se non operando "contra **leges**" vigenti e che il ritardo del decreto di VIA non può sanare tali prescrizioni con un DL ad hoc, (come apparentemente dichiarato ai media dal Sindaco Nardella) di più che dubbia costituzionalità, applicando in maniera retroattiva e parziale il recepimento della direttiva UE 52-2014.

<http://www.governo.it/articolo/comunicato-stampa-del-consiglio-dei-ministri-n-33/7569>

Tutto ciò premesso e considerato, ci corre l'obbligo di segnalare con la dovuta chiarezza come nella Storia della Repubblica dal 1946 ad oggi, NON esista una situazione simile, cioè che dopo 180gg i competenti Ministeri non siano in grado di emettere il Decreto di VIA, richiedendo ulteriore tempo per la stesura, il che testimonia esattamente le difficoltà procedurali, ma anche il coinvolgimento di sostanziali interessi privati senza ricaduta alcuna di effetti positivi sul territorio, anzi semmai l'esatto contrario in special modo per il "rischio volo" come ampiamente notificato/denunciato nelle osservazioni/documentazioni inviate alle competenti autorità.

Tanto era nostro dovere esporre e comunicare,
Con ossequio.

Gianfranco Ciulli

Portavoce del Coordinamento Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia e
Presidente dell'Associazione VAS Vita Ambiente e Salute Onlus

ASSOCIAZIONE VAS

Vita, Ambiente e Salute Onlus

Via delle Fonti, 251

59100 Prato (Po)

P/IVA - C.F.: 92090490480



Allegati;

Parere 2235 Commissione Plenaria VIA

Nuova Direttiva VIA UE 52-2014