

**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](mailto:ccsp.po.pt@gmail.com) & Certified Em@il: [ccsp.po.pt@pec.it](mailto:ccsp.po.pt@pec.it)

Website: [www.pianasana.org](http://www.pianasana.org)



Prato, 14 Giugno 2017

**Ing. Giacomo Parenti**

Direttore Generale

Comune di Firenze

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

Alla **Commissione Urbanistica**

Comune di Firenze

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

e p.c.

**Prof. Vito Riggio**

Presidente

Ente Nazionale Aviazione Civile

**Prof. Bruno Franchi**

Commissario Straordinario

Agenzia Nazionale Sicurezza Volo

**Dott.ssa Lucia Franchini**

**Dott. Andrea Di Bernardo**

Difensore Civico Regionale

Firenze

**Dott. Giuseppe Creazzo**

Procuratore Capo della Procura della Repubblica  
presso il Tribunale di Firenze

Procura Generale

Corte dei Conti della Toscana

Firenze

**Ogg.: Osservazioni in tema di presentazione del Nuovo Stadio ACF Fiorentina  
e contestuale richiesta di accesso agli atti.**

**Prot: 2545/201700481 e 2635/201700481 del Dif. Civico. Regionale**

**Prot. 134732 del 27 Aprile c.a. del Comune di Firenze**

Egregio Ing. Parenti,

accuso ricevuta del suo protocollo 134732 del 27 Aprile, evidenziando come la risposta sia stata inviata solamente al nostro coordinamento ed al difensore civico regionale, nonostante quest'ultimo avesse coinvolto anche l'ENAC in qualità di Ente Regolatore, come da corrispondenze intercorse, l'ultima in ordine di tempo datata 17 Aprile c.a.

Per tale ragione dobbiamo prendere atto che ENAC non è mai stata interpellata circa la conformità del progetto ACF Fiorentina rispetto al Piano di Sviluppo Aeroportuale, di cui lo stesso nuovo stadio risulta subalterno, come previsto dal Masterplan presentato il 24/3/2015 ed in ottemperanza alle prescrizioni del Capitolo 9 del Regolamento per la Costruzione ed Esercizio degli Aeroporti.

In analogia anche il Comune di Sesto Fiorentino avrebbe dovuto essere coinvolto, ma non viene citato nella sua risposta, in quanto interessato, all'elaborazione congiunta del Piano di Rischio.

Si pone inoltre in evidenza come:

- già nel documento ENAC del Febbraio 2012, divenuto parte integrante dell' "Integrazione al P.I.T della Regione Toscana" nel giugno 2013 vi erano specifiche condizioni per elaborare una bozza di Piano di Rischio (in allegato Tavola 12 A&B);
- la proposta di un nuovo stadio di ACF Fiorentina è datata 14 luglio 2014;
- il Masterplan 2014/2029 per il nuovo Aeroporto di Firenze è stato approvato da ENAC nel Novembre 2014;
- l'ENAC con nota protocollata il 24/03/2015 ha avviato la procedura di VIA per il Masterplan 2014/2029 e, di conseguenza, perlomeno con riferimento alla data più recente (24/03/2015), avrebbe dovuto essere elaborato "in presenza di un piano di sviluppo aeroportuale", lo specifico Piano di Rischio a cura dei Comuni interessati. Il Piano di Rischio avrebbe dovuto essere inoltrato ad ENAC per un parere sulla base di valutazioni di tipo aeronautico.

Dato che allo stato attuale solo il Piano di Rischio relativo alla pista 05/23 risulta essere stato posto al vaglio di ENAC, si deve ritenere che quanto affermato pubblicamente dal Sindaco Nardella circa le "garanzie" di nessuna interferenza fra Nuovo Aeroporto e Nuovo Stadio / Cittadella Viola e Nuova Mercafir" sia il risultato di non conformi valutazioni delle strutture urbanistico-tecniche comunali. Qualora invece, le dichiarazioni del Sindaco siano da attribuire a sua unilaterale interpretazione delle procedure, in assenza del Piano di Rischio completo del parere di ENAC, le stesse dichiarazioni sono da ritenersi del tutto prive di valore e fondamento, non avendo né il Sindaco né la struttura tecnica le facoltà e le competenze per "esprimere" tali garanzie.

Si rappresenta inoltre che nel caso della presentazione del progetto per il nuovo stadio è stata magnificata l'installazione di 3000 m2 di impianto fotovoltaico e ciò probabilmente senza tenere conto che il precitato Regolamento al Cap. 4 pag. 29 recita: **"sono oggetto di limitazioni [...] manufatti con finiture esterne riflettenti ed impianti fotovoltaici"**.

Sta di fatto che in base al Piano di Sviluppo Aeroportuale ed alla Tabella 12 in allegato (elaborata da ENAC) l'area Mercafir, destinata a diventare sede del nuovo stadio, di centri commerciali, alberghi e parcheggi, ricade per circa la metà nelle zone di tutela B, C, D, di cui al Cap. 9 del già citato Regolamento, all'interno delle quali vanno evitati: "insediamenti ad elevato affollamento quali centri commerciali, congressuali e sportivi...". Il Regolamento prevede che i Comuni possano "adattare il perimetro ed estensione delle zone di tutela" ma usando il buon senso ed utilizzando il principio di precauzione, ed evitando di autorizzare insediamenti ad alto rischio al limite delle zone di tutela o addirittura decretando riduzioni delle zone di tutela stesse. A suffragio di quanto ora affermato si richiamano ben tre sentenze del Consiglio di Stato: 5291/2019, 1360/2016 e 1361/2016 di cui la prima sintetizza in maniera ineccepibile l'obbligo dei soggetti decisori di valutare con l'obiettivo etico-morale di perseguire l'obiettivo zero rischio.

Si riporta di seguito un estratto significativo:

*«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 tre sentenze nel loro complesso indicano in modo inequivocabile come la tutela dei terzi sorvolati debba prevalere su interessi pubblici e privati di qualsiasi altro tipo.

In relazione al Piano di Rischio per l'attuale pista 05/23, in fase di valutazione da parte di ENAC, va rilevato in primo luogo che, in assenza di un Piano di Sviluppo Aeroportuale, il Piano debba essere elaborato sulla base della situazione esistente che vede l'area del Castello soggetta ai vincoli previsti per le zone di tutela B e C. Ciò a dire che prevedere e dare per certo il trasferimento del Mercafir in area Castello è alquanto opinabile perché il medesimo per buona parte della giornata vede un'alta concentrazione di persone tra operatori e clienti, per quanto ci è dato sapere oltre 4000 persone.

In relazione alle norme di riferimento in vigore domandiamo se, quanto Lei Ing. Parenti afferma in merito al fatto che le valutazioni sono state fatte sulla base dell'articolo 715 del Codice della Navigazione, sia garantito dalla certezza che i valutatori abbiano "recepito" il contenuto del medesimo articolo o invece si siano limitati ad interpretarlo senza peraltro collegarlo al contenuto del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti in vigore.

Infatti nei link da Lei indicati non esistono allegati consultabili e verificabili, ma solo le semplici delibere di Giunta che danno nota degli stessi ma non li allegano, **e per i quali reiteriamo la formale richiesta atti a suo tempo inoltrata, con una consegna urgente visto il tempo trascorso;** inoltre quando Lei cita nella Sua risposta "Presenza d'atto del parere tecnico" vorremmo poter valutare come tale parere si sia conformato. Le rendiamo noto - come peraltro già reso noto alla Commissione di VIA - che sia il Masterplan 2014/2029 che lo Studio d'Impatto Ambientale (SIA) alla voce "Documentazione di riferimento" riportano "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti" Edizione 2003 emendamento 4 del Gennaio 2008, mentre per il Masterplan il riferimento avrebbe dovuto essere il "Regolamento" edizione 2 emendamento 8 del 21/12/2011 e per il SIA il "Regolamento" Edizione 2 emendamento 9, novembre 2014. ENAC, avrebbe approvato un Masterplan e proposto un SIA basati su documentazione superata e di conseguenza

i "Pareri Tecnici" espressi e le valutazioni fatte potrebbero essere non corretti e/o "illegittimi" per non essere conformi al "Regolamento" in vigore ed degli Annex XIV, Annex XIII, Annex III dell' ICAO, dei trattati internazionali sulla sicurezza volo etc. etc.

Per tale ragione, riconfermiamo che in base alla documentazione oggi disponibile, ai regolamenti, alle leggi, alle sentenze del Consiglio di Stato, **NON ESISTEREBBE NESSUNA COMPATIBILITA' FRA LA NUOVA PISTA E LA CITTADELLA VIOLA**, e la reiterata, pervicace, insistente azione per procedere con tale progetto nonostante le incompatibilità notificate, non possono che rischiare di causare enormi danni erariali che ricadranno sulle spalle dei contribuenti. Ragione per la quale notificiamo alla Corte dei Conti Regionale tale contesto per verificare se possano esistere a questo punto "danni erariali causati da eccesso di potere".

**Ciò detto, riteniamo, in conclusione, che la Conferenza dei Servizi preliminare avrebbe, più opportunamente, già dovuto prendere atto dell' incompatibilità fra le due infrastrutture previste.**

**In attesa che qualcuno voglia smentirci nel "merito" delle nostre valutazioni e carenze di sicurezza volo sopra denunciate, tale situazione viene oggi ufficialmente notificata a tutte le Autorità competenti, politico-tecnico amministrative, per ruolo e funzione, così da renderle edotte non solo sotto l'aspetto etico-morale, ma anche delle conseguenze di Legge.**

Distinti saluti,

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:      Nostra richiesta atti del 17-4-17  
                 Risposta atti del Comune di Firenze con delibere allegate  
                 Tabella 12 Doc ENAC inserito in "Integrazione al PIT" Allegato A & B