

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



Conferenza Stampa mercoledì 21 Giugno Caffè Giubbe Rosse, P.zza della Repubblica

All'incontro con i Sindaci del 11 Aprile ci era stato fatto presente che senza il Parere 2235 non era possibile esprimere un giudizio di merito sulle prescrizioni della Plenaria VIA che tutti avevano, (Regione compresa), parere mai pervenuto ai Consiglieri Regionali e che nonostante le nostre richieste atti, nessuno ci ha voluto fornire anche se il "Proponente", con la richiesta atti, ha sterilizzato il diritto di riservatezza. (Copie files Venditti-Minambiente e Commissione Atti Cdm)

Dopo la pubblicazione da parte dei media del Parere 2235 in data 11/6, il Sindaco di Prato Biffoni ha pubblicamente preso distanza dal progetto, confermando quindi che il parere "Positivo" con prescrizioni che ENAC sta cercando in tutti i modi di far alleggerire è – di fatto - una "elegante bocciatura", specialmente se si considera la prescrizione 3, relativa ai piani di rischio **da dover essere approvati dall' ICAO e/o dall' EASA:**

E' singolare poi 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. Così come è altrettanto singolare che dalla stessa valutazione (danni acustici/ambientali) sia stato estromesso 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.

Sulla questione Stadio-Mercafir il Sindaco Nardella, garantendo verbalmente che " è tutto OK", e l'Ing. Parenti nelle sue risposte scritte, hanno affermato che le valutazioni sono state fatte sulla base dell'articolo 715 del Codice della Navigazione, dando due versioni non supportate da atti.

Non risultano essere presenti atti del Comune che approvano il Piano di Rischio per la 12/30, piani di Rischio da sottoporre -oggi- ad approvazione di ICAO e/o EASA come da prescrizione 3 del. Parere via e non certo di competenza ENAC

Su quale base **giuridica** si comunicano quindi queste "**garanzie di compatibilità**" se non ci sono i documenti?

Perché si illudono i cittadini dando per realizzabili infrastrutture che probabilmente saranno irrealizzabili ??

Non a caso anche il Presidente del Consiglio Regionale Eugenio Giani, forse dopo aver letto le nostre missive, la scorsa settimana si è affrettato a prendere le distanze, ed ha sintetizzato che lo Stadio, per come sono messe oggi le cose, è una utopia. Non a caso la Nuova Mercafir non sarà a Castello, cosa impossibile sia per problemi sicurezza volo (la zona ricade in tutela B & C con oltre 4000 persone), sia per i costi relativi all'acquisizione delle aree.

Perché si continua a dichiarare che va tutto bene, anche in Consiglio Comunale, affermando che il Parere non è ufficiale nonostante sia verbalizzato e controfirmato dai tecnici della Plenaria? Perché si dovrebbe credere alle versioni di chi, senza atti ufficiali, non rispetta invece le prescrizioni degli Annex XIV, Annex XIII, Annex III dell' ICAO, dei trattati Internazionali sulla sicurezza volo, la legge, le Sentenze del Consiglio di Stato.?

La Conferenza dei Servizi preliminare del Comune di Firenze, vista la documentazione avrebbe, già dovuto prendere atto dell' INCOMPATIBILITA' fra le tre infrastrutture previste.

Chi paga i costi dei "tecnici comunali" sempre impegnati su queste opere utopistiche. ? Facile disporre con soldi altrui, senza dover mai rendere conto.

Il Difensore Civico Regionale in data 1 Giugno 2017 con molto garbo, imponeva a Regione e Toscana Aeroporti la consegna della Sentenza TAR sul ricorso fatto contro la VIA Ministeriale Positiva 676/2003 che "disponeva" e quindi obbligava all'allungamento della Pista 05/23 per questioni di sicurezza. Naturalmente nessun documento ci è pervenuto, ma c'è chi continua a sbandierare la necessità di sicurezza per la Nuova Pista, dimenticandosi che per la vecchia pista, evidentemente la sicurezza non è ancora garantita.

Singolare che si continui ad omettere la consegna della Sentenza TAR, per impedirci di valutare su quali motivazioni il Decreto di VIA 676/2003 è stato bocciato dal TAR, quindi mai attuato, forse perché il Nuovo Aeroporto avrebbe tutt'altri obiettivi al di là di quelli dichiarati ?? nonostante la carenza di sicurezza come abbiamo denunciato più **volte e senza che nessuno abbia mai voluto o potuto smentire. !!**

Per chiarire definitivamente le problematiche inerenti la sicurezza aeroportuale è opportuno ricordare che se l'incidente dello scorso 4 Agosto 2016 avvenuto ad Orio al Serio fosse successo sulla nuova pista di Peretola, più corta di 500 metri, l'aereo sarebbe entrato direttamente dentro la Scuola Marescialli, tesi per altro confermata dalla stesso UNIFI il 7/11/15 che notifica nelle osservazioni alla VIA**"rischio di catastrofe aerea"**.

Qualcuno cortesemente ci dimostri pubblicamente che abbiamo torto!!

E che la Regione abbia le sue responsabilità non ci sono dubbi, visto che le strutture tecniche avevano deliberato l'**INCOMPATIBILITA'** (**Parere 110/2015**) trasformata poi (non si sa come) in orientamento favorevole, disconoscendo la valutazione tecnica nonostante fosse evidenziato anche in quel parere, la mancanza di sicurezza volo.

Il tutto, considerando che era stata chiesta la consulenza tecnica del Generale S.A. Luciano Battisti, soggetto "qualificato" ma che non è mai stato chiamato a visionare, esprimere, relazionare sui documenti presentati da ENAC per una propria valutazione tecnica visto il mandato ricevuto, né in Consiglio Regionale, né in Commissione; che le stesse relazioni tecniche del Generale inviate per raccomandata a tutti i soggetti "denunciando la mancata sicurezza sulla pista 12/30" sono state puntualmente disattese perché gli interessi politico/economici erano altri.

Vogliamo ricordare che tra i destinatari delle 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 Ministro Graziano Del Rio, in qualità di soggetto preposto come **dal DL 250/1997 alla Verifica, Indirizzo e Controllo** di ENAC. Tutta la documentazione è stata inviata con raccomandata A.R. ricevuta al Ministero in data 4/11/16, richiamando l'attenzione dello stesso Ministro sulla superficialità con cui il co-proponente dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) e cioè l'ENAC, aveva inoltrato la documentazione da sottoporre al procedimento VIA al Ministero dell'Ambiente.

Ci dimostrino con atti che non ci sono problemi, che gli errori grossolani fatti.....non hanno peso, **siamo in attesa di essere ufficialmente smentiti nei fatti**, specialmente da quelle organizzazioni come la Camera di Commercio e l'Unione Industriale di Firenze che non approfondendo le tematiche, in modo semplicistico, avevano sponsorizzato le opere e dato tutto.....per fatto!!

Firenze, 21/6/17