

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



ASSOCIAZIONE VAS

Vita, Ambiente e Salute Onlus

Via delle Fonti, 251

59100 Prato (Po)

P/IVA - C.F.: 92090490480

Em@il : associazione.vas.onlus@gmail.com

Em@il Pec: associazione.vas.onlus@pec.it

Website: www.pianasana.org



Prato, 19 ottobre 2017

Dott. Alessio Quaranta
Direttore Generale ENAC

p.c.

Al Ministero Infrastrutture e Trasporti
Gabinetto del Ministro

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali

Ministero dell' Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare
Commissione Tecnica VIA-VAS

Al Commissario Straordinario ANSV

Al Procuratore Capo della Procura della Repubblica di Firenze

Al Presidente della
Regione Toscana

Al Sindaco di Firenze

Al Sindaco di Sesto Fiorentino

Società Aeroporto di Firenze S.p.A.
oggi Toscana Aeroporti S.p.A.

Oggetto: Aeroporto "A. Vespucci" di Firenze Peretola - *Riscontro nostre note del 23 e del 26 giugno 2017 – con Protocollo ENAC DG-28/07/17 – 0078160-P , e nostra PEC di risposta del 2 Agosto c.a.*

Egregio Dott. Quaranta,

Con la lettera (1) cui si fa seguito si portava a conoscenza che l'iter del ricorso straordinario al Capo dello Stato, presentato dalla società AdF, avverso il Decreto VIA 2003/0676, era giunto a conclusione con l'emanazione di apposito Decreto Decisorio da parte del Capo dello Stato datato 5 Giugno 2012.

Si era inoltre anticipato che avrebbe fatto seguito altra missiva con integrazioni, approfondimenti e critiche con l'intento di contribuire ad un più ampio chiarimento dei contenuti della lettera in riferimento (2) e ciò anche per permettere una migliore visione d'insieme ad organi ed Autorità poste in conoscenza. Per semplicità di esposizione verrà seguita pedestremente la sequenza delle precisazioni fornite, con riferimento anche alla relazione consegnata alla Commissione Tecnica di VIA il 30/09/2016 (3) dal titolo " La nuova pista di Peretola, il ruolo dell'ENAC, i documenti ed i mancati approfondimenti delle tematiche di sicurezza dei voli e della sicurezza dei terzi sorvolati", i cui allegati per non appesantire il testo della presente missiva sono scaricabili dal seguente link: <http://www.pianasana.org/enac-risposta-tecnica/>

1. Il Decreto VIA 2003 / 0676 (4) al punto c) Sicurezza prima "del Proponente dovrà" recita qualcosa di estrema rilevanza e cioè: "IN CONSIDERAZIONE DI POSSIBILI EVENTI INCIDENTALI CONNESSI CON IL TRAFFICO AEREO CON EVENTUALI INTERFERENZE SULL'AUTOSTRADA FIRENZE – MARE (PERALTRO GIÀ VERIFICATISI IN PASSATO) IL PROPONENTE DOVRÀ..." Nel Master Plan 2000/2010 l'ipotesi dell'interramento non era prevista, nonostante indicazioni in tal senso, da quanto risulta da interviste ai giornali, fossero state date dal Presidente della Commissione Ministeriale dell'inchiesta relativa all'incidente di un ATR 42 avvenuto in data 30 Luglio 1997. In tali interviste non veniva ipotizzato solo l'interramento del raccordo autostradale ma si indicava che per migliorare la sicurezza operativa di Peretola sarebbe stato molto utile prolungare la pista oltre entrambe le testate sfruttando tutti gli spazi disponibili. Uno studio preliminare di fattibilità di concerto con la Società Autostrade poteva essere sviluppato ma non solo, proprio sfruttando il Decreto Min. 2003 / 0676 ed i suggerimenti del Presidente della Commissione Ministeriale, poteva essere avviato l'iter per predisporre l'Aeroporto per un'utilizzazione senza limitazioni da parte dei velivoli di classe "C" e non un utilizzo per il solo AB 319 con limitazioni.

2. L'affermazione che la Commissione VIA non abbia competenza istituzionale e tecnica in materia di sicurezza aeroportuale / aeronautica è alquanto opinabile per la vasta gamma di professionalità ed esperienze dei suoi componenti chiamati ad emanare decreti VIA nei settori più disparati. Nel caso di Peretola è ipotizzabile che la descrizione del layout aeroportuale e la conoscenza anche causale dell'incidente del 30 luglio 1997, abbia indotto la Commissione VIA ad approfondire il tema "Sicurezza". Una pista della lunghezza di 1.640 metri (e non di 1.750 metri come pubblicato sull'AIP-ITALIA) di cui solo 1.400 utilizzabili per l'atterraggio per pista 05 e di solo 823 metri utilizzabili per l'atterraggio per

pista 23 con fasce di sicurezza di fine pista di soli 90 metri, in deroga allo standard di 240 metri e, come se non bastasse, a pochi metri dal limite delle ridotte fasce di sicurezza di fine pista, da un lato il terrapieno del raccordo autostradale e dall'altro il Canale di cinta in cemento e profondo 3 / 4 metri. D'altro canto a fronte della dichiarata incompetenza in campo aeronautico della Commissione VIA si rivendica per ENAC una specifica competenza in autostrade, tunnel, pendenze etc... dichiarando la non fattibilità tecnica dell'opera aggiungendo "inoltre non sussiste nemmeno possibilità di occupazione di aree per un tracciato temporaneo alternativo a quello attuale che diverrebbe oggetto di interrimento a meno della chiusura dell'autostrada stessa". Come dovrebbe essere noto anche in ENAC, ai lati delle autostrade sono previste delle zone di rispetto di 60 metri. Nel caso di cui si sta trattando il tunnel potrebbe essere costruito sotto una delle zone di rispetto con un minimo disagio per il traffico per il breve tempo dell'allaccio del vecchio con il nuovo. In relazione al costo è indubbio che sarebbe stato necessario chiedere un contributo da parte pubblica (come peraltro richiesto ed in via di ottenimento per il Master Plan 2014 – 2029. "Per un intervento di tale rilievo OCCORREREBBE dar luogo ad una procedura di verifica della compatibilità ambientale finalizzata" sarebbe stato meglio dire SAREBBE OCCORSO e non è stato fatto. Se è pur vero che ENAC, recependo l'Annesso 14, ICAO, ha emanato il Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti il 30/09/2002, modificandolo però ampiamente il 07/08/2003 ed il 21/10/2003 e che la circolare APT16 è stata pubblicata nel 2004 va rilevato che il decreto VIA 2003 / 0676 ha visto la luce il 04/11/2003 dopo il concerto con il Ministero dell'Ambiente. Di conseguenza la Commissione VIA non poteva certo tener conto della APT16 ma con ogni probabilità non ha avuto modo di venire a conoscenza dei corposi emendamenti al Regolamento per la Costruzione e l'esercizio degli Aeroporti. Pertanto il "tutto quanto sopra" non rende evidente assolutamente nulla. In relazione allo "episodio incidentale da cui ha preso spunto...", è avvenuto per cause non imputabili alle condizioni dell'impianto, come il processo penale che si è svolto ha poi accertato", desta molta sorpresa ed altrettanta preoccupazione il fatto che ENAC, organo regolatore ed Autorità Nazionale per l'Aviazione Civile chiami in causa l'esito di un processo penale per affermare che l'incidente è avvenuto per cause non imputabili alle condizioni dell'impianto. La magistratura nel procedimento non ha rilevato elementi penalmente rilevanti, derivanti cioè da colpa o dolo. Orientamento totalmente diverso hanno invece gli Enti Regolatori e soprattutto le Agenzie per la Sicurezza del Volo che con le ricerche e le inchieste tecniche su incidenti, inconvenienti gravi, inconvenienti e fattori latenti di rischio tendono ad individuare le cause degli eventi citati con la sola finalità di trarre ammaestramenti per migliorare gli standard di sicurezza del volo del comparto aviazione civile ed evitare la ripetizione di eventi simili. Nel caso dell'incidente dell'ATR 42 la causa è da ascrivere a fattore umano ma la brevità della pista utilizzabile, la fascia di sicurezza di fine pista al di sotto dello standard (90 metri anziché 240) e la presenza del terrapieno dell'Autostrada a pochi metri dalla fine della fascia di sicurezza sono stati certamente dei fattori contributivi al verificarsi dell'incidente. Il Presidente della Commissione d'Inchiesta, sicuramente un esperto ed istituzionalmente qualificato, aveva indicato l'opportunità di porre rimedio ai fattori che hanno contribuito all'accadimento. Corre inoltre l'obbligo di richiamare l'attenzione su altri due incidenti su Peretola con fuoriuscita di velivolo oltre il fondo pista (fascia di sicurezza compresa):

- il 30 Aprile 2001 un CESSNA 560, in atterraggio per pista 05, superata la testata pista 23, la fascia di sicurezza di fine pista oltrepassava la rete di recinzione fermandosi fortunosamente contro un mucchio di terra (temporaneamente presente proprio per il

rifacimento della recinzione) a pochissimi metri dal Canale di Cinta che come già detto è in cemento ed è profondo tra 3 / 4 metri; (5)

- il 12 Marzo 2004 (dieci giorni dopo il ricorso straordinario al Capo dello Stato) un CESSNA 526 abortiva il decollo per pista 23 finendo contro la recinzione aeroportuale a ridosso del terrapieno dell'Autostrada. Tre incidenti della stessa tipologia in meno di 7 anni per un volume complessivo di traffico intorno ai 180.000 movimenti non sembrano rientrare in una media statistica accettabile.

In merito allo "Studio di rischio" ed al presupposto che il medesimo possa essere sviluppato con metodi scientifici solo in presenza di volumi di traffico pari o superiori a 50.000 movimenti è noto che ENAC abbia disposto per gli aeroporti, che lo studio di rischio vada fatto solo per quelli che superino i 50.000 movimenti ma, senza averne la certezza assoluta, si ritiene che tale disposizione sia stata emanata dopo le modifiche al Codice della Navigazione avvenute nel 2005. Al tempo però si poteva sopperire con metodo empirico ad una valutazione di massima comparando numero di movimenti ed incidenti della stessa tipologia nell'analogo periodo di tempo su aeroporti quali Linate, Venezia, Ciampino sui quali è presente, oltre al traffico commerciale, anche del traffico executive.

3.Come già anticipato l'iter del Ricorso Straordinario al Capo dello Stato si è concluso in data 5 giugno 2012. (6,7,8)

4.In relazione al nuovo Piano di Sviluppo 2014 / 2029 corre l'obbligo far rilevare come il Master Plan, lo Studio d'Impatto Ambientale (SIA), le Relazioni Integrative e le Integrazioni volontarie non siano state sufficienti ad evitare le ben 142 prescrizioni indicate dalla Commissione VIA. Le doglianze dei Comitati sul livello di sicurezza dell'attuale pista vogliono solo significare che dopo gli incidenti citati, il Decreto VIA 2003 / 0676 e le dichiarazioni del Presidente della Commissione d'Inchiesta Ministeriale dal 1997 in poi non vi sia stato alcun intervento significativo per un miglioramento di una situazione certamente non ottimale. Il Coordinamento dei Comitati nel seguire lo sviluppo delle varie ipotesi per una nuova pista e studiando con cura la documentazione ufficiale prodotta da AdF (ora Toscana Aeroporti), ENAC, ENAV e Regione è arrivato a concludere che, a parte lo scempio ambientale, il nuovo Aeroporto non potrebbe raggiungere, nell'ipotesi di monodirezionalità, gli obiettivi citati nel Master Plan. Alla corposa documentazione sulle tematiche dell'inquinamento acustico, dell'aria e della tutela della fauna (mammiferi, rettili e anfibi) e dell'avifauna, chiropteri compresi, non fa da contraltare uno studio dedicato alla sicurezza dei voli dei tendenziali 4,5 milioni di pax/anno secondo quanto indicato nel Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti Capp. 3, 4, 5, 6 e carenza analoga si riscontra per quanto riguarda la tutela dei terzi sorvolata Cap. 9.

In allegato viene inoltrata una relazione che mette in evidenza gli elementi di criticità che scongiurerebbero l'attuazione del nuovo progetto. Per comodità di coloro che non avrebbero tempo di leggere l'intera relazione se ne anticipano alcuni elementi significativi:

A.) I costi. Sembra strano che si trovi DISPENDIOSO (oltre che ambientalmente incisivo sul territorio), l'interramento del raccordo autostradale ed al tempo stesso per la nuova opera ENAC approvi un Master Plan 2014 / 20129 e successivamente lo inoltri in ambito SIA al Ministero dell'Ambiente ove alla voce "Piano degli investimenti e stima dei costi" si indica come costo per l'attuazione del Piano di Sviluppo aeroportuale la cifra complessiva di 365 milioni di cui 150 di parte pubblica ma che in calce alle schede di sintesi, con caratteri minuscoli da pubblicità il costo indicato sia **"AL NETTO DELL'IVA, AL LORDO DEI**

RIBASSI D'ASTA E NON TIENE ALTRESI' CONTO DEGLI IMPREVISTI E DEI COSTI DELLE TERRE DI SCAVO". È facile intuire come questa frase implichi un'esplosione dei costi, ai quali si andranno ad aggiungere i costi per gli adempimenti richiesti dalle prescrizioni del Decreto VIA ancora in itinere. **Ed inoltre per stessa ammissione del Proponente si è poi passati da 240ha a ben 510ha di interventi sia come terre di scavo che come espropri.**

B.) Il vento. Sull'attuale pista, il vento appare come l'unico imputato per i dirottamenti mentre sarebbe più corretto fornire i dati suddivisi per vento in coda, vento al traverso, nebbia, neve, nubifragi ecc...

Dai documenti ufficiali inseriti nell' "Integrazione al Piano di indirizzo territoriale della Toscana" emanato nel Marzo 2013 contenente il Documento ENAC del Febbraio 2012 "Aeroporto di Firenze Amerigo Vespucci – Valutazione delle due ipotesi con orientamento 09/27 e 12/30", per un utilizzo monodirezionale della nuova pista 12/30, emergono percentuali di dirottamenti per il solo vento in coda altamente superiori a quelle peraltro onnicomprensive dell'attuale pista.

- ENAC allega al proprio documento del Febbraio 2012 validandone quindi il contenuto, uno studio commissionato da AdF alla Società Transtech. In questo allegato si afferma più volte che nel caso di utilizzo bidirezionale ci sarebbe un "significativo" incremento di traffico mentre con un utilizzo monodirezionale conclude che: "In termini di capacità aeroportuale la struttura di rotte e procedure individuate non è molto diversa dall'attuale e lascia quindi ipotizzare la possibilità di mantenere l'attuale capacità aeroportuale..."

- Nella seconda parte dell' "Integrazione al P.I.T." e precisamente a pagg. 872 e 873 ENAC e AdF presentano due tabelle, finalizzate alla elaborazione di curve isofone, nelle quali l'unica differenza consiste nel numero dei movimenti giornalieri presi in considerazione mentre entrambe indicano (elaborando i dati numerici) che il 20% dei movimenti in atterraggio dovrebbe avvenire per pista 30 ed il 16% dei decolli per pista 12. Percentuali che, nel dichiarato uso monodirezionale della pista, si trasformerebbero in mancati arrivi e cioè dirottamenti ed in mancati decolli e solo per il vento in coda.

- ARPAT a pag. 825 dell' "Integrazione al P.I.T." secondo volume stima che l'8% degli atterraggi dovrebbe avvenire per pista 30 con sorvolo di Firenze e che analogamente il 7% dei decolli dovrebbe avvenire per pista 12 con sorvolo di Firenze.

Con gli elementi forniti da AdF, ENAC ed ARPAT, i dirottamenti per il solo vento in coda, prendendo come base di calcolo gli attuali 28.000 movimenti di cui 14.000 in arrivo sarebbero rispettivamente, 2800, 2800 e 1120, ben oltre i circa mille dirottamenti complessivi (e non solo per il vento in coda) che, secondo i giornali avrebbero avuto luogo nell'ultimo anno.

ENAC, AdF, ARPAT e Transtech per conto AdF hanno fornito dati relativi al vento in coda che posti in relazione con la formale dichiarazione di un utilizzo esclusivamente monodirezionale della pista, salvo emergenze, portano a concludere che la nuova pista sarebbe, operativamente parlando, una catastrofe, tenuto conto che circa un 2% aggiuntivo di dirottamenti avverrebbe per nebbia, nubifragi, vento al traverso, neve, ecc... Se si proiettano le percentuali di dirottamenti per vento in coda a causa di un utilizzo monodirezionale della nuova pista, nel 2029, anno in cui nel Master Plan vengono stimati 48.430 movimenti dovrebbero essere 4.843 dirottamenti per il solo vento in coda con il coinvolgimento di ben oltre mezzo milione di passeggeri da riproteggere. Questi numeri non sono elucubrazioni dei Comitati ma banali calcoli su numeri desunti dalla documentazione ufficiale.

C.) La tutela dell'avifauna e la mancata tutela dei voli dal rischio Bird Strike. Come rilevato precedentemente vi è una documentazione accurata sull'avifauna presente in zona e vi sono dei progetti per la delocalizzazione della medesima in modo da evitare interferenze tra avifauna e velivoli ma al tempo stesso si pianificano in aree intorno alla metà pista lato Prato, quella per intendersi destinata alla prima fase di involo dei velivoli ed alla fase finale di avvicinamento ed atterraggio, degli interventi che creeranno un habitat estremamente favorevole all'insediamento di avifauna con conseguente alto rischio di Bird Strike. Gli interventi favorevoli all'insediamento di avifauna intorno alla pista con particolare riferimento ad acquatici quali aironi, anatre, cavalieri d'Italia ecc. sono:

- il canale di raccolta delle acque basse;
- il Fosso Reale deviato;
- il fosso di guardia all'esterno della recinzione aeroportuale;
- la cassa di laminazione tra canale di raccolte delle acque basse e il Fosso Reale;
- la cassa di laminazione all'altezza dello svincolo autostradale dell'Osmannoro;
- il ramo morto del Fosso Reale.

A monte di questi interventi e della testata pista 12 la zona continua ad essere acquitrinosa ed a valle dei medesimi continuerà ad esistere l'Oasi di Focognano. Sarà in questo scenario molto difficile delocalizzare l'avifauna nei siti di progetto.

5. Nel prendere atto che per la pista di volo 05/23 “è stata comunque condotta una valutazione di sicurezza operativa, la stima del rischio [...] nell'Airport Safety Risk Management” e che “In conclusione si ribadisce che le operazioni di volo presso lo scalo di Firenze Peretola erano e sono da ritenersi aderenti al normale esercizio di un Aeroporto certificato che opera nel pieno rispetto della normativa internazionale di settore”. Dal contenuto del virgolettato si deve desumere che:

- i tre incidenti della stessa tipologia nell'arco di tempo di meno di 7 anni e nell'ambito di 180.000 movimenti rientrano in una media accettabile visto che a tutt'oggi sull'Aeroporto non vi sono stati interventi significativi per un miglioramento di situazione;
- le fasce di sicurezza di fine pista di soli 90 metri in deroga allo standard di 240 metri sono “nel pieno rispetto della normativa internazionale”;
- l'autorizzazione all'attività su Peretola del velivolo AB319 senza aver nemmeno valutato se la pista fosse in grado di sopportarne il carico sia una prassi normale;
- il Piano di Rischio che dovrebbe essere stato elaborato dai Comuni interessati e validato da ENAC in base al Cap. 9 del Regolamento sulla costruzione degli Aeroporti... sia ancora in fase di validazione dopo lustri dall'emanazione della normativa in merito rientri nella normale tempistica burocratica.
- Non è noto se il Ricorso Straordinario al Capo dello Stato sia stato promosso all'insaputa di ENAC perché, così non fosse, l'aver permesso ad AdF di ricorrere avverso l'intero contenuto del Decreto VIA 2003 / 0676 anziché solo per la parte non contenuta nel Master Plan 2000 / 2010 e cioè l'interramento del raccordo autostradale in modo da poter applicare le prescrizioni relative all'ambiente (in vista anche dell'utilizzo dell'Aeroporto da parte di velivoli di classe “C” quali AB319) e la costruzione della via di rullaggio che avrebbe permesso una migliore movimentazione a terra dei velivoli e, come noto, avrebbe costituito un fattore aggiuntivo di Sicurezza del Volo non depone a favore di una costante e faticosa attenzione per la particolare situazione dell'attuale pista di Peretola.

Ed a proposito di Piani di Rischio e Studi del rischio:

- Il Master Plan 2014 / 2029 è stato approvato da ENAC nel Novembre 2014 ed il Regolamento per la Costruzione degli Aeroporti cap. 9 prevede che in presenza di un Piano di Sviluppo Aeroportuale i Comuni interessati elaborino il Piano di Rischio da sottoporre ad ENAC ma, a distanza di quasi tre anni, di Piano di Rischio neppure l'ombra;
- Il Master Plan 2014 / 2029 indica nella migliore delle ipotesi oltre 50.000 movimenti nel 2026 e nell'ipotesi intermedia 48.430 movimenti nel 2029, tutti movimenti su una sola testata pista la 12 che è interessata sia per la fase iniziale dell'involò dei velivoli che per la fase finale dell'avvicinamento ed atterraggio.

Con i dati numerici sopra indicati per una pista utilizzata monodirezionalmente sarebbe necessario sviluppare uno studio di rischio ed un'elaborazione di curve di ISO rischio estremamente accurata perché, come noto, i dati statistici indicano che circa il 50% degli incidenti di volo avvengono in decollo e fase iniziale di salita e in avvicinamento ed atterraggio. Anche di questo non si trova traccia nella documentazione ufficiale resa disponibile.

In aggiunta ai commenti espressi si aggiungono questi ulteriori elementi di contraddittorietà sulle dovute ottemperanze relative al Decreto di VIA 0676, dove gli Assessori Regionali Ceccarelli e Fratoni puntualizzato gli obblighi Regionali circa le verifiche di ottemperanza su Decreti di VIA Ministeriali (9), mentre in piena contraddizione il Presidente della Regione Toscana Rossi ad una interrogazione formulata da gruppi politici al consiglio Regionale, declina l'obbligo di verifica ottemperanze da parte della Regione dichiarando che sarebbe decaduto (10) per il solo fatto di aver che sia stato presentato un nuovo Masterplan con diverso orientamento di pista.

Tale considerazione non ci risulta corretta visto che per tutte le infrastrutture approvate con Decreto di VIA è fatto obbligo ai soggetti di controllo e verifica menzionate nei decreti, di certificare le ottemperanze di pari passo alla costruzione/sviluppo della infrastruttura.

Basta controllare il procedimento per l'Aeroporto di Pisa, dove solo dopo reiterate richieste da parte degli organi competenti, il Gestore ha ottemperato alle prescrizioni di VIA, con il conseguente asseveramento di ottemperanza certificato dalla dichiarazione del Dott. Renato Grimaldi della Direzione Generale del Ministero Ambiente. (11)

Per tale ragione anche per il Decreto di VIA 0676/2003 almeno a partire dal 6/6/2012 avrebbe dovuto essere attuato con le previste "ottemperanze" da verificare e riscontrare dagli organi preposti, durante tutte le fasi dello sviluppo aeroportuale, se non altro sotto l'aspetto dell'ambiente, rumore, protezione SIC, miglior gestione dei flussi con la pista di rullaggio, visto che il Gestore non ha certo fermato lo sviluppo aeroportuale in funzione del Ricorso Straordinario al Capo dello Stato, il che, visto la contraddizione in termini, ci fa domandare come sia potuto succedere che per l'attuale Aeroporto di Firenze non siano state richieste e rispettate tali ottemperanze.

Quanto sin qui esposto in risposta alla lettera in riferimento, con la certezza che dopo aver preso conoscenza che l'iter del Ricorso Straordinario al Capo dello Stato avverso il Decreto VIA 2003 / 0676 si era concluso il 5 Giugno 2012 con l'emanazione di apposito Decreto Decisorio da parte del Capo dello Stato, ENAC abbia provveduto ad ottenerne copia, si chiede formalmente a norma della legge sulla trasparenza n. 241/90 e successive modificazioni che copia del Decreto Decisorio venga estesa anche agli scriventi.

Cordiali 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

Luciano Battisti
Generale S.A.

Allegati; (1) Nostra risposta del 2 Agosto c.a.
(2) Risposta ENAC del 19 Luglio c.a.
(3) Relazione Battisti consegnata alla Commissione di VIA
(4) Decreto VIA 0676/2003
(5) Incidente Cessna
(6) Risposta Segretariato Presidenza della Repubblica -
(7) Richiesta Atti DG Valutazioni Ambientali -
(8) Ulteriore Risposta Segretariato Presidenza Repubblica -
(9) Ottemperanze Decreti di VIA Ceccarelli / Fratoni
(10) Risposta Rossi su mancate Ottemperanze
(11) Avvenuta ottemperanze Decreto VIA Aeroporto Pisa