

Al Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia

VIA PEC: ccsp.po.pt@pec.it

p.c.

Al Ministero Infrastrutture e Trasporti

Gabinetto del Ministro

VIA PEC: ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

Al Sindaco di Firenze

VIA PEC: uff.sindaco@pec.comune.fi.it

Al Sindaco di Sesto Fiorentino

VIA PEC: protocollo@pec.sesto-fiorentino.net

Al Commissario Straordinario ANSV

VIA PEC: segreteria.presidenza@pec.ansv.it

Al Procuratore Capo della Procura della Repubblica di Firenze

VIA PEC: prot.procura.firenze@giustiziacert.it

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

VIA PEC: dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it

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

VIA PEC: ctva@pec.minambiente.it

Società Aeroporto di Firenze p.A.

VIA PEC: pec@pec.aeroporto.firenze.it

Oggetto: Aeroporto "A. Vespucci" di Firenze Peretola
Riscontro a note del 23 e del 26 giugno 2017

Si fa riferimento alle due note inviate dal Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia aventi ad oggetto il tema della sicurezza infrastrutturale/operativa dell'aeroporto di Firenze (valutazione del rischio aeronautico) richiamata nel Decreto di pronuncia di compatibilità ambientale prot. n. DEC/VIA/2003/0676 per il progetto del Piano Generale di sviluppo dello scalo fiorentino, presentato in data 26 settembre 2000 al Ministero dell'Ambiente.





Si fa inoltre riferimento a recenti articoli sulle pagine della stampa fiorentina, aventi il medesimo oggetto.

Al riguardo, vengono fornite le precisazioni seguenti.

- Il Decreto VIA 2003/0676 a pag.7 punto e) formula, in tema di “sicurezza” infrastrutturale dell’aeroporto, la seguente prescrizione: “[...] il proponente dovrà, subordinatamente allo studio di rischio e previo accordo con la Società Autostrade, provvedere alla realizzazione dell’interramento con copertura a livello del piano di campagna mediante tunnel artificiale di adeguata lunghezza, del tratto autostradale in direzione dell’asse della pista atterraggio/decollo dell’aeroporto”; poiché nel vecchio Piano Generale di sviluppo dell’aeroporto di Firenze con proiezione temporale 2010 non era prevista alcuna ipotesi di interrimento dell’autostrada rispetto alla esistente pista di volo, di fatto non c’era nemmeno una minima valutazione di fattibilità tecnica ed economica di un intervento di siffatta portata.
- La prescrizione di cui al precedente punto è stata formulata dalla commissione VIA senza avere né la competenza istituzionale né quella tecnica in materia di sicurezza aeroportuale/aeronautica.
La portata della prescrizione è inoltre tale da non rendere di per sé il parere compiuto, in quanto detta opera non è fattibile tecnicamente per l’impossibilità di rispettare pendenze compatibili con lunghezze tali da non interferire pesantemente con l’assetto territoriale circostante ed inoltre non sussiste nemmeno possibilità di occupazione di aree per un tracciato temporaneo alternativo a quello attuale, che diverrebbe oggetto di interrimento a meno di chiusura dell’autostrada stessa.
La prescrizione contrasta con i principi di proporzionalità e ragionevolezza essendo il costo così elevato da rendere inattuabile il Master plan dell’aeroporto; aggiungasi poi che per un intervento di tale rilievo occorrerebbe dar luogo ad una procedura di verifica della compatibilità ambientale finalizzata.
Nel parere reso la commissione VIA, oltre a rendere la prescrizione senza disporre di un quadro di fattibilità tecnica attendibile, ha poi ignorato che l’ENAC con l’emanazione del Regolamento per la Costruzione e l’Esercizio degli Aeroporti - edizione 1 del 30.9.2002 – ha definito i requisiti, in materia di sicurezza delle operazioni, per l’emissione ed il mantenimento della certificazione degli aeroporti, cui è seguita nel 2004, in base alla circolare APT 16 sulla certificazione degli aeroporti, una campagna (da parte dell’ENAC) di verifiche sulle infrastrutture aeroportuali, sulla organizzazione dei gestori e sulle procedure operative onde assicurare la rispondenza alla regolamentazione in vigore sia nazionale che internazionale degli aeroporti e quindi assicurando le condizioni di sicurezza relative.
Tutto quanto sopra rende evidente come la commissione VIA, in epoca nell’istruire la domanda di compatibilità ambientale per l’aeroporto di Firenze, abbia espresso le proprie considerazioni sulla sicurezza dello stesso senza fondare su elementi oggettivi; ed anche l’episodio incidentale da cui ha preso spunto per formulare la prescrizione, è avvenuto per cause



non imputabili alle condizioni dell'impianto, come il processo penale che si è svolto ha poi accertato.

In merito allo "*studio di rischio*" ipotizzato nel richiamato parere VIA, va evidenziato che i metodi scientifici applicabili, con strumenti di simulazione dinamica, presuppongono che l'aeroporto sia interessato da volumi di traffico con una soglia minima apprezzabile di movimenti annui almeno pari a 50.000 unità; per lo scalo fiorentino al 2003 i movimenti/anno registrati sono stati 28.668 (al 2016 sono stati 28.806), quindi di gran lunga inferiori al numero richiesto per la redazione dello studio sul rischio.

- Per quanto sopra il Decreto del Ministro dell'Ambiente e delle Tutela del Territorio, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali 4/11/2003 prot. n. DEC/MA/2003/0676 è stato, quindi, oggetto di ricorso straordinario al Presidente della Repubblica che a tutt'oggi non ha ancora trovato definizione.
- Per l'aeroporto di Firenze è stato elaborato un nuovo Piano di sviluppo all'orizzonte temporale 2029 (per il quale la pronuncia di compatibilità ambientale non si è ancora conclusa), che prevede, come noto, una nuova pista di volo con giacitura pressochè parallela alla direttrice dell'autostrada Firenze-mare.
Tale ipotesi è certamente risolutiva rispetto alle doglianze del predetto "Coordinamento dei comitati per la salute della Piana di Prato e Pistoia" ed evita, inoltre, l'intervento di interrimento dell'autostrada, ambientalmente incisivo sul territorio, oltreché dispendioso (ammesso che risulti tecnicamente fattibile).
- Per la pista di volo 05/23 esistente è stata comunque condotta una valutazione di sicurezza operativa; la stima del rischio è stata eseguita in considerazione dell'influenza che le effettive caratteristiche della pista possono indurre sul livello di sicurezza standard delle operazioni. Lo studio di sicurezza ha previsto un'analisi statistica dei dati sui movimenti giornalieri effettuati sullo scalo, in relazione alle caratteristiche della pista e alle condizioni meteorologiche che si verificano durante l'anno al fine di poter giungere ad una stima della probabilità di accadimento di incidenti. La stima della probabilità di incidente aereo, sia in fase di atterraggio che di decollo, è stata eseguita utilizzando un modello statistico sviluppato dalla FAA nell'ambito di uno specifico "Airport Cooperative Research Program" (ACRP) sul "Airport Safety Risk Management".



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.

Distinti saluti

Dott. Alessio Quaranta

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art.24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

IAT/2P (ns. rif. 65467 e 64932/2017)

