

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, 26 novembre 2017

COMUNICATO STAMPA

Oggetto: Decreto VIA Peretola 0676/2003 & Decreto Decisorio del Presidente della Repubblica

Prendiamo atto del goffo tentativo di Toscana Aeroporti (TA) di delegittimare le prescrizioni di VIA del DCC 0676/2003, adducendo motivazioni generiche e comunque errate.

Intanto, ci pare davvero singolare che il decreto del Presidente della Repubblica del 5.6.2012 che ha deciso, respingendolo, il ricorso straordinario proposto, nell'anno 2003, da Società Aeroporto di Firenze (AdF) sia stato conosciuto dall'Ente Gestore dello scalo fiorentino, soltanto in data 21.11.2017, posto che i decreti presidenziali vengono immediatamente trasmessi, dal Ministro competente, al legale della parte ricorrente. In ogni caso, non occorre certo attendere l'esito di tale ricorso straordinario per ottemperare il decreto VIA 0676/2003, che -nonostante il suo gravame- restava *medio tempore* pienamente valido ed efficace. Toscana Aeroporti rimaneva dunque vincolata ad ottemperare tutte le prescrizioni del l'anzidetto decreto VIA, cosa che non ha invece fatto.

Nel merito, poi, se il Piano Generale di Sviluppo dell'Aeroporto orizzonti 2005 – 2010 non fosse davvero mai stato portato in esecuzione, come asserito da TA, a fronte di quale autorizzazione è stato possibile trasferire gli hangar Meridiana, Polizia e Torre di Controllo ENAV, interventi tutti già realizzati ed espressamente citati a pagina 3 del Decreto 0676/2003?

La risposta (salvo documentate smentite, che attendiamo) ci pare scontata: dando esecuzione (per la parte che interessava a TA) a quel piano approvato con il predetto Decreto 0676/2003, ma con pesanti prescrizioni, rimaste (queste sì!) lettera morta.

In riferimento al Comunicato Stampa di ENAC, al quale riconosciamo il Ruolo di Ente Regolatore, seppur in conflitto di interesse (essendo nella fattispecie pure proponente la VIA attualmente in esame al Ministero dell' Ambiente), vorremmo sapere a fronte di quale autorizzazione e/o deroga l'aeroporto di Firenze opera oggi, con l'attuale flusso di passeggeri ed aeromobili, preso atto che il Piano di Sviluppo e la conseguente VIA 0676/2003, per espressa affermazione di TA, non sarebbero stati mai attuati.

In ogni caso, l'eventuale rinuncia (tutta da dimostrare) del proponente al Piano Generale di Sviluppo dell'Aeroporto orizzonti 2005 – 2010, non priverebbe di efficacia cogente il Decreto VIA 0676/2003 ed in particolare le relative prescrizioni (rimase inattuate) poste a tutela dell'ambiente e della salute e funzionali a rendere compatibile l'infrastruttura con tali indeclinabili valori, ciò a maggior ragione in considerazione dell'avvenuta (in tale arco temporale) sensibile implementazione del traffico aereo.

Partendo dal presupposto che Decreto VIA 0676/2003, alla luce anche delle precisazioni offerte sul relativo contenuto dal decreto presidenziale del 5.6.2012, sia ancor oggi pienamente valido ed efficace, si ritiene dunque, che, nell'esercizio delle rispettive competenze, TA debba ottemperare alle relative prescrizioni e ad esse debba adeguarsi anche ENAC, senza porsi al di sopra delle decisioni prese dagli organi preposti (Consiglio di Stato e Presidente della Repubblica).

Finché le prescrizioni di cui al Decreto VIA 0676/2003 non saranno puntualmente ottemperate, riteniamo che nessun'altra VIA possa essere rilasciata, in ossequio al generale principio per cui una nuova autorizzazione non possa mai innestarsi su di una situazione di non piena conformità ai precedenti provvedimenti.

Infine, ci sia consentita un'evidenziazione "sulla sicurezza voli": visto che il Decreto VIA 0676/2003, proprio in virtù dell'incidente occorso a Firenze nell'anno 1997, poneva specifiche prescrizioni finalizzate ad evitare il ripetersi di tali problematiche, viste anche le motivazioni rese dal Consiglio di Stato nel parere allegato al Decreto Presidenziale del 5.6.2012 e la successiva sentenza dello stesso Consiglio di Stato n. 5291/2013, l'ENAC non può affermare apoditticamente che la pista, senza ottemperare a tali prescrizioni (che prevedevano, fra l'altro, l'interramento dell'ultimo tratto dell'autostrada A11), sia sicura.

Ciò considerato anche il fatto che, dopo l'incidente del 1997, si sono verificati sulla pista altri due incidenti simili, fortunatamente senza conseguenze.

Da cittadini, considerate anche le numerose istanze di accesso agli atti protocollate presso i competenti enti e rimaste puntualmente inevase, vorremmo avere, in risposta, specifiche e documentate assicurazioni, e non semplici comunicati stampa.

Coordinamento Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia
Associazione VAS Vita Ambiente e Salute Onlus

