

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



Incontro CGIL - Comitati su Aeroporto "A. Vespucci" di Firenze Peretola –
Vecchia e Nuova Pista - Decreto Decisorio del Presidente della Repubblica

Ieri pomeriggio siamo stati ricevuti dalla CGIL Toscana per spiegare nel dettaglio la nostra posizione sulla nuova e vecchia pista.

Gli approfondimenti hanno evidenziato norme e procedure adottate per la nuova VIA per la pista 12/30 in attesa di Decreto Ministeriale, come pure la situazione del rinvenimento dello "sperduto" Decreto Decisorio Presidenziale che obbligava, ma ancora obbliga specialmente i soggetti valutatori, dal momento in cui ne abbiamo contezza – per legge – ad ottemperare verifiche delle prescrizioni a loro attribuite per competenza.

Per la Nuova Pista abbiamo ribadito che la scelta strategica e lungimirante sarebbe la terza intercontinentale a Pisa per voli diretti da/per qualsiasi parte del mondo, visto poi che a breve sarà collaudato ed omologato il nuovo radar di ultima generazione che aumenterà anche la capacità operativa nonostante l'aeroporto sia Militare e Civile, soluzione che quadruplicherebbe anche i posti di lavoro, di fatto con un investimento di 1/5 rispetto al Nuovo Aeroporto di Firenze.

In riferimento poi al ballo delle cifre lette sui media in questi giorni, abbiamo informato CGIL che lo Studio SIA presentato il 24/3/2015 da ENAC-Toscana Aeroporti parlava di 365 Milioni di Euro, al netto di ribassi d'asta, ma escluso l'IVA, gli espropri dei terreni, la caratterizzazione e bonifica delle terre, per un areale di 240ha. Con il parere 2235 abbiamo poi preso atto che l'area di intervento è più che raddoppiata 510ha, ai quali vanno aggiunti oltre espropri e bonifiche anche tutti i costi delle opere idrauliche, elettrodotti, gasdotti, autostrada vasche di laminazione fisse e dinamiche, spostamento stazione carburanti A/11 Art. 6 Aziende a rischio rilevante Seveso III, a fronte del quale i nostri tecnici in via conservativa-cautelativa stimano costi oltre 700M di Euro.

Il che fa dedurre come questa opera non abbia la sostenibilità ambientale-economico-finanziaria.

Tornando al Decreto Decisorio Presidenziale abbiamo comunicato a CGIL che dal 21/11/2017 a nostro avviso tutti i soggetti preposti sono obbligati per legge alle verifiche, ed in mancanza di adempimenti DEVONO IMMEDIATAMENTE PROVVEDERE AD EMANARE PROVVEDIMENTI CHE RIDUCANO IL FLUSSO DEI VOLI-PASSEGGIERI A CAUSA DELLE MANCATE COMPENSAZIONI AMBIENTALI.

Le motivazioni di tutto quello che accade non sta a noi verificarle ma come abbiamo spiegato bene a CGIL, questa nuova situazione potrebbe comportare anche una riduzione occupazionale, d'altra parte ADF poteva nel 2003 scegliere una strada diversa e procedere con l'allungamento della pista attuale.

La stessa ADF oggi Toscana Aeroporti a nostro avviso con obbligo immediato di ottemperanza visto i principi di diritto comunitario "chi inquina paga" visto che potrebbe essere senza le dovute autorizzazioni, avendo pubblicamente detto di **NON** aver mai attivato il **Decreto di VIA 0676/2003** dovrebbe immediatamente ridurre il flusso dei voli, visto che non è stata autorizzata in altra maniera per quanto di nostra conoscenza ad aumentare il flusso dei passeggeri ed il relativo inquinamento senza ulteriori misure mitigative.

Abbiamo infatti informato CGIL che lo sviluppo aeroportuale non si è affatto fermato come dimostrano le sottostanti evidenze che contraddicono quanto dichiarato da ENAC e Toscana Aeroporti con implementazione della portanza pista per aeromobili (A319), ampliamento del loop testata pista 23, tutte azioni che hanno portato all'aumento del traffico certificato anche da Assaeroporti, 30.860 movimenti aerei registrati nello scalo fiorentino nell'anno 2003, rispetto ai 32.018 movimenti del 2010 e ai 35.645 movimenti del 2016 che altrimenti in assenza di validità del Decreto di VIA 0676/2003 **che si dice di non aver mai attivato**, NON avrebbero avuto per quanto di nostra conoscenza le necessarie autorizzazioni per gestire tale volume di movimenti.

La dimostrazione è molto semplice, se la pista fosse stata allungata di 250 metri per ogni testata come "imposto" dal Decreto VIA 0676/2003 gli A319 avrebbero potuto operare a pieno carico, anche su rotte media (Dubai/Abu Dhabi) avendo l' A319, ben 1000 Km in più di autonomia rispetto a tutti gli altri aeromobili e di fatto avendo anche minor problemi di dirottamenti a causa dei venti di coda, che dal giornale aeroportuale risultano essere solamente l' 1,9% del totale movimenti.

Perciò abbiamo chiarito a CGIL anche del contesto normativo ai sensi del quale ENAC a nostro avviso **non può dichiarare:** ""Si evidenzia che l'aeroporto di Firenze è attualmente certificato in accordo alla normativa nazionale costituita dal Regolamento ENAC per la certificazione e l'esercizio degli aeroporti; con tale certificazione viene attestata la rispondenza ai requisiti nazionali e internazionali applicabili in materia di sicurezza individuati dall'Ente."" essendo ENAC ente pubblico economico, mero Regolatore, di conseguenza **soggetto subalterno e sottostante alla Commissione di Ministeriale Nazionale di VIA ed allo stesso Consiglio di Stato, gli è fatto obbligo solo di rispettare e far rispettare le sentenze.**

Non certo **per mera citazione abbiamo fatto presente** che le Sentenze del Consiglio di Stato 1360/1361-2016 favorevoli all'Ente Regolatore una che ha addirittura vietato la costruzione del Nuovo Stadio di Cagliari, **ENAC le recepisce** perché favorevoli , mentre quelle NON favorevoli forse **le disconosce** deducendo quindi dal nostro punto di vista una differenza valutativo-comportamentale.

Ci rimane poi difficile pensare come la Regione Toscana che con parere espresso dalla stessa con prot.108/2571/09-02-01 del 16/04/2003 è stata chiamata in causa da ADF, che ha considerato tale parere lesivo degli propri legittimi interessi di parte ADF, acquisito dalla Regione in data 04 Marzo 2004 Sez. 127 con protocollo 2044/06.07.02, che alla Regione non sia stato notificato un **Decreto Decisorio Presidenziale quando la sessa era stata chiamata in causa proprio dal Ricorrente.**

Abbiamo quindi ribadito a CGIL che da quando ne hanno avuto contezza (21.11.17.. se non prima) i soggetti preposti devono fare rispettare le prescrizioni specialmente per i soggetti istituzionali verificatori Regione e Arpat in primis. Il previsto cambio di orientamento pista non "DEROGA" ed esclude l'obbligo delle prescrizioni-ottemperanze sulla sicurezza e sull'ambiente almeno fino a quando l'attuale pista non sarà dismessa, in rispetto e salvaguardia dell'ambiente, per cui sarebbe OBBLIGO a nostro avviso riportare il flusso dei Movimenti e tipologia aeromobili ex Ante Decreto di VIA 0676/2003 ovvero al massimo 1,5 Milioni di passeggeri anno.

Coordinamento Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia