

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



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



Prato, 6 gennaio 2018

On. Graziano Del Rio

Ministro

Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

On. Gianluca Galletti

Ministro

Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare

Dott. Giuseppe Lo Presti

Direttore Generale

Direzione Generale Valutazioni Ambientali

Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare

Enrico Rossi

Presidente

Regione Toscana

ed alle strutture tecniche della Regione Toscana

Dott. Marcello Mossa Verre

Direzione Generale

ARPA Toscana

Firenze

Dott. Paolo Morello Marchese

Direttore Generale

USL Toscana Centro

Firenze

Dario Nardella

Sindaco di Firenze

ed alle strutture tecniche del Comune di Firenze

Lorenzo Falchi
Sindaco di Sesto Fiorentino
ed alle strutture tecniche del Comune di Sesto Fiorentino

Prof. Vito Riggio
Presidente ENAC

Dott. Alessio Quaranta
Direttore Generale ENAC

Toscana Aeroporti S.p.A.
Firenze

Gen. Giovanni Nistri
Generale di Corpo d'Armata
CARABINIERI
Comando Generale
Roma

Prof. Luigi Dei
Magnifico Rettore
Università di Firenze

e p.c.

all' Illustrissimo Signor
Prof. Sergio Mattarella
Presidente della Repubblica Italiana
Palazzo del Quirinale
ROMA

*Quale Sommo Magistrato dell'Ordine Giudiziario, in virtù Sua Alta
Competenza in materia di rispetto delle regole Istituzionali e Comunitarie*

e p.c.

Ordine degli Architetti
di Firenze, Prato e Pistoia

Ordine degli Ingegneri
di Firenze, Prato e Pistoia

Ordine dei Medici Chirurghi
di Firenze, Prato e Pistoia

Dott. Giuseppe Creazzo
Procuratore Capo della Procura della Repubblica
presso il Tribunale di Firenze

Dott.ssa Acheropita Rosaria Mondera
Procuratore Generale
Corte dei Conti della Toscana
Firenze

Dott. Claudio Galtieri
Procuratore Generale
Corte dei Conti del Lazio
Roma

Avv. Guido e Mauro Giovannelli
Studio Legale Giovannelli e Associati

Oggetto: Nuovo Aeroporto "A. Vespucci" di Firenze Decreto di VIA – DM 377 del 28/12/17

Preso atto di quanto disposto con il DM citato in oggetto e delle notizie di Stampa che informano l'imminente apertura della Conferenza dei Servizi per il citato Nuovo Aeroporto formalizziamo

ATTO DI DIFFIDA AL SIGNOR MINISTRO GRAZIANO DEL RIO

Preso atto che il Dlgs 104/2017 come ivi stesso richiamato a pagina 1 della "Premessa" non può avere valenza retroattiva.

Preso atto che tra la documentazione presentata dal Proponente ai fini della valutazione ambientale, sia relativamente alla fase di avvio del procedimento, sia con riferimento alle integrazioni volontarie, non risulta presente il Piano di utilizzo del materiale da scavo il cui obbligo è previsto dal comma 1 dell'art.5 del Dlgs 161/2002, "**obbligo derogato**" anche nel parere 2235 rendendo a nostro avviso illegittimo tale parere.

Preso atto che tale mancanza rende l'intera valutazione di impatto ambientale strutturalmente carente di una parte significativa per l'espressione di un giudizio di compatibilità doverosamente compiuto in tutti i suoi aspetti, con particolare attenzione a quelli ambientali e di salute pubblica. Preso atto, conseguentemente, che il DM 377 di cui all'oggetto è illegittimo per carenza istruttoria, avendo la preposta Commissione nazionale di VIA omesso di approfondire e valutare quanto stabilito dal richiamato Dlgs 161/2002;

Preso atto che tale normativa è procedurale confermata anche dalla stessa CT-VIA in altra procedura di Valutazione di VIA (#1) non si capisce quindi come mai per l'Aeroporto di Salerno viene richiesta la caratterizzazione ed il piano di utilizzo delle terre di scavo, mentre per quello di Firenze viene derogato dalla legge vigente rimandando ad un secondo momento come da citato DM alla pagina 12 comma 8;

Preso atto che nel Regolamento per la Costruzione ed Esercizio degli Aeroporti emanato da Enac nel 2014 viene espressamente richiesta, in presenza di un piano di sviluppo aeroportuale, l'elaborazione di **un piano di rischio a cura dei Comuni interessati**. Piano fondamentale per la verifica di **compatibilità tra ambiente, territorio e nuovo aeroporto**. Tale piano **non è stato ancora** elaborato a distanza di oltre 3 anni dall'approvazione da parte di Enac del Masterplan 2014-2029;

Preso atto che nel citato DM si fa riferimento al punto 17 a non meglio specificate dune antirumore che nel c.d. Masterplan presentato dal Proponente, ivi incluse le integrazioni, si riferiscono alle dune antirumore poste parallelamente alla pista lungo tutto il fronte del vicino Polo Scientifico Universitario con altezza di 10metri, e distanza di a circa 160 metri dal bordo della strip;

Preso atto che tali opere sono incompatibili con le norme di sicurezza", quindi **"inattuabili"** viste le zone di tutela previste dalle vigenti norme nazionali ed internazionali in materia aeroportuale, delle sentenze del Consiglio di Stato che si è espresso su tali tematiche, perché è fatto obbligo di "rimuovere tutte quelle infrastrutture che potrebbero creare ampliamento del danno, derivante da impatto aereo", basti pensare alla Scuola Marescialli del Corpo dei Carabinieri ricadente in **zona tutela B**, in asse con la pista ed a meno di 1000 metri dalle testata pista 30, prendendo come esempio il recente incidente del 4/8/16 all'aeroporto di Orio al Serio;

Preso atto che queste disposizioni sono state emanate direttamente dall'ICAO, dalla stessa EASA, a seguito dell' incidente aereo a Barajas – Spagna volo SpanAir JK 5022 del 20 agosto 2008 come le abbiamo già fatto presente con nostra precedente **PEC del 3 Ottobre 2016** inviata al Presidente Enac ed in copia anche a **Lei Sig. Ministro**, in qualità di soggetto preposto al controllo su ENAC e nella quale **veniva già notificata l'incompatibilità normativa di tale infrastruttura**;



Preso atto che quello che è successo all'Aeroporto di Barajas nel 2008 con il volo JK 5022 (**quindi con la sotto valutazione del rischio**) è emblematico, con 154 decessi, dovuto alla zona di tutela troppo ristretta e ridotta, **di 350 metri circa**, mentre nel caso di Firenze siamo **addirittura a circa 160/170 metri dal bordo della strip**;

Preso atto che nel 2013 sulla stessa Pista di Barajas ma con zone tutela successivamente ampliate come da Annex XIV Icao, il Volo Delta, dopo 650 metri di fuori pista ha avuto solo alcuni feriti come da link e foto;

<http://www.abc.es/madrid/20131205/abci-avion-ateriza-emergencia-estallarle-201312051309.html>



Preso atto che il Dott. Filip Cornelis Head of Unit OH/mb/move.e.3 Directorate General for Mobility and Transport a nome della stessa Commissione UE durante la sua partecipazione alla commemorazione delle vittime del volo JK 5022, il 31 Luglio 2015, ha pubblicamente dichiarato che la Commissione avrebbe vigilato sulla corretta applicazione delle normative vigenti sulla sicurezza volo dei “terzi sorvolati e trasportati”;

Preso atto che il Commissario ai Trasporti UE Violeta Bulc ha già risposto ad interrogazione ad hoc sulla questione sicurezza del Nuovo Aeroporto di Firenze precisando quanto segue;

“” IT E-005556/2016 Risposta di Violeta Bulc a nome della Commissione (22.9.2016)

Come indicato nella risposta all'interrogazione scritta E-000914/2016, gli Stati membri devono verificare e se del caso limitare i rischi di attività umane e l'uso del territorio circostante gli aerodromi, in linea con la normativa dell'UE applicabile. L'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) verificherà che i provvedimenti adottati a livello nazionale siano conformi al diritto dell'Unione. Se l'EASA dovesse identificare violazioni delle norme vigenti e non fosse in grado di risolverle bilateralmente con le autorità competenti, deferirà allora il caso alla Commissione per l'adozione di provvedimenti opportuni in base agli articoli 258 e 260 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. “”

Preso atto che il progetto della nuova pista prevede in testata 12 un allargamento della medesima definito **Back Track o Turn Pad**, che tale allargamento e tali denominazioni non possono avere altro significato che quello di una predisposizione per far invertire la direzione ai velivoli che invece non sono in grado di invertire la direzione utilizzando la normale larghezza di pista. Ciò è in aperto **CONTRASTO** con il dettato del Regolamento Costruzione ed Esercizio Aeroporti ENAC sopra citato che prevede **l'obbligatorietà di una via di rullaggio** nel caso la pista venga utilizzata da velivoli NON in grado di invertire la direzione utilizzando la normale larghezza di pista (**Capitolo 3-11 “Via di Rullaggio”**). Via di rullaggio che ha molteplici funzioni, sicurezza volo-migliore gestione operativa dei voli;

Preso atto che nel Master Plan 2014/2029, nella documentazione SIA ed integrazioni alla medesima, a fronte di accurati studi sulla tutela e delocalizzazione di fauna, avifauna, anfibi rettili e chiropteri non trova spazio nemmeno un paragrafo relativo ad una valutazione del livello di sicurezza dei voli per gli ipotizzati 4.5milioni di pax/anno. (Fa eccezione la Relazione Specialistica ENAV, facente parte del SIA che alla voce "SAFETY" indica una serie di criticità per una valutazione da parte dell'ente regolatore ENAC, il quale in qualità di proponente anziché dare risposte ed eventuali soluzioni inoltra il documento al MATTM con la Commissione Nazionale di VIA che non richiede puntuali delucidazioni e risposte in merito);

Preso atto che per la sicurezza dei voli è basilare uno studio a monte sulle criticità presentate dall'ambiente esistente e dalle modificazioni ambientali post opera. Ad esempio si possono ritenere compatibili con il rischio di fuoriuscite di pista in decollo ed in atterraggio nonché con atterraggi corti il terrapieno posto a tutela dell'area di servizio Agip sito **al traverso della testata pista 12 a soli 40 m. dal bordo della strip** ?, le già richiamate **dune antirumore poste a circa 170 m. dal bordo della strip** e gli argini **sopraelevati di 7/8 m. del Fosso Reale deviato che circondano la testata pista 12**, quella interessata dalla fase iniziale dell' involo e dalla fase di atterraggio? ;

Preso atto che per il rischio d' impatto con volatili, valutato non nell'ottica della tutela dell' avifauna ma nell'ottica della sicurezza dei voli, non vi è alcuna analisi sul rischio che la deviazione del Fosso Reale, il canale di raccolta delle acque basse, il fosso di guardia e la collocazione delle due casse di laminazione vadano a costituire per l'avifauna un habitat molto più favorevole rispetto a quello previsto dalla delocalizzazione con conseguente elevato rischio di Bird Strike visto che tale habitat circonda la testata pista 12;

Preso atto che il Decreto Decisorio Presidenziale con annesso Parere del Consiglio di Stato che respinge il Ricorso Straordinario presentato da ADF, obbliga i soggetti preposti - essendo il Decreto di VIA un atto "precettivo" - alla sorveglianza di esecuzione tempestiva delle ottemperanze previste per la parte sicurezza-rumore-ambiente;

Preso atto che nulla è stato fatto e che la "verifica delle ottemperanze previste dal Dlgs 152/2006" è stata banalmente omessa dal Gruppo Istruttorio di VIA a semplice richiesta ENAC, sulla base di una variazione dell'orientamento pista, che non assevera la reale situazione ambientale, proprio in virtù delle mancate **ottemperanze alle clausole precettive**;

Preso atto che il Decreto di VIA 0676/2003 richiedeva come monitoraggio ambientale l'ulteriore implementazione delle stazioni di rilevamento ambientale e che, di contro, sono state rimosse anche quelle già esistenti e quindi con totale mancanza di verifica della qualità dello **status ambientale**;

Preso atto che l'attuale Gestore dell'aeroporto ha dichiarato in un suo comunicato stampa di non aver mai attivato il Decreto di VIA 0676/2003, ma nonostante ciò tutte le prescrizioni rimangono in essere, **ivi comprese quelle precettive**;

Preso atto che il Masterplan 2001 in nostro possesso dimostra invece che alcune importanti opere sono state fatte proprio in virtù di tale Decreto di VIA come dimostra anche l'assoggettabilità VIA

DVA 2010-25562-del 25/10/2012 - di fatto - vi è ulteriore acquiescenza da parte di tutti i soggetti istituzionali preposti alla verifica delle prescrizioni di VIA – **precettive** - del Decreto interministeriale 0676/2003, ivi incluse quelle su salute-ambiente-rumore;

Preso atto tuttavia che anche nel caso in cui tale decreto di VIA 0676/2003 non fosse stato attivato, la compatibilità ambientale in assenza di ulteriori titoli abilitativi sarebbe dovuta rimanere nel *range* di quando dichiarato nel Masterplan 2001 (rimasto e dichiarato inattuato) e quindi con sviluppo fermo al 2000, con 30332 movimenti, 1.502.697 pax e tipologia aeromobile che certamente, visto la lista tipologica, **non autorizzava assolutamente l'utilizzo di aeromobili A319;**

Preso atto che la stessa Arpat con Prot. DV 09.02/590.1 del 2 Gennaio 2018 (#2) “certifica” che alcune opere sono state fatte v.pagina 2 della risposta “risulta che solo alcuni lavori siano stati realizzati”, confermando quindi che il Decreto di VIA è stato attivato, ivi compreso il quadro prescrittivo e l’obbligo di attuazione delle prescrizioni e relativa verifica di ottemperanze;

Preso atto che è obbligo di legge e prassi consolidata, verificare le avvenute ottemperanze delle prescrizioni (Dlgs 152/2006) declinate nel precedente decreto di VIA, preso atto che in tale decreto VIA 0676/2003 come nel citato Masterplan del Proponente si fa espresso riferimento alla pista (via) di rullaggio come opera compensativa e mitigativa per rumore ed emissioni in ambiente, preso atto che il nuovo orientamento della pista **non deroga alla verifica delle ottemperanze, proprio nei requisiti più importanti ovvero quelli ambientali**, visto che non si tratta di Nuova Localizzazione in diverso comprensorio, e ciò dimostra **l’illegittimità della valutazione del Gruppo Istruttorio nel derogare alla “verifica di legge delle ottemperanze, precettive e prescrittive del precedente decreto VIA 0676/2003 “;**

Preso atto che in assenza di titoli abilitativi idonei è previsto - anche in base alle norme di diritto comunitario - il reato di inquinamento e danno all’ambiente (getto di cose ed inquinanti non autorizzate nell’ambiente) con conseguente applicazione del principio UE “chi inquina paga” ed immediato ridimensionamento, **qualora non sospensione**, del traffico aeroportuale a salvaguardia di sicurezza-rumore-ambiente;

Preso atto che le nostre richieste di accesso agli atti per conoscere i verbali della Commissione Aeroportuale del Rumore che doveva verificare anche l’impatto acustico - nonostante le richieste atti 241/90 - sono osteggiate, eluse o disattese;

Preso atto che le sentenze e i pareri del Consiglio di Stato obbligano le istituzioni in primis ENAC al rispetto delle stesse, e non ad interpretarle in modo unilaterale (CdS 5291/2013 – 1360/1361 - 2016) e del parere allegato al Decreto Decisorio Presidenziale, sentenze che di fatto **IMPEDISCONO** la costruzione di questo Nuovo Aeroporto;

Preso atto che nel DM 377 [pagina 5 prescrizione 46] è specificato che il/i soggetto/i terzo/i e indipendenti possano essere anche delle Università scelte dal proponente, norma non prevista nel parere 2235 del 2/12/16, di fatto - interpretazione – che con il **parere 2336 del 17/3/2017** modifica **sostanzialmente in quadro prescrittivo conferendo in modo arbitrario facoltà NON previste dal quadro normativo vigente;**

Preso atto che le Università che hanno avanzato proprie valutazioni, non hanno la “qualifica di Ente Regolatore” e non possono in alcun modo sopperire alle carenze istruttorie del massimo soggetto Regolatore Italia (peraltro nutriamo seri dubbi che le stesse Università, seppur certamente soggetti autorevoli, siano effettivamente a conoscenza di tutte le sentenze del CdS in materia aeronautica) mentre lo stesso soggetto Regolatore Italiano, nonostante le innumerevoli richieste di chiarimento tecnico da Noi protocollate elude di risponderci nel merito;

Preso atto che nel Parere 2336 del 17 Marzo 2017 a pagina 4 in riferimento alle prescrizioni si dichiara: “in merito alla realizzazione di specifiche attività di esclusiva competenza dell’ ENAC ...che verrebbero riportate ...in capo a soggetti non titolati nell’ambito del quadro normativo di riferimento. Si fa in particolare riferimento alle prescrizioni N. 3 Rischio Incidente Aereo e 46 Analisi del rischio di Bird Strike”;

Preso atto che con la citata dichiarazione, ENAC e la Commissione di VIA **NON POSSONO** “abilitare” le valutazioni e gli studi delle Università, proprio perché **soggetti NON abilitati e titolati dal quadro normativo**, perciò tali valutazioni di congruità normativa **POSSONO** essere validate solamente da un Soggetto regolatore **sovrastante** ad ENAC e quindi l’EASA di Colonia se non addirittura l’ICAO di Montreal, ed in questo caso visto la complessità della infrastruttura e la sua collocazione, a nostro avviso il **Suo Ministero** non ha esercitato quel potere di verifica e controllo che la legge gli attribuisce.

Preso atto che il Gruppo Istruttorio di VIA con notifica del 30/11/17 ha inteso **eludere** una risposta di merito **sull’obbligo di osservanza delle prescrizioni precettive**, di fatto “**non ritenendo validi gli obblighi precettivi e prescrittivi**” derivanti dal Decreto VIA 0676/2003 e dal Decreto Decisorio Presidenziale;

Preso atto che sulla questione la Commissione di VIA [parere 2235 citato] aveva già emesso la sua valutazione, ma che - a parere degli scriventi - in maniera “incostituzionale”, si è voluto riaprire l’iter valutativo con il recepimento improprio ed anomalo della direttiva UE 52/2014 con il fine evidente di voler alleggerire il quadro prescrittivo ed i necessari adempimenti di legge **precettivi e prescrittivi** per il progetto definitivo;

Preso atto che con il Dlgs 104 e l’articolo 27 si è dato atto ad una nuova procedura diretta fra ministero e proponente, che elimina la possibilità di effettuare osservazioni su tutto il nuovo materiale sottoposto a valutazione, in aperta difformità e violazione con la Direttiva UE 52/2014;

Preso atto che nel parere della Commissione Nazionale di VIA 2570 del 5/12/17 nel quale si dichiara a pagina 2 che vista la nota 93917 del 19/9/17 il Proponente fa istanza di ai sensi dell’art. 23 comma 2 di applicazione del Dlgs 104/2017 “al procedimento in corso”, dichiarando che alla data del 19/9/2017 lo stesso era ancora **inspiegabilmente in corso**, visto che da nove mesi si attendeva solo il Decreto di VIA;

Preso atto che dopo la pubblicazione del parere della Commissione di VIA 2570 del 5/12/17 i competenti Ministeri e Direzioni Generali hanno impiegato **solo 23 giorni per confezionare il Decreto di VIA**, a dimostrazione di come il **precedente parere 2235 della stessa Commissione deliberato il 2/12/2016**, poteva essere tranquillamente convertito in Decreto di VIA dai Ministri competenti entro lo stesso mese di Dicembre 2016, si è ritenuto di **procrastinare per un anno e**

senza motivazioni l'emissione di un Decreto di VIA facendo sì che nel frattempo con Decreti Legislativi ad hoc e/o altre procedure anomale, si potesse **rivedere ed attenuare le prescrizioni della Commissione di VIA già deliberate il 2/12/16;**

Preso atto che per altri aeroporti (vedasi la Procedura di VIA per l'Aeroporto di Treviso) sono state adottate valutazioni diverse visto che è stato chiesto ad ENAC di ritirare il Masterplan e di ripresentarlo ex novo, perché non si può certo dire che con 142 prescrizioni il "Parere sia Positivo, anzi **è piena bocciatura tecnica alla quale si è tentato di avviare con modalità a nostro avviso incostituzionali**";

Preso atto che con comunicato stampa apparso sul sito del Ministero dell'Ambiente la <http://www.minambiente.it/comunicati/aeroporto-firenze-ministero-ok-da-commissione-progetto> Commissione Nazionale di VIA comunica che è stato riconfermato totalmente il quadro prescrittivo del parere 2235, mentre agli scriventi risulta invece il contrario, per esempio nel punto in cui nel Parere 2570 è stata invece inspiegabilmente accettata la richiesta di ENAC di essere riconosciuto come unico soggetto ITALIANO e titolato alla valutazione sulla sicurezza volo, per poi in maniera contraddittoria accogliere la richiesta l'ENAC di valutare la documentazione di 3 Università **NON abilitate dal quadro normativo vigente**. Basta questo, a nostro avviso per affermare che non si può certo dichiarare che **""è stato totalmente riconfermato il quadro prescrittivo.""**

Preso atto che tale comportamento anomalo ed incoerente, è comprovato dalla stessa Pubblica Amministrazione, perché a seguito di nostro formale accesso atti, ci veniva inibita la consegna del Parere 2235 con la motivazione come da protocollo U.0005539 del 08-03-2017 qui allegato, (#3) che il Decreto Interministeriale di VIA era già in fase di "predisposizione del provvedimento", certificando quindi DI FATTO, l'avvenuta chiusura della Procedura di VIA con il Parere 2235;

Preso atto che nonostante i Pareri della Commissione Nazionale di VIA 2235/2336/2570 e DM 377, dove si menziona che all'Osservatorio Ambientale dovranno partecipare anche i Comuni di Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino, secondo quanto comunicato ai media dagli stessi Sindaci dei due Comuni, gli stessi avrebbero ricevuto comunicazioni dello stesso Ministro Galletti che li esonerava da tale compito.

Preso atto che tale Dlgs 104 disponeva l'emanazione dei decreti attuativi entro 180 gg dalla pubblicazione, decreti mai emessi visto che comportavano anche le modalità di attuazione della "Consultazione Pubblica", omissione/ mancanza che non ha impedito l'emissione di un secondo parere della Commissione di VIA 2570 senza che nessuno abbia potuto verificare la documentazione presentata ed effettuare osservazioni;

Preso atto che il Dlgs 104 è stato considerato incostituzionale anche da 8 Regioni e che Cittadini ed Associazioni (compreso gli scriventi) hanno effettuato ricorsi e petizioni presso il Parlamento UE per illegittimo, incoerente ed improprio recepimento della direttiva UE 52/2014;

Preso atto che la Sentenza del Consiglio di Stato 163/2015 obbliga tutti i soggetti valutatori (di qualsiasi opera ed infrastruttura) alla verifica ed analisi della situazione ambientale sulla base di **DATI AGGIORNATI E RILEVATI CON STRUMENTAZIONE ADEGUATA;**

Preso atto che nella documentazione fornita alla Commissione di VIA per le valutazioni sanitario-ambientali abbiamo CONTESTATO - oltre alle centraline dismesse come sopra citato - anche i dati sanitari Certificati da Agenzia Regionale Sanità e ISPO databili **al massimo ed in forma parziale** al 2008 e/o 2009 perciò parere favorevole espresso in assenza di dati sanitario-ambientali aggiornati come dispone la Sentenza 163/2015 del Consiglio di Stato;

Preso atto che la Direttiva UE 52/2014 disciplina la "consultazione pubblica" - ovvero modalità ancora più cogente rispetto processo partecipativo di cui alla Risoluzione 260/2014 del Consiglio Regionale Toscano - per far partecipare i Cittadini in maniera legittima e trasparente alle scelte, cosa impedita in questo procedimento e così altrettanto negata durante la procedura di VAS;

Preso atto che nella Sua qualità di Soggetto Preposto "all'indirizzo, vigilanza e controllo dell'ENAC Ente Pubblico Economico" di cui all'Art. 1 comma 2 Dl 250/1997, Lei Sig. Ministro dovrebbe imporre all'ENAC di rispettare e far rispettare i Decreti di VIA, i Decreti Decisori Presidenziali con annessi Pareri del Consiglio di Stato, e le sentenze emesse dallo stesso Organo Giuridico;

Tutto ciò premesso,

A parere degli scriventi, **la precoce apertura di una conferenza di servizi**, senza che siano rimossi tutti i problemi ostativi, in special modo quelli di diritto, vista anche la complessità della situazione a causa delle omissioni avvenute, potrebbe **ingenerare costi per la Pubblica Amministrazione** e/o rivalse dei proponenti sulla stessa a causa di successive valutazioni da parte di enti sovrastanti (anche Comunitari) e giurisdizionali, che potrebbero inficiare sia il Decreto di VIA 377 sia il Dlgs 104/2017;

Considerato e rimarcato infatti, come la Corte di Giustizia UE si sia più volte espressa in materia di diritto comunitario, laddove ha chiarito concetti "uniformi ed univoci nel merito delle questioni" ovvero che i Giudici degli Stati Membri sono individuati in primis come Giudici dell'Unione e solo in seconda battuta Giudici del loro Paese;

Riaffermando come il Dlgs 104/2017 è totalmente incoerente, illegittimo, improprio e quindi difforme dallo spirito e dalle norme comunitarie della Direttiva UE 52/2014 a cui si dovrebbe riferire, al pari di altri Dlgs mal recepiti dal nostro Paese potrebbe essere successivamente modificato perdendo la sua efficacia. (vedi Dlgs in materia dei Rifiuti con legge delega 308 del 15/12/2004 poi obbligatoriamente modificata dopo l'intervento della Corte UE);

Prendendo atto che il **Diritto Comunitario di accesso atti, ci è stato negato**, è ancora più inverosimile in uno stato di Diritto con il rispetto dei "Ruoli" nella Pubblica Amministrazione, che a pagina 7 del Decreto di VIA 377/2017, si sia ritenuto rilevante sottolineare che il proponente **"ha altresì manifestato il proprio assenso alla costituzione di un Osservatorio ..."**. Ci chiediamo semplicemente come Cittadini se la Pubblica Amministrazione ha ancora il ruolo di garante degli interessi della collettività nelle procedure di legge o è chiamata esclusivamente a certificare il gradimento di chi propone, ma soprattutto ci domandiamo cosa sarebbe mai potuto accadere se il proponente si fosse opposto?

Considerando come una revisione di un Parere (2235) già espresso nel 2016 dalla Commissione Nazionale VIA, tanto da procedere in modo anomalo con una secondaria sub-valutazione di VIA escludendo qualsiasi intervento ed intromissione dei Cittadini in questa sub-valutazione , procedimento mai adottato nella storia repubblicana creando un “precedente” in TOTALE contrasto con la Direttiva UE 52/2014 e di fatto NEGANDO ai Cittadini il Diritto Comunitario di poter presentare le legittime OSSERVAZIONI!;

DIFFIDIAMO FORMALMENTE IL SIGNOR MINISTRO GRAZIANO DEL RIO

dall'aprire la Conferenza dei Servizi, nonché

PARIMENTI DIFFIDIAMO

tutti i Soggetti Istituzionali ed i Tecnici a titolo personale, ciascuno secondo la propria Competenza, dal parteciparvi, e per tale ragione invitiamo caldamente i soggetti tecnici a prendere visione e contezza della complessità dell'intera materia e delle sue correlazioni, anche giurisdizionali, prima di procedere ed avallare inopportune e/o troppo precipitose decisioni, notificando in copia anche i rispettivi Ordini Professionali per l'inoltro a tutti i propri associati.

Con Ossequio, salutiamo,

Gianfranco Ciulli

In nome e per conto dei tanti Cittadini ed Associazioni della Piana Fiorentina, del Coordinamento Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia e dell'Associazione VAS Vita Ambiente e Salute Onlus,

Allegati:

(#1) Documento CTVIA su terre scavo

(#2) Documento Arpat su conferma attivazione Decreto VIA 0676/2003

(#3) Comunicazione Ministero Ambiente Ing. Venditti