

ASSOCIAZIONE VAS

Vita, Ambiente e Salute Onlus
c/o Studio Legale Specca-Pesci (nuova sede)
Via G. Valentini, 19
59100 Prato (Po)
P/IVA - C.F.: 92090490480
Iscrizione Onlus #36309 del 19/10/2012
Regist. Progressivo/2017 al nro. 6544
Em@il: associazione.vas.onlus@gmail.com
Em@il Pec: associazione.vas.onlus@pec.it



Prato, 3 Aprile 2019

Dott. Roberto Vergari
Direttore Centrale Vigilanza Tecnica ENAC

Prof. Dott. Nicola Zaccheo
Presidente ENAC

Dott. Giuliano Mari
Presidente
Autostrade per l'Italia SpA

Autostrada per l'Italia SpA
Direzione Generale IV Tronco - Firenze

e p.c.

Dott. Giuseppe Lo Presti
Direttore Generale
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare

Ing. Guido Monteforte Specchi
Presidente della Commissione Tecnica Nazionale VIA/VAS
Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare

e p.c.

Gen. Sergio Costa
Ministro
Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare

On. Alberto Bonisoli
Ministro
Ministero dei Beni Culturali

On. Danilo Toninelli
Ministro
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Prof. Avv. Pier Luigi Petrillo
Capo di Gabinetto del Ministro Sergio Costa
Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare

Dott.ssa Tiziana Coccoluto
Capo di Gabinetto del Ministro Alberto Bonisoli
Ministero dei Beni Culturali

Dott. Gino Scaccia
Capo di Gabinetto del Ministro Danilo Toninelli
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Prefetto Silvana Riccio
Responsabile della Trasparenza
del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

OIV- Organismo Indipendente di Valutazione
del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Dott. Eugenio De Francesco
Dirigente II Divisione della Direzione generale degli
affari generali e del personale
del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Dott.ssa Emanuela Spadoni
Segretariato Generale
Div II Anticorruzione
del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Dott. Renato Poletti
Direttore Generale
Direzione Generale per gli Aeroporti e Trasporto Aereo
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dott. Danilo Scerbo
Presidente della Conferenza di Servizi autorizzativa
del Masterplan aeroportuale 2014-2029 dell'Aeroporto di Firenze

Dott.ssa Teresa Ferrara
Responsabile della Direzione generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo
- Div1 - Affari giuridico legali e rapporti convenzionali con enti vigilati
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dott.ssa Elisa Grande
Responsabile del Dipartimento per i trasporti,
la navigazione, gli affari generali ed il PERSONALE
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dott. Raffaele Cantone
Presidente
Autorità Nazionale Anticorruzione

Dott.ssa Maria Grassini
Autorità Nazionale Anticorruzione
Ufficio Vigilanza sulla imparzialità dei funzionari pubblici

Enrico Rossi
Presidente
Regione Toscana

Dario Nardella
Sindaco
Comune di Firenze

Matteo Biffoni
Sindaco
Comune di Prato

Lorenzo Falchi
Sindaco
Comune di Sesto Fiorentino

Alessio Biagioli
Sindaco
Comune di Calenzano

Edoardo Prestanti
Sindaco
Comune di Carmignano

Francesco Puggelli
Sindaco
Comune di Poggio a Caiano

Emiliano Fossi
Sindaco
Comune di Campi Bisenzio

Alla Procura Generale della Corte dei Conti
del Lazio e della Toscana

Dott.ssa Laura Lega
Prefetto di Firenze

Dott. Guido Spinelli
Direttore Tecnico ARPAT Toscana

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

Avv. Mauro & Guido Giovannelli
Studio Legale Giovannelli & Associati

Oggetto: Aeroporto di Firenze – Contestazioni - Decreto VIA 0676/2003 – DPR Giugno 2012 - Conferenza di Servizio – Revisione Parere CTVA 2772 – Interazione Decreto VIA 377/2017 - Richieste atti L.241/90 e smi

Egregio Dott. Vergari,

nel fare seguito alla sua risposta di cui al Prot. 34794P del 26 Marzo c.a. (allegato#1) dove si cita la documentazione di Autostrade S.p.A. che sarebbe all'origine dell'impossibilità dell'interramento dell'A/11 in ottemperanza alle prescrizioni "precettive" del Decreto VIA 0676/2003, dobbiamo prendere atto del citato ""Come si può riscontrare il parere non era stato inviato alla scrivente, che lo ha acquisito successivamente in maniera accidentale, e viene trasferito per trasparenza a codesta Associazione"" paventando così una motivazione a discarico delle dichiarazioni fino ad oggi fatte.

Prassi oramai consueta e ricorrente per il nostro caso, che coinvolge altre strutture della P.A., come si evince anche dal Prot. DVA 26944/2017 (allegato#2) dove si invoca la vetustà di un documento (che in formato telematico è banalmente recuperabile) per motivare il rinvenimento occasionale e la consegna dopo reiterate richieste, cercando di eludere così le altre e ben più sostanziali motivazioni, accesso atti e consegna documentale che ha visto coinvolta anche la Segreteria della Presidenza della Repubblica.

Per tale ragione, abbiamo inviato tale corrispondenza anche al Presidente ENAC Dott. Zaccheo e al Presidente ASPI Dott. Giuliano Mari legali rappresentanti rispettivamente di ENAC e Autostrade S.p.A., per domandare a loro in maniera disgiunta come si possa sostenere

l'impossibilità tecnica d'interramento della parte finale dell'A/11, quando la Commissione Nazionale di VIA composta di oltre 50 qualificati commissari, e il Decreto 0676/2003 conferma l'esatto contrario, per di più surrogato dal Decreto Decisorio Presidenziale del Giugno 2012, con annesso parere del Consiglio di Stato che ha rigettato il ricorso straordinario di ADF avverso la prescrizione sicurezza che imponeva il sotterramento del raccordo autostradale.

Oltre a questo, vogliamo evidenziare come, da parte di ENAC, siano state rilasciate da tempo dichiarazioni sull'impossibilità d'interramento dell'A/11 sulla base di un documento che ora si dichiara di aver acquisito "successivamente e in maniera accidentale", in realtà una semplice lettera non preceduta da alcuna approfondita istruttoria approfondita, trasmessaci solo oggi, ma evidentemente ben nota prima, visto anche i soggetti istituzionali coinvolti.

Contestiamo a ENAC oltre alla valenza istruttoria della lettera citata, anche comportamenti che si prestano a possibili e non corrette interpretazioni sulla scala gerarchica decisionale e sulle "priorità" di applicazione del Decreto di VIA 0676/2003 e del Decreto Decisorio Presidenziale con annesso parere del Consiglio di Stato, proprio in ottemperanza della sentenza CdS 5291/2013, c.d. "rischio imminente", che avrebbe fatto obbligo a parere degli scriventi "di ottemperare" almeno da quando si è venuti a conoscenza, in altre parole dal 21/11/17 data in cui il MATTM ha notificato a Noi e al Gestore il Decreto Decisorio Presidenziale in questione. (quindi indirettamente anche ad ENAC ed altri organi istituzionali)

Questo in aggiunta al Prot. DVA 648 gennaio 2018, del Ministero dell'Ambiente, che afferma, ancora oggi, la validità delle ottemperanze, che non sono mai venute meno, nonostante il ricorso straordinario al Capo dello Stato.(allegato #3)

Quindi ci domandiamo sulla base di quali qualifiche professionali e/o approfondite istruttorie sia stata esclusa la fattibilità dell'interramento dell'A11 (allegato#4), giacché **ENAC non avrebbe neppure competenze tecniche per quanto ha asserito**, (Enac – Ente economico con compiti di controllo e regolazione aviazione civile), perciò non deputato alle infrastrutture, quando Autostrade nella stessa citava (allegato #5), pur nella problematicità dell'opera, informando Comune, Regione e ADF, soggetti che con ENAC hanno sempre partecipato agli studi di fattibilità delle varie ipotesi di pista: ".. al fine di non escludere ulteriori valutazioni di approfondimenti della tematica, questa Società è disponibile a considerare circostanziati studi di fattibilità tecnica, anche riguardo altre alternative...". Le valutazioni delle caratteristiche geo meccaniche degli stessi terreni consentito, invece, a Regione e Comune di Firenze di individuare soluzioni tecnico strutturali per il sotto attraversamento dell'AV e della linea 2 della Tranvia che guarda caso è proprio nella stessa area aeroportuale.

Ma la sorpresa avviene nella ... lettura del documento ASPI datato Gennaio 2002, in altre parole una risposta ad un semplice quesito formulato in maniera indipendente da Assindustria (e quindi un socio di minoranza all'interno del Patto) che ha chiesto un parere ad Autostrade, parere - documento che non è stato neppure sottoposto al procedimento VIA e/o fatto proprio da Regione e Comune visto che non è corredato da formale ed approfondita istruttoria.

In tutta evidenza, non un documento frutto di una valutazione istruttoria appropriata e approfondita che fra l'altro, essendo datata Gennaio 2002 avrebbe dovuto avere riscontro e valutazione all'interno procedimento di VIA che ha portato all'emanazione del Decreto Interministeriale 0676 del Novembre 2003, avvenuto ben 2 anni dopo la risposta di ASPI; (allegato #6)

A questo dobbiamo aggiungere che l'attuale Gestore ha fatto proprie queste tesi per non ottemperare alle prescrizioni di VIA, come dichiarato nel verbale dell'Assemblea dei soci del 30 Maggio 2018; (allegato#7) fra l'altro non eccependo nulla sul Decreto Decisorio Presidenziale (v.pag. 8 del verbale TA) Decreto che avrebbe dovuto essere notificato a ENAC da parte del Gestore dal ricevimento della notifica ovvero dal 22/11/17, visto che ENAC ancora dichiara non di averlo ricevuto. (allegato#8)

Dobbiamo poi evidenziare quanto citato nel verbale citato: ""ENAC, prosegue il dott. Fanti, sul punto aveva fatto un'analisi e la Società una serie di deduzioni e controdeduzioni al Ministero, ma nessuna delle opere previste era, come detto, stata realizzata; le opere eseguite successivamente sono state, tutte, realizzate in virtù di singole e specifiche approvazioni-----

In ordine alla società Autostrade, non solo la Società non avrebbe potuto obbligarla ad ottemperare ad una prescrizione che non la riguardava, ma, a fronte di specifica domanda istruttoria da parte della Società, aveva risposto che non era possibile realizzare quell'intervento.""

Ciò detto, ci si chiede se una "semplice letterina di appena 3 pagine", possa essere considerata una "analisi tale" come citato nel verbale TA per motivare in modo sostanziale di NON rispettare un Decreto di VIA, un Decreto Presidenziale con annesso parere del Consiglio di Stato **che dispongono" per questioni di sicurezza volo dei terzi sorvolati e trasportati, l'interramento della parte finale dell'A/11, e che a tutti, proprio tutti è fatto obbligo di rispettare e far rispettare.!**

<https://www.ilfattoquotidiano.it/2017/12/02/aeroporto-di-firenze-spunta-parere-negativo-di-napolitano-del-2012-comitati-stop-ampliamento-regole-violate-lazienda-si-difende/3999308/>

Sempre nel verbale di TA è citata una corrispondenza fra la "Società" con deduzioni e contro deduzioni, anche con il Ministero (ma non è dato sapere quale) analisi sostanziale che impediva l'interramento A/11 ed istruttoriamente considerata completa, datata Gennaio 2002, ma che incomprensibilmente non trova riscontro durante il procedimento di VIA conclusosi nel Novembre 2003 con il Decreto Interministeriale, considerando pure che questa analisi completa era indirizzata anche alla Regione Toscana ed al Comune di Firenze.

addirittura questo documento, non trova citazione neppure nel ricorso straordinario al Capo dello Stato (poi rigettato) dove il ricorrente stesso dichiara""dopo una lunga istruttoria durata 3 anni"" , quindi non vi è traccia alcuna, nella descrizione del terzo motivo (prescrizione relativa alla sicurezza), nessuna citazione e/o allegato, che per logicità doveva essere documentazione probante a supporto della tesi del ricorrente, specialmente se questa fosse stata l'effettiva ed

approfondita istruttoria a corredo delle testi sostenute nel ricorso straordinario al Capo dello Stato.

Richiediamo quindi ad ENAC di comunicare le contro repliche tecniche a quanto da noi sollevato e contestato in varie occasioni ed alle quali NON ha mai risposto ,(allegato #9) in special modo in riferimento alle dichiarazioni di ENAC, Gestore attuale di non aver mai attivato il Masterplan 2000/2010, e conseguentemente di non aver ottemperato alla prescrizioni del Decreto di VIA, dichiarazioni ribadite anche nel verbale degli azionisti dell'attuale Gestore.

Preso atto e dedotto che a seguito del precedente Decreto VIA 0676/2003 è stata convocata la relativa Conferenza dei Servizi, dove sicuramente Autostrade S.p.A. ha partecipato alla stessa per valutare le possibili interferenze sul precedente Masterplan 2000/2010 approvato con il Decreto VIA sopra citato; (allegato#6)

Preso atto che quanto affermato da fino ad oggi da ENAC in dichiarazioni pubbliche, e dal Gestore nell'assemblea degli azionisti citata, circa l'impossibilità d'interramento della parte finale dell'A/11, non ha sostanza e validazione essendo un mero punto di vista non corroborato da precisa e approfondita istruttoria, indirizzato a un azionista di riferimento dell'allora gestore aeroportuale e di cui presumibilmente non troveremo traccia neppure nei Verbali della Conferenza dei Servizi;

Preso atto e ribadita la validità indiscutibile del Decreto di VIA e del Decreto Decisorio Presidenziale, con Parere del Consiglio di Stato (allegati #6 e #8) certificassero l'esatto contrario, e nonostante che, a seguito dell'incidente del 30 luglio 1997, in primo luogo il Presidente della Commissione d'Inchiesta Ministeriale avesse indicato la necessità di un prolungamento della pista oltre entrambe le testate (allegato #10) e in secondo luogo il Dirigente ENAV Alterisio si fosse espresso a favore dell'interramento del raccordo autostradale (allegato #11), validità e obbligo ancora vigente come per legge, visto le prove oggi in mano alla DVA chiede ufficialmente al Dott. Lo Presti, le motivazioni per cui non si dovrebbe riaprire l'istruttoria sul parere CTVA 2772, ... preso atto che in base a quanto dichiarato da ENAC non è più possibile e accettabile, procedere a una validazione come fatto in precedenza da parte della CTVA solo sulla base di "quanto dichiarato da ENAC" come recita il parere 2772, giacché la documentazione a supporto delle tesi dichiarate dall'Ente Regolatore, nei fatti non sussiste, proprio perché è stato evidenziato che l'interramento è tecnicamente fattibile e che il "Masterplan 2000/2010" è stato attivato senza ombra di dubbio preso atto dell'incremento del traffico.

Le motivazioni addotte dalla CTVA in tale parere (del quale reiteriamo la nuova istruttoria per la quarta volta) per omettere la verifica delle ottemperanze, questa volta dovranno essere validate sui fatti, documenti tecnici forniti e non dal "preso atto di quanto dichiarato da qualcuno". Fra l'altro alla presenza di comunicati stampa # 56/2014 del 5/6/14 (allegato #12) dove ENAC cita e privilegia la "sicurezza operativa" della pista in valutazione (ovvero la 12/30) e che similmente obbligava e obbliga ancora oggi la stessa ENAC come la CTVA e la DVA al rispetto "per la sicurezza operativa e dei terzi sorvolati e trasportati" del Decreto VIA 0676/2003, del DDPR/2012 e del Parere del Consiglio di Stato.

Preso atto poi che sulla base di quanto comunicato dalla Commissione accesso atti presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, si certifica in modo inequivocabile che non esiste un atto di trasmissione e notifica del "Decreto Decisorio Presidenziale con annesso parere del Consiglio di Stato" "notificato per legge" almeno al ricorrente. (allegati #13/#14/#15/#16/#17)

Mai avremmo potuto credere che un Ministero avesse ammesso la propria responsabilità, (per questo ci siamo rivolti alla Commissione) confermando che un Decreto Presidenziale è stato "occultato per ben 5 anni", e per questo, oggi è tutto ancora più inverosimile, considerando i passaggi burocratici che tale Decreto Presidenziale doveva avere tramite tutte le strutture della P.A., inspiegabile anche perché dalla data della sua "apparizione" (21/11/17) nessuna struttura della P.A. si è mai attivata per rispettarlo e farlo rispettare, questo in presenza anche di nostre denunce alle quali nessuno ha mai tecnicamente obiettato, informative che documentavano l'avvenuta attivazione del Masterplan 2000/2010 ... ma solo nella parte concernente lo sviluppo aeroportuale, non certamente la parte relativa alla sicurezza volo, mitigazioni ambientali ed acustiche, ... che dovevano essere immediatamente e prioritariamente messe in atto ..prima dell'incremento del traffico aeroportuale, [come citava il c.d. DCVIA 0676 "a condizione che".!], incremento del traffico avvenuto e dichiarato dagli stessi Proponente e Gestore nella documentazione prodotta con il Nuovo Masterplan e di cui tutti avete copia "Nonostante questi fatti abbiano determinato per i periodi interessati, una decisa flessione del traffico aereo, lo scalo fiorentino ha registrato un incremento medio annuo (CAGR) del 2,84% nel periodo 2000/2014" ; (allegato #9)

Le risposte fornite da ENAC, Regione e Gestore a nostro avviso, si sono sempre limitate a dichiarazioni (allegati #18/#19/#20/#21) prive a nostro avviso di sostanza tecnica a dimostrazione delle proprie tesi, esattamente con la stessa modalità e comunicazione pubblica di cui alla lettera di ASPI, per l'interramento A/11.

<https://www.ilfattoquotidiano.it/2017/12/02/aeroporto-di-firenze-spunta-parere-negativo-di-napolitano-del-2012-comitati-stop-ampliamento-regole-violate-lazienda-si-difende/3999308/>

Chiarimenti tecnici oggi dovuti, necessari e ineludibili, su quali procedure tecniche sono state sostituite sull'attuale pista che è tuttora in esercizio preso atto che la DVA-MATTM con Prot. 648 Gennaio 2018 conferma esattamente la tesi opposta a quanto asserisce ENAC, dichiarando che le prescrizioni precettive, inclusive quelle per la sicurezza volo "disposte dal Decreto di VIA, DPR 2012 e Sentenza CdS 5291/2013" sono ancora valide e operanti, oltre al fatto che ENAC a nostro avviso contraddice se stessa con il comunicato #78 del Luglio 2014 (allegato #22) dove ENAC comunicava all'ART Autorità Regolazione dei Trasporti le procedure approvate e completate per ogni singolo aeroporto, dove per Firenze si confermava nel 2014 che il Masterplan valido è quello fino al 2010 con un importo di 95M di Euro. Quindi con tale documento, ad avviso degli scriventi, da parte di ENAC si afferma ancora in maniera inequivocabile (in aggiunta a tutti gli altri documenti già forniti) che il Masterplan 2010 è ancora valido ed attivo, di conseguenza ne derivano tutti gli obblighi da essere "" immediatamente "" messi in atto, sulla base di quanto disposto dalla sentenza 5291/2013 e del Prot. 648 sopra citati.

Tutto ciò premesso, si formalizza ai sensi della L.241/90 e s.m.i., gli accessi atti, nei confronti del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, per avere tutti i verbali e documentazioni allegate e consegnate per la Conferenza di Servizio che è stata istituita a seguito del Decreto Interministeriale di VIA 0676/2003, mentre a ENAC e Autostrade S.p.A. rispettivamente, gli accessi atti di tutta la documentazione riguardante il procedimento di VIA 0676/2003 del Masterplan 2000/2010, a proposito della questione dell'interramento della parte finale dell'A/11;

In special modo rimarchiamo la richiesta documentale ad ASPI ovvero "*l'istruttoria completa*" circa l'effettiva impossibilità d'interramento autostradale della parte finale A/11 da parte di Autostrade S.p.A., e ove ci fosse, visto la sua emissione (2002), che la stessa abbia ancora oggi piena validità in considerazione del fatto che a poche centinaia di metri c'è un tratto interrato della Linea 2 della Tramvia di Firenze, ed il tunnel dall'AV.

Questo alla luce di quanto abbiamo verificato e verbalizzato dalla stessa ASPI circa *la precisa e scrupolosa valutazione* sia nel procedimento di VIA 377, nella parte dell'interferenza idraulica del Fosso Reale che sotto attraversa l'A/11, come per le interferenze rilevate durante la Conferenza di Servizio del 7 dicembre 2018 di cui alla verbalizzazione del Dott. Riccardo Marasca nell'allegato 8;(allegati#23)

Si notifica anche a tutti gli organi di controllo, verifica trasparenza e valutazione dei dirigenti e funzionari dei ministeri coinvolti in tali procedimenti, perché quello che sta succedendo sulla questione aeroportuale di Firenze, a parere degli scriventi hanno delle omissioni e conflitti d'interessi che via via scavando nelle documentazioni appaiono sempre più inverosimili visti gli atti, i fatti e le dichiarazioni.

Si sostanzia la legittimazione di accessi atti, visto la complessa situazione dell'Aeroporto di Firenze, l'interazione fra la vecchia e nuova pista, le omissioni delle prescrizioni precettive sulla vecchia pista, questo in rappresentanza di tanti cittadini della Piana Fiorentina, quindi anche dei terzi sorvolati e trasportati.

Legittimazione sostanziata anche dalle liti verso la PA, di cui alla Sentenza TAR-Toscana 1310 del 2016 che ha riconosciuto le doglianze della scrivente associazione ed essendo Noi i ricorrenti verso il Decreto VIA 377 presso il Tribunale TAR della Toscana perciò legittimati alla corretta verifica procedurale dell'intero procedimento amministrativo.

Gianfranco Ciulli
Presidente
VAS Associazione Onlus

Allegati come da lista PEC