

ASSOCIAZIONE VAS

Vita, Ambiente e Salute Onlus

c/o Studio Legale Speca-Pesci

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](mailto:associazione.vas.onlus@gmail.com)

[Em@il Pec: associazione.vas.onlus@pec.it](mailto:associazione.vas.onlus@pec.it)



Prato, 24 luglio 2019

Dott. Guido Spinelli
Direttore Tecnico
ARPAT - Firenze

e p.c.

Dott. Tullio Berlinghi
Capo Segreteria Tecnica del Ministro
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

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

Prefetto Silvana Riccio
Responsabile prevenzione della corruzione e trasparenza
Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Dott.ssa Laura Lega
Prefetto di Firenze

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

Avv. Mauro & Guido Giovannelli
Studio Legale Giovannelli & Associati

Oggetto: Aeroporto "A. Vespucci" di Firenze Peretola – Decreto VIA 0676/2003 – Conformità urbanistica ai sensi del DPR 393/1994 - Accesso Atti ai sensi L.241/90 e smi

Egregio Dott. Spinelli,

abbiamo ricevuto la sua risposta su quanto da noi sollevato nella nostra comunicazione del 18 Giugno c.a. con la quale Lei "assolve l'operato dell'Ente" rimarcando in vari passi che NON spetta a Lei/Arpat verificare lo status della situazione e di aver sempre notificato gli organi competenti circa il superamento delle soglie del rumore consentito.

Purtroppo la stessa considerazione viene espressa dall'attuale Gestore Aeroportuale, il quale come da lettera allegata, scarica la responsabilità ad altri (Ministero Ambiente e/o ENAC) circa la mancata approvazione dei piani PCAR.

Dal nostro punto di vista, chiunque venga a conoscenza di un possibile reato ha l'obbligo penale oltre che morale (specialmente per chi opera nella P.A.) di informare le autorità competenti.

Infatti, non ci meravigliamo certo che i "Piani PCAR" non siano stati ancora approvati, visto che per oltre 5 anni è stata occultata la notifica di un Decreto Decisorio Presidenziale e per ben 16 anni non sono stati approvati i "Piani di Rischio da parte dei Comuni di Firenze e Sesto Fiorentino" con l'evidente intento di evitare di porre rimedio ad una situazione, a nostro modesto avviso, artatamente "costruita" per legittimare la costruzione della nuova pista.

Entrando nel merito di quanto da Lei asserito, sappiamo benissimo che ARPAT non è stata originariamente delegata dal Decreto di VIA 0676/2003 quale "preminente soggetto verificatore", ma l'Arpat all'interno del Procedimento di VIA e dell'Approvazione del Masterplan 2000/2010 ha fornito documentazione tecnica a supporto della tesi Regionale che prevedeva la "conferma della compatibilità ambientale" sulla base di una "fleet mix" autorizzata (previo rispetto delle prescrizioni) che conteneva l'autorizzazione all'operatività di aeromobili di classe superiore C da 140/150 posti ovvero Airbus 319) in funzione di uno sviluppo aeroportuale che è comunque avvenuto come da Lei riconfermato citando la nota Prot. 196 del 2/1/18.

A questo punto, a nostro modesto avviso, la situazione doveva essere denunciata agli organi competenti, anche per una questione di opportunità e di trasparenza, visto il contenuto del Decreto Decisorio Presidenziale con annesso parere del Consiglio di Stato, divulgato pubblicamente a Novembre 2017, che respingeva il ricorso di ADF, confermando che le prescrizioni erano e sono ancora oggi "Precettive" specialmente per quanto concerne il RUMORE (Delocalizzazione case contermini, insonorizzazione e condizionamento).

Questo proprio sulla base di quanto dichiarato nella nota Prot. 196 del 2/1/18, ma soprattutto perché ARPAT partecipa alla Commissione Aeroportuale Rumore.

Infatti l'Ente era già stato informato a suo tempo dei problemi inerenti alla zona, tant'è che lo stesso aveva certificato gli sforamenti già nella prima metà del 2014, senza poi che nessuna misura fosse stata nel frattempo adottata dai terzi preposti e/o il comportamento denunciato preso atto le "omissioni che sarebbero a carico di terzi".

Nella lettera di Toscana Aeroporti, si evidenzia come le risultanze dei monitoraggi in forma quadrimestrale siano state notificate a tutti i soggetti preposti (incluso Arpat), che, per il mancato rispetto dei limiti acustici, avrebbe dovuto dar atto del "risanamento NON ancora approvato dal MATTM", risanamento che non sarebbe necessario se fossero state applicate le prescrizioni precettive del Decreto VIA 0676/2003, che già prevedevano mitigazioni e compensazioni.

Quindi il Gestore, disconoscendo l'anzidetto Decreto di VIA, imputa al MATTM la mancata applicazione del piano PCAR, avendo lo stesso informato gli organi preposti anche sulla base delle ultime segnalazioni di ARPAT.

Alla luce di quanto esposto ed in considerazione delle recenti prese di posizione del Gestore, si chiede di poter accedere a tutti i "monitoraggi quadrimestrali notificati" o comunque trasmessi da parte di Toscana Aeroporti/ADF.

Tale monitoraggio deve anche contenere la lista della tipologia aeromobili analizzati e valutati, così da poter individuare le emissioni di ogni singolo aeromobile.

Inoltre nella sua comunicazione Lei dà atto che il Ministero dell'Ambiente avrebbe già avviato una verifica sullo status aeroportuale come da nota Prot. 648/2018.

Il Ministero dell'Ambiente ha sì provveduto ad una verifica istruttoria, che con parere CTVA 2772, ha considerato che non fossero necessarie le verifiche di ottemperanza "preso atto che era in procinto di essere approvata la nuova pista"; - che non poteva essere interrata la parte finale della A/11, come dichiarato da ENAC sulla base di un documento ASPI del 2002 e che il Masterplan non era stato attivato, sulla base di una semplice attestazione di ENAC, eludendo la DVA/CTVA le successive e reiterate richieste di revisione del parere CTVA 2772, anche sulla base delle "probanti documentazioni" nel frattempo rinvenute.

Considerato che Lei con nota Prot. 196 del 2/1/18, ha dichiarato che alcune opere sono state fatte, che la legge non prevede una discrezionalità di applicazione delle prescrizioni, che quanto dichiarato da ENAC e Gestore circa l'impossibilità di interrimento della parte finale A/11 da parte di ASPI è stato "platealmente smentito da ASPI stessa con. Rif. protocollo ASPI/RM/2019/0006783/EU 16/04/2019" (in cui Arpat era in copia) per i motivi precedentemente esposti, Arpat avrebbe dovuto denunciare le omissioni agli organi competenti.

Il tutto come si evince dalla lettera di Toscana Aeroporti che dichiara che il Masterplan 2000/2010 non può ritenersi approvato e che non è mai stata attivata la procedura del DPR 383/1994 quindi esso risulterebbe privo di conformità urbanistica, derivante da "compatibilità ambientale" asseverata dal Decreto VIA 0676/2003.

Ci permetta in ultimo, egregio Dott. Spinelli, di dissentire anche sulla sua visione e tolleranza sullo sviluppo aeroportuale, sulla base di nuovi e più evoluti aeromobili che dovrebbero avere una migliore sostenibilità ambientale.

Infatti Lei prima dice di non aver competenze in merito ai complessi procedimenti di valutazione ambientale, ma poi quasi assolve l'operato del Gestore.

Le rammentiamo che il Procedimento di VIA che ha approvato il Masterplan 2010, lo studio SIA ed il collegato decreto di "compatibilità ambientale" 0676/2003 era basato sulla valutazione di un aumento di inquinamento derivato dall'operatività di aeromobili di classe superiore, a fronte dei quali erano previste compensazioni e mitigazioni.

Le precedenti Fleet Mix approvate fino al 2000, che come da dichiarazioni di ENAC/Gestore/ Regione Toscana risulterebbero secondo loro ancora oggi valide, preso atto della presunta non attivazione del Masterplan 2000/2010, ma come dichiarato nella tabella 6.2.1. della pagina 35 del Masterplan 2010, non prevedevano nessun aeromobile di classe superiore, entrato invece in servizio nel 2004, ovvero, in esercizio senza attuazione di un Decreto VIA e della necessaria Conferenza dei Servizi Ministeriale per la relativa Compatibilità Urbanistica.

A tale situazione va aggiunta anche l'assoggettabilità a VIA del 2010, che dichiarava che il Masterplan e Decreto di VIA erano stati attuati, con la controfirma delle strutture del MATTM.

Infatti a pagina 3 e pagina 4 del parere 534 CTVA allegato si dichiara: "*.... Preso Atto del Decreto di VIA 0676/2003 che conferma la compatibilità ambientale con Prescrizioni*";

Con nota DVA 25562 si inoltrava il parere CTVA 534 richiamato nella precedente determina, dove si dichiara in maniera contraddittoria che "*il piano di sviluppo 2000/2010 era congelato a causa del mancato aumento del traffico*", mentre le statistiche pubbliche del sito Assoaeroporti provano l'esatto contrario, e contro prova ne è la documentazione prodotta dalla stessa ENAC con il nuovo Masterplan nel quale si dichiara un incremento costante dello sviluppo aeroportuale dal 2000 al 2014 pari al 2,84% annuo;

Nel parere 534 sempre alla pagina 4, si dichiara che nel piazzale EST esistono, al 2010, 4 piazzole per AB 319 e 737, mentre il piazzale ovest oggetto dell'assoggettabilità ed ulteriore ampliamento prevede 4 piazzole per AB 319 e nel paragrafo successivo il proponente dichiara che già dal 2007 sono state riconfigurate norme, segnaletica e numeri di stalli in funzione della sostituzione della tipologia aeromobili;

Ancora a pagina 5 si dichiara che si incrementano i piazzali (di conseguenza più aeromobili e più passeggeri e quindi aumento/sviluppo e non diminuzione) per aeromobili di classe B e C (quest'ultima classe abilitata sono con l'attivazione del Decreto di VIA);

Di più a pagina 7, la dichiarazione non è conforme alla realtà dei fatti, "ovvero non fa aumentare gli attuali livelli di traffico"; infatti se riferita al Decreto di VIA è corretta ma implica l'attivazione di tutte le prescrizioni previste, se invece è riferita alla presunta diminuzione del traffico è mendace perché se c'è diminuzione non è necessario ampliare la potenzialità dello scalo, e tuttavia diminuzione "palesamente smentita nei paragrafi precedenti su dati Assoaeroporti e dello stesso Proponente nei documenti del nuovo masterplan."

Poi a pagina 10, si cita la "relativa vasca di accumulo" a fronte della quale sussiste una indagine della Procura che ha immediatamente portato all'attuazione di questa "Prescrizione Precettiva" ma non delle altre, parimenti precettive (cfr);

https://tuttosesto.net/aeroporto-la-procura-indaga-sulla-vasca-mai-fatta/?fbclid=IwAR1bI9IzWLB71XUs3eIMAGEJerOguiOw8ttvi_v-jYXn8GdJUA_i_UfmI4

A pagina 12, si dichiara: ..ivi incluso la verifica per la vasche di auto contenimento che NON è mai stata attivata fino ad oggi, tramite l'intervento della Procura, dichiarazioni pubbliche dei proponenti, del Sindaco e Regione che informavano come tali vasche dovevano essere propedeutiche al Decreto VIA 377/2017, circostanza poi smentita in sede di Giudizio TAR, dichiarando che erano necessarie per il contenimento idraulico. In questo caso i compiti di **ottemperanza erano/sono attribuiti proprio ed esclusivamente ad ARPAT;**

Infine, a pagina 8 il Parere, richiama l'avvenuta conformità urbanistica ai sensi del DPR 383/1994 emessa dal Comune di Firenze con nota Prot. 67906/2009-07 del 29/12/2009 che non può che rimandare alla compatibilità ambientale ed alle prescrizioni precettive derivanti dal Decreto di VIA 0676/2003 che tutti gli enti preposti alla verifica hanno scientemente disatteso.

Per cui come si può attestare egregio Dott. Spinelli, tutto ed il contrario di tutto, senza che nessuno verifichi la fondatezza di quanto viene dichiarato, cioè di non aver mai attivato il Masterplan, ma di ottemperare ad una prescrizione di VIA del Decreto 0676/2003, disconoscendo tutte le altre, con la silente complicità di qualcuno, considerando poi che a quel tempo il Comune di Firenze oltre ad essere soggetto che ha dichiarato la conformità urbanistica, era un socio nel patto di maggioranza dell'allora ADF e quindi soggetto che doveva sostenere i costi di delocalizzazione delle case contermini alla pista?

Rimarcando che non compete a Noi l'attribuzione delle competenze di verifica all'interno e/o fuori dei sedimi aeroportuali, degli interventi da adottare di pertinenza dei Comune e/o di altri, fatto è che nonostante le leggi siano da anni in vigore NULLA è stato fatto pensando che con il nuovo Masterplan tutto potesse essere risolto, mettendo a tacere le varie omissioni perpetrate!!

Ciò detto, notificato e denunciato, la questione dell'attuale aeroporto deve essere immediatamente regolarizzata visto che sono già trascorsi quasi 20 anni, per tale ragione ci riserviamo di adire nelle sedi competenti verso tutti i soggetti che si sono resi a vario titolo e per così tanto tempo inadempienti.

In attesa di urgente riscontro alle richieste accesso atti formulate, cordialmente salutiamo.

Gianfranco Ciulli

Presidente

Associazione VAS Vita Ambiente e Salute Onlus

Allegati come da lista PEC