

INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA

FERRARA – AL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, AL MINISTRO DELL'AMBIENTE

Premesso che:

l'attuale aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze sulla base di quanto accertato da parte di cittadini ed associazioni tramite formale accesso atti alle strutture MIT & MATTM risulterebbe sprovvisto di Conformità Urbanistica ai sensi del DPR 383/1994;

il Decreto di VIA 0676/2003 prescriveva per questioni di sicurezza del volo

l'interramento del tratto finale dell'autostrada A/11, misure di delocalizzazione di alcune abitazioni e, a compensazione dell'inquinamento acustico, interventi di insonorizzazione e climatizzazione sulle abitazioni dei residenti, ma tali misure non sono mai state effettuate;

i verbali della Commissione Antirumore sono prova dell'estremo ritardo con cui si è affrontato il problema e testimonianza della mancata attuazione di ogni minimo provvedimento a tutela della salute dei cittadini residenti nei borghi di Brozzi, Peretola e Quaracchi che si trovano nelle zone di tutela A/B/C intorno alla pista di decollo;

il Decreto Decisorio del Presidente della Repubblica del Giugno 2012 (inspiegabilmente notificato al Gestore solo a Novembre 2017) obbligava ENAC ed il Gestore al rispetto delle prescrizioni di VIA 0676/2003, rigettando il ricorso al Capo dello Stato da parte del Gestore;

la Divisione Valutazioni Ambientali del MATTM (648/2018) attesta che le prescrizioni percettive contenute nel Decreto Via 676/2003 non sono mai venute meno nonostante il ricorso straordinario presentato, e successivamente rigettato;

la Dott.ssa Bernadette Veca, Direttore Generale della Direz. Generale per lo sviluppo del territorio programmazione e i progetti internazionali del MIT ha risposto ad un accesso atti dell'associazione VAS di Prato (Prot. TER 8757 del 27/5/2020) dichiarando che il Ministero non è in possesso di alcun documento che attesti la conformità urbanistica dell'aeroporto di Firenze, men che meno l'autorizzazione all'operatività dell'Airbus A319 che risulterebbe operare dal 2004 senza nessuna autorizzazione operativa e ambientale;

nel Masterplan 2001/2010 ENAC e ADF (precedente ente gestore) al punto 6.2.1. hanno pubblicato la lista degli aeromobili operativi sull'aeroporto Amerigo Vespucci fino al 2000 nella quale non era incluso l'Airbus A319 e per contro dichiarando gli stessi di NON aver mai attivato il Master Plan 2001/2010 ed il successivo decreto di VIA 0676/2003, questa tipologia di aeromobile risulterebbe operare in regime di illegittimità;

Considerato che:

il MIT deve esercitare il proprio ruolo di verifica, indirizzo e controllo su ENAC previsto dal D.lgs 250/1997 per sapere dallo stesso Ente regolatore ENAC lo status aeroportuale;

ENAC con Prot.58323-P del 16 Giugno 2020, negava l'accesso atti a cittadini/comitati ed associazioni, con discutibili motivazioni, fino ad arrivare a dichiarare che i documenti della possibile conformità erano troppo vetusti per essere rintracciati, nonostante ad ENAC quale

autorità regolatrice in materia aeroportuale, dovrebbe essere ben noto e sempre a portata di mano, a prescindere dalla data della adozione dei provvedimenti amministrativi e non trincerandosi dietro eccezioni formalistiche ed infondate;

la Commissione Accesso Atti presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, con Prot. DICA 14363 del 23 Giugno 2020 confermava la legittimità dell'Associazione VAS ad ottenere i documenti richiesti per la verifica della legittimità operativa dell'aeroporto, disponendo la consegna tramite il Ministero dell'Ambiente e/o l'Arpat Toscana e/o altre amministrazioni che li detengono, come prescrive la legge attuale, dandone comunicazione per la relativa attuazione direttamente ed esclusivamente alle segreterie dei Ministri dei Trasporti e dell'Ambiente;

Ritenuto che:

alla luce dei fatti riportati, essendo avvenuta un'unione societaria, nel 2015, fra gli aeroporti di Pisa e Firenze, con valutazione dei beni per il concambio di quote azionarie, che coinvolgeva soggetti pubblici e privati, se l'aeroporto non aveva le autorizzazioni necessarie ad operare, essendo l'aeroporto un "Bene Pubblico" concesso in Gestione pluriennale, potrebbero sussistere oltre ai danni Erariali, anche l'attivazione di azioni legali e risarcitorie da parte degli azionisti verso la P.A. e/o ENAC e/o Gestore, sui valori di concambio azionario fra SAT ed ADF, preso atto che l'asset, sulla base dei riscontri documentali consegnati ai Cittadini, non aveva e probabilmente non ha il reale valore preso in considerazione dagli advisors per la l'effettuazione dell'offerta pubblica d'acquisto OPA, del 2014;

Si chiede di sapere se:

i ministri interrogati siano a conoscenza dei fatti sopra esposti;

quale sia lo status autorizzativo dell'attuale aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze e degli aerei abilitati ad operare