

**ASSOCIAZIONE VAS**

Vita, Ambiente e Salute Onlus  
c/o Studio Legale Specca-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, 23 Dicembre 2020

**On. Paola De Micheli**

Ministro

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**Adina-Ioana Vălean**

Commissaria UE ai Trasporti

**Patrick Ky**

Executive Director

EASA – Colonia

**Technical Panel**

per le Safety Aeroportuali

EASA – Colonia

e p.c.

**Prof. Dott. Nicola Zaccheo**

Presidente ENAC

**Virginijus Sinkevičius**

Commissario UE all' Ambiente

**Gen. Sergio Costa**

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

**Dott.ssa Emily O'Reilly**

European Ombudsman

**Dott. Costantino Fiorillo**

Responsabile della Prevenzione della Corruzione

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

**Dott.ssa Alessandra Guidi**  
Prefetto Firenze

**Dott. Michele Prestipino Giarritta**  
Procuratore Capo della Procura della Repubblica  
presso il Tribunale Ordinario di Roma

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

ANAC Autorità Anti Corruzione  
Roma

**Eugenio Giani**  
Presidente  
Regione Toscana

**Avv. Mauro & Guido Giovannelli**  
Studio Legale Giovannelli & Associati

Oggetto: Richiesta di chiusura dell'Aeroporto di Firenze

Stimati Ministro De Micheli , Commissaria Vălean, Direttore Esecutivo Ky,

preso atto che dopo innumerevoli ricerche, richieste di accesso atti e mancate risposte da parte di ENAC, ultime in ordine di tempo quella al Direttore Generale del Trasporto Aereo ed al Responsabile della Prevenzione della Corruzione presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, considerato che lo stesso Ministero esercita in forza del Dlgs 250/1997 i poteri di verifica, controllo ed indirizzo di ENAC, portiamo a vostra conoscenza quanto segue:

- a) L'attuale aeroporto di Firenze, non ha ottemperato le prescrizioni precettive derivanti dal Decreto Interministeriale di VIA 0676/2003 (Prot. MATTM 648 del 12/01/2018);
- b) L'attuale aeroporto di Firenze, non ha la conformità urbanistica obbligatoria ai sensi del DPR 383/1994 (Prot. MIT 11876 del 10/7/2019);
- c) Sull'attuale aeroporto di Firenze viene fatto operare sin dalla primavera del 2004 l'aeromobile Airbus 319, non compreso nella fleet mix del Masterplan 2001/2010, tabella 6.2.1., approvato con il Decreto di VIA 0676/2003 del Novembre 2003, in anticipo all'ottemperanza delle prescrizioni precettive e senza nessuna valutazione di compatibilità sia ambientale che operativa;

d) Contro le prescrizioni afferenti la sicurezza inserite nel Decreto Interministeriale di VIA 0676/2003, l'allora gestore ADF presentò ricorso straordinario al Capo dello Stato, ricorso rigettato dal Presidente della Repubblica con proprio Decreto Decisorio del Giugno 2012 accompagnato da specifico parere del Consiglio di Stato, Decreto inspiegabilmente notificato al Gestore con gravissimo ritardo nel Novembre 2017, e ciò, a seguito di nostre persistenti ricerche con la Segreteria del Capo dello Stato.

Dalla data di notifica, a tutt'oggi, non è stata svolta alcuna azione per ottemperare alle prescrizioni precettive, contenute in tale Decreto Interministeriale.

e) Nel contempo, tramite richiesta di accesso atti, è stata avviata ogni possibile iniziativa al fine di comprendere con quali autorizzazioni tale aeroporto ed aeromobile oggi operino, visto che il Gestore e la stessa ENAC dichiarano che non è MAI stato ottemperato il Decreto VIA citato; nel verbale Toscana Aeroporti del 30/5/2018 pagina 12, si dichiara infatti che *“le opere eseguite successivamente sono state, tutte, realizzate in virtù di singole e specifiche approvazioni”*.

f) Nel comunicato stampa di ENAC del 23 Novembre 2017 lo stesso Ente, parimenti al gestore, dichiara che il Decreto VIA ed il Decreto Presidenziale non sono stati ottemperati perché *“afferiscono a un procedimento di VIA e a un masterplan superati”*. Premesso che l'aeroporto di Firenze dovrebbe operare sulla base del Masterplan 2001/2010 in totale ottemperanza del Decreto di VIA 0676/2003, non si comprende come ENAC possa dichiarare che tale Decreto Interministeriale è superato da procedure non meglio specificate.

Altrettanta perplessità suscita l'affermazione che il precedente Masterplan è superato da *“una nuova programmazione di sviluppo dello scalo che la società Toscana Aeroporti ha presentato all' ENAC”*, in quanto il nuovo Masterplan all'epoca era ancora in itinere e, per altro, è stato successivamente bocciato dal Consiglio di Stato con sentenza 1164/2020.

Così come risulta altrettanto incomprensibile il ritenere ammissibile che la semplice presentazione di un nuovo masterplan, possa invalidare, le norme *“precettive”* interministeriali che dovrebbero essere invece applicate, dichiarando, nello stesso comunicato, la rispondenza ai regolamenti Nazionali ed Internazionali di un aeroporto senza conformità urbanistica per stessa ammissione del soggetto regolatore.

g) Recentemente, tramite richiesta di accesso atti, è stato recuperato il Masterplan 2001/2010 tecnicamente approvato da ENAC ed il SIA (Studio Impatto Ambientale) presentato da ENAC, dove lo stesso Ente confermava una serie di interventi poi approvati con Decreto di VIA 0676/2003, interventi che sono stati disattesi e/o in modo arbitrario modificati dall'originale autorizzazione, ed il tutto surrogato dall'assenza di conformità urbanistica ai sensi del DPR, così come già ricordato al precedente punto ( b);

h) Nel 2010, a seguito di una richiesta di VIA per i progetti sottostanti (dichiarati ricompresi nel procedimento di VIA 0676/2003 dal competente Ministero dell' Ambiente), è stata altresì concessa una conformità urbanistica parziale, **“approvata”** il 14 Novembre 2011 Prot.5654, rilasciata a fronte dell'assoggettabilità a VIA decretata nel 2010 e riguardante il procedimento identificato con Class. 340 e presentato il 25/8/2009 Prot. ADF 2990/I, relativo a due soli interventi : “A) “ Ampliamento Piazzale di sosta aeromobili OVEST e B) “Nuova Mensa AdF”. Tale conformità, a nostro avviso, **è del tutto illegittima, basandosi su un frazionamento successivo di una opera che non aveva il presupposto giuridico**

ORIGINALE, preso atto che ENAC non ha mai chiesto, per il Decreto VIA, la conformità urbanistica ai sensi del DPR precedentemente citato;

- i) Le regole dell'Unione, a differenza di come sono state interpretate da ENAC, ADF ed oggi da Toscana Aeroporti, VIETANO l'applicazione parziale delle prescrizioni di VIA, considerato che tutte le prescrizioni devono essere rifiutate e/o oppure attuate in toto, ai sensi dell'art. 2, comma 1 della Direttiva 85/337;

(Sentenza Corte Giustizia UE 7 Gennaio 2004 causa C-201/02 Wells punte 53 e 28 Febbraio 2008 causa C-2/07 Abraham punto 26 e 27)

(Sentenza 4 maggio 2006 Causa C-508/03) (Sentenza Commissione/Regno Unito punti 105/106)

(Sentenza 17 marzo 2011 in causa C-275/09, punti 27-33) (Sentenza CdS 1164/2020 del 13 febbraio 2020 punto 25.3)

- j) Su tale delicata questione si è proceduto con formale richiesta di accesso atti presso ENAC senza mai avere risposta, neppure quando la Commissione Accesso Atti presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha dichiarato giusta la richiesta e sussistente il diritto all'accesso della Associazione VAS (Prot. DICA 14363 del 23/6 c.a.);

Tutto ciò premesso:

considerata la volontà di ENAC di negare ogni accesso ai documenti richiesti, l'Associazione VAS si è rivolta al Responsabile della prevenzione della corruzione presso il MIT come da Prot. MIT 950 del 19/11 c.a., Prot. MIT 7998 del 18/11 c.a. e Prot. MIT 8142 del 23/11 c.a., senza comunque ottenere quanto legittimamente richiesto;

considerato altresì che le richieste di accesso atti finalizzate a conoscere lo status autorizzativo dell'attuale aeroporto in assenza di attuazione del Decreto VIA 0676/2003 e del Masterplan 2001/2010, e delle eventuali autorizzazioni precedenti valide fino al 2000, non hanno avuto esito, e che, conseguentemente, di tale status si presume non siano informati anche tutti gli organismi a vario titolo coinvolti nella gestione ed operatività dello scalo fiorentino;

rimarcando altresì che neppure la Direzione Generale del Trasporto Aereo del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, come da comunicazione di ieri, sembra in grado di ottenere da parte di ENAC copia delle autorizzazioni atte ad operare, preso atto che nel Prot. MIT U.0009020.22-12-2020 la stessa Direzione Generale dichiara: "Considerato che la Scrivente non ha ancora avuto riscontro a quanto richiesto, stante la gravità di quanto segnalato, si sollecita codesto Ente a provvedere, senza alcun ulteriore indugio, a relazionare compiutamente in merito";

### Riteniamo doveroso chiedere in via preventiva e precauzionale

La chiusura immeditata dell'Aeroporto di Firenze Peretola a causa della mancanza delle autorizzazioni previste ai fini della sua operatività in sicurezza almeno fino a quando il Gestore non provvederà alla messa in atto di tutte le prescrizioni precettive, derivanti dal Decreto interministeriale di VIA 0676/2003, e non otterrà la necessaria Conformità Urbanistica ai sensi del DPR 383/1994.

Un supplementare istruttoria di VIA, integrativa al Decreto 0676/2003 qualora l'aeromobile Airbus A 319 dovesse far parte della fleet mix operativa al momento della riapertura.

Tali richieste trovano conferma nelle prerogative di legge a tutela dell'ambiente, della salute e dei cittadini terzi sorvolati e trasportati, ben rappresentati nella Sentenza 5291/2013 "rischio immanente" del Consiglio di Stato n. 1164/2020, come pure nel "principio di precauzione di

Diritto UE”, e per tale motivo si notifica tale atto anche alla Commissione UE ed all’EASA, quali organi sovra nazionali, e per l’EASA in particolare, quale controllore e regolatore UE.

Si rimarca che tale comunicazione obbliga i riceventi, in base al proprio ruolo e responsabilità, ad attivarsi secondo le modalità di legge, al fine di prevenire potenziali pericoli per la salute umana e la navigazione aerea.

Si ribadisce che questa, unitamente alle pregresse segnalazioni, sono effettuate sulla base del Regolamento UE 376/2014 del Parlamento UE e del Consiglio del 3 Aprile 2014 pubblicato il 24/4/2014 G.U.U.E. , che all’art. 2 comma 1, 7 e successivi, ci qualifica come “informatore” e “parte interessata”, atta a prevenire “potenziali situazioni di pericolo”, mettendo in atto la “sicurezza pro-attiva”, ovvero il principio già sopra citato per prevenire danni alla salute e possibili incidenti (Principio di Precauzione di Diritto UE), recepito dalla Sentenza del Consiglio di Stato 5291/2013 (*rischio imminente*).

In attesa di conferma dell’avvenuta chiusura dell’Aeroporto, con ossequio, ringraziamo e cordialmente salutiamo.

Gianfranco Ciulli  
Presidente  
Associazione VAS Onlus