

MIT – Direzione generale per gli aeroporti e il trasporto aereo
via PEC: dg.ta@pec.mit.gov.it

p.c.

Prefettura di Firenze
c.a. Sig.ra Prefetta
via PEC: protocollo.preffi@pec.interno.it

Procura della Repubblica – Tribunale Ordinario di Roma
via PEC: prot.procura.roma@giustiziacert.it

Procura della Repubblica – Tribunale Ordinario di Firenze
via PEC: prot.procura.firenze@giustiziacert.it

Corte dei Conti – Procura generale del Lazio
via PEC: procura.generale.segreteria@corteconticert.it

MIT – Gabinetto del Ministro
via PEC: ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

MIT – Dipartimento trasporti, navigazione, aagg, personale
Via PEC: dip.trasporti@pec.mit.gov.it

MIT – Dipartimento infrastrutture, sistemi informativi e statistici
Via PEC: dip.infrastrutture@pec.mit.gov.it

MIT – Responsabile della prevenzione della corruzione
via PEC: anticorruzione@pec.mit.gov.it

MIT – Responsabile Trasparenza
Via PEC: resp.trasparenza@mit.gov.it

Oggetto: Aeroporto “Amerigo Vespucci” di Firenze Peretola
doglianze Associazione VAS-Vita, Ambiente e Salute Onlus su
ottemperanze al Decreto VIA n. 676/2003.

Si fornisce riscontro alla nota di codesta Direzione generale, inviata con prot. 9020 del 22/12/2020 riguardante il tema in oggetto.

La questione proposta dall'Associazione è da tempo nota a codesto Ministero e riguarda le posizioni critiche ripetutamente espresse dalla stessa nei riguardi del processo – ancora in corso – che dovrebbe definire lo scenario di sviluppo dello scalo di Firenze.



Si ribadisce ancora una volta – qualora fosse necessario – come sia improprio paventare una mancanza di sicurezza dello scalo di Firenze a fronte delle problematiche portate in evidenza dall'Associazione e da anni oggetto di approfondimento e di trattazione da parte di tutti i soggetti pubblici e privati aventi competenze nel merito.

Infatti, è corretto e doveroso distinguere ciò che riguarda gli aspetti procedurali legati all'approvazione della pianificazione aeroportuale (che concernono tra l'altro la valutazione degli impatti di quanto proposto e le relative misure di attenuamento e compensazione) dal livello di sicurezza ad oggi - come sempre – garantito dalle attività di competenza di questo Ente nei confronti del gestore e dell'operatività dello scalo.

Volendo esplicitare ancor meglio il concetto, quello che viene riassunto con il termine “*sicurezza operativa*” (*safety* nell'accezione internazionale) è per lo scalo di Firenze Peretola – come per gli altri - garantito dall'attività di certificazione e sorveglianza dell'aeroporto condotta fino al 2017 secondo la normativa nazionale e, da quella data, in accordo alla regolamentazione comunitaria costituita dal Reg. EU 139/2014. Inoltre, per quanto riguarda più in particolare le infrastrutture, la sicurezza operativa è garantita da parte di ENAC attraverso la pianificazione, approvazione, vigilanza in esecuzione, agibilità e collaudo delle opere incluse nel sedime demaniale. Da respingere quindi nel modo più assoluto il riferimento ad un incombente rischio riconducibile a tale ambito.

Per quel che riguarda le questioni procedurali legate al complesso iter approvativo del piano di sviluppo dello scalo di Firenze e in particolare al Decreto VIA in oggetto, questo Ente si è trovato più e più volte nelle condizioni di rappresentare in modo approfondito e puntuale lo stato delle cose, in primo luogo all'Associazione VAS-VITA ma anche ai molti enti a vario titolo competenti.

Per tali aspetti si rimanda ad esempio alle note, allegate alla presente per una pronta visione, inviate da questo Ente con prot. n.98207/19, prot. n.34794/2019, prot. 94211/2018.

Segnatamente, come fatto in precedenza rispondendo alle numerose richieste di chiarimenti ricevute sul tema, questo Ente ribadisce il principio (mai smentito da parte delle istituzioni competenti) che vuole, dal punto di vista giuridico, il quadro prescrittivo emergente dalla VIA legato all'opera di riferimento; qualora quindi questa non sia attuata, le relative prescrizioni non devono essere ottemperate.

In merito poi alle perplessità che furono espresse sull'argomento “sicurezza” ed interrimento dell'autostrada Firenze-mare si precisa che la tutela del territorio in prossimità del sedime aeroportuale, rispetto al rischio indotto dall'attività aerea, è assicurata dal vigente quadro normativo e regolamentare costituito dal Codice della Navigazione e dal Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti dell'ENAC.

Occorre evidenziare che rispetto al 2003, anno cui risale il DECVIA 676/2003, il legislatore è intervenuto con la legge 265/2004 e successivo Decreto Legislativo 151/2006 di revisione della parte aeronautica del Codice della Navigazione



introducendo con l'art. 707 il principio della tutela dei territori dal rischio aeronautico che al comma 5°così recita: "Nelle direzioni di atterraggio e decollo possono essere autorizzate opere o attività compatibili con gli appositi piani di rischio, che i Comuni territorialmente competenti adottano, anche sulla base delle eventuali direttive regionali, nel rispetto del regolamento dell'ENAC sulla costruzione e gestione degli aeroporti, di attuazione dell'Annesso XIV ICAO".

Nello specifico dell'aeroporto di Firenze l'ENAC:

- in data 17/12/2007 ebbe a promuovere un incontro dedicato ai comuni della Regione Toscana al fine di sensibilizzarli nell'applicazione di quanto al predetto art. 707 del codice della navigazione;
- con nota prot. 21394 del 17/02/2012, constatata l'inerzia delle amministrazioni locali, sollecitava i comuni di Firenze e Sesto Fiorentino a redigere il piano di rischio per il territorio di propria competenza.

Il piano di rischio dell'aeroporto di Firenze è stato trasmesso all'ENAC nel 2016, per l'emissione del parere di competenza e dopo aggiornamenti apportati in corso di istruttoria l'Ente, con nota prot. 40789 del 18/04/2018, ha emesso parere favorevole.

Sempre sul tema della sicurezza si evidenzia che relativamente alle operazioni riguardanti la pista di volo 05/23 esistente, è stata anche svolta di recente una valutazione di sicurezza operativa del Prof. Ing. M. Losa dell'Università di Pisa datato 13 gennaio 2018.

La stima del rischio è stata eseguita in considerazione dell'influenza che le effettive caratteristiche della pista possono indurre sul livello di sicurezza standard delle operazioni. Lo studio di sicurezza ha previsto un'analisi statistica dei dati sui movimenti giornalieri effettuati sullo scalo, in relazione alle caratteristiche della pista ed alle condizioni meteorologiche che si verificano durante l'anno al fine di poter giungere ad una stima della probabilità di accadimento di incidenti.

La stima della probabilità di incidente aereo, sia in fase di atterraggio che di decollo, è stata eseguita utilizzando un modello statistico sviluppato dalla FAA nell'ambito di uno specifico "Airport Cooperative Research Program" (ACRP) sul "Airport Safety Risk Management".

Per quanto riguarda l'assenza del velivolo A319 dalla *fleet-mix* considerata nell'ambito dello studio di impatto ambientale associato al masterplan presentato nel 2003, si evidenzia che questo non rappresenta una preclusione all'utilizzo di tale modello. Se ciò fosse vero, sarebbe preclusa l'operatività di nuovi modelli di aeroplani generalmente dotati di migliori *performance* (anche riguardo l'impatto ambientale) la cui esistenza e utilizzo non era ipotizzabile al momento della stesura del masterplan.

La possibilità o meno di operare un determinato modello di aeromobile su di un aeroporto va individuata nell'ambito delle verifiche di rispondenza agli applicabili requisiti della normativa aeronautica vigente, costituita oggi dal Regolamento EU 139/2014; verifiche che nella fattispecie hanno dato esito favorevole per lo scalo in parola.



In conclusione, sulla base degli approfondimenti svolti negli anni sul tema in parola per quanto di competenza di questo Ente e sulla base della relativa documentazione prodotta, si ribadisce che le operazioni di volo presso lo scalo di Firenze Peretola erano e sono da ritenersi aderenti al normale esercizio di un aeroporto certificato che opera nel pieno rispetto della normativa internazionale di settore; non sussistono quindi a parere di questo Ente le paventate condizioni di rischio imminente che – qualora non diversamente argomentate – rischiano di alimentare un’immotivato allarmismo nei confronti della gestione di un pubblico servizio.

Cordiali saluti.

Il Direttore
Ing. Claudio Eminente

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art.24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)