

**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, 26 Gennaio 2021

**Dott. Renato Poletti**

Direttore Generale

Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

e p.c.

**On. Paola De Micheli**

Ministro

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**Gen. Sergio Costa**

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

**Dott.ssa Alessandra Guidi**

Prefetto Firenze

e p.c.

**Ing. Claudio Eminente**

Direttore

Direzione Centrale Vigilanza Tecnica  
ENAC

**Dott. Alessio Quaranta**

Direttore Generale

ENAC

**Dott. Costantino Fiorillo**

Responsabile della Prevenzione della Corruzione  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento trasporti, navigazione, aagg, personale  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento infrastrutture, sistemi informativi e statistici  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Responsabile Trasparenza  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**Dott. Eugenio Giani**  
Presidente  
Regione Toscana

**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

Procura generale del Lazio  
Corte dei Conti

ANAC Autorità Anti Corruzione  
Roma

**Avv. Guido Giovannelli**  
Studio Legale Giovannelli, Masi, Cecconi & Associati  
Firenze

Oggetto: Chiusura dell'Aeroporto di Firenze

Egregio Dott. Renato Poletti,

RingraziandoLa per il suo sollecito invio della nota prot. 4040-P datata 14 Gennaio c.a., predisposta da ENAC in riscontro a quanto richiesto dalla Direzione Generale per gli aeroporti e il trasporto aereo con prot. 9020 del 22/12/2020 riguardante le cosiddette "doglianze" esposte dall'Associazione VAS - Vita, Ambiente e Salute in merito all'aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze Peretola, in rappresentanza delle decine di migliaia di cittadini preoccupati sia dell'attuale condizione dell'aeroporto, come della sua ipotizzata trasformazione, a fronte della quale seguirà una nostra appropriata ed esaustiva contro risposta tecnica ad ENAC, mi consenta di rappresentarle sinteticamente quanto segue.

L'articolato approfondimento predisposto da ENAC circa "*il processo ... che dovrebbe definire lo scenario di sviluppo dello scalo fiorentino*", per come appare ad una sua attenta lettura, sembra

predisposto al fine di confermare e ribadire che la “paventata” mancanza di sicurezza dello scalo di Firenze portata in evidenza dalla nostra Associazione non possa che essere considerata quale impropria valutazione, e per rafforzare tale considerazione l’Ente medesimo ribadisce che la sicurezza è *“da anni oggetto di approfondimento e di trattazione da parte di tutti i soggetti pubblici e privati aventi competenze in merito”*.

Nell’affermare ciò, l’Ente non manca di precisare la distinzione che opportunamente deve essere fatta tra gli aspetti procedurali legati all’approvazione della pianificazione aeroportuale e il tema della sicurezza, di cui si fa carico l’ENAC nei confronti del gestore e dell’operatività dello scalo.

Se fin qui appaiono condivisibili le considerazioni in precedenza esposte, non altrettanto si può dire in merito ai contenuti delle spiegazioni che nel seguito della nota sono state poste a suffragio della tesi posta in chiusura dello steso documento, tesi volta a ribadire che *“le operazioni di volo presso lo scalo di Firenze Peretola erano e sono da ritenersi aderenti al normale esercizio di un aeroporto certificato ...”*., dimenticando però che alcune delle prescrizioni NON ottemperate come espressamente dichiarato da ENAC, erano invece state poste in essere dalla Commissione di VIA, e dal Decreto Interministeriale di VIA 0676/2003, proprio per la sicurezza aerea dello scalo.

In *primis* ci soffermiamo sulla questione della *“sicurezza operativa”*, e giacché ENAC si esprime dichiarando che essa è garantita *“dall’attività di certificazione e sorveglianza dell’aeroporto condotta fin dal 2017 secondo le normative nazionali e, da quella data, in accordo alla regolamentazione comunitaria costituita dal REG. EU 139/2014”* ci chiediamo, e conseguentemente pretendiamo di conoscere, quali atti amministrativi hanno contraddistinto tale percorso procedurale, perché la *“certificazione”*, la *“sorveglianza”*, il *“rispetto delle normative nazionali”* e della *“regolamentazione comunitaria del REG. EU 139/2014”* cui la nota fa riferimento avranno ovviamente necessitato (come per ogni opera) di un percorso procedurale di approvazione e certificazione degli atti conseguenti che non potranno che essere di evidenza pubblica, di cui però, fino ad oggi, non è giunta - a noi - alcuna attestazione, seppure più volte sollecitata.

Ciò vale ovviamente anche per le verifiche che ENAC ha dichiarato essere state seguite in merito all’operatività dalla fleet-mix del velivolo A319, *“verifiche che nella fattispecie hanno dato esito favorevole per lo scalo in parola”*. Se ciò corrisponde effettivamente a verità ci siano forniti i documenti di verifica e le motivazioni che hanno portato a dare un esito favorevole come dichiarato, preso atto che tali verifiche non possono essere ricondotte solo all’operatività di tale velivolo, ma includono anche la sua compatibilità ambientale, (rumore/emissioni) fleet-mix che non essendo ottemperato nessun decreto di VIA risulterebbe attualmente *“totalmente abusiva, come del resto l’aeroporto”*.

Infatti, non a caso lo stesso MIT, in un’interrogazione a risposta scritta, Class 2610/CIC qui allegata, riconfermava su comunicazione proprio di ENAC il criterio e l’obbligo delle procedure autorizzative *“in base alla vigente normativa di settore”*, normativa già all’epoca in vigore, con autorizzazioni di cui ancora oggi ed insistentemente, noi chiediamo conto.

Al riguardo evidenziamo come nel lontano 2017 con Prot. ENAC-DG-28/07/2017-0078160-P il Direttore Generale Quaranta, tentava di giustificare in “maniera tecnica” così come avvenuto oggi, alle doglianze da noi sottoposte, salvo poi non rispondere più alle nostre puntuali “contro deduzioni” del 2 Agosto e del 19 Ottobre 2017, per le quali attendiamo ancora oggi una risposta.

Ci consenta inoltre egregio Direttore, di evidenziare e affermare le preoccupanti contraddizioni che emergono, su tali questioni, dalla lettura di tutti i documenti fino ad oggi pervenuti all’attenzione dell’Associazione VAS, contraddizioni che risultano palesi laddove la stessa ENAC, attraverso una precedente nota, anche a Lei inviata, a firma dell’Avv. Marco Di Giugno, Direttore della Direzione Analisi Giuridiche e Contenzioso, rispetto ad una legittima richiesta di accesso atti ai sensi della L.241/90, affermava come *“estremamente oneroso rintracciare atti privi non solo di riferimento protocollare, ma anche di allocazione temporale sufficientemente e ragionevolmente circoscritta”* e *“si osserva, peraltro, che i documenti richiesti (sempre che esistano) sarebbero molto risalenti nel tempo”*.

La questione riguardava atti inerenti all’applicazione del Decreto VIA 0676/2003 e la mancata Compatibilità Urbanistica ai sensi del DPR 383/1994, entrambi dichiarati NON attuati da ENAC, oltre agli atti inerenti al precedente Decreto di VIA e Compatibilità Urbanistica valido fino al 2000, e di cui ENAC presuppone *“l’inesistenza”*, autorizzazioni che poi, visto l’assenza di validità del Decreto 0676 asserita da ENAC, dovrebbero essere oggi il Decreto Interministeriale di VIA e la Conformità Urbanistica, attualmente in vigore, “in base alla vigente normativa di settore”!.

Premesso che a parere della scrivente Associazione è incomprensibile, oltre che inaccettabile, che un Organismo pubblico possa giustificarsi attraverso una così risibile motivazione (onerosa la ricerca di vecchi documenti ?) per dichiarare l’impossibilità dell’ostensione di quanto richiesto che -di regola- deve essere nella disponibilità della PA e di chi ne faccia richiesta, si presuppone che invece questi ultimi documenti cui fa riferimento l’ENAC sulla *“sicurezza operativa”*, risalenti al 2017 e anni seguenti, siano facilmente rintracciabili, e quindi riproducibili per l’ostensione, almeno fin quando non ci sarà eventualmente dichiarato che anche loro non sono mai esistiti, o, seppure esistiti, non sono effettivamente rintracciabili.

A ciò si deve aggiungere che le nostre preoccupazioni sono ulteriormente corroborate dal fatto che la Compatibilità Urbanistica ai sensi del DPR 383/1994, obbligo a cui è sottoposto l’aeroporto di Firenze fin dal 2003, risulta totalmente assente non solo in tutta la documentazione precedente, ma anche nell’approfondimento sugli aspetti formali facente parte dell’informativa in oggetto che, pur volendo precisare e confermare la legittimità dello scalo, non cita, inspiegabilmente, tale atto tra quelli obbligatori, forse perché non sa o non ricorda dove esso sia depositato.

In ultimo, ma non certamente per importanza, siamo a evidenziare come L’ENAC entri nel merito di questioni procedurali legate al complesso iter approvativo del Piano di Sviluppo dello scalo di Firenze, con interpretazioni soggettive, assolutamente discutibili e non verificate riguardanti le prescrizioni impartite dal Decreto VIA del 2003 **mai ottemperate**, per le quali l’ENAC stessa, nell’avvalorare le proprie tesi sulla legittimità della non ottemperanza si appella ad un principio giuridico, valido per il semplice fatto che non è *“mai smentito dalle istituzioni competenti”*. Anche su

questa delicata e particolare questione che riguarda la salute e la sicurezza di migliaia di cittadini delle frazioni di Brozzi, Peretola e Quaracchi del Comune di Firenze non sono ammissibili tali apodittiche affermazioni, specialmente dopo la Sentenza della Corte Costituzionale 276/2020 che “statuisce” il criterio e la priorità della “salute pubblica” rispetto al legittimo interesse dei piani di sviluppo pubblici e/o privati, che in questo caso per ammissione della stessa ENAC sono stati disattesi.

Chiediamo dunque i validi documenti autorizzativi del competente Ministro dell’Ambiente e del Ministero dei Trasporti, qualora presenti, in grado di confermare le tesi sostenute da ENAC.

Se, per tutto quanto evidenziato, non pervenissero alla scrivente Associazione i riscontri fattuali necessari a supportare le dichiarazioni di legittimità delle procedure con cui ENAC ha inteso confermare la correttezza dei propri comportamenti amministrativi, ricorreremo nelle sedi opportune ed in maniera collettiva, affinché siano riconosciuti i diritti e le tutele delle migliaia di cittadini che ci onoriamo di rappresentare.

Rimarcando 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 qualifica la scrivente Associazione come “informatrice” e “parte interessata”, atta a prevenire “potenziali situazioni di pericolo”, mettendo in atto la “sicurezza pro-attiva”;

In attesa di sua ulteriore missiva contenente tutta la documentazione probatoria delle autorizzazioni da tempo richieste, con ossequio, ringraziamo e cordialmente salutiamo.

Gianfranco Ciulli  
Presidente  
Associazione VAS Onlus