

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, 9 Marzo 2021

Ing. Enrico Becattini

Direttore

Direzione Politiche Mobilità Infrastrutture e TPL

Regione Toscana

Dott. Oliviero Montanaro

Direttore Generale

DG Crescita Sostenibile e qualità dello sviluppo

Ministero della Transizione Ecologica

e p.c.

Dott. Alberto Stancanelli

Capo di Gabinetto

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

e p.c.

Al Presidente della Regione Toscana

Al Consiglio Regionale Toscano

e p. c.

Prefetto di Firenze

Procuratore Capo

presso la Procura della Repubblica

presso il Tribunale di Firenze

Dott. Sandro Vannini

Difensore Civico

Regione Toscana

Avv. Guido Giovannelli

Studio Legale Giovannelli, Masi, Cecconi & Associati

Firenze

Oggetto: Chiusura Aeroporto di Firenze - Accesso Atti ai sensi della legge 241/90 e s.m.i.

Gentili Ing. Becattini e Dott. Montanaro,

preso atto della risposta dell'Ing. Anna Valoriani alla nostra richiesta atti formulata alla Regione Toscana in data 1 Febbraio c.a., nella quale con Prot.[E1_Protocollo_r_toscan_AOOGRT_0077095_2021-02-22] qui allegato la Regione Toscana dichiara di non aver ricevuto *“alcuna notifica del decreto del Presidente della Repubblica del 5-6-2012. Si evidenzia che l'amministrazione ha ricevuto il decreto in parola in allegato alla nota di codesta spett.le associazione acquisita a prot. R.T. n. 0149491 del 04-04-2019”*;

preso atto che l'attuale Gestore dovrebbe aver ricevuto la notifica di tale Decreto Decisorio quantomeno nella stessa data in cui è stato notificato a quest'associazione (DVA/MATTM 26944 del 21/11/17) e che avrebbe dovuto prontamente trasmetterlo alla Regione Toscana quale *“soggetto verificatore delle avvenute ottemperanze”*;

preso atto che il Ricorso Straordinario presentato al Capo dello Stato era stato promosso da ADF S.p.A., società quotata in borsa, con una decisione che non poteva non coinvolgere l'allora CDA, all'interno del quale sedevano i rappresentanti delle Pubbliche Amministrazioni e *in primis* la Regione Toscana che deteneva il pacchetto di maggioranza relativa, ragione per cui, Codesta Pubblica amministrazione mai si è preoccupata di verificare lo *status* del ricorso, nonostante ne fosse a conoscenza e fosse pure uno dei due Enti preposti alle verifiche di ottemperanza;

preso atto tuttavia che dalla data di entrata in possesso del Decreto Decisorio, ovvero il 4-4-2019, la Regione Toscana, nonostante gli obblighi previsti, ancora oggi non ha provveduto ad attivarsi per verificare lo *status* aeroportuale e le relative *“prioritarie”* prescrizioni precettive, come da notifica al Presidente Giani, contenuta nella nostra lettera del 23 Dicembre 2020;

preso atto che con Prot. 648/2018 la Direzione Generale Valutazioni Ambientali del MATTM ha affermato che le prescrizioni precettive non sono mai venute meno nonostante la presentazione del ricorso straordinario al Capo dello Stato ed a maggior ragione oggi che tale ricorso è stato respinto e che il relativo decreto decisorio è stato notificato; pertanto quanto asserito dalla stessa DVA nel Prot. 648 (*“non risulta alla scrivente che l'allora società ADF oggi Toscana Aeroporti abbia realizzato le opere del suddetto Decreto”*) appare essere in totale contrasto con quanto verbalizzato dalla stessa CTVA nel parere 549, dove si dà per certo l'avvenuto sviluppo aeroportuale con una

serie d'infrastrutture nella parte OVEST, quasi tutte ultimate e ad oggi *"totalmente abusive"*, essendo prive della conformità urbanistica ai sensi del DPR 383/1994;

http://www.pianasana.org/wp-content/uploads/2021/03/CTVA_Parere_549_del_31-7-2003_con_evidenze.pdf

preso atto che nello stesso parere la CTVA, come nel Prot. DVA 648 del MATTM, viene dichiarato nella sostanza, che essendo sottoposto a VIA un nuovo Masterplan 2014/2029 con una configurazione della pista diversa dall'attuale (Masterplan, Studio di Impatto Ambientale, i diversi Pareri CTVA e Decreto Interministeriale di VIA 377 poi definitivamente annullati dalla Sentenza del Consiglio di Stato 1164/2020), non sarebbe stato necessario procedere alla verifica delle prescrizioni precettive per l'attuale pista;

preso atto che con il parere 2772 del 22/6/2018 la CTVA/MATTM, senza nessuna verifica ispettiva anche in loco "prende atto" della dichiarazione del Proponente di *"non aver attuato gli interventi progettuali"* relativi allo sviluppo aeroportuale, dichiarazione in aperta contraddizione con la realtà dei fatti accertati, dichiarando *"si prende atto che non sussistono verifiche di ottemperanza da effettuare in relazione al vecchio Decreto"*;

preso atto che dalla ricezione del Decreto Decisorio del Presidente della Repubblica emanato il 5 Giugno 2012 che respingeva il ricorso effettuato avverso la prescrizione "Sicurezza" intesa come "Safety" per la protezione dei terzi sorvolati e trasportati, di cui al comma "e" contenuto nel decreto di VIA 0676/2003, la medesima prescrizione avrebbe dovuto trovare rapida attuazione, almeno dalla data in cui il Decreto Decisorio è stato acquisito da Toscana Aeroporti e da ENAC, ovvero a far data dal 21/11/2017 e dalla Regione Toscana a far data dal 4/4/2019;

preso atto che ENAC e l'attuale Gestore affermano che non è stato mai attivato lo sviluppo aeroportuale previsto dal Masterplan 2001/2010 e che ENAC non ha mai richiesto la Conformità Urbanistica ai sensi del DPR 383/1994 obbligatoria e derivante dal Decreto Interministeriale di VIA 0676/2003;

preso atto delle dichiarazioni di ENAC di non aver mai attivato il Decreto di VIA 0676/2003, è stato chiesto ad ENAC gli atti del **precedente e previgente Decreto di VIA e Conformità Urbanistica validi almeno fino al 2000**, ma che pur legittimati dal Responsabile della Prevenzione della Corruzione e dalla Direzione Generale degli Aeroporti e del Trasporto Aereo presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, nonché dalla Commissione Accesso Atti presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, non è stato possibile ottenere questa documentazione autorizzativa e per questo siamo portati a dedurre che l'attuale aeroporto **DA BEN 25 ANNI NON ABBIA ALCUNA AUTORIZZAZIONE AMMINISTRATIVA PER POTER OPERARE**;

preso atto che in assenza di Decreti di VIA e di Conformità Urbanistiche, su tale aeroporto opera l'Airbus A 319 che non è inserito nella fleet mix del Masterplan 2001/2010 e neppure del precedente (ove esista) quindi **tale aeromobile, unitamente a quelli previsti nella seppur approvata fleet mix, non essendo ottemperato il Decreto 0676/2003, operano tutti senza nessuna compatibilità ambientale e valutazione tecnica sul rischio volo (Safety) relativa ai sorvolati e trasportati**;

preso atto che l'AB 319 risulta essere l'aeromobile che produce i maggiori danni acustici alle popolazioni di Peretola, Brozzi e Quaracchi (già dal 2004), come si evince dai verbali della Commissione Aeroportuale Rumore, come pure dai tracciati delle misurazioni acustiche acquisiti con accesso atti da questa associazione, danni acustici che dovevano essere prevenuti previa applicazione prioritaria e precettiva della prescrizione inserita nel Decreto di VIA 0676/2003 e con la relativa alla delocalizzazione, insonorizzazione e condizionamento delle case contermini alla pista;

preso atto che ENAC in data 2 luglio 2018 ha modificato la procedura di Certificazione aeroportuale ai sensi del Regolamento UE 139/2014 e del Regolamento CE 216/2008 denominato "regolamento di base", dove le regole della certificazione aeroportuale emendate nel "Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti (RCEA)" sono indicate al paragrafo 1 che specifica: alle caratteristiche fisiche dell'aeroporto, alle infrastrutture, agli impianti, ai sistemi ed alle aree ad esso limitrofe (*certificazione delle infrastrutture*) e le vie di rullaggio all'art. 32 e 45, allegato I sub allegato II e IV, dove per stessa ammissione di ENAC non esiste la Conformità Urbanistica relativa al Decreto di VIA 0676/2003 e neppure quella del presunto e precedente Decreto di VIA valido fino al 2000;

preso atto che lo sviluppo aeroportuale del Masterplan 2001/2010 è invece parzialmente avvenuto, eludendo le prioritarie e precettive prescrizioni, mettendo in atto tutti gli accorgimenti per aumentare il traffico aeroportuale, mentre era ed è **tuttora fatto obbligo** di attuare in via prioritaria le azioni di compensazione e mitigazione e quella imposta ai punti 13 e 14, pagina 11 del Parere della Commissione Nazionale di VIA 549 del 31 Luglio 2003, parte integrante del Decreto Interministeriale di VIA 0676/2003, che *obbligava ad anticipare agli interventi previsti dal Piano di Sviluppo aeroportuale, l'adeguamento del SISTEMA IDRAULICO, Sviluppo aeroportuale che è invece avvenuto per step, con singole e parziali azioni-frazionamenti, vietati anche dalle direttive Europee sulle valutazioni Ambientali;*

considerato che le regole dell'Unione, 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 e Sentenza CdS 1164/2020 del 13 febbraio 2020 punto 25.3);

preso atto di quanto stabilito **dall'Art. 32 della Carta Costituzionale**, ovvero dell'obbligo di protezione da parte della Pubblica Amministrazione per un "*ambiente salubre*" come ulteriore condizione per rendere effettivo il diritto alla Salute, diritto ribadito e statuito dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 276/2020, laddove viene descritta la priorità della "salute pubblica" rispetto al legittimo interesse dei piani di sviluppo pubblici e/o privati, motivazioni che sono alla base della sentenza che sono state recentemente riaffermate anche dalla Corte d'Appello belga (https://www.standaard.be/cnt/dmf20201029_91359157) che condanna lo Stato a risarcire alcune decine di famiglie della periferia di Bruxelles del danno derivante dal sorvolo a bassa quota di aerei partenti dall'aeroporto nazionale di Zaventem, motivazione questa, già notificata al Presidente Giani, con nostra comunicazione del 24 Febbraio c.a. con preventiva e pregiudiziale informativa di risarcimento danni;

considerato inoltre che questa associazione ha acquisito tramite accesso atti, materiali, documenti, report fotografici, relazioni atte a dimostrare le omissioni sopra dichiarate che verranno prodotte in tutte le opportune sedi legali (amministrative-civili-penali);

evidenziato come, per semplice esempio, il Verbale della Commissione Nazionale di VIA 549 del 31 Luglio 2003, parte integrante del Decreto Interministeriale di VIA 0676/2003 a pagina 2 nel Sistema Area Ovest elenca una serie di infrastrutture la gran parte delle quali da tempo già costruite, “SENZA NESSUNA CONFORMITÀ URBANISTICA”, quindi parte di uno **sviluppo aeroportuale già avvenuto e che oggi, non si sa con quali atti formali, si vuol continuare a negare;**

riaffermato che nel Parere 549 a pagina 9 la Regione Toscana visto il parere 47 del Proprio Nucleo di Valutazione di Impatto Ambientale VIA e le valutazioni dell'impronta acustica e valori Lva Leaq stimati dallo stesso gestore aeroportuale come descritto a pagina 7, **esprime parere favorevole con condizioni:** che siano garantiti i limiti d'impatti acustici per i **1134+40 cittadini previsti subire danni acustici al 2010;**

evidenziato che al punto 7 pagina 11 del Parere 549, è fatto obbligo di conformità urbanistica dell'intero sedime aeroportuale con gli strumenti urbanistici del Comune di Firenze, che per stessa dichiarazione di ENAC al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti non è mai stata richiesta;

rimarcato come alle pagine 15 e 16 del Parere 549 si faccia espresso riferimento a “**garanzie**” che il proponente ADF e la Regione dovevano mettere in atto per **compensare e mitigare dagli effetti acustici i poveri cittadini di Peretola, Brozzi e Quaracchi**, dove la Regione Toscana nel doppio ruolo di controllore delle avvenute prescrizioni precettive e di maggior azionista pubblico di ADF, in palese conflitto d'interessi ha totalmente **disatteso gli obblighi delle garanzie dovute;**

ribadito come, sempre a pagina 16 del Parere 549, si faccia espresso riferimento alla prescrizione per la “Safety”, ovvero all'interramento della parte finale della A/11 e come tale prescrizione, nonostante implicasse la sicurezza aeroportuale, sia stata totalmente disattesa anche da parte delle strutture Ministeriali;

preso atto che a pagina 17 del Parere 549 vengono espressamente ripartiti i compiti sulle ottemperanze, evincendosi che la “Safety” e “Conservazione Biologica” erano in capo al MATTM (oggi MiTE);

acclarato come da allegato datato settembre 2002, che all'epoca dei fatti, perciò sulla base del Masterplan 2001/2010 presentato ed approvato, tutti i soggetti istituzionali e non, coinvolti nella vicenda avevano dato il proprio assenso di fattibilità anche sull'interramento della parte finale A/11 (ad esclusione del Comune di Firenze), non a caso, ivi incluso il progettista al quale era stato commissionato di redigere il Masterplan;

ripetuto quindi che le risposte di ENAC inviate al MIT e all'Illustre Prefetto con Prot. 4040-P del 14 Gennaio c.a, altro non sono che un velleitario tentativo di nascondere le proprie responsabilità dichiarando ancora che il Masterplan/Opera non è stato attivato, con dichiarazioni platealmente smentite da quanto verbalizzato dalla stessa CTVA nel parere 549 come dalla stessa Autostrade S.p.A. con Prot. ASPI/RM/2019/0006783/EU del 16 Aprile 2019;

rilevato, *ad abundantiam*, che l'Associazione Giannotti, da sempre favorevole allo sviluppo aeroportuale, nel suo notiziario 94, qui allegato, fornisce con la sua cronistoria aeroportuale, la conferma a quanto da noi dichiarato. Infatti, se l'11 Maggio 1993 si inaugurava l'hangar Meridiana, ciò significa che sono stati poi effettuati i successivi lavori di sviluppo aeroportuale previsti e certificati nel parere 549, ovvero quelli elencati alla pagina 2 del parere 549 ad esclusione dell'hangar Meridiana già costruito nel 1993;

riaffermato che in assenza delle avvenute ottemperanze derivanti dal Decreto di VIA 0676/2003 e della relativa conformità urbanistica ai sensi del DPR 383/1994, in assenza di un precedente Decreto di VIA e della relativa conformità urbanistica, quelle infrastrutture sono **totalmente abusive** e che la **Certificazione Aeroportuale è errata**;

evidenziato poi che l'interramento dell'A/11 sarebbe "fuori del sedime aeroportuale", quindi non di competenza diretta di ENAC, oltre al fatto che proprio per una questione di sicurezza aerea, la Commissione di VIA, 2 Ministeri, la Regione Toscana ed il Presidente della Repubblica con annesso parere del Consiglio di Stato, imposero l'interramento della parte finale dell'A/11;

tutto ciò premesso e sulla base di quanto sopra esposto e in base alla documentazione allegata si chiede alla Regione Toscana ed alla Direzione Generale per la Crescita Sostenibile del MiTE accesso atti, per fornire nei tempi e con le modalità stabilite dalla legge:

- a) (Regione Toscana) la documentazione legislativo-amministrativa sulla base della vigente normativa di settore, con la quale la **Regione Toscana sarebbe dispensata dall'esercitare quanto disposto dal Decreto Interministeriale di VIA 0676/2003** e quindi poter eludere la verifica delle prioritarie e previgenti prescrizioni precettive;
- b) (Regione Toscana) la documentazione legislativo-amministrativa sulla base della vigente normativa di settore con la quale la **Regione Toscana avendo appreso che non esiste Conformità Urbanistica Aeroportuale** ai sensi del DPR 383/1994, sarebbe **dispensata dal procedimento di richiesta di chiusura temporanea** dell'Aeroporto di Firenze, fino a quando le prescrizioni precettive non verranno puntualmente messe in atto;
- c) (Regione Toscana) la documentazione tecnica sulla base della vigente normativa di settore che ha permesso alla **Regione Toscana nonostante la notifica del Decreto Presidenziale, di acquisire e dichiarare come certe, veritiere e senza ulteriori "istruttorie"**, le dichiarazioni di ENAC, dell'attuale, come del precedente Gestore, dove veniva attestato anche con articoli di stampa, **che lo sviluppo aeroportuale non era mai stato effettuato e che di conseguenza, non era obbligatorio il rispetto delle prescrizioni precettive**;
- d) (Crescita Sostenibile) la documentazione legislativo-amministrativa sulla base della vigente normativa di settore con la quale il **MiTE sarebbe dispensato dall'esercitare quanto disposto dal Decreto Interministeriale di VIA 0676/2003**, quindi di poter eludere la verifica delle prioritarie e previgenti prescrizioni precettive che il Ministero dovrebbe ancora oggi far applicare e attuare, essendo ciò espressamente di sua competenza;
- e) (Crescita Sostenibile) la documentazione legislativo-amministrativa, sulla base della vigente normativa di settore, con la quale il **MiTE sarebbe dispensato dall'esercitare quanto**

disposto dal Decreto Interministeriale di VIA 0676/2003, solo per il fatto che un gestore possa aver **nel frattempo presentato un nuovo Masterplan anche con orientamento pista diverso**, Masterplan che oggi non può peraltro avere effetti amministrativi visto l'esito del contenzioso (procedimenti VAS e VIA bloccati dai TAR e dal Consiglio di Stato).

Rimarcando che questa, unitamente alle pregresse segnalazioni e/o azioni, 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", ovvero il principio per prevenire possibili incidenti (Principio di Precauzione di Diritto UE), recepito dalla Sentenza del Consiglio di Stato 5291/2013 (rischio imminente).

Si chiede al Governatore Giani, come già da nostra missiva del 23 Dicembre 2020, di procedere alla chiusura dell'Aeroporto, finchè non verrà realmente accertato la situazione autorizzativa e verranno poste in essere le prescrizioni precettive contenute nel **Decreto Interministeriale di VIA 0676/2003**. Lo si chiede sulla base del principio di precauzione, peraltro esercitato alcuni giorni orsono in un similare contesto di tutela e prevenzione della Salute Pubblica, da parte del Governatore della Basilicata, Vito Bardi, per il Centro Olio Tempa Rossa.

Si chiede altresì, all'Illustre Prefetto di Firenze viste le gravissime illegalità rinvenute, di voler segnalare unitamente alla documentazione già in Suo possesso l'intera questione alla Procura di Firenze, perché la cittadinanza abbia la certezza e non solo la percezione **che la legge è veramente uguale per tutti**.

In attesa di ricevere la documentazione oggetto dell'accesso sia da parte della Regione Toscana come del MiTE, si ringrazia e con ossequio, cordialmente si saluta.

Gianfranco Ciulli
Presidente
Associazione VAS Onlus