

# ALLEGATO "A"

ENAC: l'aeroporto di Firenze è certificato secondo la normativa vigente e opera in sicurezza

Roma, 23 novembre 2017 – Con riferimento alla nota del Consigliere del Comune di Firenze del Movimento 5 Stelle, Silvia Noferi, e di alcune notizie di stampa pubblicate in questi giorni sull'Aeroporto di Firenze con le indicazioni contenute in un Decreto Presidenziale del 2012 a firma dell'allora Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile precisa quanto segue.

Le notizie di stampa e il Decreto Presidenziale, mai notificato all'ENAC, a cui fanno riferimento, afferiscono a un procedimento di VIA e a un Master Plan superati e successivamente sostituiti con nuove procedure e con una nuova programmazione di sviluppo dello scalo che la società Toscana Aeroporti ha presentato all'ENAC.

Si evidenzia che l'aeroporto di Firenze è attualmente certificato in accordo alla normativa nazionale costituita dal Regolamento ENAC per la certificazione e l'esercizio degli aeroporti; con tale certificazione viene attestata la rispondenza ai requisiti nazionali e internazionali applicabili in materia di sicurezza individuati dall'Ente.

Si comunica, inoltre, che è in fase di completamento l'iter di conversione della certificazione dell'aeroporto secondo il Regolamento comunitario numero 139 del 2014, che si concluderà entro la fine del 2017, con il quale verrà sancita la rispondenza dell'infrastruttura, dell'organizzazione del gestore e delle sue procedure operative alla normativa europea.

Pertanto, l'ENAC ribadisce che le operazioni di volo presso lo scalo di Firenze Peretola sono svolte in sicurezza e sono aderenti al normale esercizio di un aeroporto certificato che opera nel pieno rispetto della normativa internazionale di settore, così come attestato dalla costante e continua sorveglianza dell'ENAC finalizzata al mantenimento dei requisiti di certificazione.

**9 GUIDA AI MOVIMENTI A TERRA E SISTEMI DI CONTROLLO E SEGNALAZIONE** **SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

<b>1 Segnale di identificazione stand aeromobili, linee guida per TWY e sistemi di guida per parcheggio a vista negli stand degli aeromobili</b> Vedere carte AD e APD in vigore	<b>Use of aircraft stand identification sign, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands</b> See AD and APD in force
<b>2 Illuminazione e segnaletica per RWY e TWY</b> Segnaletica diurna e notturna di fine pista 23 e 05. Guard-lights and fixed red bars disponibili (vedi ADC in vigore). Segnaletica diurna e notturna di allineamento e decollo per RWY 23 disponibile oltre il fine pista 05	<b>RWY and TWY markings and lights</b> Runway end 23 and 05 markings and lights. Guard-lights and fixed red bars available (see ADC in force). Marking and lighting for line-up and take-off RWY 23 available beyond runway end 05
<b>3 Barre d'arresto</b> Disponibili (vedi ADC)	<b>Stop bars</b> Available (see ADC)
<b>4 Note</b> 1) Follow-me disponibile su richiesta del pilota 2) Area di movimento provvista di segnali d'istruzione e informazione obbligatori	<b>Remarks</b> 1) Follow-me available on pilot's request 2) Movement area provided with mandatory instructions and information signs

**10 OSTACOLI AEROPORTUALI** **AERODROME OBSTACLES**

Nelle aree di avvicinamento e decollo In approach and take off areas			Nell'area di circuitazione e all'interno dell'aerodromo In circling area and at aerodrome		Note Remarks
1			2		3
RWY e Area interessata RWY and Area affected	Tipo di ostacolo Elevazione Segnaletica e Luci Obstacle type Elevation Markings and Lights	Coordinate Coordinates	Tipo di ostacolo Elevazione Segnaletica e Luci Obstacle type Elevation Marking and Lights	Coordinate Coordinates	
a	b	c	a	b	
Vedi AOC in vigore - See AOC in force					

**11 INFORMAZIONI METEOROLOGICHE** **METEOROLOGICAL INFORMATION**

<b>1 Ufficio METEO associato</b> UPM ROMA	<b>Associated MET Office</b> UPM ROMA
<b>2 Orario di servizio</b> H24	<b>Hours of service</b> H24
<b>3 Ufficio responsabile preparazione TAF/Periodo di validità</b> UPM ROMA / 24H	<b>Office responsible for TAF preparation/Period of validity</b> UPM ROMA / 24H
<b>4 Tipo di previsione per l'atterraggio/Intervallo di emissione</b> NIL / NIL	<b>Type of landing forecast/Interval of issuance</b> NIL / NIL
<b>5 Briefing e consultazione fornita</b> ARO CBO ROMA, telefono	<b>Briefing and consultation provided</b> ARO CBO ROMA, telephone
<b>6 Documentazione di volo/Lingua usata</b> Carte, testi in linguaggio chiaro abbreviato IT, EN	<b>Flight documentation/Language used</b> Charts, abbreviated plain language texts IT, EN
<b>7 Carte e documentazione disponibili per consultazione</b> P, W, SWL	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b> P, W, SWL
<b>8 Mezzi aggiuntivi disponibili per l'informazione</b> Fax	<b>Supplementary equipment available for providing information</b> Fax
<b>9 Enti ATS destinatari delle informazioni</b> Firenze TWR, Firenze APP	<b>ATS units provided with information</b> Firenze TWR, Firenze APP
<b>10 Informazioni climatologiche e informazioni supplementari</b> 1) ARO CBO ROMA: vedi GEN 3.1 2) UPM ROMA: vedi GEN 3.5 3) Aeroporto occasionalmente interessato da fenomeni di wind shear orografico, in prevalenza con venti di intensità compresa tra 5 e 20 kt provenienti da nord-est e più ricorrenti nei mesi di dicembre e gennaio.	<b>Climatological information and additional information</b> 1) ARO CBO ROMA: see GEN 3.1 2) UPM ROMA: see GEN 3.5 3) Aerodrome occasionally affected by terrain-induced wind shear phenomena, mostly originated by winds having a 5-20 kt intensity and a NE direction and more often occurring in the months of December and January.

**12 CARATTERISTICHE FISICHE DELLE PISTE** **RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS**

Designazione NR RWY Designation	QFU	Dimensioni RWY Dimension of RWY (M)	Resistenza e superficie di RWY Strength and surface of RWY	Coordinate THR THR coordinates --- Coordinate RWY END RWY END Coordinates --- Ondulazione Geode THR THR Geoid Undulation	THR ELEV, MAX TDZ ELEV della RWY per APCH di precisione THR ELEV, MAX TDZ ELEV of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
<b>05</b>	046°	1750 x 30	PCN 90 /F/A/W/T ASPH	43°48'21.49"N 011°11'55.65"E --- NIL --- NIL	122.8 FT / NIL

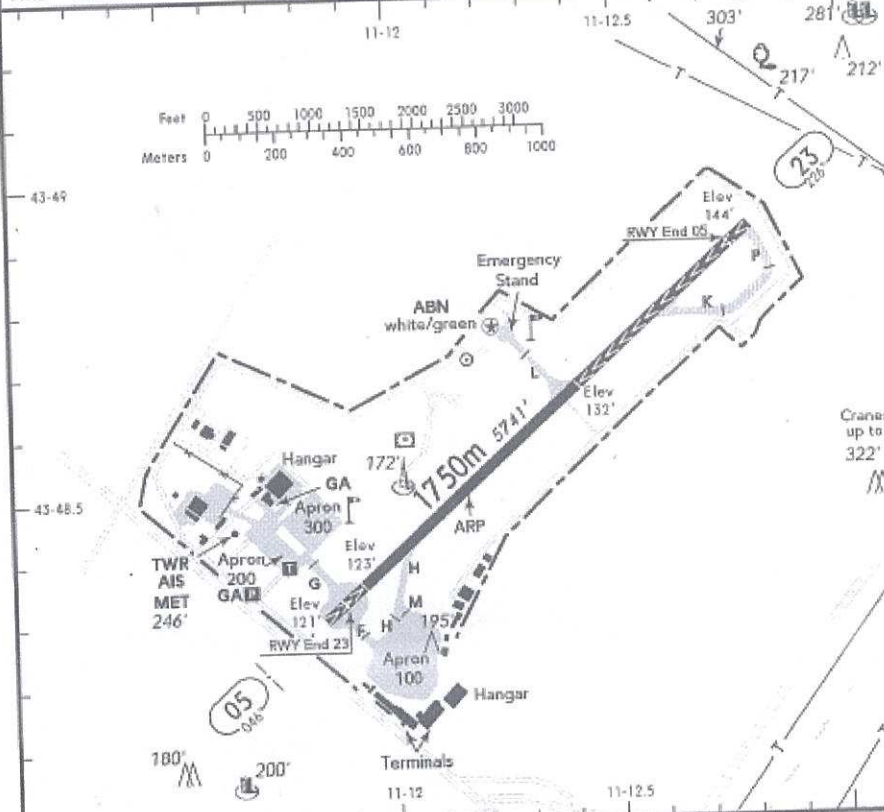
ITALY

ATIS 129.35

(FIS)

ROMA INFORMATION

125.75



2 (O/R) (O/R) TAXI

ABN - ALS 05 - PAPI 05 (3'), 23 (4') - THRL - RL - RCLL - TWYL - APRON.

RWY No	Dimension (m) - Surface	TORA (m)	LDA (m)	Strength
05		1605	1455	PCN 90/F/A/W/T
23	1750 x 30 Asphalt	1674	977	

45m beyond RWY End 23 AVBL for TKOF 05. 114m beyond RWY End 05 AVBL for TKOF 23.

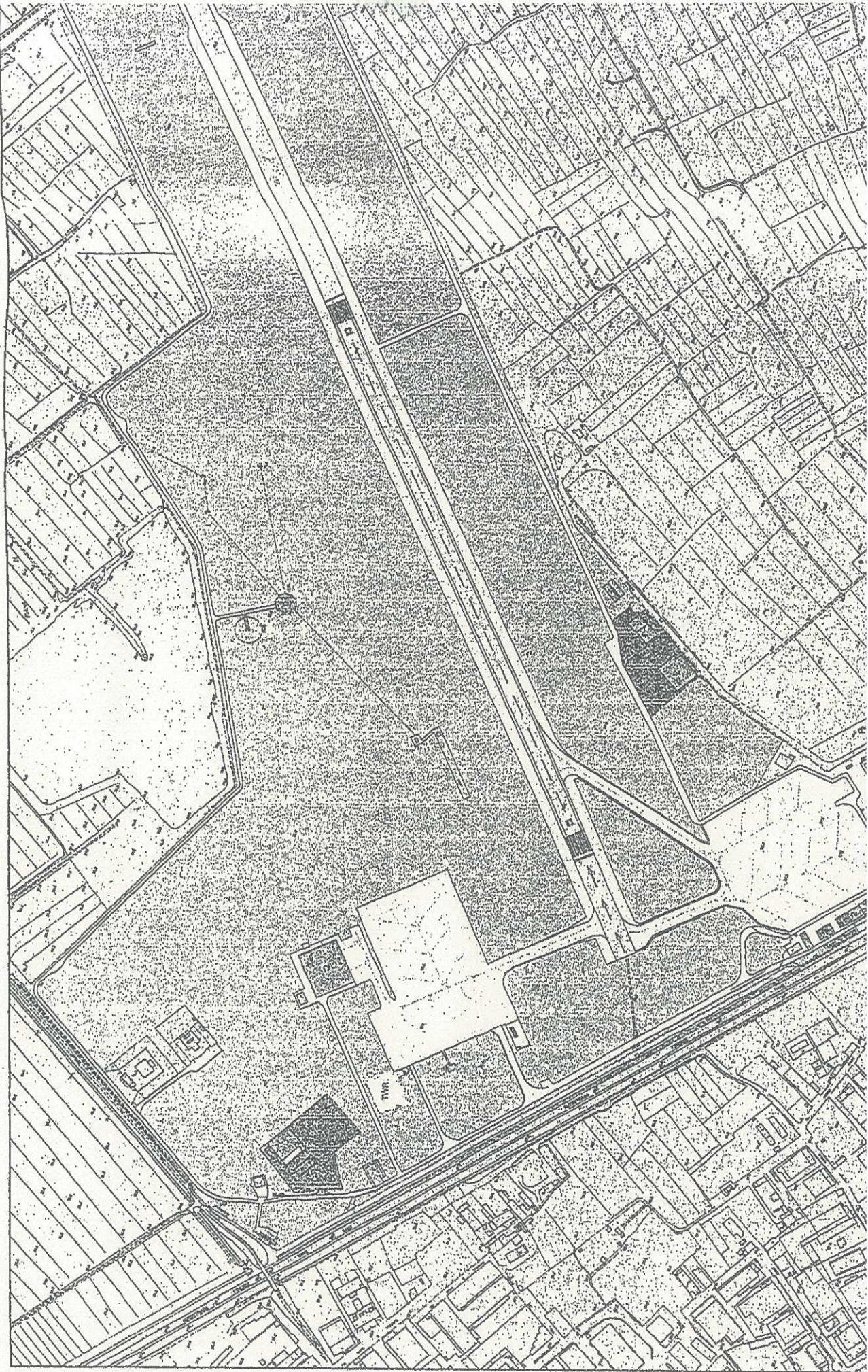
NOTE: See also PISA 10-1V.  
 Pilots bound to AD or planning to cross CTR 1 shall - establish and maintain contact with FIRENZE APPROACH to receive traffic information and clearance to cross CTR 1 before leaving following holding points: GALCIANA (NW2), PONTASSIEVE (E1) and BARBERINO VAL D'ELSA (S1).  
 - if a clearance has been postponed, hold over the points, avoid instrument APCH/DEP zones and/or the AD traffic circuit.

WARNING:  
 PAPI 23 is usable only in the final part of the circling. OBST clearance surface affected by OBST beyond

ALLEGATO WC4

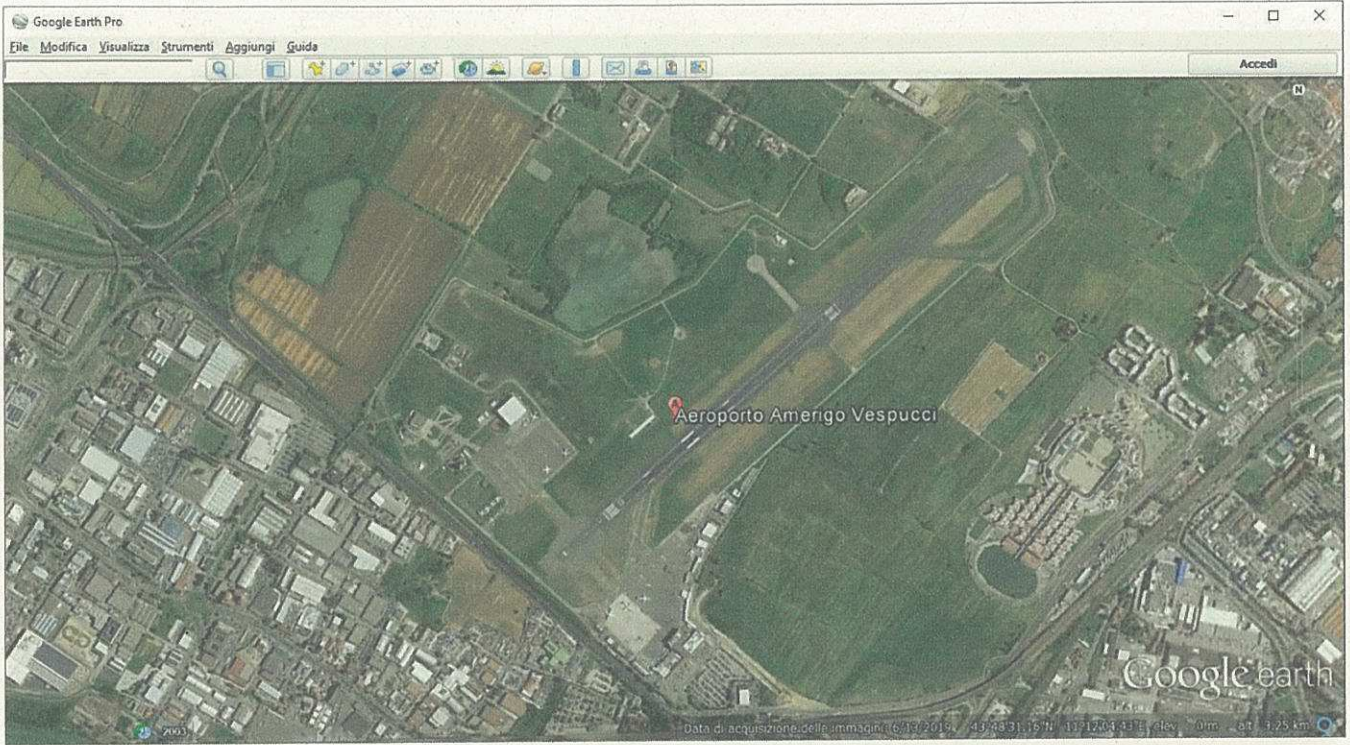
STATO ATTUALE

001 000177	001 000177
es. G. Bonardi	es. G. Bonardi
REG. REGIONE PUGLIA	REG. REGIONE PUGLIA
es. G. Carozzi	es. G. Carozzi
REG. AIB 2001/06	REG. AIB 2001/06
es. G. Di Stefano	es. G. Di Stefano





ALLEGATO "C 2"



Nella tabella seguente (Tab.6.2.1.) vengono posti a confronto le tipologie di aeromobili che attualmente servono lo scalo fiorentino con quelle che in futuro potranno utilizzare l'aeroporto tenuto conto degli interventi di potenziamento ed adeguamento previsti nel Master Plan.

Tab. 6.2.1 - Tipologie di aeromobili che attualmente servono lo scalo fiorentino con quelle che in futuro potranno utilizzare l'aeroporto

CONFIGURAZIONE AEROMOBILI			
Modelli Attuali		Modelli Futuri	
tipo aa/mm	n.° posti offerti	tipo aa/mm	n.° posti offerti
ATR 72	76	A1A / AE-100	110
SAAB 340	33	EMB-145	50
RJ 85	80	Canadair/Bombardier	70
Bae 146/200	84	AVRO-RJ 95	90/100
Domier 328	32	Domier 728 JET	68/78
Dash 8	50	CRJ 900	90
Fokker 70	84	ERJ 170	80/100

### 6.2.3 Sintesi delle previsioni di traffico

Con riferimento agli scenari di evoluzione della domanda di traffico, (Cfr. 4.) per il dimensionamento tecnico-operativo delle infrastrutture dell'aerostazione si è ritenuto opportuno attestarsi sui parametri definibili con riferimento allo scenario "controllato". Tale scenario si configura come lo scenario intermedio tra le previsioni IRPET e le tendenze di sviluppo che si verificherebbero in assenza di vincoli distributivi e modali della domanda. Come già illustrato a tale scenario corrisponde una crescita del traffico passeggeri pari a circa 2,3 milioni all'anno.2005 fino a raggiungere i 2,7 milioni di passeggeri all'anno 2010.

Come già rilevato, si tratta di una ipotesi di crescita assolutamente prudenziale, dimensionata su un tasso medio annuo di aumento del traffico di circa il 7.5% tra il 1996 ed il 2010 (ma pari a poco più del 3% nell'ultimo quinquennio 2005-2010), laddove nella prima metà degli anni '90 tale aumento si è commisurato ad un tasso medio annuo di circa il 33%.

Di conseguenza, ai fini del dimensionamento delle infrastrutture di volo e degli edifici dell'Area Terminale, si è ritenuto opportuno prendere quale riferimento operativo un livello di traffico superiore del 10% a quello risultante dall'ipotesi di sviluppo "controllato", ossia pari a 3 milioni di passeggeri. In tal modo si è inteso tener conto dei seguenti fattori:

- I) margine di aggiustamento della previsione di sviluppo "controllato" verso l'alto, in ragione del suo profilo volutamente prudenziale;
- II) probabile incremento del fattore di carico legato all'introduzione di aeromobili con maggiore capacità di carico (aerei da 100-140 posti);
- III) obiettivo di massima utilizzazione delle arce del sedime disponibili fino a raggiungimento della massima configurazione di sviluppo dell'aeroporto.

ALLEGATO E

## 2004: Situazione infrastrutturale e principali criticità

- La situazione infrastrutturale all'inizio del 2004 è caratterizzata da una mancanza di capacità in particolare nell'area land side mentre nell'area airside in particolare la pista di volo vede per il primo anno l'utilizzo dell'A319 che nel biennio 2004/2005 diventerà poi la macchina di riferimento sullo scalo.
- Il lungo iter di approvazione della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del master plan 2000-2010 presentato nel 2000 si conclude solo nel novembre 2003 avendo fino ad allora determinato la impossibilità per 4 anni a realizzare gli interventi necessari e programmati per l'adeguamento delle infrastrutture alla crescente domanda di capacità sullo scalo.
- Di seguito sono indicate le principali criticità rilevate:
  - Scarsa regolarità operativa dovuta a condizioni di operatività della pista e della strumentazione di assistenza alla navigazione aerea in condizioni meteo avverse;
  - Inadeguatezza delle fondazioni di pista in relazione ai fenomeni di fatica indotti dal crescente traffico e dall'utilizzo estensivo dell'A319 in presenza di critiche condizioni idrogeologiche del terreno;
  - Insufficiente nr delle piazzole per A319.



# ALLEGATO<sup>UE</sup> 1<sup>9</sup>

## Realizzazione barriere antisoffio in adiacenza al loop in testata pista 23



- In adiacenza al loop in testata pista 23 sono state installate apposite barriere antirumore in ossequio alla prescrizione del Decreto VIA che preveda appunto una protezione dal rumore per i futuri insediamenti nell'area nord del Piano di Castello.

11/11/11

# ALLEGATO E 2<sup>o</sup>

## Conformità con il master plan 2000-2010: pista e raccordi



□ Per quanto riguarda la pista di volo ad oggi sono stati realizzati tutti gli interventi di adeguamento della infrastruttura e delle aree di sicurezza che prevedeva il master plan ed in aggiunta anche gli adeguamenti previsti da normative e regolamenti intervenuti successivamente alla redazione del piano. E' stato inoltre realizzato il loop in testata pista 23 che, come è possibile vedere dalle rappresentazioni sopra riportate, era previsto anche nel master plan. Non è stata realizzata la via di rullaggio a causa della prescrizione di VIA di interrimento dell'autostrada tecnicamente non realizzabile. A tale proposito è stato fatto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica ed il procedimento è ancora in corso.

□ Il piazzale est è stato ampliato proprio in linea con quanto previsto dal master plan. Per quanto riguarda il piazzale ovest l'ampliamento previsto nel master plan è dimensionalmente identico a quello proposto di raddoppio dell'attuale piazzale ovest che sarà realizzato in funzione dello sviluppo del traffico secondo necessità.

ALLEGATO <sup>n</sup>E 3 <sup>a</sup>

## Le criticità dopo gli interventi effettuati

Da quanto precedentemente descritto, tenuto conto degli attuali spazi a disposizione, è possibile affermare che relativamente alle infrastrutture di volo e quelle ad esse asservite:

- Sono stati effettuati tutti gli interventi tecnicamente fattibili ed autorizzati nell'ambito della procedura VIA del master plan 2000-2010;
- Sono state risolte con gli interventi effettuati tutte le criticità direttamente correlabili a carenze delle infrastrutture stesse (resta solo da realizzare l'ampliamento del piazzale ovest in relazione all'andamento del traffico ma il progetto è stato già predisposto);

### ***Permangono a questo punto delle criticità di tipo strutturale legate all'assetto dell'infrastruttura operativa; in particolare:***

- Impatto ambientale:** risulta significativo l'impatto acustico sugli abitati vicino all'aeroporto (peretola, brozzi e quaracchi);
- Scarsa regolarità operativa:** gli aeromobili commerciali con un vento in coda pari a circa 10 knt gli amm sono costretti a dirottamenti su altri aeroporti con conseguenti necessità di cancellazioni, riprotezioni ecc. Ciò anche in relazione alla impossibilità di utilizzazione della pista 23 per gli atterraggi vista la limitata distanza utile all'atterraggio.
- Conformità Regolamentare:** sebbene l'aeroporto operi in piena conformità con tutti gli standard di sicurezza previsti (ed è quindi formalmente certificato da ENAC) le distanze di sicurezza operative si posizionano al minimo previsto dalla normativa.
- Sviluppo:** le limitate distanze operative, la monodirezionalità della pista di volo, la scarsa regolarità operativa della pista stessa, la assenza di una pista di rullaggio non consentono una corretta pianificazione da parte dei vettori dello sfruttamento su rotte di interesse commerciale.

ALLEGATO "F"

autostrade // per l'italia

Prefettura di Firenze  
[protocollo.preffi@pec.interno.it](mailto:protocollo.preffi@pec.interno.it)

ARPAT - Agenzia regionale per la  
protezione ambientale della Toscana  
[arp.at.protocollo@postacert.toscana.it](mailto:arp.at.protocollo@postacert.toscana.it)

Procura della Repubblica di Firenze  
[prot.procura.firenze@giustiziacert.it](mailto:prot.procura.firenze@giustiziacert.it)

Studio Legale Giovannelli & Associati  
[avvocati@studiogiovannelli.it](mailto:avvocati@studiogiovannelli.it)

**OGGETTO:** Aeroporto di Firenze  
Riscontro nota ASSOCIAZIONE VAS del 3 aprile 2019

Egr. Presidente Ciulli,

con riferimento alla Sua nota in oggetto, occorre preliminarmente far presente che ASPI non è stata coinvolta nelle fasi istruttorie attinenti alla procedura di VIA del progetto dell'Aeroporto di Firenze Masterplan 2000-2010, evidentemente in quanto gli organi competenti non avevano rilevato particolari interferenze del progetto di intervento aeroportuale nei confronti dell'autostrada A11.

La possibile interferenza diretta del tracciato della pista aeroportuale riguardo quello dell'esistente autostrada appare emergere in sede di conclusione della suddetta procedura, all'interno del quadro prescrittivo del Decreto VIA 676/2003 relativo al Masterplan; a seguito di tale fase, la scrivente Società non è stata comunque formalmente interessata in eventuali successive procedure finalizzate alla verifica della fattibilità tecnica di quanto richiesto dal DEC VIA nei confronti del tracciato dell'A11, avendo solo avuto nel 2002 un'interlocuzione tecnica con un ente diverso dal proponente e fuori degli ambiti formali di detta procedura, a cui si è dato luogo per cortesia istituzionale, stante l'assenza del coinvolgimento di cui sopra.

Anni dopo, con l'approvazione con legge n. 101/2008 della Convenzione Unica tra ASPI e il Concedente (allora Anas S.p.A.), contenente l'obbligo (art. 15) di sviluppare il progetto preliminare dell'intervento di ampliamento autostradale a 3 corsie più emergenza dell'A11, ASPI ha redatto tale progetto preliminare - poi approvato dalla stessa Anas nel febbraio 2011 - e nel giugno 2011 ha avviato, con le forme pubblicistiche di legge, la procedura di valutazione di compatibilità ambientale del progetto di ampliamento autostradale a 3 corsie dell'A11 e di potenziamento del Nodo di Peretola, sviluppato sulla base del quadro conoscitivo, vincolistico e programmatico allora esistente; tale procedura di compatibilità ambientale si è conclusa con DEC VIA n. 134 del 20/05/2016.

Il progetto di ampliamento autostradale è stato infine approvato dal punto di vista urbanistico nella seduta di Conferenza di Servizi dell'8 novembre 2017; tale approvazione è stata perfezionata con procedimento amministrativo di Intesa Stato-Regione in data 07/06/2018 e pubblicazione del relativo Decreto ministeriale del 01/10/2018. Nel procedimento amministrativo, peraltro, sono stati debitamente e formalmente invitati a partecipare tanto ENAC quanto Toscana Aeroporti S.p.A., al fine di permettere che la realizzazione dell'intervento autostradale avvenisse in piena compatibilità e coerenza con i programmi dell'infrastruttura aeroportuale.

Per quanto riguarda il progetto dell'Aeroporto di Firenze Masterplan 2014-2019, esso non contempla un tracciato che interferisce direttamente con la preesistente autostrada, come anche evidenziato nella copiosa documentazione allegata alla Sua nota, essendo stata invece preferita una localizzazione della pista aeroportuale che si sviluppa in posizione pressoché parallela all'infrastruttura autostradale.

ALLEGATO "F1"

**autostrade** // per l'italia

Al riguardo, a seguito del formale coinvolgimento della scrivente avvenuto a partire dal 2015 durante le fasi istruttorie della valutazione ambientale del Masterplan aeroportuale di Firenze 2014-2019, in data 03/12/2018, con nota 23527/EU (che per pronto riscontro e spirito di collaborazione si allega alla presente) la scrivente ha rappresentato le proprie osservazioni nell'ambito della Conferenza di Servizi volta all'approvazione del Masterplan presentato da ENAC, secondo la soluzione che prevede la nuova pista aeroportuale sviluppata "in posizione sub-parallela all'autostrada A11" (cfr. pag. 2 nota ASPI cit.).

A conferma della ricostruzione dei rapporti tra le varie iniziative testé rappresentata, appare anche di interesse la nota della Regione Toscana prot. 18203/2.17.1 del 18/09/2017, da Lei allegata, in cui l'ente territorialmente competente ha dichiarato che, a seguito di approfondimenti tecnici svolti dal Proponente a partire dal 2004, "Il Proponente ha quindi deciso di non attuare gli interventi progettuali di cui al Decreto di VIA n. 676/2003 e pertanto non è stata attivata alcuna verifica di ottemperanza da effettuare in relazione a tale Decreto".

In merito infine alla Vostra richiesta d'accesso agli atti, si informa che ASPI non ha prodotto alcuno studio specialistico di supporto alle proprie valutazioni tecniche iniziali, in quanto, come detto, esse hanno riguardato solo elementi tecnici, non incardinati in una specifica formale verifica di procedura autorizzativa e pertanto senza prendere in esame tutti gli altri aspetti di carattere normativo, gestionale, amministrativo, economico e concessorio; ciò, diversamente da quanto avvenuto nell'ambito della procedura approvativa del Masterplan 2014-2019, per la quale la scrivente è stata direttamente interessata in fase autorizzativa e quindi chiamata ad esperire un'istruttoria completa, nella quale sono stati approfonditamente esaminati sia gli aspetti tecnici, legati alla funzionalità ed alla gestione dell'autostrada, che quelli relativi alla tutela delle fasce di rispetto autostradali ed agli aspetti patrimoniali e convenzionali.

Certi di aver fornito ogni utile informazione sull'argomento, l'occasione è gradita per porgerLe i più cordiali saluti.

Allegati c.s.

**autostrade** // per l'italia  
Società per azioni  
DIREZIONE INGEGNERIA DELL' INFRASTRUTTURA  
Il Direttore  
(Mario Bergamo)