

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, 8 Aprile 2021

Ing. Claudio Eminente

Direttore

Direzione Generale Vigilanza Tecnica ENAC

e p.c.

Dott. Alberto Stancanelli

Capo di Gabinetto

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Consigliere Roberto Cerreto

Capo di Gabinetto

Ministero della Transizione Ecologica

Dott. Renato Poletti

Direttore Generale

Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dott. Oliviero Montanaro

Direttore Generale

DG Crescita Sostenibile e qualità dello sviluppo

Ministero della Transizione Ecologica

Cons. Massimiliano Atelli

Presidente

Commissione Tecnica Verifica Impatto Ambientale VIA-VAS

Ministero della Transizione Ecologica

Dott. Costantino Fiorillo

Responsabile della Prevenzione della Corruzione

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dott.ssa Speranzina De Matteo

Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Al Dipartimento per le infrastrutture,
i sistemi informativi e statistici
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Al Responsabile della Trasparenza
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dott.ssa Francesca Isgrò
Presidente
ENAV S.p.A.

Prof. Bruno Franchi
Presidente
Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo

Dott.ssa Alessandra Guidi
Prefetto Firenze

Guardia di Finanza
Comando Provinciale di 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

Alla Procura Generale della Corte dei Conti del Lazio

Dott. Eugenio Giani
Presidente
Regione Toscana

Ai Consiglieri del Consiglio Regionale
della Toscana

Dott. Dario Nardella
Sindaco
Comune di Firenze

Ai Consiglieri del Consiglio Comunale
di Firenze

Oggetto: Aeroporto “Amerigo Vespucci” di Firenze – Doglianze Associazione VAS Onlus in situazione attuale Aeroporto con riferimento a Master Plan 2001/2010, ottemperanze al Decreto di VIA 0676/2003 e tematiche di sicurezza del volo. Riferimento: ENAC – Prot. 14/01/2021 0004040 P.

Spett./le Ing. Eminente,

facciamo seguito alla comunicazione di cui all’oggetto, che si contesta in toto, comunicazione che cercava di rispondere alle nostre denunce e mancanza di accesso atti per cui anche la Direzione Generale del Trasporto Aereo del MIT, aveva più volte sollecitato ENAC a dare riscontro.

<http://www.pianasana.org/wp-content/uploads/2021/03/2021-01-15243RiscontroENAC.pdf>

Naturalmente la risposta di ENAC del 14 Gennaio c.a. elude in toto la nostra richiesta formulata il 23 Dicembre 2020 e che la Direzione Generale Vigilanza Tecnica ha sicuramente ricevuto, preso atto che con documentazione dettagliata si richiedeva la chiusura dell’aeroporto di Firenze a causa delle mancate documentazioni autorizzative, atte a operare.

<http://www.pianasana.org/wp-content/uploads/2020/12/23-12-20-richiesta-chiusura-Aeroporto.pdf>

1) Prima di entrare però nel merito del contenuto della lettera posta in riferimento, corre l'obbligo di porre in evidenza che ENAC viene costituito con decreto legislativo 250/97 quale Ente pubblico deputato a regolamentare il Comparto Aviazione Civile sottoposto all'indirizzo controllo e vigilanza del Ministero dei Trasporti.

Nel 2006 con la modifica del Codice della Navigazione, ENAC vede rinforzato il suo ruolo che all'art.687 recita: “nel rispetto dei poteri di indirizzo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ...omissis... agisce come unica autorità di regolamentazione tecnica, certificazione e vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile, mediante le proprie strutture centrali e periferiche e cura la presenza e l'applicazione di sistemi di qualità aeronautica rispondenti ai regolamenti comunitari”.

L'Italia, come noto, è membro dell'ICAO (International Civil Aviation Organization), organismo che a livello mondiale regola il comparto aviazione civile commerciale, mediante l'emanazione, per i vari segmenti del comparto di documenti denominati annessi.

Data la vastità degli Stati membri dell'ICAO, con diverse capacità di adeguamento alle indicazioni contenute negli annessi, gli stessi, al loro interno indicano elementi la cui implementazione è obbligatoria, denominati “standard” ed elementi la cui implementazione è auspicabile, denominati “recommended practices” (pratiche raccomandate), suggeriti al fine di elevare i livelli di operatività e di sicurezza a terra e in volo.

E' abbastanza evidente come l'implementazione dei soli “standard” garantisca un buon livello nell'insieme del comparto, ma al tempo stesso possa essere considerato il “minimo sindacale” da soddisfare per poter essere membri dell'ICAO, l'applicazione aggiuntiva invece di buona parte o di tutte le “recommended practices” garantirebbe una maggior funzionalità nel sistema aviazione civile commerciale.

In merito a quanto sopra, il Codice della Navigazione nell'art. 690 recita “al recepimento degli annessi ... omissis...si provvede in via amministrativa per le singole materie ... omissis ... anche mediante l'emanazione di regolamenti tecnici dell'ENAC.

ENAC ha recepito gli annessi ICAO con propri regolamenti tecnici senza seguirne la suddivisione tra standard e pratiche raccomandate ma indicando unicamente ciò che è obbligatorio in campo

nazionale (vedi ad esempio “il regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti”).

Viene a mancare la possibilità di verificare se delle pratiche raccomandate siano state inserite o meno tra gli obblighi e valutare se le varie disposizioni rientrino tra “il minimo sindacale”, comunque adeguato, o contengano elementi significativamente migliorativi.

Le argomentazioni di ENAC su certificazioni, aspetti di sicurezza del volo e di aderenza agli annessi ICAO sono corrette ma non sembrano dare indicazioni se si stia operando a livello “standard” o a livello superiore.

2) Nell'incipit della lettera in riferimento si fa cenno al “processo ancora in corso che dovrebbe definire lo scenario di sviluppo dello scalo di Firenze” in merito va rilevato che il Master Plan 2014/2029, approvato in linea tecnica da ENAC, è stato sonoramente bocciato dal Consiglio di Stato laddove il medesimo nella sua sentenza affermava che tutta la serie di rilievi e precisazioni contenuti nel decreto di VIA 377/2017 avrebbero dovuto essere motivo “ostativo” per la Commissione di VIA per esprimere un parere positivo con innumerevoli prescrizioni.

La sentenza del Consiglio di Stato bocciando il decreto di VIA, oltre che bocciare il Master Plan 2014/2029, boccia ovviamente anche lo studio d'impatto ambientale di cui ENAC si era fatto proponente nei confronti del MATTM.

Se nonostante quanto sopra, ci fosse comunque l'intendimento di riportare avanti il progetto, con qualche aggiustamento cosmetico, va fatto rilevare come le maggiori criticità del Master plan 2014/2029 (approvato in linea tecnica da ENAC) si riscontrino più nella parte tecnica che nella parte ambientale. In merito sono disponibili due esaustive relazioni di cui la prima, pervenuta al Ministro Delrio in data 4/4/2016, avente titolo “La nuova pista di Peretola”, il ruolo dell'ENAC, i documenti e i mancati approfondimenti delle tematiche di sicurezza del volo e della sicurezza dei terzi sorvolati” <http://www.pianasana.org/wp-content/uploads/2021/04/Relazione-Battisti-per-il-Ministro-Delrio.pdf> e la seconda pervenuta al Ministro Toninelli il 5/8/2019 avente per oggetto “Nuovo aeroporto di Firenze – elementi di criticità riscontrabili nella documentazione e difformità tra obiettivo dichiarato e predisposizioni progettate” <http://www.pianasana.org/wp-content/uploads/2021/04/Relazione-Battisti-per-il-Ministro-Toninelli.pdf>

In entrambe le relazioni che sono nella disponibilità di ENAC, vengono posti in evidenza elementi di superficialità ed elementi in pieno contrasto con il “Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti” emanato da ENAC.

3) In merito alle “doglianze” della scrivente Associazione VAS Onlus vi è da rimarcare che l'utilizzo di tale vocabolo è significativo per indicare come ENAC percepisca richieste di chiarimenti, informazioni e documenti come un fastidio e non come un'occasione per manifestare, in modo trasparente, la disponibilità a fornire elementi per eliminare dubbi su eventuali carenze, superficialità, omissioni e quant'altro a chi come singolo o come associazione, segnali in buona fede, la possibile presenza di situazioni anomale.

Nel caso oggetto del contendere, la scrivente Associazione VAS Onlus ha riscontrato nei documenti relativi al nuovo progetto di pista, una serie di elementi dubbi, sulla completa aderenza alle norme dell'aeroporto attualmente in esercizio. Gli elementi di dubbio afferiscono principalmente alla sicurezza dei voli, alla tutela dei terzi sorvolati (anche in termini di tutela ambientale) e all'esistenza di tutti i requisiti per l'operatività dell'attuale aeroporto.

Va rammentato, prima di entrare nel dettaglio, che in presenza di un Piano di Sviluppo di un aeroporto prima di arrivare alla nuova operatività sono necessari i seguenti passaggi obbligati:

- Piano di indirizzo territoriale che indichi la fattibilità d'inserimento nel territorio di un aeroporto con certe caratteristiche;

- Elaborazione e presentazione ad ENAC di un Piano di Sviluppo (Master plan);
- Approvazione del Master plan in linea tecnica da parte di ENAC;
- Elaborazione di uno Studio d'impatto ambientale (SIA) elaborato dall'estensore del Master Plan e fatto proprio da ENAC che, si immagina a seguito di specifici approfondimenti, la propone al MATTM;
- Valutazione dello Studio da parte della Commissione Nazionale di VIA che, nel caso di parere positivo, con o senza prescrizioni, fa sì che possa procedere con l'emanazione del relativo decreto di VIA da parte del Ministero dell'Ambiente di concerto con il MIBAC;
- Passaggio in Conferenza dei Servizi;
- Valutazione documentale di compatibilità urbanistica;
- Attuazione delle opere previste dal Master plan;
- Avvio dell'attività operativa secondo quanto previsto dal Master Plan.

E' banale ricordare che sino all'inizio della nuova operatività **l'aeroporto dovrebbe continuare ad operare secondo il precedente Master plan, validato da tutto l'iter sopraelencato**. E' stato utilizzato il condizionale in quanto in un comunicato ufficiale di ENAC del 23/11/2017 (Allegato "A") si afferma: " le notizie di stampa ed il Decreto Presidenziale, mai notificato all'ENAC, a cui fanno riferimento, afferiscono a un procedimento di VIA e ad un Master plan superati e successivamente sostituiti con nuove procedure e con un a nuova programmazione di sviluppo dello scalo che la società Toscana Aeroporti ha presentato all'ENAC".

Di fronte a tale affermazione sorgono spontanei dei quesiti:

- Se il Master plan 2001/2010 ed il relativo Decreto di VIA sono stati superati o meglio non attuati l'attività operativa sull'Aeroporto di Peretola avrebbe dovuto e tuttora dovrebbe avvenire secondo un precedente Master plan cui sia seguito l'iter burocratico di validazione.
- Un Master plan ed il relativo Decreto di VIA possono essere superati e sostituiti da nuove procedure? E se così fosse perchè non viene abolito l'intero iter burocratico a valle della presentazione di un Master plan?
- Il nuovo Master plan 2014/2029 è stato approvato nel novembre 2014 dopo ben 11 anni dall'emanazione del Decreto di Via 0676/93 e di conseguenza come si può giustificare che tale nuovo Master plan abbia potuto sostituire il precedente?
- Dopo la bocciatura del Master plan 2014/2029 da parte del Consiglio di Stato in quale contesto operativo viene posto l'Aeroporto di Peretola?

Con richiamo alle attribuzioni di ENAC in termini di "regolazione tecnica, certificazione e controllo nel settore dell'Aviazione Civile, mediante le proprie strutture centrali e periferiche" vengono qui di seguito riportate le "doglianze" della scrivente Associazione VAS Onlus:

a) ENAC, a più riprese, ha affermato che per prassi valuta Master plan e cioè Progetti preliminari anziché Progetti definitivi come da norma. Nel caso del Master plan 2001/2010 ENAC lo approva nonostante gli estensori dichiarino a pagina 31 "Il Piano di Sviluppo tuttavia NON rappresenta, per sua natura, il PROGETTO PRELIMINARE delle opere da realizzare nel sedime aeroportuale ma deve intendersi esclusivamente come documento programmatico di riferimento per l'attuazione degli interventi e per il raggiungimento degli obbiettivi posti sulla base del processo di pianificazione dell'Aeroporto nel medio e lungo termine".

b) Con riferimento alla dichiarata attenzione per la sicurezza del volo e per la validità degli atti di

certificazione si rappresenta che relativamente alla lunghezza della pista senza alcun intervento sulla stessa vengono indicati:

- 1650 metri nel Master plan 2001/2010;
- 1750 metri sulla pubblicazione ufficiale di ENAV (Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo)
- AIP Italia effettiva dal 3 aprile 2014 (Allegati B e B1);
- 1750 metri nel Master Plan 2014/2029;
- 1560 metri nel certificato d'Aeroporto del dicembre 2017;
- 1560 metri sulla pubblicazione AIP Italia effettiva da ottobre 2018.

Si porta a conoscenza che la scrivente Associazione VAS Onlus aveva segnalato con lettera indirizzata al Direttore Generale di ENAC le proprie perplessità in merito alla lunghezza di pista di 1750 metri e, forse per coincidenza, per la prima volta su un Certificato dell'Aeroporto di Peretola datato dicembre 2017, viene indicata la lunghezza della pista e, guarda caso, ridotta a 1560 metri.

Con buona pace per la sicurezza del volo per anni ai piloti, per i loro calcoli, è stata indicata una lunghezza di pista maggiore di ben 190 metri rispetto a quella reale.

c) Nel Master plan 2001/2010 era previsto un ampliamento del Piazzale EST, come da Allegati "C" e "C1", ampliamento che avrebbe dovuto avvenire a valle dell'emanazione del Decreto di VIA 0676/ novembre 2003 ma che come da immagine di Google Earth del luglio 2003, aveva avuto compimento in anticipo sull'emanazione del citato Decreto di VIA. Vi sarebbe da ipotizzare una qualche distrazione da parte della struttura periferica ENAC.

d) Il Master plan 2001/2010 era finalizzato a permettere su Peretola operazioni da parte di velivoli più performanti e più capienti, come risulta dalla tabella in allegato "D". Nell'elenco non figura l'AIRBUS 319 nonostante il medesimo fosse da tempo utilizzato da svariate Società di Navigazione Aerea e fosse in linea anche nella flotta di Stato.

Ciononostante l'AIRBUS 319 più capiente e con motorizzazione più potente rispetto ai velivoli in tabella inizia ad effettuare delle prove di atterraggio e decollo su Peretola già nel 2002 e, nella primavera 2004, a pochi mesi dall'emanazione del Decreto di VIA 0676/2003, inizia normali operazioni e collegamenti con altri aeroporti. La tempistica è tale, che l'attività dell'AB319 è senz'altro iniziata prima dell'ottemperanza alle prescrizioni nel Decreto di VIA.

e) Nel Decreto di Via 0676/2003 vi sono prescrizioni per la delocalizzazione di edifici contermini insonorizzazione e climatizzazione degli edifici soggetti ad inquinamento acustico e decisamente importante per il sotterramento del raccordo autostradale prossimo alla testata di pista 05 con messa a livello del terreno al fine di evitare il verificarsi di incidenti come peraltro già avvenuti. Avverso quest'ultima prescrizione la Società di gestione aveva presentato Ricorso Straordinario al Capo dello Stato il 3 marzo 2004.

f) Il comunicato di ENAC del 23/11/2017 riferisce che il Master plan 2001/2010 ed il Decreto di VIA 676/2003 non abbiano avuto seguito ma tale affermazione viene contraddetta dallo studio del 2008: "Studio di valutazione di ipotesi alternative di pista volte al miglioramento dell'operatività e dell'impatto ambientale dell'Aeroporto A. Vespucci.

L'intestazione dello studio è AdF (la società di gestione) ma è stato elaborato da un tavolo tecnico composto da rappresentanti di ENAC, ENAV, Regione Toscana e AdF.

All'interno dello studio si ricavano elementi che indicano come il Master plan 2001/2010 ed il Decreto di VIA 0676/2003 abbiano avuto un'attuazione parziale con l'attenzione rivolta

prioritariamente all'incremento del traffico piuttosto che alla sicurezza del volo ed alla tutela ambientale.

Di seguito una serie di discrasie rilevabili dalla lettura del documento in questione:

– Allegato (E) l'AB319 “nel biennio 2004/2005 diventerà la macchina di riferimento dello scalo”; viene lamentato che la procedura di VIA abbia impedito per 4 anni la realizzazione degli interventi ma il Master plan è datato maggio 2001 ed il Decreto di VIA è datato novembre 2003 a più di non 4 anni, ma 2 anni e 6 mesi.

– Allegato (E1) “ Sono state installate apposite barriere antirumore in ossequio alla prescrizione del Decreto di VIA”

– Allegato (E2) “per quanto riguarda la pista di volo sono stati realizzati tutti gli interventi ... che prevedeva il Master plan”.

“E' stato inoltre realizzato il loop in testata 23 che, come è possibile vedere dalle rappresentazioni sopra riportate, era previsto nel Master Plan”. Tale affermazione è errata in quanto il cosiddetto loop, peraltro modificato rispetto al rendering, era parte integrante del sistema via di rullaggio, via di rullaggio che non è stata realizzata “a causa della prescrizione di VIA di interrimento dell'autostrada tecnicamente non realizzabile”. Tale affermazione è non veritiera in quanto l'interrimento del raccordo autostradale riguardava il prolungamento della pista e non della via di rullaggio che, come appare nel rendering, termina all'inizio delle aree di parcheggio.

– Allegato (E3) “Sono stati effettuati tutti gli interventi tecnicamente fattibili ed autorizzati nell'ambito delle procedure di VIA del Master plan 2000/2010”. La società di gestione in accordo con ENAC oppure con ENAC latitante ha deciso di poter operare con discrezionalità relativamente all'applicazione delle prescrizioni contenute nel Decreto di VIA 0676/2003?? “ Impatto ambientale: risulta significativo l'impatto acustico sugli abitati vicino all'Aeroporto (Peretola, Brozzi e Quarracchi)”. Ma nel decreto di VIA era prevista la delocalizzazione degli edifici contermini e l'insonorizzazione e climatizzazione delle abitazioni soggette ad inquinamento acustico. Anche questi interventi sono stati giudicati “tecnicamente non fattibili”?

“ Conformità regolamentare”. L'aeroporto è stato certificato da ENAC ma, a parte la elastica lunghezza della pista, le aree di sicurezza di fine pista (RESA), di soli 90 metri rispetto allo Standard di 240 metri, pur rientrando nella norma costituiscono una limitazione soprattutto perché al termine di queste aree vi sono ostacoli consistenti quali il terrapieno del raccordo autostradale in testata 05 ed il canale di cinta in testata 23. Tra il 1997 ed il 2004 vi sono stati ben tre incidenti che hanno visto i velivoli andare oltre le aree di sicurezza e la rete di recinzione. In relazione alla conformità regolamentare va rammentato che una delle doglianze della scrivente Associazione VAS Onlus riguarda l'assenza (o l'introvabilità) della Conformità urbanistica che è documento necessario per certificare l'Aeroporto.

Per quanto fin qui rappresentato appare difficile poter accettare l'affermazione che il Master plano 2001/2010 ed il Decreto di VIA 0676/2003 non siano stati attuati in quanto lo sono stati in buona parte con scelte discrezionali finalizzate essenzialmente ad aumentare il traffico aereo trascurando invece fattori ambientali e di sicurezza del volo. Il tentativo di spezzettare gli interventi per poi poter affermare di non avere ottemperato al Decreto di VIA si scontra con varie sentenze della Corte di Giustizia Europea.

g) Il Ricorso Straordinario al Capo dello Stato avverso la prescrizione di sicurezza relativa all'eliminazione del terrapieno del raccordo autostradale con l'interrimento del medesimo è stato avanzato il 3 marzo 2004. Tale ricorso è stato respinto con Decreto Decisorio del Presidente della Repubblica del giugno 2012 e notificato al Ministero dell'Ambiente nel luglio 2012 ove ne sono state perse le tracce e, solo nel 2017, per merito della scrivente Associazione è stato reso noto alla

Società di gestione (Toscana Aeroporti dal giugno 2015) che avrebbe dovuto trasmetterlo ad ENAC e Regione Toscana quale soggetto preposto alle verifiche di ottemperanza. Nonostante la prescrizione fosse di estrema rilevanza per la sicurezza del volo non ha trovato attuazione nemmeno dopo la bocciatura del Master plan 2014/2029 ma vi è stata una alzata di scudi per ribadire l'impossibilità tecnica dell'intervento di sotterramento del raccordo autostradale da parte di ENAC e della Società di Gestione accampando inoltre l'opposizione della Società Autostrade, Società che sollecitata in merito dalla scrivente Associazione ha affermato di non essere stata coinvolta (Allegato F).

A tutt'oggi, per quanto noto, non è stata presa alcuna iniziativa per eliminare la situazione di rischio individuata dalla Commissione di VIA nel 2003, situazione che continua a perdurare, nonostante sia caduto un supposto alibi per il mancato intervento costituito dal Master plan 2014/2029.

h) Per completezza d'informazione anche nel documento prodotto da ENAC nel 2012 "Aeroporto di Firenze Amerigo Vespucci" "Valutazione delle due ipotesi con orientamento 09/27 e 12/30" fatto proprio dalla Regione Toscana che lo ha inserito nel documento "Integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana" si riscontrano delle inesattezze macroscopiche, che è sperabile non siano state per rafforzare l'ipotesi della necessità di una nuova pista.

A pagina 154 si afferma:

"Verificarsi di venti in coda (direzione 05/23) aventi velocità superiore a 10 kts la cui frequenza è risultata dell'ordine del 6,40% sensibilmente superiore al valore convenzionale accettato (2,00 – 3,00%) per aeromobili di classe "C".

" Per effetto delle anzidette condizioni, ad oggi, si hanno circa 450 dirottamenti l'anno".

Il documento ENAC è del febbraio 2012 ed è quindi ipotizzabile che i dati siano relativi agli anni 2010, 2009, 2008.

Negli anni indicati il traffico su Peretola si aggira intorno 30.000 movimenti/anno di cui circa 15.000 in arrivo e di conseguenza i dirottamenti costituiscono non il 6,4% bensì il 3%. Ma secondo uno studio di AdF, finalizzato a valutare l'influenza del vento per le varie ipotesi di pista è emerso che nel 2008 e 2009 i dirottamenti per vento in coda sono stati 264/anno e per il 2010 fino a maggio 57 (con un dato ufficioso in base annua 220). Quindi rispetto al totale del 3% di dirottamenti, solo una percentuale oscillante tra 1,9 ed 1,6% sono da attribuire al vento in coda.

i) In conclusione la scrivente Associazione, preso atto che, in termini peraltro alquanto generici, la Direzione Centrale Vigilanza Tecnica di ENAC ribadisce la piena rispondenza alle normative internazionali l'attività svolta attualmente in Peretola, chiede di essere portata a conoscenza:

- se la pratica relativa al Master Plan 2001/2010 non è stata portata a conclusione a che titolo tutti i velivoli previsti dal Master Plan, e non solo l'AB319 stiano operando su Peretola?

- di quale master Plan, studio di impatto ambientale e Decreto di VIA sia attualmente in vigore;

- se ben tre incidenti avvenuti tra il 1997 ed il 2004, in atterraggio ed in decollo abortito con superamento delle aree di sicurezza di fine pista e sfondamento delle reti di recinzione possano essere, o meno, come segnali negativi per la sicurezza del volo?

- se dal 2001 al 2017 un'errata lunghezza di pista fornita ai piloti possa essere valutata come un rischio per la sicurezza del volo?

- se tutte le discrepanze e le anomalie e le informazioni errate relative all'attuale aeroporto, tratte da documenti a cui direttamente o per presa visione ENAC ha messo mano non meritino risposte puntuali e dettagliate ed eventuali provvedimenti sanatori in modo da rendere l'attuale situazione dell'aeroporto di Peretola chiara e trasparente.

- in relazione invece al recepimento degli annessi ICAO si chiede di ribadire per opportuna conoscenza della scrivente Associazione e delle Autorità poste in indirizzo, quale sia la politica di

ENAC relativamente al recepimento delle “recommended practices” con l'eventuale indicazione di una percentuale media del loro recepimento.

- in relazione all'ipotesi di riproposizione di un Master plan per una nuova pista con orientamento 12/30 si chiede che venga confermato l'utilizzo assolutamente mono-direzionale della medesima per evitare il sorvolo della città di Firenze e nel contempo vengano sbugiardate le dichiarazioni e le tabelle contenute nel “Integrazione al PIT della regione Toscana” relative alla elevata percentuale di dirottamenti in arrivo e di mancate partenze per le limitazioni derivanti dai venti in coda.

Si citano anche le:

- dichiarazioni Transtech;
- dichiarazioni ARPAT;
- tabella isofone ENAC;
- tabella isofone AdF:

Si rileva poi, come ancora una volta, nelle risposte dell'Ente, si formulano proprie considerazioni ma non si forniscono mai i *reali documenti oggettivi ed autorizzativi*, che per esempio sono stati chiesti ancora tramite formale accesso atti, per lo studio di valutazione di sicurezza operativa prodotto dal Prof. M. Losa, “pontificato” nella risposta ENAC posta in riferimento, ma di nuovo come usuale, ENAC ha immotivatamente rifiutato l'accesso del contenuto dello studio e del conferimento mandato allo stesso Prof. Losa, proprio per evitare che si potesse verificare la corrispondenza ai requisiti del Regolamento ENAC ed alle conformità delle prescrizioni sulla “safety”.

<http://www.pianasana.org/wp-content/uploads/2021/03/20-01-21-ENAC.pdf>

Ma se ancora tutto questo non bastasse, si allegano le ultime corrispondenze di accesso atti del 9 Marzo c.a., dove sia il Ministero dell'Ambiente (ora MiTE) come la Regione Toscana, eludono l'accesso dovendo dimostrare a fronte di quale regola, atto, decreto, disposizione vigente, gli stessi sono esulati/esonerati dal far rispettare l'obbligo delle previgenti prescrizioni precettive del Decreto 0676/2003.

<http://www.pianasana.org/wp-content/uploads/2021/03/09-03-21-Accesso-Atti-Becattini-Montanaro.pdf>

Similare situazione per la questione per la Conformità Urbanistica ai sensi del DPR 383/1994, dove il Comune di Firenze avrebbe dovuto, come disposto dal Parere 549 CTVA annesso al Decreto Interministeriale di VIA provvedere alla necessaria ed obbligatoria conformità urbanistica dell'intero aeroporto, sedime ed infrastrutture ivi contenute.

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

Il Comune nonostante il sollecito del Difensore Civico Regionale non consegna gli atti, semplicemente perché non li ha e conseguentemente dovrebbe dichiarare l'illegalità urbanistica dell'aeroporto.

<http://www.pianasana.org/wp-content/uploads/2021/03/16-03-21-Comune-di-Firenze.pdf>

Una pista (05/23) priva di conformità urbanistica, per deduzione, risulta abusiva, mentre addirittura nel frattempo si autorizzano pure opere di manutenzione, per non parlare dell'intero sedime aeroportuale, ovvero più precisamente *la pista, la torre di controllo ENAV, la stazione di Polizia, la stazione della Guardia di Finanza, che senza conformità, come oggi appare, risultano essere infrastrutture totalmente “illegittime”.*

Ultimo, non certo per importanza, ma per mettere la parola fine a questa saga e/o farsa, visto che sia ENAC che l'attuale Gestore continuano ad insistere di non aver mai attuato lo sviluppo aeroportuale, invitiamo ENAC a prendere atto delle dichiarazioni dell' Ing. Tenerani di Toscana Aeroporti, dichiarazioni verbalizzate nel Consiglio Comunale di Firenze del 24 Novembre 2016 dove lo stesso fornisce i numeri dell'avvenuto sviluppo aeroportuale della pista 05/23, in 6 anni incremento del 40% dei passeggeri, incremento medio 6,5% e nel solo 2014 con picco del 13,5%, da qui, la conferma e gli obblighi che ne derivano circa il rispetto delle prescrizioni precettive che dovevano essere già messe in atto dal lontano 2003.

<https://www.youtube.com/watch?v=xygsNiHbfhM>

Preso atto in maniera incontrovertibile per ammissione dello stesso Gestore, che lo sviluppo aeroportuale è regolarmente avvenuto, poiché vengono oggettivamente a decadere le dichiarazioni rilasciate da ENAC alla DVA e alla CTVA a fronte delle quali, entrambe, la DVA con prot. 648/2018 e la CTVA con parere 2772/2018 prendevano atto del "dichiarato" mancato sviluppo aeroportuale a fronte del quale allora si derogava all'obbligo di attuazione delle prescrizioni.

Preso atto che allo stato dei fatti e documenti in precedenza prodotti da questa Associazione, uniti alle dichiarazioni dal Gestore oggi notificate, si certifica che lo sviluppo aeroportuale è invece avvenuto appieno, per questo motivo è fatto obbligo, ai sensi delle leggi e norme vigenti procedere immediatamente con la realizzazione di TUTTE le prescrizioni precettive.

Verificato che in mancanza di avvenute ottemperanze del Decreto di VIA 0676/2003 e della mancata conformità urbanistica ai sensi del DPR.383/1994, è fatto obbligo di provvedere alla "revoca" delle autorizzazioni ambientali nei casi in cui viene reiterata tale omissione, di cui al **Dlgs 152/2006, Parte Seconda, Titolo III, Art. 29 Comma 2 paragrafo c)**, per la chiusura o – in denegata ipotesi – il ridimensionamento del traffico aeroportuale dell'Aeroporto di Peretola nei limiti di quanto precedentemente già autorizzato, ovvero sia nei limiti dei volumi di movimenti e di traffico passeggeri, come per tipologia di aeromobili autorizzati fino all'anno 2000, questo in attesa dell'attuazione delle prescrizioni precettive sia per la sicurezza come per le compensazioni e mitigazioni previste, unitamente alla relativa conformità urbanistica ai sensi delle vigenti leggi.

Si rimane in attesa di un cortese riscontro, se ENAC vorrà ancora contro dedurre nel merito alle nostre cogenti argomentazioni, ma alla luce delle ulteriori documentazioni rinvenute ed oggi notificate, l'ENAC dovrebbe sicuramente ritirare la Certificazione Aeroportuale in precedenza emessa, inoltre si invitano i soggetti sovrastanti ENAC, all'emanazione immediata di atti che portino alla temporanea chiusura della infrastruttura aeroportuale fino a quando la stessa non verrà posta in regola, confidando questa volta di non dover prendere atto che LA LEGGE NON E' UGUALE PER TUTTI!!

Gianfranco Ciulli
Presidente
VAS, Associazione Onlus

Luciano Battisti
Generale Squadra Aerea

ELENCO ALLEGATI

<http://www.pianasana.org/wp-content/uploads/2021/03/Allegati-ABB1CC1C2DEE1E2E3F.pdf>

- Allegato "A" - Comunicato ENAC 23/11/2017
- Allegato "B" - Foglio AIP-ITALIA 03/04/2014
- Allegato "B1" - Foglio AIP-ITALIA Planimetria pista
- Allegato "C" - Rappresentazione pista e parcheggi 2001
- Allegato "C1" - Rappresentazione pista e parcheggi 2010
- Allegato "C2" - Immagine Google Earth luglio 2003
- Allegato "D" - Tipologie aeromobili per M.P. 2001/2010
- Allegato "E, E1, E2, E3" - Stralci Studio 2008
- Allegato "F" - Lettera Società Autostrade