

## **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, 8 maggio 2021

**Dott. Renato Poletti**

Direttore Generale

Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

**Dott.ssa Bernadette Veca**

Direttore Generale

Direzione Generale per lo sviluppo del territorio,

la programmazione ed i progetti internazionali

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

**Dott. Giovanni Salvia**

Provveditore

Provveditorato OO.PP Toscana Marche Umbria

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

**Ing. Enrico Becattini**

Direttore

Direzione Mobilità Infrastrutture e TPL

Regione Toscana

Direzione Urbanistica

Servizio Edilizia Privata

P.O. Ispettorato

Comune di Firenze

e p.c.

**Dott. Alberto Stancanelli**

Capo di Gabinetto

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

**Consigliere Roberto Cerreto**

Capo di Gabinetto

Ministero della Transizione Ecologica

**Dott. Oliviero Montanaro**  
Direttore Generale  
DG Crescita Sostenibile e qualità dello sviluppo  
Ministero della Transizione Ecologica

**Dott. Eugenio Giani**  
Presidente  
Regione Toscana

**Arch. Carla Chiodini**  
Responsabile di Settore  
Valutazione Impatto Ambientale  
Valutazione Ambientale Strategica  
Opere Pubbliche di Interesse Strategico Regionale  
Regione Toscana

e p.c.

**Dott.ssa Alessandra Guidi**  
Prefetto 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

**Avv. Mauro & Guido Giovannelli**  
Studio Legale Giovannelli & Associati

Oggetto: Aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze – Mancata Conformità Urbanistica ai sensi del DPR 383/1994 - Mancata applicazione prescrizione sicurezza volo (rischio imminente) sentenza del Consiglio di Stato 5291/2013 – Mancata applicazione Decreto Presidenziale

Preso atto di quanto dichiarato dal MIT (oggi MIMS) in data 10 luglio 2019, con prot. 11876, e preso atto di quanto finalmente dichiarato anche dalla Regione Toscana in data 29 aprile c.a., con prot. E1\_Protocollo\_r\_toscan\_AOOGRT\_0190471\_2021-04;

**Accertato sulla base di quanto dichiarato dalle due Amministrazioni menzionate, che in sintesi, confermano la mancanza della conformità urbanistica aeroportuale ai sensi del DPR sopra citato, di quanto disposto ai sensi e per gli effetti dell'art. 27 del T.U. Edilizia n. 380/2001, dell'art. 193 della L.R. Toscana n.65/2014 e di quanto imposto dall'art. 133, comma 2 della stessa legge regionale;**

Preso atto che la Regione Toscana con la nota del 29 aprile c.a., rimanda in capo alla mancata conformità urbanistica alle competenze del Provveditorato OO.PP Toscana Umbria Marche del MIMS, dimenticandosi delle proprie competenze attribuite alla Regione stessa ai sensi della L.R.

64/2014 sopra citata, specialmente per quanto attiene ai recenti lavori di manutenzione avvenuti sulla pista;

Preso atto che nel Decreto Interministeriale e nel parere 549 CTVA, a esso allegato, si statuisce che la Conformità Urbanistica spetta al Comune di Firenze, che a oggi nonostante i reiterati interventi del Difensore Civico regionale, lo stesso Comune oppone immotivato diniego alla richiesta di produrre il reale status autorizzativo e di conformità aeroportuale;

Preso atto che il Provveditorato OOPP ha rilasciato in data 21 dicembre 2011 Prot. 9075 Class. 340 a seguito di richiesta di assoggettabilità VIA, d'intesa con TUTTE le amministrazioni intervenute nelle conferenze di servizio "l'avvenuta dichiarazione di conformità in ordine all'accertamento urbanistico-edilizio e l'adesione all'intesa Stato-Regione" ai sensi del DPR sopra citato per l'ampliamento del Piazzale Ovest e della Mensa ADF, procedura ad avviso degli scriventi, del tutto illegittima essendo parziale e dovendo la stessa poggiare su in previgente e prioritario fondamento giuridico per l'intero sedime aeroportuale, che ancora oggi non esiste;

Preso atto che all'interno del Sedime Aeroportuale insistono nella parte EST ed OVEST manufatti che non hanno la conformità urbanistica e di cui non è possibile sapere dal Comune di Firenze a fronte di quali titoli edificatori tali manufatti furono a quel tempo approvati e costruiti;

Evidenziato che tali opere e più precisamente la Torre di Controllo ENAV, la Stazione di Polizia e della Guardia di Finanza, come il Piazzale EST e la Nuova Palazzina Arrivi/Partenze prevista nel Masterplan 2001/2010 (punto 3.4.3 pagine 16 e 17) sono all'interno del sedime aeroportuale e il Comune di Firenze ne è pure acquiescente visto che per l'approvazione dei piani di rischio richiesti da ENAC e approvati nel 2019 in base agli art. 707 e 715 del Codice di Navigazione al punto 2 "caratteristiche dell'aeroporto" pagina 6 sottopone all'approvazione dei piani di rischio il sedime, con tutte le opere sopra citate, avendo contezza della mancanza della conformità urbanistica, ma senza fornire oggi a chi fa legittima richiesta i relativi titoli edificatori;

Rimarcato che la delibera di approvazione dei piani di rischio del Comune di Firenze, N. 89/2019 fa espresso riferimento alla contestuale adozione variante semplificata Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico per il suo recepimento negli strumenti di pianificazione (LR 65/2014 artt. 30 e ss) e che quindi, Comune e Regione dovevano verificare in via preventiva la previgente conformità urbanistica dell'intero sedime ai sensi e per gli effetti della L.R. citata;

Riaffermato che rimane un mistero come tutte le Pubbliche Amministrazioni, coinvolte a vario titolo nei vari procedimenti intervenuti sul sedime aeroportuale, non si siano ..... **MAI ACCORTI** che dal **2003 non esisteva nessuna conformità urbanistica obbligatoria per l'intero sedime aeroportuale;**

Riscontrato perciò a seguito delle ricerche fatte, visto la mancata conformità urbanistica TUTTA L'INFRASTRUTTURA AEROPORTUALE è da considerarsi ABUSIVA, perché non poggia sulla necessaria e previgente conformità urbanistica, ai sensi del DPR 383/1994, consequenziale e obbligatoria alle procedure relative all'emanazione del Decreto di VIA 0676/2003 come giuridicamente previsto dalle leggi vigenti;

Evidenziato come il Decreto Decisivo Presidenziale emanato nel giugno 2012 (e misteriosamente scomparso per 5 lunghi anni) rigettando il Ricorso di ADF avrebbe dovuto, visto che non era stato fatto in precedenza, dar luogo immediatamente dalla sua notifica da parte delle P.A. coinvolte,

all'obbligo dell'attivazione della Conferenza dei Servizi consequenziale al Decreto Interministeriale di VIA citato;

Rimarcato come le futili scuse addotte da ENAC, Regione Toscana e attuale Gestore per motivare a loro dire le non obbligatorie prescrizioni precettive, **sono prive di fondamento giuridico**, ancorché smentite nei fatti, visto che nell'estratto del verbale assemblea azionisti Toscana Aeroporti del 30 maggio 2018 si dichiara;

- a) Per l'interramento A/11 - Il Gestore dichiara che a seguito di specifica domanda istruttoria da parte della Società, ASPI aveva risposto che non era possibile realizzare quell'intervento.**

*La specifica domanda istruttoria di cui parla il Gestore è invece una semplice lettera inviata nel 2002 da Autostrade SpA ad ASSINDUSTRIA di Firenze, allora socio di ADF, lettera con l'importante risposta alla specifica domanda istruttoria di appena 3 pagine dove veniva suggerito di fare studi approfonditi.*

*Lettera per qualcuno, così importante, ma così insignificante a livello istruttorio, da non trovare una citazione, un richiamo come documento istruttorio probante nel Ricorso Straordinario al Capo dello Stato del 2004, poi totalmente rigettato. Tesi di ENAC e del Gestore, totalmente distrutta dalla comunicazione ASPI/RM/2019/0006783/EU 16/04/2019 di cui il MIMS è in copia, comunicazione del 2002, bollata da ASPI come semplice risposta, per pura e semplice cortesia istituzionale, senza aver ricevuto poi nessuna successiva ed ulteriore richiesta di **approfondimento istruttorio**.*

- b) Si cita il mancato sviluppo aeroportuale a casa del quale non sussisterebbero obblighi di ottemperanza.**

*Tesi con veritiera perché l'attuale gestore Toscana Aeroporti tramite l'Ing. Tenerani ha dichiarato e verbalizzato il 24 Novembre 2016 nel Consiglio Comunale di Firenze che l'aeroporto in 6 anni ha avuto un incremento del 40%, incremento medio annuo del 6,5% e nel 2014 con un picco del 13,5%, perciò chi dice che lo sviluppo non è avvenuto, NON dice il vero.*

- c) Circa l'utilizzo aeromobile A 319 privo di compatibilità ambientale e necessarie autorizzazioni.**

*ENAC al riguardo non risponde a nessun accesso atti e non fornisce nessuna documentazione che abbia un fondamento giuridico per sostenere le proprie tesi.*

- d) Per lo sviluppo parziale il Gestore dichiara che le opere eseguite successivamente sono state, tutte, realizzate in virtù di singole e specifiche approvazioni.**

*Di queste autorizzazioni, sulla base dei riscontri fin qui effettuati, non risulterebbero tracce, né di carattere ambientali e neppure urbanistiche, nessuno sa chi l'abbia concesse, se siano state effettivamente concesse, a quale titolo e sulla base di quale fondamento giuridico. ENAC chiamato in causa oppone diniego accesso atti nonostante la nostra riconosciuta legittimità.*

Ciò detto, se in data 2 luglio 2018 ENAC ha modificato la procedura di Certificazione aeroportuale rendendola conforme ai sensi del Regolamento UE 139/2014 e del Regolamento CE 216/2008 denominato "regolamento base", le regole della certificazione aeroportuale, modificate nel "Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti" (RCEA), sono ben precisate al paragrafo 1:

- 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.

Ciò detto sulla base di quanto sopra notificato, domandiamo come sia oggi possibile rilasciare una certificazione aeroportuale senza la previgente ed obbligatoria "certificazione dell'infrastruttura-

sedime" senza adempimento urbanistico obbligatorio ai sensi del DPR 383/1994, senza adempimento a quanto disposto dalla L.R. Toscana 65/2014, rafforzando la mancanza di una "regolare" via di rullaggio considerata da sempre un elemento aggiuntivo alla sicurezza, oltre che prescritto e obbligatorio ai sensi del Decreto Interministeriale 0676/2003;

Sulla base di quanto riportato, esposto, notificato si chiede alle strutture del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile per gli effetti delle competenze attribuite e gli effetti giuridici allo stesso Ministero assegnati tramite il Dlgs 250/1997 di "intimare" all' ENAC il ritiro della certificazione aeroportuale attualmente in vigore per l'aeroporto di Firenze fino a quando gli effetti delle procedure di legge non verranno posti in essere.

Considerato che ENAC, Regione Toscana e Gestore hanno pubblicamente dichiarato che il Masterplan 2001/2010 ed il Decreto di VIA 0676/2003 non sono mai stati attuati, si chiede perciò al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, organo di indirizzo, vigilanza e controllo su ENAC, di appurare in base a quali normative i velivoli operano sull'aeroporto di Firenze da ben 18 anni, operatività per i quali era stato predisposto un preciso piano di sviluppo dal 2001 al 2010, nonché l'utilizzo dell' Airbus A 319, **rendendo così di fatto pubblici tutti i documenti che attraverso un fondamento giuridico permetterebbero legalmente di operare.** Di conseguenza si formula al MIMS anche accesso atti ai sensi e per gli effetti degli art. 22 e seguenti n. L. 241/1990, per ottenere la documentazione precedentemente citata.

Rimarcando che questa, unitamente alle precedenti 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 immanente).

La presente è altresì trasmessa, alle Procure della Repubblica presso i Tribunali di Firenze e di Roma, all'Illustre Prefetto di Firenze, Dott.ssa Alessandra Guidi, affinché rimanga traccia effettiva della notifica e del coinvolgimento delle strutture pubbliche interessate ed eventualmente inadempienti e/o riluttanti alle verifiche e controlli, specialmente per la mancata sicurezza dei terzi sorvolati e trasportati.

In attesa di pronto riscontro, con copia di atti formali dei provvedimenti intrapresi sulla base delle vigenti, e/o in denegata ipotesi, copia delle autorizzazioni amministrative che da qualche tempo chiediamo, che con fondamento giuridico permetterebbero all'aeroporto di operare in deroga agli obblighi di legge sin qui puntualizzati, ci riserviamo, in caso di mancata azione, di adire in tutte le sedi giurisdizionali per la richiesta dei danni già procurati e/o che saranno procurati alle popolazioni di Peretola, Brozzi e Quaracchi per i mancati adempimenti delle prescrizioni precettive tuttora obbligatorie del Decreto Interministeriale 0676/2003.

Con ossequio,

Gianfranco Ciulli  
Presidente  
Associazione VAS Onlus

Antonino Puccio  
Presidente  
Comitato Sorvolati  
"Brozzi Peretola Quaracchi Le Piagge"