

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, 22 dicembre 2021

Dott. Giacomo Meschini

Dirigente

Divisione V – Sistemi di Valutazione Ambientale

DG Crescita Sostenibile e qualità dello sviluppo

Ministero della Transizione Ecologica

e p.c.

Dott. Roberto Cingolani

Ministro

Ministero della Transizione Ecologica

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.ssa Maria Carmela Giarratano

Responsabile della prevenzione della

corruzione e della trasparenza

Ministero della Transizione Ecologica

e p.c.

Dott. Valerio Valenti

Prefetto di Firenze

Dott. Giuseppe Creazzo

Procuratore Capo della Procura della Repubblica

presso il Tribunale di Firenze

Oggetto: Aeroporto “Amerigo Vespucci” di Firenze – Mancate ottemperanze al Decreto di VIA 0676/2003 - Mancata applicazione Decreto Decisorio Presidenziale – Nota MiTE del 7 dicembre c.a. – Accesso Atti generalizzato Art 5 Comma 2 Dlgs 33/2013

Preso atto della sua nota sopra citata, acquisita sul sito facebook “Quelli di Peretola”, Lei da per scontato rispondendo al Consigliere del Quartiere 5 Matteo Chelli che in mancanza della “autorizzazione e alla realizzazione delle opere” il Decreto di VIA decadrebbe. (1)

In effetti l'intero processo per arrivare a una maggiore e nuova attività operativa per questa infrastruttura, avrebbe dovuto essere:

- Elaborazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2001/2010;
- Approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale da parte di ENAC;
- Studio di Impatto Ambientale con conseguente compatibilità con Decreto di VIA
- Conferenza dei Servizi con conseguente Conformità Urbanistica
- Realizzazione delle opere con applicazione delle prescrizioni del Decreto di VIA
- Avvio delle Nuove Attività operative sull'Aeroporto:

In assenza del completamento di tutti i passaggi sopra indicati, il piano di sviluppo 2001/2010 non avrebbe dovuto aver luogo e l'attività operativa avrebbe dovuto rimanere quella della precedente autorizzazione per i velivoli al punto 6.2.1. classificati come “attuali”. (2)

Ma qui si presenta il **GROSSO PROBLEMA**, perché i velivoli indicati come “futuri” ed appartenenti alla classe “B” secondo la classificazione ENAC, hanno iniziato ad operare dal 2004. Alla fleet mix dei velivoli del Masterplan è stato aggiunto il velivolo A 319 appartenente alla superiore classe “C”. Quest'ultimo velivolo di maggiori dimensioni e motori più potenti è diventato il velivolo di riferimento per Peretola assorbendo più di un quarto dell'intero traffico e dando un fondamentale contributo per il continuo incremento del traffico ed aumento di passeggeri su Peretola.

Pertanto il piano di sviluppo 2001/2010 con l'aggiunta dell'operatività dell'Airbus A 319, non previsto e addirittura di classe superiore “C”, **ha avuto pratica attuazione ma saltando tutti i passaggi in precedenza citati**, comprese le prescrizioni del Decreto di VIA 0676/2003 laddove prevedevano lo spostamento delle case contermini (che è invece regolarmente avvenuto sulla pista di Pisa) e insonorizzazione e climatizzazione delle altre abitazioni soggette ad inquinamento acustico (circa 1000 famiglie)

In estrema sintesi, secondo qualcuno il Piano di Sviluppo Aeroportuale non è decollato, **ma sono decollati aeroplani più grandi ed è decollato l'inquinamento ambientale con particolare riferimento a quello acustico.**

La Sua affermazione ci appare contraddittoria sulla base della documentazione fin qui prodotta da quest'Associazione e pure contraddittoria rispetto a quanto dichiarato dal Dott. Montanaro con suo Prot. 36385 del 9 aprile c.a., dove lo stesso ha comunicato che a oggi non esistono leggi, normative di settore che dispensino codesto Ministero al verificare le ottemperanze del Decreto di VIA, per cui a parere anche degli scriventi il Decreto è ancora valido, anzi, codesto Ministero dovrebbe eseguire le verifiche di ottemperanza sulla base del piano di sviluppo aeroportuale

attuato; (3)

Per quanto sin qui esposto si pongono due quesiti;

- In base a quale valutazione di compatibilità ambientale positiva, stanno volando i nuovi e più potenti aeromobili, senza essere neppure indicati nel Piano di Sviluppo Aeroportuale?
- Quale tutela verrà data, da oggi in poi ai terzi sorvolati che dal 2004 ad oggi sono stati costantemente assoggettati ad inquinamento acustico da parte di velivoli il cui iter autorizzativo ad operare su Peretola NON E' MAI STATO ATTUATO ?

Tuttavia, siccome sembra che codesto Ministero abbia perso la pregressa documentazione da Noi inviata circa l'avvenuta attivazione parziale del masterplan solo per le opere di stretto interesse del Gestore, cosa che alla scrivente sulla base della normativa vigente risulterebbe *illegittima*, visto che risulta non sia possibile effettuare in modo discrezionale solo una parte delle prescrizioni, forniamo nuovamente la documentazione a supporto dell'attuale status aeroportuale.

- a) Estratto del masterplan 2001/2010 con la lista delle infrastrutture poi costruite, torre di controllo al punto 6.8.1 del MP (Blocco Tecnico ENAV) , nuova stazione polizia, nuova stazione Guardia di Finanza, piazzale ovest e mensa ADF, questi due ultimi con assoggettabilità a Decreto VIA 0676/2003 approvata e conformità urbanistica rilasciata dal Provveditorato Umbria Toscana Marche Provv. 4819 Class 340 (6)

Da notare anche, che il piazzale EST è stato ampliato e peraltro completato prima dell'emanazione del Decreto di VIA 0676/2003 in quanto già figura nell'immagine storica di Google Heart del Luglio 2003

- b) Nel contempo non essendo stata costruita la via di rullaggio, prevista dalle prescrizioni di VIA, è stato costruito un "loop" a fine pista 23 previsto nel MP, (4) perciò visto lo stato "attuale" e "futuro-sviluppo al 2010" delle mappe di pagina 94 e 95, con quale autorizzazione ambientale è stato autorizzato questo loop visto che ancora si attesta di non aver attivato il Masterplan, salvo poi chiedere una assoggettabilità a VIA (2009) riferita allo stesso Decreto 0676, in riferimento al piazzale ovest e mensa ADF?;
- c) Quindi in assenza di validità del Decreto di VIA con quale autorizzazione ambientale è stato costruito il loop, peraltro ad oggi senza conformità urbanistica come dichiarato da ENAC e MIT con Prot. 11876 (5) oppure si può costruire un loop anche senza una apparente autorizzazione ambientale?. Da notare anche la contraddizione in termini, preso atto che proprio il Masterplan al punto 6.3.1. auspicava la via di Rullaggio, approvata come prescrizione di VIA, proprio per implementare traffico, sviluppo e la sicurezza dei terzi sorvolati e trasportati;
- d) Come citato in precedenza, nella fleet mix 6.2.1. del MP 2001/2010, vengono citati gli aeromobili "attuali" e "futuri", allora vorremmo avere la documentazione che con fondamento giuridico ha autorizzato l'utilizzo sull'attuale pista, non solo l'Airbus A 319 ma pure l'Airbus 320 e 320Neo che da poche settimane operano sulla pista e attualmente provvisti di compatibilità ambientale;
- e) Preso atto che a pagina 17 del MP 2001/2010 comma 3.3.1. (7) viene dichiarato che al 2000 il volume di traffico era identificato in 1,5 Milioni di passeggeri e 30332 movimenti, considerato inoltre che nel Decreto di VIA con orizzonte temporale al 2010 erano previsti 2.700.000 passeggeri "Scenario Controllato" e che nel 2019 ante Covid, sono stati registrati 2.874.233 Passeggeri e 36137 Movimenti, Lei ci dovrebbe spiegare tecnicamente visto che sostiene che il Masterplan 2001/2010 non è stato attivato e che quindi non è necessario procedere con le prescrizioni precettive, con quali documenti autorizzativi l'aeroporto ha potuto effettuare lo sviluppo fino ad oggi conseguito;

- f) Preso atto che a pagina 12 del Verbale Assemblea del 30 maggio 2018, T.A. dichiara che “detta VIA era stata approvata, ma mai concretizzata e definita perché le opere previste nel decreto non erano mai state realizzate.” Le opere eseguite successivamente sono state, tutte, realizzate in virtù di singole e specifiche approvazioni;
Quali sarebbero le singole e specifiche approvazioni, ma soprattutto chi le ha concesse; ? (8)
- g) Preso atto che il 12 Dicembre 2008 viene pubblicato lo “ **Studio di valutazione di ipotesi alternative di pista volte al miglioramento dell’operatività e dell’impatto ambientale dell’Aeroporto A. Vespucci** ” (9) , tavolo tecnico costituito in commissione di valutazione che ha redatto un documento denominato 5 ipotesi di pista, commissione che a quanto ci risulta era costituita da ADF, Regione Toscana, ENAC ed ENAV dove in tale studio si dichiara ed attesta;
- 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 Masterplan 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.
 - Per quanto riguarda la pista di volo ad oggi sono stati realizzati di tutti gli interventi di adeguamento della infrastruttura e delle aree di sicurezza che prevedeva il masterplan 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 masterplan;
 - Non è stata realizzata la via di rullaggio a causa della prescrizione di VIA di interrimento dell’autostrada tecnicamente non realizzabile.
 - Il piazzale est è stato ampliato proprio in linea con quanto previsto dal masterplan
 - E’ stata realizzata la barriera antirumore in prossimità della testata pista 23 in ottemperanza del Decreto di VIA 0676/2003;
 - Sono stati effettuati tutti gli interventi tecnicamente fattibili ed autorizzati nell’ambito della procedura VIA del masterplan 2000-2010.
 - Impatto ambientale: risulta significativo l’impatto acustico sugli abitanti vicino all’aeroporto (Peretola, Brozzi e Quaracchi);

In pratica la gran parte degli interventi effettuati sono stati quelli previsti dal Masterplan 2000/2010 mentre quasi tutti gli interventi **NON** effettuati, sono quelli prescritti dal Decreto 0676/2003, in pratica dal Piano di Sviluppo Approvato da ENAC si è passati direttamente all’esecuzione delle opere ed all’operatività dei nuovi velivoli saltando tutti gli altri passaggi in precedenza citati e previsti dalle norma in vigore.

Ci pare perciò superfluo evidenziare che non corrisponde al vero che le opere previste dal Materplan 2001/2010 non siano state effettuate, talvolta con affermazioni spesso millantate per assenza di documentazione giuridica probatoria oltre che, di dubbio valore tecnico, come per esempio circa l’impossibilità dell’interrimento della parte finale della A/11. Il mancato completamento della “via di rullaggio” nel documento citato del 2008 viene giustificato in maniera non veritiera affermando che “la via di rullaggio” avrebbe interferito con il sotterraneo del raccordo autostradale A/11. Infatti l’impossibilità dell’interrimento della parte finale A/11, come la presunta interferenza con la via di rullaggio, è una semplice deduzione formulata da ENAC e

Gestore senza aver mai effettuato nessuna istruttoria al riguardo, deduzioni platealmente smentite poi da Autostrade per l'Italia con protocollo ASPI/RM/2019/0006783/EU 16/04/2019 di cui lo stesso Ministero è in debita copia;

Ma ove ci fosse necessità, bastano le affermazioni della "Commissione di Valutazione" a pagina 8 per fugare qualsiasi dubbio "In adiacenza al loop in testata pista 23 sono state installate apposite barriere antirumore in ossequio alla prescrizione del Decreto VIA, quindi con piena acquiescenza di un Decreto che preveda appunto una prescrizione "mitigativa" dal rumore per i futuri insediamenti nell'area nord del Piano di Castello, mentre per quelli di Peretola, Brozzi e Quaracchi per ben 18 anni è stato fatto finta di non vedere, ma soprattutto sentire; (10)

Ad abundantiam, forniamo anche il documento di ADF (quindi lo stesso Gestore) datato 13 Febbraio 2001 relativo alla Nuova Stazione di Polizia, tale documento certifica in maniera ineludibile come sia stato effettivamente posto in essere lo sviluppo aeroportuale, come siano già in atto le procedure di conformità urbanistica ai sensi dell'art. 81 DPR 616/77, ante emanazione del Decreto di VIA, dichiara che gli interventi siano ben più ampi del previsto piano di sviluppo (MP 2001/2010), dichiara che il progetto non è compatibile con le molte prescrizioni del piano di sviluppo ed in ultimo, dichiara che il piano è sottoposto a Procedura di VIA, poi approvata con Decreto 0676/2003 perciò se tale piano di sviluppo non è stato attivato ed il Decreto NON è valido, quale compatibilità ambientale ha asseverato la costruzione della Nuova Stazione di Polizia, la Caserma della Guardia di Finanza, al pari della Nuova Torre di Controllo ENAV anch'essa inserita nel Masterplan con specifica dizione "in costruzione" (11)

Perciò senza ombra di dubbio il masterplan è stato parzialmente attivato per la parte di mero interesse economico del Gestore senza attivare tutte le altre prescrizioni precettive, ovvero quelle mitigative e compensative, con l'obbligo quindi in base alle leggi vigenti di attuazione di tutte le restanti prescrizioni precettive relative al Decreto VIA 0676/2003, e con obbligo di verifica da parte di codesto Ministero, ma che da ben 18 anni non vengono effettuate, solo perché qualcuno dichiara il contrario di quello che effettivamente ha messo in atto, come sopra dimostrato, evitando così il Ministero, di essere posto nelle condizioni di dover provvedere a quanto disposto per legge.

Ovviamente in assenza di eventuali deroghe che con fondamento giuridico permetterebbero all'aeroporto di operare senza rispettare il Decreto di VIA 0676/2003, ed in presenza della documentazione da Noi fornita, in aggiunta alla documentazione che senza ombra di dubbio, in modo inequivocabile ed ineludibile, e pure per stessa AUTO AMMISSIONE della "Commissione di Valutazione" conferma invece l'avvenuta attivazione del Masterplan e del relativo Decreto di VIA ma solo nella parte di interesse del Gestore, eludendo tutte le altre prescrizioni mitigative e compensative;

Integriamo il presente accesso atti, con la denuncia del Consigliere Regionale Sguanci che nella seduta del Consiglio Regionale del 30 Luglio 2021 al punto 6 ore e 08 minuti dichiara con riferimento all'aeroporto fiorentino "o conoscerà una messa in sicurezza o altrimenti dovrà essere chiuso perché che si sappia l'aeroporto di Peretola è tra i 4 aeroporti più pericolosi d'Europa", evidentemente con piena acquiescenza dello stesso Consigliere di uno "status aeroportuale" che invece il MiTE considera influente nonostante ci sia una precisa prescrizione la cui ottemperanza è puntualmente ricondotta proprio in capo allo stesso Ministero, relativamente all'interramento della parte finale della A/11, e dove il Decreto facendo espresso riferimento all'incidente avvenuto nel 1997, sollecita la costruzione di tale infrastruttura per evitare l'interferenza della A/11, evidenziando in tale passaggio, "la volontà di scongiurare nuovi incidenti (peraltro già

verificatisi nel passato)."" prescrizione (e) pagina 17 del Decreto di VIA;
<https://www.youtube.com/watch?v=TBDsILTIipY>

Per tale ragione chiediamo a Lei Dott. Meschini:

- a) di fornirci la documentazione, che con fondamento giuridico permette a questa infrastruttura di operare in deroga "sull'autorizzazione e alla realizzazione parziale delle opere di sviluppo aeroportuale";
- b) di fornirci, ove ancora si insista sul mancato sviluppo aeroportuale, e quindi dall'obbligo del rispetto delle Prescrizioni del Decreto di VIA, la documentazione che con fondamento giuridico ha permesso di costruire la Nuova Torre ENAV, la Stazione di Polizia e la Caserma della Guardia di Finanza, senza una preminente valutazione di impatto ambientale;
- c) di fornirci, ove ancora si insista sul mancato sviluppo aeroportuale, la documentazione che con fondamento giuridico autorizzi il Gestore all'utilizzo degli aeromobili A 319, A 320 e A 320 Neo, in assenza della obbligatoria compatibilità ambientale;
- d) di fornirci la documentazione che con fondamento giuridico, permetterebbe al MiTE per l'aeroporto di Firenze, di non dover procedere alla verifica delle ottemperanze del Decreto di VIA come invece normalmente avviene per tutti gli altri aeroporti "determinazione DEC-2021 340 del 10 settembre c.a., dove codesto Ministero ha dichiarato ottemperata una prescrizione relativa al Masterplan 2009/2033 dell'Aeroporto di Bologna;";
- e) di fornirci la documentazione che con fondamento giuridico, a fronte di tale precisa e circostanziata denuncia, supportata da prove inequivocabili, creerebbe una qualche motivazione ostativa affinché il MiTE NON PONGA IN ATTO quanto previsto ai sensi del D.lgs. 152/2006, Parte Seconda, Titolo III, Art. 29, comma 2, paragrafo c) fino a quando tutte le prescrizioni precettive del Decreto di VIA 0676/2003 non verranno definitivamente poste in atto;

Ci aspettiamo quindi che codesto Ministero si attivi in tutte le sedi ed ambiti per il ripristino della correttezza amministrativa a tutela dei terzi sorvolati e trasportati, come della salute e dell'ambiente, oppure che dichiari quali sono i motivi ostativi (tecnici e/o di altra natura) che NON permettono al Ministero di procedere alla verifica delle ottemperanze, rettificando altresì in assenza di tali deroghe, quanto precedentemente da Lei comunicato al Consigliere Chelli e mettendo gentilmente in copia anche la scrivente associazione;

Rimarcando che per regola e trasparenza ad una pubblica amministrazione oggetto di accesso atti, se non li detiene è fatto obbligo alla stessa di procurarseli dall'amministrazione che li detiene, notificiamo tale richiesta anche alla Dott.ssa Giarratano responsabile per la trasparenza e prevenzione della corruzione, la quale avrà già certamente preso atto della recente sentenza 965 pubblicata il 12 novembre c.a. dal TAR Liguria, sentenza che ha formato giurisprudenza nei casi di specie e di cui i responsabili alla trasparenza dovrebbero essere già ben edotti;

Rimarcando che questa, unitamente alle pregresse segnalazioni e/o azioni, sono state 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).

In attesa di quanto richiesto, con ossequio, cordialmente salutiamo.

Gianfranco Ciulli
Presidente
Associazione VAS Onlus

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