



## **COMITATO**

**“PRATO E PROVINCIA DICONO NO ALLA PISTA PARALLELA-  
CONVERGENTE ALL’ AUTOSTRADA A11 PER LA TUTELA E  
RINASCITA DELLA PIANA METROPOLITANA”.  
IN BREVE “ NO AEROPORTO”**

**PRECISAZIONI SUI TEMI NATURALISTICI TRATTATI AL  
TAVOLO N. 3 TENUTOSI A CALENZANO IL 19.03.2016 IN  
MERITO AL MASTER-PLAN 2014/2029 E ALLA  
VALUTAZIONE DI INCIDENZA.**

Il Comitato NO AEROPORTO di Prato e Provincia in merito alla realizzazione del Nuovo Aeroporto di Peretola ricorda che nell'Incontro di Confronto Pubblico tenutosi sabato 19 Marzo a Calenzano, nel rapporto di sintesi, non sono state del tutto evidenziate le negatività espresse sia dagli esperti al tavolo 3 sia dalla cittadinanza attiva sul Nuovo Aeroporto di Firenze.

A nostro avviso dovrebbe essere rimarcato che il giudizio unanime espresso in merito ad una simile struttura sia stato quello di essere **Inutile, Invasiva e Dannosa**.

- **Inutile:** in quanto l'Aeroporto di Firenze dista meno di cento chilometri dall'Aeroporto di Pisa e da quello di Bologna. Tale limite minimo di distanza, per realizzare un Nuovo Aeroporto, è previsto dalla normativa della Comunità Europea (04/04/2015) qualora in presenza di una normale rete ferroviaria che colleghi la città all'aeroporto. Tale limite aumenta a duecento chilometri qualora sia presente una rete ferroviaria ad Alta Velocità.

- **Invasiva:** in quanto il nuovo Aeroporto di Firenze andrà a consumare 120 ettari di terreno agrario destinato a Parco Agricolo della Piana, andrà a modificare il complesso reticolo idrico della Piana, e distruggerà le aree umide del Podere la Querciola, Val di Rose ed il Lago di Peretola .

- **Dannosa:** perché il Nuovo Aeroporto di Firenze toglie l'unico polmone verde della Città Metropolitana; perché è inserito in un tessuto urbano; perché influisce negativamente sulla salute dei residenti e sui lavoratori delle industrie della zona, perché desertifica alcune aree della Piana attraverso l'inquinamento prodotto dai carburanti incombusti rilasciati dagli aerei in atterraggio e decollo. A suffragio di quest'ultimo punto crediamo siano sufficienti le testimonianze dei danni prodotti dagli aerei dell'Aeroporto di Malpensa al Parco del Ticino.

Il COMITATO ricorda che l'attuale Aeroporto A. Vespucci di Peretola funziona in deroga a concessioni ENAC e che il Nuovo Aeroporto, struttura enfatizzata per modernità e sicurezza, per operare ha ancora bisogno che ENAC conceda nuove deroghe (Vedi allegato).

Il Comitato assieme ai cittadini si domanda: ma non è che il Nuovo Aeroporto avrebbe dovuto avere massima sicurezza ed essere realizzato senza deroghe ?

In risposta alla nota 3) Chiarimenti INT\_GEN\_REL\_002\_6, in merito al trasferimento delle aree umide distrutte dalla nuova Pista 12/30, viene fatto presente che il proponente pone in luce:

- l'idoneità delle località dove verranno allocate le nuove aree umide.
- le modalità degli interventi.
- la perfetta rinaturalizzazione dei luoghi.

senza tuttavia evidenziare come nelle nuove aree umide si voglia sopperire alle condizioni ecologiche transitorie necessarie a formare una nuova catena trofica idonea per i suoi abitanti.

A nostro avviso tali condizioni verranno a mancare per un periodo minimo di almeno dieci anni.

Per quanto concerne i rilievi avanzati dal punto di vista naturalistico viene fatto presente che, nel documento riassuntivo del 19 Marzo elaborato dal tavolo 3, non viene mai evidenziato che negli stagni della piana sono presenti specie **Prioritarie**.

In merito a quanto sopra la **Direttiva Habitat n 92/43 CEE del 21.V.1992** - "relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche", recepita dall'Italia con **Decreto del Presidente della Repubblica n 357 del 8.IX.1997** (In: Supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 248 del 9.II.1999); modificazioni agli allegati A / B con **Decreto del Ministero dell'Ambiente del 20.I.1999** (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 32 del 9.II.1999). **Si ricorda che tale Decreto all'articolo 6, paragrafi 3 e 4 recita:**

**par. 3** – *Qualsiasi piano o progetto non direttamente connesso e necessario alla gestione del sito ma che possa avere incidenze significative su tale sito, singolarmente o conseguentemente ad altri piani o progetti, forma oggetto di una opportuna valutazione dell'incidenza che ha sul sito, tenendo conto degli obiettivi di conservazione del medesimo. Alla luce delle conclusioni della valutazione dell'incidenza sul sito e fatto salvo il paragrafo 4, le autorità nazionali competenti danno il loro accordo su tale piano o progetto soltanto dopo aver avuto la certezza che esso non pregiudicherà l'integrità del sito in causa, se del caso, previo parere dell'opinione pubblica.*

**par. 4** – *Qualora, nonostante conclusioni negative della valutazione dell'incidenza sul sito e in mancanza di soluzioni alternative, un piano o progetto debba essere realizzato per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi di natura sociale o economica, lo Stato membro adotta ogni misura compensativa necessaria per garantire che la coerenza globale di*

Natura 2000 sia tutelata. Lo Stato membro informa la Commissione delle misure compensative adottate.

**Qualora il sito in causa sia un Habitat naturale da tutelare e conservare secondo la direttiva 92-43 CEE di tipo Prioritario e/o contenga una specie prioritaria, possono essere addotte soltanto considerazioni connesse con la salute dell'uomo e la sicurezza pubblica o relative a conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente ovvero, previo parere della Commissione, altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico.**

In merito a quanto viene esplicitato nel Master Plan e nella Valutazione d'Incidenza richiesta dal Ministero dell'Ambiente sulla tutela e conservazione delle aree umide della Piana Fiorentina non risulta che venga applicata tale legge così come tutte le altre norme e leggi in materia che gravano su questi stagni.

Il Comitato preso atto di tale situazione constata con amarezza che le leggi nazionali ed Internazionali non valgono per i potentati.

## **Allegato**

Procedura Infrazione UE certa in riferimento alle omissioni delle prescrizioni del Regolamento UE 1315/2013 & GU UE 99/3 C del 4/4/14, come da lettere del Commissario UE e Autorità UE concorrenza, quesiti sui quali il Governo non si è mai espresso.

Procedura di Infrazione UE per la mancata presentazione della Relazione di Riferimento relativa alle emissioni industriali (prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento) in attuazione della direttiva 2010/75/UE tali obblighi sono prescrittivi ed integrativi al Regolamento UE 1315/ 2013 dove parlando di Aeroporti la stessa UE richiama all'obiettivo della riduzione di GAS SERRA del 60% entro il 2050, quindi anche gli Aeroporti sono impianti industriali che producono emissioni da combustioni (carburanti) da cui deriva tale obbligo.

Nuova Procedura di Infrazione UE sull'Aumento Rischio Idrogeologico "Fosso Reale" di cui alle prescrizioni UE, rimarcando che le ultime 2 procedure infrazione sono state sanate con il DL 133/2014, problematica sulla quale il Governo non si è mai espresso.

Nuova Procedura di Infrazione UE sulla **NON** applicazione della direttiva UE n. 2011/92/UE del 13/12/11 dichiarata dal proponente, "**è ancora in fase di recepimento**", per ottenere parametri e criteri di valutazione più blandi mentre la stessa è già stata recepita con le disposizioni del TU Ambiente (decreto legislativo 152/2006 e successive modificazioni) ovvero DL Ambiente del 2014 (91/2014) che ha modificato le disposizioni sul cd. "screening".

Deroga Commissione UE per la cancellazione di Oasi Avifaunistiche protette SIC & ZPS, deroga sulla quale il Governo non si è mai espresso

Deroga ad hoc sul sorvolo di Firenze e Patrimonio Unesco (anche se in casi occasionali come dichiarato dal Proponente, senza però fornire documentazione scientifica a supporto) deroga sulla quale sia ENAC come il Governo non si sono mai espressi e che comunque è "sub iudice" da parte Unesco, con possibile perdita patrocinio.

Deroga ad hoc del Ministero dei Beni Culturali circa le Ville Patrimonio UNESCO in presenza di una denuncia effettuata proprio allo stesso Ente da parte dei cittadini, casualità vuole che proprio la Convenzione Europea del Paesaggio, a salvaguardia dello stesso sia stata sottoscritta proprio a Firenze 20 Ottobre 2000, deroga sulla quale il Governo non si è mai espresso e che comunque potrebbe comportare la perdita del patrocinio Unesco per la città.

Deroga ad hoc ICAO/EASA al Regolamento Annex XIV per Dune/Terrapieni/Procedure di Avvicinamento e Mancato Avvicinamento/Oasi Avifaunistiche/Casse di Laminazione che ripropongono il rischio Bird Strike/Disariche/Inceneritori/Scuole & Stadi nelle Zone di tutela **B & C** che sarebbero interessati anche nel caso dell'0,9% e che sono comunque in palese contrasto con il Regolamento ICAO, specialmente le dune di 10 metri visto quanto stabilito dalla Conferenza ICAO High Safety Level di Montreal a seguito della quale ENAC ha emesso un comunicato prescrittivo che oggi si vorrebbe eludere. Chiarimenti tecnici di possibili deroghe

alle quali ENAC non ci ha mai risposto, deroga non certo scontata che potrebbe far sì che ICAO/EASA ritirino la certificazione aeroportuale.

Deroga ad hoc ICAO/EASA al Regolamento Annex XIV circa il C.U. Coefficiente Utilizzo pista raccomandato al 95%, dove il proponente con avallo di ENAC attesta al 97,5% senza fornire nessuna documentazione scientifica di supporto, esibendo solamente una attestazione tecnica di ENAV senza una certificazione a comprova e la possibilità di verifica e controllo. Deroga che dovrebbe essere del 25% circa visto che la nostra documentazione tecnico scientifica a confutazione non è stata contraddetta con atti di altrettanta sostanza tecnica e perciò con un Coefficiente di Utilizzo pista del 75% rispetto al 90,2% ad arte preconfezionato, deroga non certo scontata che potrebbe far sì che ICAO/EASA ritirino la certificazione aeroportuale.

Deroga ad hoc sull'innalzamento tratto autostradale A/1-A/11 necessaria per il sotto Attraversamento autostradale del nuovo tratto del Fosso Reale, deroga sulla quale il Governo non si è mai espresso.

Deroga ad hoc sul rischio e danno alla circolazione con **“perdita del tracciato”** ovvero perdita di visuale

Deroga ad hoc sulle zone di rispetto Autostradali previste ai sensi del Dlgs 42/2004, Sezione III “Altre forme di protezione Articolo 45 Prescrizioni di tutela indiretta”, deroga sulla quale il Governo non si è mai espresso.

Deroga ad hoc all'Art. 715 del Codice di Navigazione pagina 11 & 12 con rischio per la navigazione aerea, i cittadini trasportati e sorvolati, dove si attesta;

- a) In tali aree va evitata la realizzazione di edificazioni assimilabili a scuole, ospedali, centri ad elevato affollamento, ecc,
  - b) Per le infrastrutture viarie, nelle aree “alta tutela” ed “interna” o in prossimità delle stesse, vanno evitate opere che possano comportare congestioni del traffico e quindi significativo aumento del carico antropico (quali ad esempio caselli autostradali)
- In questo caso la **“Scuola Marescialli”** ed il **“Casello A/1-A/11 ”** sono entrambi in zona tutela **“B”** ad entrambe le estremità delle due testate pista.

Deroga ad hoc sul nuovo Canale dell'Aeroporto, in mancanza della fascia di rispetto essendoci soli 6 metri dal sedime aeroportuale. Dunque ancora una volta a livello locale si devono fare deroghe “ad personam” previo rilascio di connessione onerosa, utilizzando il Regolamento consortile e acquisendo il parere favorevole da parte della Città Metropolitana.

Deroga sulla legge di Partecipazione/Inchiesta Pubblica. La Regione Toscana con l'approvazione della variante al Piano di Indirizzo territoriale (PIT) di cui alla delibera di Giunta n. 61/2014, doveva dare corso al Processo Partecipativo/Inchiesta Pubblica previsto nella stessa delibera approvata, oltretutto dalla legge Regionale 46/2013 e dalle direttive comunitarie in vigore (come la 92/2011 e la Direttiva UE 52/2014). Il diniego al processo partecipativo è stato nuovamente confermato dal Governatore Enrico Rossi nella seduta del Consiglio Regionale del 23.09.2015, nonostante ci sia la Risoluzione del Consiglio Regionale Toscano numero 260 Deliberata lo stesso 16 Luglio 2014, facente parte dello stesso procedimento PIT, che imponeva proprio tale processo partecipativo tuttora inapplicato.

Firmato  
Carlo Ricceri  
Comitato No Aeroporto Prato e Provincia