

Egredi Consiglieri Regionali,

siamo nuovamente a scrivervi per richiamarvi al senso di responsabilità per la decisione che andrete a prendere: è vero quello che ha detto il Presidente Monaci -in riferimento alla nostra precedente lettera aperta- che voi non avete vincoli di mandato

http://www.consiglio.regione.toscana.it/ufficio-stampa/comunicati/comunicati_view.aspx?idc=&id=19703

<http://www.consiglio.regione.toscana.it/default.aspx?nome=STATUTO&idc=0>). Art. 9 statuto

ma un obbligo lo avete, ed è quello di operare per il migliore e più generale interesse dei cittadini toscani che vi hanno eletti.

Immaginiamo che non avrete potuto prendere contezza di tutta la documentazione inerente il programmato NUOVO AEROPORTO di Firenze: noi sì, e le oltre 1500 pagine che compongono le direttive europee, nazionali ENAC e ENAV - queste ultime contraddittorie fra loro- impongono una ulteriore riflessione e necessari approfondimenti.

Ma procediamo con ordine.

ICAO, soggetto mondiale sotto l'egida dell'ONU preposto alla sicurezza dei voli e degli aeroporti, con l'annex 14 prescrive, unitamente ai regolamenti Europei della EASA, le modalità necessarie per costruzione di nuovi aeroporti, che troverete nei seguenti file

<http://dc165.2shared.com/download/NAniT8vI/ICAO-Annex-14.pdf?tsid=20140624-075637-32082a87>

<http://www.icao.int/safety/Implementation/Library/Manual%20Aerodrome%20Stds.pdf>

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0216&from=EN>

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R1108&from=EN>

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0139&from=EN>),

al pari del Report del Nucleo Unificato Regionale Valutazione

http://www.regione.toscana.it/documents/10180/1171044/Determina+2_AC_2014.pdf/8c264c07-eb69-4aca-943c-eca42e932fa3).

Il Piano Nazionale Aeroporti 2014, che deriva dai Piani Europei, pur vincolato a precisi criteri di valutazione, è invece incoerente, in quanto solo per la Toscana (area Centro Nord) ne disattende diversi, quali i bacini di utenza e le strutture. In forza di quei criteri l'aeroporto di PSA sarebbe stato già di per sé Strategico ai sensi dell'art. 698 del Codice della Navigazione, mentre è definito tale solo a seguito della prospettata fusione fra le società di gestione dello stesso con quella dell'aeroporto di FLR, fusione per nulla pertinente ai criteri valutativi, non ultimo a quello delle distanze minime fra aeroporti di PSA & BLQ.

Fra l'altro il Piano Nazionale Aeroporti 2014 non è ancora ufficialmente operativo, tant'è che sul sito ENAC risulta ancora in vigore il piano Passera, datato 2012
https://www.enac.gov.it/Aeroporti_e_Compagnie_Aeree/Piano_Nazionale_degli_Aeroporti/index.html

<http://www.governo.it/backoffice/allegati/74447-9187.pdf>

<http://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2014-01-17/lupi-presenta-piano-aeroporti-11-strategici-e-26-interesse-nazionale-151855.shtml?uuid=ABNtUOq>).

Il nuovo Piano è in aperta contraddizione con quello precedente di Passera, nei principi valutativi di priorità e nelle scelte rispetto ai problemi ambientali e di sicurezza.

Il Piano Nazionale Aeroporti 2014 menziona anche la problematica del trasporto merci, che tuttavia nessun soggetto pubblico preposto ha inteso verificare, mentre avrebbe dovuto essere un tema prioritario da approfondire al fine di effettuare la scelta più logica e razionale

(<http://www.ilfattoquotidiano.it/2014/03/03/eduardo-eurnekian-il-mago-argentino-delle-relazioni-che-domina-gli-aeroporti-toscani/899794>

<http://www.blitzquotidiano.it/rassegna-stampa/fatto-eduardo-eurnekian-aeroporti-toscani-amici-renzi-1823698>

<http://www.ilfattoquotidiano.it/2014/03/24/aeroporti-toscani-la-scalata-del-magnate-argentino-grazie-agli-amici-di-renzi/921799>).

Valutazione obbiettivi strategico-finanziari della Conglomerata Corporation America

(http://en.wikipedia.org/wiki/Aeroparque_Jorge_Newbery

http://es.wikipedia.org/wiki/Aeropuerto_Internacional_Ministro_Pistarini).

Nel 2010 EZE Aeroporto Intercontinentale di Buenos Aires a 33 Km dalla città aveva un'attività pari a 7.868.000 passeggeri ed allo stesso tempo AEP (aeroporto cittadino della Conglomerata) aveva 7.588.149. Dopo che entrambi tali aeroporti sono passati nella proprietà di un gruppo societario appartenente allo stesso magnate che controlla Corporation America Italia, il dato (del 2013) è risultato il seguente: AEP con 9.552.504 (crescita del 25% in 3 anni) ed EZE con 8.553.00 passeggeri (300.000 utenti in meno rispetto al 2012). E' quindi palese che questo 25% in più di AEP è frutto di una deviazione parziale di traffico da EZE ad AEP, cosa che varrà anche nei futuri rapporti fra gli aeroporti di PSA e FLR, perché ciò risponde ad elementari regole di mercato a cui un operatore privato non può che rispondere.

Giova poi ricordare che gli orientamenti UE sugli aiuti di Stato agli Aeroporti ed alle Compagnie Aeree, pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea, del 4.04.2014 - C 99/3 (p. 12 e 86) oltre a definire le caratteristiche di Bacino di Utenza; "DELIMITAZIONI DI MERCATO GEOGRAFICA" per cui stabilisce in 100 km la distanza minima da rispettare per la costruzione di nuovi aeroporti e/o nuove piste da altri bacini di utenza già esistenti (mentre la pista di Peretola dista in linea d'aria 85 km dall'Aeroporto Marconi di Bologna e 70 dal Galilei, e quindi molto meno dai rispettivi Bacini di Utenza) quindi in Europa visto che ci vogliamo rimanere certi tipi di operazioni sono proibite proprio perché si vuol proteggere la "concorrenza" in favore degli utenti.

Il masterplan del nuovo scalo fiorentino.

Il masterplan del nuovo aeroporto di Firenze (predisposto direttamente dal socio privato, ormai maggioritario, di ADF) richiede ad ENAC una pista di 2400m, invece che di 2000m, come previsto dal PIT.

I richiedi 2400m diverrebbero, poi, per prescrizioni ICAO/ENAC 3000m, ovvero 2400m + 300m RESA ad ogni capo della pista.

Va evidenziato come una pista di 2400m sarebbe del tutto sovradimensionata se l'obiettivo effettivo fosse davvero quello dichiarato, cioè di farvi atterrare soltanto aerei quali AB320/321 o B737/800, per i quali è sufficiente anche una pista di 1800m.

La verità è che i Cost Unit/Pax Revenue Index delle compagnie aeree indicano chiaramente che esse preferiscano scali di grosso calibro per avere più redditività ed economie di scala.

Quindi è ovvio che la pista da 2400m è funzionale a consentire alle compagnie aeree (che decideranno in totale autonomia e secondo esclusive logiche di mercato) di far atterrare i voli intercontinentali direttamente a FLR a discapito di PSA.

Il Masterplan del nuovo aeroporto di FLR richiede inoltre un intervento pubblico a fondo perduto per 120m di euro, nonché “Tariffe Regolate compatibili con il Mercato di Firenze, ma significativamente in crescita rispetto a quelle attuali” (cfr., appendice A R09 Pagina 5

http://www.aeroporto.firenze.it/images/pdf/comunicati-stampa/anno2014/26_02_14_precisazine_Enac.pdf

http://decreti.consiglio.regione.toscana.it/VisualizzaFrontespizio.aspx?TIPO=SINGOLO_ALLEGATO&ID_ALLEGATO=33709).

Per contro il PIT non prevede questa elargizione di denaro pubblico, quindi essa sarà erogata dallo Stato, come già anticipato dal Vice Ministro Infrastrutture, Sig. Nencini.

Tali risorse potrebbero essere ben meglio utilizzate nel territorio della nostra Regione, ad esempio per il potenziamento ferroviario

(<http://www.aeroporto.firenze.it/it/comunicati-stampa/47-anno-2014/980-incontro-vice-ministro-nencini-presidente-adf-carrai.html>).

La dismissione della partecipazione della Regione Toscana in ADF e SAT.

Il 12/10/2011 il Consiglio Regionale aveva dato mandato alla Giunta di aumentare la propria partecipazione in ADF fino al 15%, ritenendola strategica; oggi, per contro, si mette in vendita l'11% del pacchetto azionario regionale in SAT

(<http://iltirreno.gelocal.it/prato/cronaca/2014/05/14/news/aeroporti-russo-preoccupato-per-la-futura-concorrenza-tra-il-vespucci-e-il-galilei-1.9224939>).

Tale dismissione delle azioni di SAT all'investitore straniero (Corporation America Italia) è stato, fra l'altro, operato mediante semplici delibere giuntali, al fine di evitare il dibattito consiliare su un tema così importante, che -come tale- rientrava nelle prerogative del Consiglio Regionale (sono state adottate ben 6 delibere di Giunta Regionale in 3 settimane e, addirittura, il 25 maggio, sabato pre-elettorale, è stata convocata l'Avvocatura Regionale per avallare la decisione di spostare tale argomento, dal già programmato ordine del giorno della successiva seduta consiliare alla mera competenza giuntale).

Le delibere della Giunta Regionale n. 434 e n. 440/2014, che hanno disposto la cessione del pacchetto azionario della Regione Toscana in SAT, hanno violato dunque il principio di sussidiarietà di cui all'art. 3, comma 1, L.R.T n. 20 del 2008 -legge in materia di disciplina della partecipazione regionale a società, associazioni, fondazioni e altri organismi-, il quale recita: *“La partecipazione della Regione, anche nella fase costitutiva, a soggetti di diritto privato avviene in coerenza con gli obiettivi delle politiche regionali stabiliti negli atti di programmazione ed è limitata, nel rispetto del principio di sussidiarietà di cui all'articolo 59 dello Statuto, alle ipotesi in cui si renda necessaria per il perseguimento di un interesse di rilievo regionale”*.

E' stato così svenduto un asset strategico di patrimonio Regionale, una società sana, come SAT, che si autofinanziava, produceva utili e che, a medio termine, avrebbe ragionevolmente raddoppiato il proprio valore

(<http://espresso.repubblica.it/attualita/2014/05/29/news/enrico-rossi-sugli-aeroporti-faccio-solo-gli-interessi-della-toscana-1.167552>).

Le caratteristiche del nuovo aeroporto fiorentino.

Si premette che, secondo i Regolamenti per la costruzione di nuovi aeroporti, il piano proposto per quello di FLR è classificabile come nuovo aeroporto e ciò rende necessaria una ulteriore valutazione in virtù della vicinanza ai centri abitati, indipendentemente dal posizionamento della pista.

Contrapponendo il NURV al Masterplan ed alle prescrizioni ENAC e all'Anex 14 dell'ICAO, risulta che il Fosso Reale dovrebbe essere deviato per 3,5 km per pista di 2000m + 600m RESA, e addirittura per 4,5 km per pista di 2400m + 600m RESA, con conseguenti maggiori terreni da espropriare e riduzione delle casse di espansione attuali con rischio di esondazione.

Ciò comporterà una ulteriore sottrazione di territorio al Parco della Piana, e la concreta impossibilità di realizzare le previste "Foreste compensative per l'Aeroporto e per l'Inceneritore".

ELEMENTI COMPARATIVI

Tipologia aerei e media capacita carico	Media Range	Average Pax
Airbus 310/300 10 Tons merce	Range 7500 Km	Av. 250 Pax
Airbus 319 13 Tons merce	Range 5500 Km	Av. 140 Pax comp. con 737/700
Airbus 320 16 Tons merce	Range 5000 Km	Av. 160 Pax
Airbus 321 21 Tons merce	Range 4800 Km	Av. 180 Pax con 737/800ER-757/20
Airbus 330/300 46 Tons merce	Range 10500 Km	Av. 335 Pax comp. con 777/300
Boeing 737/700 9 Tons merce	Range 6000 Km	Av. 125 Pax comp. con A319
Boeing 737/800 20 Tons merce	Range 5400 Km	Av. 160 Pax comp. con A321
Boeing 757/200 13 Tons merce	Range 7000 Km	Av. 190 Pax comp. con A 321
Boeing 777/300 36 Tons merce	Range 10000 Km	Av. 400 Pax comp. con A330
747 Pax 25 Tons merce		
747 Cargo 113 Tons merce		

DISTANZE VARIE ANCHE SU ALCUNE DESTINAZIONI MENZIONATE NEL MASTERPLAN

FLR

FLR / LIS 1800Km FLR/MAD 1300Km FLR/OSL 1800 Km FLR/HEL 2050 Km FLR/Stocc. 1800Km
 FLR/Mosca 2300 Km FLR/DBX o ABU 4500Km FLR/DOH 4200 Km FLR/COP 1350 Km FLR/LON 1250 Km
 FLR/IST 1500 Km FLR > JFK 6705 Km

DIFFERENZE CON ALTRI AEROPORTI

PSA	Pista di 3000M	Voli internazionali e solo nel periodo estivo anche intercontinentali DL >>>JFK
PSA/JFK 6650 Km con B757/200 Pax 190		
BLQ	Pista di 2800M	Solo voli internazionali
VCE	Pista di 3300M	Voli internazionali e solo nel periodo estivo anche intercontinentali TS su Montreal (YUL) & Toronto (YYZ)
VCE > DOH 4150 Km A/320		
VCE > DBX 4450 Km A/320		
VCE > YUL 6350 Km A/330 330 Pax	VCE > YYZ 6850 Km A/310 250 Pax	

Facciamo notare che aeroporti simili a PSA e FLR, come ad esempio quelli di Londra (escludendo Gatwick & Heathrow Intercontinentali), hanno piste di vario metraggio (da 1550m a 3050m), ma sono posti ad una distanza di 55Km dal centro Londra.

Ulteriori dati ed informazioni.

L'Annex 14 dell'ICAO che delinea le regole di costruzione aeroporti e da cui discendono poi Regolamenti EASA(EU) ed ENAC (IT) indica la RESA (utilizzabile anche per il decollo ed atterraggio) in 240m, oltre i 60m di fine pista di atterraggio, classificata RUNWAY oppure LDA (Landing Distance Available). Tale documento è sottolineato come guida a cui fare riferimento per quanto concerne gli "aerodromi" e deve essere seguita in tutte le sue prescrizioni derivanti dalle convenzioni internazionali. Per cui almeno i principi fondamentali e portanti di tali convenzioni non possono essere interpretati, ma solamente ottemperati.

Quindi la prevista pista del nuovo aeroporto di FLR di 2000m sarebbe effettivamente di 2600m, mentre quella di 2400m diverrebbe di 3000m, portando così il livello della stessa da C3, larghezza 30m, a D4, larghezza 45m, ovvero a pista per voli intercontinentali, in contrasto con il PIT, che qualifica l'aeroporto di FLR come "City Airport".

Inoltre, si sottolinea come i manuali di navigazione riportino che in assenza di vento (ZERO), a pieno carico merci e passeggeri la lunghezza della pista necessaria per l'arresto è la seguente;

Airbus 319	Asciutto 1350m	Bagnato 1550m
Airbus 320	Asciutto 1480m	Bagnato 1710m
Airbus 321	Asciutto 1690m	Bagnato 1940m

E questo senza attivare i motori in "revers power position" che riducono sensibilmente la necessità di pista più lunga. Circa poi l'utilizzo parziale della RESA come parte aggiuntiva di pista di decollo, risulta di uso abituale utilizzarne 180m, ovviamente se le condizioni atmosferiche lo permettono.

Addirittura nell'integrazione al Masterplan risulta richiesto l'atterraggio dei velivoli AB 319, che hanno un range di 700km maggiore rispetto a quelli AB 320 e 321. La differenza è nella diversa capacità Pax, il che cela la volontà di attirare utenti su FLR a discapito di PSA. E' innegabile (e verificabile fra tutti i flussi dei dati di arrivi/presenze/partenze) che chi atterra a PSA poi visita anche Firenze, ma chi lo fa su FLR poi prosegue su Roma e Venezia tralasciando Pisa e la costa.

In base a quanto sotto dichiarato da ADF l'aeroporto di FLR si trova attualmente in categoria C3 ovvero con lunghezza pista fra 1200 e 1800 metri (vedasi regolamento x costruzione ed esercizio aeroporti dell'Enac del 21/10/03 2° Ediz., Tabella 3.1 e con larghezza pista di 30 metri Tabella 3.2 capitolo 3-1

<http://www.aeroporto.firenze.it/it/passeggeri/aeroporto/scheda-tecnica.html>).

Pista di volo:

Lunghezza: 1.688 mt. / Larghezza: 30 mt. Classificazione C3 CAT.1

Orientamento: RWY 05 QFU 048' - RWY 23 QFU 228'

Distanze dichiarate da ADF (mt.)

RWY	TORA	ASDA	TODA	LDA
05	1.603	1.603	1.717	1.455
23	1.688	1.688	1.777	991

TORA = distanza disponibile per decollo

ASDA = Tora + Stopway e/o RESA, ovvero TORA + 60+90 x 2 testate

TODA= Tora + Clearway e/o RESA, ovvero TORA + 60+90 x 2 testate

LDA = distanza disponibile per atterraggio

Per quanto riguarda il decollo, dunque, non esistono neppure allo stato attuale problemi di sorta, perché parte della RESA e quindi 90m ovvero 90m + 60m oltre la TORA possono essere utilizzati in tutta sicurezza ed a pieno carico.

L'amendment 11 dell'annex 14 dell'ICAO (21-23/05/2013), alle pagine 61 e 62 (cap. 10 - Runway End Safety Area - con acronimo RESA- per aerodrome categoria 3 & 4 Figura A-5) recita le raccomandazioni e prescrizioni che la pista deve avere: 60m oltre TORA e RESA di 90 m.

Dunque, l'aeroporto attuale di FLR sarebbe già in grado di garantire l'atterraggio degli aeromobili AB321, essendo sufficiente allungare la pista attuale di soli 100/200m consentirlo anche in condizioni bagnato, ma sempre senza usare il "reverse".

In base al Regolamento per la Costruzione Nuovi Aeroporti dell'ENAC (cap. 9, pag. 8 e 9, allegato B) e la Certificazione Aeroporti (cap. 1 Applicabilità, cap. 1.4), la pista deve avere 60m oltre la TORA ed altri 90m di RESA, mentre deve essere di 240m per le nuove piste di cui 180m come sopra già menzionato sono poi utilizzabili come lunghezza aggiunta alla Runway Strip ai fini del decollo

(http://www.enac.gov.it/La_Normativa/Normativa_Enac/Regolamenti/Regolamenti_ad_hoc/info-1548018725.html

http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/N1548018725/Reg_Costruz_Apt_Ed2_Em8_Capitoli_1-5.pdf

<http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/N1548018725/RegAeroEm5Capitolo6.pdf>

http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/N1548018725/RegAero_Em_7_Capitoli_7-11.pdf).

Ancora, dall'esame della documentazione relativa alla nuova pista dell'aeroporto di FLR risultano innumerevoli errori e trascuratezze, che di seguito si elencano:

- Tavola 1: Termovalorizzatore non mappato nella corretta posizione e quindi fuori dai parametri di sicurezza. Si evidenzia che per tale impianto è previsto un raddoppio delle quantità di rifiuti conferiti pari a 192.000QT, cioè a 260.000 T/a ovvero 440 Tons giorno. La VIS non è stata rivista, anzi è data per corretta, mentre essa fu rilasciata con riferimento ad un quantitativo di 132.000T/anno (http://www.qthermo.it/progetto/dove_sorgera);

- a pag. 4 (Aspetti Territoriali) non si fa menzione che la zona oltre che agricola ha delle Oasi Naturalistiche ed anche protette classificate come ANPIL;

- a pag. 5 sono presenti dati contraddittori, perché se la capacità teorica dei 15 Movimenti/Ora ovvero ogni 4 minuti arrivo/partenza, sui 365gg x 18 ore di apertura aeroporto sarebbe pari ad una media di 98550 voli, la realtà effettiva parla di 7/8 voli ora su 46000 voli (23000 atterraggi), con la conseguenza che i 450 voli dirottati rappresentano meno dell'2% del totale, **se a questo si aggiunge quanto attestato a pag. 2 del Glossario del Regolamento Costruzione Aeroporti che indica come traffico leggero, movimenti non superiori 15 movimenti nell'ora di maggior traffico, quando questi sono evidenziati dall'ENAC come massima necessità di aumento capacità aeroportuale, ci domandiamo come effettivamente non vengano dubbi sulla reale necessità dell'opera.**

http://www.parcodellapiana.it/wp-content/uploads/2012/12/NUOVA-PISTA-FIRENZE_VALUTAZIONE-09_27-E-12_30.pdf
http://www.regione.toscana.it/documents/10180/1248275/3+ALLEGATO+1+NOTA+TECNICA+IPOTESI+09_27+e+12_30_ENAV.pdf/231e65de-b835-48a9-971a-73280208945d;

- a pag. 8 lo scenario su cui si basano gli approfondimenti di KPMG (fra l'altro "secretati " ed impossibili da visionare) sono meramente di carattere finanziario: la necessità di potenziamento è finalizzata al solo obiettivo economico da raggiungere, certamente come tale non strategico e comunque recessivo rispetto alle problematiche ambientali e di sicurezza che il nuovo aeroporto pone
http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_per_la_Sicurezza/Easa_implementation_Rules/index.html
http://www.enac.gov.it/L'Ambiente/Patrimonio_naturale/index.html

Fonti attrattive fauna selvatica

http://www.enac.gov.it/La_Normativa/Normativa_Enac/Informative_Tecniche/index.html

Normativa per discariche

http://www.enac.gov.it/La_Normativa/Normativa_Enac/Informative_Tecniche/info1084240864.html

http://www.enac.gov.it/repository/contentmanagement/information/p1084193454/150042_prot-apt_21a_consultazione.pdf

http://www.enac.gov.it/repository/contentmanagement/information/p1084193454/bozza_apt-21a.pdf

http://www.enac.gov.it/la_regolazione_per_la_sicurezza/infrastrutture_aeroportuali/index.html

http://www.enac.gov.it/la_regolazione_per_la_sicurezza/infrastrutture_aeroportuali/info-1423118855.html

[http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_per_la_Sicurezza/Art-9-1-9-2-9-\(a\)_Reg-9-\(CE\)_n-9-216-2-2008/index.html](http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_per_la_Sicurezza/Art-9-1-9-2-9-(a)_Reg-9-(CE)_n-9-216-2-2008/index.html)

http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_per_la_Sicurezza/Management_System/State_Safety_Programme/index.html

http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_per_la_Sicurezza/Management_System/Safety_Management_System/index.html

http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_per_la_Sicurezza/Infrastrutture_Aeroportuali/Management_System_Infrasruttture_Aeroporti/index.html

http://www.enac.gov.it/L'Ambiente/Fonti_di_inquinamento/index.html

http://www.enac.gov.it/L'Ambiente/Quadro_normativo/index.html

http://www.enac.gov.it/L'Ambiente/Politiche_ambientali/index.html);

Il quadro che si vuol presentare è un dipinto preconfezionato con dati incoerenti dove lo scenario medio al 2030 prevede 10,5m di pax partendo dai dati 2011 ovvero 6,4m divisi con 4,5m PSA e 1,9 FLR la stessa proiezione paritaria nel 2030 esplicita 7,4M PSA e 3,1M FLR oppure con parametro massimo 8,450m PSA e 3,550m FLR, allora ci domandiamo come si fa ad attestare che nel 2025 (5 anni prima del 2030) FLR possa arrivare a 4M di passeggeri per cui è necessario passare dalla pista 3C a 4D, facendo riferimento poi ad aeromobili che non hanno necessità di pista menzionati da ENAC. Queste nostre valutazioni sopra esposte ci confortano perché sono simili a quanto attestato dal Professor Lorenzo Domenichini Ordinario di Costruzioni di strade/ferrovie/aeroporti dell'Università di Firenze, intervenuto oggi ad un convegno promosso dall'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Prato.

A pagina 28 della Valutazione ENAC si fa riferimento alle analisi condotte da ENAV dando per scontata l'effettiva percorribilità della 12/30 mentre la stessa ENAV nelle sue note tecniche raccomanda ulteriori e più approfondite valutazioni in tutti i campi e settori.!!

Perciò la ""banale"" domanda è; su quali documenti valutativiil decisore politico decide oggi ??

- a pag. 10 si attesta che le ipotesi di nuova pista c.d. 09/27 e 12/30 comporterebbero miglioramenti territoriali ed ambientali, il che è l'esatto contrario della verità;

- a pag. 11 capitolo 3.1 par. 3 (Sbancamento 2,5m m3) risulta un'evidente contraddittorietà di analisi fra ENAC ed ENAV circa i dati ed i costi riferiti alla deviazione del Fosso Reale, che da stime conservative si attesterebbero su 4,5m m3 di terreno da rimuovere e bonificare;

- a pag. 12 non sono evidenziate nella griglia le distanze inclusive della RESA ovvero 2000m (+60m da fine pista + 240m RESA per testata) ovvero 2600m, oppure 3000m nel caso di pista da 2400m;

- a pag. 21 non si evidenzia la classificazione della pista come 4D, cioè con larghezza di 45m (oggi 3C ovvero 30m) con abilitazione a voli intercontinentali, indirizzando così la decisione sulla 12/30. Vale rammentare che le regolamentazioni sia Italiane che Europee vietano l'elevazione di classe degli aeroporti se nel raggio di 100Km ne esistano dei similari, come già sopra richiamato all'inizio;

- a pag. 23 (Aree di esproprio) non viene menzionata l'esistenza del Parco Agricolo della Piana di Firenze con oasi avifaunistiche e ANPIL e le connesse problematiche per la gestione degli animali protetti e non, quali Papere, Cormorani, Storni, Aironi. Non viene altresì menzionato il rischio Idrogeologico, perché il tracciato parallelo del Fosso Reale non può essere asimmetrico in virtù della pendenza della piana. Vale inoltre evidenziare che la pista di 2600m ovvero 2000m + 600m con la RESA, non può avere a ridosso per questioni di sicurezza argini e/o canali. Perciò la lunghezza del Fosso Reale da riconfigurare è di almeno 3,5Km per la Pista di 2000m + RESA ed oltre 4,5Km nel caso di pista di 2400m + RESA. Non si fa inoltre menzione degli sbancamenti necessari alla rimodulazione del Fosso Reale, che sono stati stimati, in base alle due ipotesi di lunghezza pista, da 4,5m di m3 a 5,5m di m3. Si parla semplicemente di terra da movimentare senza aver approfondito la tipologia del terreno stesso e senza chiarirne le modalità di smaltimento. Addirittura si starebbe studiando un'ipotesi di tombatura del Fosso Reale in un canale di sotto attraversamento autostradale, per farlo poi uscire fra la discarica di Case Passerini ed il costruendo Nuovo Inceneritore. Soluzione quest'ultima che ove adottata creerebbe esondazioni e problemi alle attuali casse di compensazione per il Polo Scientifico/CNR. Non meno importante la "bonifica bellica" del territorio, oggetto di pesanti bombardamenti che potrebbero creare problemi imprevisi. La domanda sorge allora spontanea: c'è proprio una necessità "sociale" di affrontare tali opere e le conseguenti spese a vantaggio di un operatore privato?

- a pagina 24 (Piano di Rischi ENAC) vengono listate alcune attività a rischio, omettendo -come invece previsto dalla normativa ICAO- di considerare tutti i rischi connessi anche lungo la direttrice di approaching per ben 13 Km dalla pista. In questo contesto non sono stati elencati tanti siti anche immediatamente limitrofi quali: 1) il camino (62m altezza) del costruendo Inceneritore di Case Passerini; 2) la discarica rifiuti di Case Passerini che attira la presenza dei volatili (completamente omessa la valutazione del rischio Bird Strike); 3) i Caselli Autostradali A1/A11 a 300/500 m dalla testa pista; 4) il complesso commerciale I Gigli ed il Cinema Multisala; 5) il centro direzione Autostrade A1/A11 a 700/1000m; 6) il Gate Hotel A/1-A11; 7) il deposito carburanti sulla via di connessione A1/A11; 8) la Capp Plast, impresa di produzione di materiale plastico, con i suoi silos di PVC; 9) il progettato (già licenziato dal Comune di Campi Bisenzio) Centro Relax e Benessere Slow Life proprio sulla conica di atterraggio/decollo, con investitori stranieri che ovviamente non potrebbero più esercitare questa attività; 10) la Toscochimica, impresa chimica, sotto direttiva Seveso di cui all'art. 8 del DPR 175/88. In sostanza, il progetto della nuova pista c.d. parallela-convergente dell'aeroporto di FLR integra a tutti gli effetti (ai sensi delle richiamate normative) un vero e proprio NUOVO AERODROMO, come tale vincolato alle verifiche per passaggi sui centri abitati, alle valutazioni di tutela ed al piano rischi

<http://www.arpat.toscana.it/temi-ambientali/sistemi-produttivi/seveso>

<http://www.arpat.toscana.it/temi-ambientali/sistemi-produttivi/seveso/aziende-a-rischio-art.8-in-toscana>

<http://www.arpat.toscana.it/temi-ambientali/sistemi-produttivi/seveso/aziende-a-rischio-toscana-art.6>

Da notare che l'ultimo aggiornamento Arpat è datato 8/2012 quindi non è possibile sapere quale validità abbia alla data attuale.

<http://www.dire.it/home/3764-impianti-rischio-incidente-ispra.dire>

http://www.interno.gov.it/mininterno/export/sites/default/it/assets/files/25/2013_03_27_attivitx_a_rischio.pdf

https://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P990581401/Documentodi_policy_art_715_CodNav.pdf).

Senonché, il Piano di Rischio Volo -come prescritto dall'art. 715 del Codice della Navigazione- adottato da ENAC in data 19/2/2010 con deliberazione n. 2/2010, non è stato predisposto, perché nessuno ha preso in considerazione i fattori di rischio sopra enunciati (<http://www.fog.it/legislaz/cn-0692-0730.htm>). E' dunque chiaro che la realizzazione della pista c.d. convergente-parallela dell'aeroporto di FLR comporterebbe l'assunzione di concreti rischi di possibili disastri, di cui chi ne avallasse il progetto sarebbe chiamato ad assumersi la responsabilità;

- Tav. 14: in tutti i documenti regionali la nuova pista dell'aeroporto di FLR viene qualificata come monodirezionale, così da non suscitare clamore sulla popolazione fiorentina. Si tratta tuttavia di una errata qualificazione, in quanto neppure ENAC può garantire tale ed esclusiva MONODIREZIONALITA'. La Tavola 14 dimostra che anche Firenze può essere sorvolata, con un angolo di discesa che può arrivare a pochi metri dalla Cattedrale e dal Campanile di Giotto. Enav (soluzione 12/30 pagina 22 Figura 17) attesta *"che la città di Firenze verrebbe inevitabilmente sorvolata dagli aeromobili nella fase finale di avvicinamento per RWY 30"*;

- a pag. 28 (Valutazione ENAC) si stimano i lavori necessari a realizzare la nuova pista in circa 23M euro contro i 98M della Regione. Entrambe tale ipotesi si rivelano tuttavia palesemente sottodimensionate, in quanto il solo dato del costo dei movimenti terra è stimabile in circa 50M di euro.

- a pag. 29 (Conclusioni), non viene menzionato il Piano Nazionale Aeroporti nei suoi principi e nelle precauzioni fondamentali, si dice che la pista 12/30 è esente da problematiche, mentre viene sottaciuto il rischio volo in tutte le sue componenti. Si continua ad affermare che la pista è "monodirezionale", mentre non si considera la parte volo su Firenze. Nella pagina seguente si continua ed evidenziare solo la pista di 2000m, senza le connesse aree di rispetto RESA, senza informazioni e dati su Clearway, Stopway che darebbero un senso logico delle distanze totali in questione. Si attesta che la pista non necessita di via di rullaggio, ma si nasconde che è necessaria una via di accesso secondaria, separata e contigua per i mezzi di soccorso nel caso in cui ci dovessero essere problematiche, senza per questo dover invadere la pista. Non vengono evidenziati gli ostacoli visivi e distorsivi relativi alla vicinanza dell'autostrada. E' stata cancellata la parte fiorentina del Parco della Piana. Si assume l'eliminazione dell'impatto acustico residenziale (abitato di Quaracchi), ma non si menziona quello nuovo creato sul Polo Scientifico ed sul CNR di Sesto Fiorentino.

Se un'area, come quella di Peretola, non è idonea per accogliere la nuova infrastruttura aeroportuale, non si possano artatamente omettere studi ed analisi per farla apparire tale.

I sotto citati esempi di incidenti aerei in contesti URBANI ed il valore sicurezza attiva e passiva per le persone ed i lavoratori, con foto educative sui percorsi avuti dagli aeromobili, dovrebbero essere di insegnamento e di monito.

AEP On 31 August 1999, LAPA Flight 3142, a Boeing 737-200, crashed shortly after takeoff due to mechanical failure and pilot error. 63 of the 100 passengers and crew were killed. Two people on the ground were also killed, raising the death toll to 65. http://en.wikipedia.org/wiki/LAPA_Flight_3142

L'incidente all'aeroporto di Congonhas, che ha lasciato più di 200 morti, ha riaperto il dibattito sulla sicurezza degli aeroporti situati all'interno delle città, pista di 1940m abilitata per A320 & B737/800

http://en.wikipedia.org/wiki/TAM_Airlines_Flight_3054

L'incidente di Linate 2001 http://it.wikipedia.org/wiki/Disastro_aereo_di_Linate

L'incidente di Madrid 2008 http://it.wikipedia.org/wiki/Volo_Spanair_5022

L'incidente di Madrid 2012 http://www.corriere.it/cronache/12_dicembre_09/allarme-volo-ryan-air-scampo-per-poco-al-disastro-aereo-da-manchester_7004e568-41fe-11e2-ae8d-6555752db767.shtml

Se in tutto il mondo è prassi comune che gli aeroporti vengano spostati fuori dai centri abitati, perché solo quello di Firenze deve seguire una opposta concezione? E perché non prendere in considerazione l'idea di sviluppo intercontinentale dell'aeroporto di Pisa, idoneo anche ad accogliere anche i **voli merci/cargo** come lo stesso Piano Nazionale Aeroporti a pagina 6 richiama espressamente.

Abbiamo di fornire con il presente elaborato una valutazione -per quanto sintetica visto la complessità del progetto- delle evidenti contraddizioni del piano, sia sotto la forma normativa, ambientale e di tutela, della sicurezza attiva e passiva, di core business strategico, economico/finanziario che dovrete valutare per formarvi un pensiero esaustivo, come pure valutazioni sulla reale necessità di questa opera.

Sta a voi verificare se esistano i presupposti per uno stralcio della questione della realizzazione del NUOVO AEROPORTO di Firenze, quantomeno al fine di commissionare nuove verifiche.

Sicuramente ora non potrete dire "IO NON SAPEVO" perché vi abbiamo messo nelle condizioni di avere contezza della situazione prima di decidere, ci appelliamo anche al senso di responsabilità delle opposizioni al fine di evitare alchimie tattiche come ""uscitein sede di votazione"", ognuno deve assumersi le sue responsabilità fino in fondo.!!

L'ultima nota va al Governatore Rossi, il quale, in data 26 giugno dalle pagine di QN, dichiarava con riferimento allo smaltimento della Concordia: *"Il Governo non può rinunciare al principio di precauzione ambientale"*: ebbene ci domandiamo perché lo stesso principio non debba valere anche per il Nuovo Aeroporto di Firenze!

A tutela dei cittadini e del territorio della nostra amata Regione Toscana, i sottoscritti Comitati -nella malaugurata ipotesi in cui il PIT dovesse confermare la nuova pista convergente-parallela dell'aeroporto di Firenze- agiranno in tutte le competenti sedi giudiziarie, amministrative, civili e penali, sia nazionali che sovranazionali, chiamando a risponderne tutti i soggetti che si dovessero rendere compartecipi di tale scellerata decisione.

Associazione Amici di Pisa - Pisa

Associazione Rumors - Prato

Associazione VAS Vita Ambiente Salute - Prato

Comitato Ambientale di Casale - Prato

Comitato Chiusura Inceneritore di Montale - Montale (Pt)

Comitato Delle Badie – Prato

Comitato La Mente Locale della Piana Fiorentina - Firenze

Comitato No Aeroporto - Prato e Provincia

Comitato Oltre - Carmignano/Poggio a Caiano

Comitato Piazza Mercatale – Prato

Comitato Socio Ambientale di San Giorgio e Santa Maria a Colonica (Onlus) - Prato

Coordinamento Comitati per la Salute della Piana di Prato & Pistoia