

# «Nardella e Confindustria non considerano i problemi di sicurezza della nuova pista»

**AEROPORTO DI PERETOLA** Continua la battaglia dei comitati, scontro aperto con Enac e il sindaco di Firenze sulla Via

«Nel merito del conflitto di competenze, la nostra interpretazione è che la plenaria di Via abbia di fatto commissariato Enac perché richiedendo a un ente diverso una valutazione di rischio non ritiene quanto fin qui prodotto da Enac sufficiente»



**SCONTRO TRA SINDACI**  
Su fronti opposti il primo cittadino di Firenze Dario Nardella e, a sinistra, quello di Sesto Fiorentino Lorenzo Falchi

**SESTO FIORENTINO (tv)** Continua a infuriare la polemica dopo le indiscrezioni sulla Via uscite nelle ultime settimane a proposito del nuovo aeroporto e la netta presa di posizione dei sindaci che si trovano su fronti opposti. Da un lato il sindaco di Firenze, **Dario Nardella**, determinato ad andare avanti con la realizzazione dell'opera, dall'altro il primo cittadino di Sesto **Lorenzo Falchi**, che oppone un no deciso. La presa di posizione da parte dei comitati No aeroporto nella battaglia tra i due sindaci non si è fatta attendere. «Prendendo atto delle dichiarazioni rilasciate in questi giorni ai media sulla questione del nuovo aeroporto di Firenze, dobbiamo rimarcare quando segue: il sindaco Nardella è preoccupato per i posti di lavoro, che forse non ci sarebbero a Firenze, ma che sicuramente ci sarebbero con la terza pista intercontinentale a Pisa, il presidente di Confindustria è preoccupato per le aziende, perché l'aeroporto attuale è pesantemente sotto utilizzato, ma con quello nuovo, lui dice che sicuramente faranno più affari - è il commento del Coordinamento comitati per la salute della Piana di Prato e Pistoia - Ma entrambi non hanno evidentemente voluto prendere in considerazione le questioni di "merito" ovvero i problemi di "sicurezza della nuova pista", quindi auspichiamo che entrambi leggano bene i docu-

menti apparsi sulla stampa, perché la sicurezza volo è sicuramente "prioritaria a tutti gli interessi pubblici e privati", e dopo forse eventualmente spieghino se secondo loro si deve comunque costruire a prescindere. In riferimento alla posizione di Enac dove come riportato da organi di stampa la stessa sosterebbe di essere l'unico soggetto deputato alle valutazioni, dal nostro punto di vista invece, Enac risulterebbe essere il terzo in linea di importanza, ovvero Icao, Easa, ed Enac che proprio con il suo regolamento per la costruzione ed esercizio aeroporti deve appunto uniformarsi al regolamento Icao. Nel merito del conflitto di competenze e sulla richiesta di chiarimenti da parte di Enac, la nostra personale interpretazione è che la Plenaria di Via abbia di fatto commissariato Enac perché richiedendo ad ente diverso (terzo) una valutazione di rischio, dal nostro punto di vista non ritiene quanto fin qui prodotto da Enac sufficiente o esaustivo sotto il profilo di analisi sulla sicurezza dei terzi sorvolati e trasportati. D'altra parte la Ctvia lo poteva fare tranquillamente prima dell'approvazione, chiedendo integrazioni, come peraltro era già avvenuto a luglio 2015, perciò la nostra valutazione non può che essere per una bocciatura piena. D'altra parte l'Enac non ha mai risposto "in linea tecnica", né alle richieste dirette da noi formulate, e neppure in quelle fatte mettendo in copia anche la Ctvia, richieste di chiarimento

tecnico, che si basavano sull'apparente difformità di applicazione dello stesso regolamento Enac. Ci domandiamo infatti come sia possibile oggi costruire il nuovo aeroporto di Firenze in base alle sentenze del Consiglio di Stato 5291-2013 e 1360/1631-2016 che hanno riformato quelle dei tribunali amministrativi proprio sulla questione di merito delle "zone di tutela", sentenze che Enac ha preteso far rispettare, quindi siamo curiosi di sapere se anche per Firenze varrà lo stesso criterio. Inoltre se Enac in base a quanto sarebbe stato riportato dagli organi di stampa, pensa di non dover mai rendere conto a nessuno, essendo un "soggetto unico", a tale riguardo vogliamo precisare che Enac per quanto di nostra conoscenza è la terza in catena autorizzativa e che l'Ea-

sa, tramite il regolamento del "Board of Appeal" potrebbe anche revocare l'autorizzazione aeroportuale se non rispetta i profili di sicurezza. Per tale ragione comunichiamo un estratto del "virgolettato" che proviene direttamente dal commissario ai Trasporti Ue **Violeta Bulc**, che pensiamo sia talmente esaustivo e definitivo, circa le attribuzioni di competenze, come per le valutazioni tecniche sul rischio volo. «Gli Stati membri devono verificare e se del caso limitare i rischi di attività umane e l'uso del territorio circostante gli aerodromi, in linea con la normativa dell'Ue applicabile. L'Agenzia europea per la sicurezza aerea (Easa) verificherà che i provvedimenti adottati a livello nazionale siano conformi al diritto dell'Unione. Se l'Easa dovesse identificare violazioni delle norme vigenti e non fosse in grado di risolverle bilateralmente con le autorità competenti, deferirà allora il caso alla Commissione per l'adozione di provvedimenti opportuni in base agli articoli 258 e 260 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea».



**COMBATTIVI** I comitati no aeroporto durante la manifestazione fatta davanti agli stand di Toscana aeroporti a Campi