

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-08513: De Lorenzis: Assetto societario del gruppo ENAV	50
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	53
5-08514 Franco Bordo: Difficoltà di accesso alla stazione di Stradella (PV) da parte delle persone diversamente abili o con difficoltà motorie	51
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	55
5-08515 Oliaro ed altri: Conseguenze occupazionali derivanti dall'affidamento, da parte della compagnia aerea Mistral Air, di numerosi voli a vettori esteri	51
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	57
5-08516 Bruno: Criticità urbanistiche e ambientali relative alla realizzazione della nuova pista prevista per l'aeroporto di Firenze	52
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	59

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 28 aprile 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.30.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assicurata anche tramite la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

5-08513: De Lorenzis: Assetto societario del gruppo ENAV.

Diego DE LORENZIS (M5S), illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto Del Basso De Caro risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Diego DE LORENZIS (M5S), replicando, quanto al metodo, rileva che avrebbe auspicato una risposta basata su elementi acquisiti in maniera autonoma dal Governo piuttosto che riferiti dalla società coinvolta nella vicenda. Quanto al merito, prende atto degli elementi informativi forniti dal sottosegretario nella ri-

sposta, che hanno restituito chiarezza ad una vicenda che presentava sospetti di opacità. Ritiene in ogni caso che l'investimento operato dall'ENAV in una società che ha sede in uno Stato degli USA considerato un « paradiso fiscale » possa far sorgere nell'opinione pubblica dubbi rilevanti riguardo alla corretta applicazione della normativa fiscale sulla società e si riserva, in ogni caso, di continuare a monitorare la vicenda, se necessario anche attraverso la presentazione di successivi atti di sindacato ispettivo.

5-08514 Franco Bordo: Difficoltà di accesso alla stazione di Stradella (PV) da parte delle persone diversamente abili o con difficoltà motorie.

Franco BORDO (SI-SEL), illustra l'interrogazione in titolo, facendo presente che il tema della difficoltà di accesso rappresentata per la stazione di Stradella si riscontra in numerose stazioni minori sparse sul territorio nazionale.

Il sottosegretario Umberto Del Basso De Caro risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Franco BORDO (SI-SEL), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta resa dal sottosegretario, che ringrazia per l'ampia esposizione relativa alla fruibilità delle stazioni maggiori o considerate prioritarie da RFI all'interno della rete nazionale. Osserva, infatti, che accanto a tali stazioni ne esistono numerose altre a cui accedono ogni giorno centinaia di migliaia di persone, nelle quali non sono previsti sistemi di accessibilità paragonabili ed esprime pertanto una forte preoccupazione al riguardo. Quanto al caso specifico della stazione di Stradella, osserva che la rimozione della pedana per motivi di sicurezza avrebbe dovuto essere accompagnata dalla installazione di meccanismi alternativi volti a premettere l'ac-

cessibilità delle persone diversamente abili o che registrano temporanee difficoltà motorie. Ritiene, più in generale, che gli obblighi previsti per gli enti locali e le istituzioni pubbliche volti alla rimozione delle barriere architettoniche debbano a maggior ragione valere per la società RFI. Auspica pertanto che il Governo, nell'esercizio delle proprie competenze, intervenga presso la società RFI al fine di risolvere prontamente la situazione di inaccessibilità di moltissime stazioni italiane.

5-08515 Oliaro ed altri: Conseguenze occupazionali derivanti dall'affidamento, da parte della compagnia aerea Mistral Air, di numerosi voli a vettori esteri.

Adriana GALGANO (SCpI), in qualità di cofirmataria, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto Del Basso De Caro risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Adriana GALGANO (SCpI), replicando, si dichiara insoddisfatta della risposta resa dal sottosegretario. Ritiene infatti che gli elementi in essa forniti potrebbero valere nel caso di società private ma non per una compagnia aerea appartenente a Poste italiane, società a sua volta controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze. Ritiene che la sostituzione di aeromobili della compagnia con aeromobili di altre compagnie, come anche le altre operazioni compiute da Mistral Air, possano essere giustificate solo da motivazioni di carattere economico, cui tuttavia non è stato fatto alcun riferimento nella risposta. Prende atto delle rassicurazioni fornite dal sottosegretario riguardo alla tutela dell'occupazione dei lavoratori della società e si riserva di monitorare gli sviluppi della questione per verificare che qualsiasi futura operazione sia effettuata nell'interesse dell'economia nazionale, della compagnia stessa e dei suoi lavoratori.

5-08516 Bruno: Criticità urbanistiche e ambientali relative alla realizzazione della nuova pista prevista per l'aeroporto di Firenze.

Massimo ARTINI (Misto-AL-P), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto Del Basso De Caro risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Massimo ARTINI (Misto-AL-P), replicando, si dichiara completamente insoddisfatto della risposta, dal momento che essa non fornisce alcun elemento in relazione al quesito posto nell'atto di sindacato ispettivo. Osserva, infatti, che non è

stata data risposta alla richiesta di effettuare, riguardo all'aeroporto di Firenze, una valutazione analoga a quella operata per l'aeroporto di Ciampino, né alcun elemento è stato fornito riguardo alla documentazione cui si fa riferimento nell'interrogazione. Si riserva pertanto di presentare al riguardo ulteriori atti di sindacato ispettivo, auspicando di poter avere dal Governo elementi utili a comprendere le sue valutazioni riguardo all'aeroporto di Firenze.

Michele Pompeo META, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 15.15.

ALLEGATO 1

5-08513: De Lorenzis: Assetto societario del gruppo ENAV.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione all'atto di sindacato ispettivo si rappresenta preliminarmente che ENAV è una società per azioni partecipata al 100 per cento dal MEF. Stante la natura dell'attività di cui trattasi il MIT non ha una competenza specifica sul tema.

Ciò premesso, e nell'ambito dei leali rapporti tra diversi livelli istituzionali, si forniscono le informazioni fornite dall'ENAV.

La Enav North Atlantic LLC è una società costituita in Delaware (USA) nel gennaio 2014 nella forma di una *limited liability company* (società a responsabilità limitata), domiciliata operativamente in Florida, il cui capitale è interamente detenuto da ENAV ed il cui fine precipuo è la gestione, per conto di ENAV, dell'investimento diretto all'acquisizione del 12,5 per cento del capitale della società Aireon LLC.

Anche quest'ultima è una società a responsabilità limitata di diritto statunitense, costituita in Delaware e con sede in Virginia, il cui oggetto sociale è la fornitura di servizi strumentali alle attività di sorveglianza della navigazione aerea, per mezzo di apposito apparato (*payload*) installato a bordo dei 66 satelliti Iridium Next di prossimo lancio.

La costellazione satellitare Iridium Next verrà, infatti, lanciata tra il 2016 e il 2017 e, una volta operativa, metterà a disposizione il primo sistema globale di sorveglianza satellitare per l'aviazione civile, grazie al quale i messaggi sulla posizione di un aereo, dallo stesso trasmessi, potranno in tempo reale raggiungere i fornitori di servizi di navigazione aerea, indipendentemente dalla locazione geografica del centro di controllo del traffico

aereo e dell'aereo nel mondo, generando così considerevoli incrementi di efficienza e sicurezza dei voli. La relativa tecnologia aumenterà la copertura di sorveglianza della navigazione aerea, oggi ottenuta con sistemi radar e pari a circa il 30 per cento della superficie terrestre, fino a comprendere il 100 per cento del globo.

ENAV partecipa alla compagine societaria di AIREON LLC tramite la sussidiaria ENAV North Atlantic, insieme ad altri importanti fornitori di servizi di navigazione aerea internazionali quali la canadese NAV CANADA, la danese Naviair e l'irlandese Irish Aviation Authority Ltd – IAA, con percentuali di capitale sociale che a regime – al completamento dell'investimento – saranno rispettivamente pari al 51 per cento per NAV Canada, al 24,5 per cento per l'industria Iridium, al 6 per cento per ciascuno dei provider danese ed irlandese e, come detto, al 12 per cento per ENAV.

Riguardo alle osservazioni sul regime fiscale, si precisa che la costituzione della società nello Stato del Delaware risponde solo ad esigenze di semplificazione amministrativa e gestionale e non comporta criticità di alcun genere. Al momento nessun reddito tassabile è emerso né per l'esercizio 2014 né per il 2015 in capo ad ENAV North Atlantic LLC, in quanto Aireon LLC è in una fase di *start-up* e – come precisato – diverrà operativa con il completamento della costellazione satellitare non prima dell'anno 2018.

Quanto al regime fiscale applicabile all'investimento, Aireon LLC ha optato per il regime fiscale delle cosiddette *partnership* e, pertanto, è fiscalmente trasparente per l'amministrazione finanziaria statuni-

tense (Internal Revenue Service, IRS) per modo che tutti i redditi da Aireon prodotti sono tassati direttamente in capo ai soci di Aireon ai fini della Federal Income Tax (l'imposta federale sui redditi assimilabile all'IRES nazionale).

Il Socio ENAV North Atlantic ha a sua volta optato per un regime di tassazione proprio di una *corporation* statunitense e le imposte sono versate negli USA sulla base di un sistema di tassazione c.d. del reddito mondiale (*worldwide income*), che a fini della Federal Income Tax ha riguardo a dove il reddito sia prodotto (nella fattispecie, in Virginia, sede operativa di Aireon).

Pertanto, il reddito derivante dalle attività svolte da Aireon LLC, trasferito da Aireon LLC ad ENAV North Atlantic, è tassato in capo a quest'ultima, tramite presentazione della dichiarazione annuale

dei redditi e conseguente versamento delle imposte all'amministrazione finanziaria dello Stato della Virginia, in applicazione delle regole di tassazione e delle aliquote fiscali previste dalla normativa federale Statunitense.

I dividendi, già tassati all'origine come sopra rappresentato, quando verranno distribuiti da ENAV North Atlantic al socio Enav S.p.A., in accordo con la normativa fiscale italiana in materia di Participation Exemption (PEX) saranno assoggettati a tassazione ai fini IRES.

Infine, la Corte dei conti, nella relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'ENAV a fine 2015, per l'anno 2014, nel rappresentare la costituzione della società ENAV North Atlantic, non ha rilevato alcun elemento di criticità in ordine alla gestione finanziaria della stessa.

ALLEGATO 2

5-08514 Franco Bordo: Difficoltà di accesso alla stazione di Stradella (PV) da parte delle persone diversamente abili o con difficoltà motorie.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Per quanto riguarda il quesito posto circa le iniziative che il Governo intende assumere per assicurare l'accesso alla mobilità e la fruibilità dei servizi da parte di persone con abilità differenti in ambito ferroviario, informo che la materia è regolata dalla normativa comunitaria. In particolare, il Regolamento n. 1300/2014 – relativo alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta (PRM) – stabilisce che ciascuno Stato Membro assicura che venga eseguito e attuato un inventario dei beni al fine di individuare le barriere all'accessibilità, fornire informazioni agli utenti e monitorare e valutare i progressi compiuti in materia di accessibilità.

La STI si applica a tutti i nuovi sottosistemi infrastruttura o materiale rotabile del sistema ferroviario nell'Unione messi in servizio dopo il 1° gennaio 2015. La STI si applica altresì all'infrastruttura e al materiale rotabile esistente del sistema ferroviario, quando è soggetto a rinnovo o ristrutturazione, secondo quanto previsto dallo stesso Regolamento n. 1300/2014 e dalla Direttiva 2008/57/CE.

Gli Stati membri dovranno adottare i piani nazionali di attuazione della STI-PRM, che comprendono specifiche informazioni, notificandoli alla Commissione entro il 1° gennaio 2017, al fine di eliminare progressivamente tutte le barriere all'accessibilità individuate.

Merita evidenza il fatto che in base al quadro normativo e regolatorio, il servizio di assistenza alle PRM deve essere fornito

senza oneri a carico dei diretti beneficiari e con i costi connessi all'erogazione del servizio medesimo da parte del Gestore non più ribaltabili totalmente sulle Imprese Ferroviarie. Le Imprese corrispondono al Gestore una tariffa – riportata nel Prospetto Informativo della Rete (PIR) – calcolata limitatamente ai soli costi marginali.

Attualmente RFI mette a disposizione dei viaggiatori il servizio di assistenza PRM in un circuito di oltre 270 stazioni diffuse sul territorio nazionale, individuate mediante accordi con le Imprese Ferroviarie e con le Associazioni più rappresentative delle persone con disabilità; il servizio può essere richiesto sia attraverso l'impresa con cui si effettua il viaggio, sia direttamente al Gestore attraverso i canali disponibili (Sale Blu, telefono, posta elettronica) e il servizio viene erogato da RFI con tempi di preavviso maggiormente favorevoli rispetto a quelli indicati dalla normativa europea in materia (48 ore).

Circa le modalità di prenotazione/fruizione dei servizi di assistenza PRM, il punto di riferimento per l'organizzazione del servizio offerto nelle stazioni del circuito è costituito dalle Sale Blu presenti in 14 principali stazioni, per la Lombardia Milano Centrale, aperte tutti i giorni dalle 6:45 alle 21:30. Ciascuna Sala Blu assicura l'informazione sull'assistenza offerta da RFI in tutte le stazioni del circuito e la prenotazione dei servizi, erogati 24 ore su 24, relativi all'accoglienza in stazione presso il punto di incontro concordato o, per i viaggiatori in arrivo, al posto occupato sul treno; all'accompagnamento a

bordo del treno in partenza o dal treno di arrivo all'uscita della stazione o, per chi prosegue il viaggio, a bordo di altro treno; alla messa a disposizione, su richiesta, della sedia a ruote per l'accompagnamento in stazione a/dal treno; alla salita e discesa a/da bordo treno tramite carrello elevatore per i viaggiatori su sedia a ruote; l'eventuale servizio, su richiesta, di portabagagli a mano (1 bagaglio). Unica accortezza, per citate stazioni di Pavia, Piacenza o Voghera, è necessaria la richiesta del servizio almeno 12 ore prima dell'orario di partenza del treno, tenendo in considerazione il periodo di apertura delle Sale Blu (dalle ore 6:45 alle ore 21:30). È possibile inoltrare la stessa richiesta via e-mail con un anticipo di almeno 24 ore prima del servizio desiderato. Tutte le informazioni relative al servizio sono disponibili sul sito di RFI al link <http://www.rfi.it/rfi/LiNEE-STAZIONI-TERRITORIO/Le-stazioni/Accessibilità-stazioni>.

L'esito della richiesta viene comunicato direttamente o telefonicamente al recapito fornito; via e-mail se la richiesta è pervenuta con posta elettronica; con SMS se viene fornito un recapito telefonico mobile anche con e-mail se viene fornito un indirizzo di posta elettronica.

Per i viaggi internazionali le richieste di assistenza devono essere inoltrate tramite e-mail almeno 48 ore prima del viaggio. In ogni caso Sala Blu per tutte le richieste pervenute oltre i termini previsti, effettua comunque un tentativo per l'organizzazione dell'assistenza.

In particolare, per quanto riguarda la stazione di Stradella, RFI ha riferito che ha dovuto procedere all'eliminazione dell'attraversamento pedonale a raso per disincentivare l'utilizzo degli « attraversamenti pedonali » da parte di persone estranee al servizio ferroviario che devono invece utilizzare il sottopasso di stazione. Questa iniziativa è volta a garantire la sicurezza dei viaggiatori e ad abbattere il numero di incidenti derivanti dall'inosservanza delle regole vigenti.

Per l'abbattimento delle barriere architettoniche presenti in questa stazione, come in molte altre della rete nazionale che risalgono al secolo scorso, il Ministero si farà parte diligente con il Gestore ferroviario al fine di individuare ogni possibile soluzione per favorire la mobilità e la fruibilità dei servizi da parte di persone diversamente abili o con difficoltà motorie.

ALLEGATO 3

5-08515 Oliaro ed altri: Conseguenze occupazioni derivanti dall'affidamento da parte della compagnia aerea Mistral Air, di numerosi voli a vettori esteri.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In ordine a quanto rappresentato dagli Onorevoli interroganti circa le ragioni per cui la Mistral Air abbia affidato propri voli a vettori esteri, ENAC ha riferito quanto segue.

Il Regolamento (CE) n.1008/2008, recante norme comuni per la prestazione dei servizi aerei nella Comunità, all'articolo 13 prevede la possibilità per i vettori aerei comunitari di impiegare liberamente aeromobili immatricolati nella Comunità in base a contratti di *wet lease*, salvo quando ciò comporti rischi per la sicurezza.

Lo stesso Regolamento, all'articolo 2, punto 25, definisce *wet lease* un contratto tra vettori aerei in virtù del quale l'impiego dell'aeromobile avviene in accordo alle specifiche del Certificato Operatore Aereo del locatore.

ENAC, in ottemperanza al citato articolo 13, ha autorizzato il vettore nazionale Mistral Air ad impiegare, in base a contratti di *wet lease*, un aeromobile B737 dell'operatore slovacco Go2Sky fino a giugno 2016 e due aeromobili MD82 dell'operatore bulgaro Bulgarian Air Charter fino a maggio 2016.

Considerato che i predetti operatori sono entrambi comunitari, la sicurezza è dunque garantita dall'utilizzo della stessa normativa europea sia in fase di rilascio delle certificazioni sia per le attività di sorveglianza relative al mantenimento delle stesse.

Lo stesso articolo 13, inoltre, stabilisce che il ricorso ai contratti di *wet lease* deve essere ragionevole e proporzionato. Dall'attività di sorveglianza effettuata ri-

sulta che il vettore Mistral Air nel 2015 ha operato in regime di *wet lease* per circa il 12 per cento sul totale della propria attività.

Come evidenziato la percentuale di ricorso allo strumento del *wet lease* è rimasta in limiti consentiti e dunque non ha determinato alcuna irregolarità.

Da quanto sin qui sintetizzato sotto il profilo normativo Mistral Air ha adottato una scelta imprenditoriale su cui il MIT non ha alcun potere di incidere.

Quanto alla salvaguardia del futuro occupazionale dei lavoratori, il Ministero del lavoro ha informato di due incontri per l'espletamento della seconda fase di procedura di raffreddamento e conciliazione nei confronti della compagnia Mistral Air, incontri richiesti da UILTRASPORTI Nazionale e ANPAV prima e successivamente da FILT CGIL Nazionale. Dopo approfonditi confronti, le parti hanno deciso di redigere verbale di mancato accordo, poi inviato dallo stesso Ministero alla competente Commissione di garanzia.

Inoltre, il ministero dello sviluppo economico ha comunicato che considerati i mutati scenari commerciali sia sul versante postale che del trasporto passeggeri in *wet lease* per conto di Alitalia, la Compagnia ha fatto presente alle organizzazioni sindacali che è in fase di elaborazione un nuovo piano industriale di concerto con la Capogruppo e che verranno adottate tutte le iniziative necessarie per ridurre gli impatti della rimodulazione delle attività sul personale stabile. La pianificazione

commerciale delle attività si è svolta come di consueto e che, anzi, sono in corso ulteriori iniziative proprio per sostituire i *business* attualmente in contrazione. Di questo è stata data evidenza alle organizzazioni sindacali per confermare l'impegno della Compagnia e del Gruppo a sostegno dei livelli occupazionali.

Da ultimo informo che il vettore Mistral Air, in merito al clima di tensione fra i propri dipendenti, ha fatto presente ad ENAC che detto clima è stato gene-

rato dalla decisione di Alitalia di interrompere i contratti in essere con Mistral decisione che rientra nell'ambito dell'autonomia contrattuale e strategica della stessa Alitalia. La compagnia ha inoltre comunicato che tale cessazione dei contratti non ha comportato alcun impatto sull'occupazione stabile.

In ogni caso il MIT si adopererà di intesa con i competenti ministeri dello sviluppo economico e del lavoro per ogni utile iniziativa volta alla salvaguardia dei livelli occupazionali.

ALLEGATO 4

5-08516 Bruno: Criticità urbanistiche e ambientali relative alla realizzazione della nuova pista prevista per l'aeroporto di Firenze.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Al fine di rispondere al quesito posto dagli Onorevoli interroganti, sono stati acquisiti elementi informativi presso il competente Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, il quale riferisce che in data 24 marzo 2015 ENAC ha presentato la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale per il Master Plan aeroportuale 2014-2029 dell'Aeroporto di Firenze, provvedendo contestualmente a darne pubblico avviso sui quotidiani al fine di garantire ai cittadini la possibilità di fornire il proprio contributo all'istruttoria tecnica.

Tutta la documentazione progettuale e ambientale, corredata dagli studi scientifici e dalle indagini a supporto della progettazione, compresi quelli riguardanti le tematiche oggetto dell'atto in discussione, è stata messa a disposizione del pubblico sulla pagina web dello stesso Ministero dell'ambiente (<http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/1530>), come previsto dall'articolo 24 del decreto legislativo n. 152/2006.

Il successivo 1° aprile, i competenti uffici del Ministero dell'ambiente hanno dato avvio all'istruttoria tecnica presso la Commissione VIA/VAS.

Come richiesto dalla normativa nazionale (Allegato VII alla Parte Seconda del citato decreto legislativo), il proponente è tenuto ad includere nello studio di impatto ambientale un'analisi dello stato attuale dell'ambiente (scenario di base) e quindi a descrivere gli elementi costitutivi dell'aeroporto esistenti alla data di presentazione dell'istanza eviden-

ziando anche gli elementi di pressione e di sensibilità ambientale già presenti nell'area di intervento.

Per quanto riguarda invece la descrizione del progetto, essa deve comprendere, tra le altre cose: una valutazione del tipo e della quantità dei residui e delle emissioni previsti (inquinamento dell'acqua, dell'aria e del suolo, rumore, vibrazione, luce, calore, radiazione, eccetera) risultanti dall'attività del progetto proposto; la descrizione della tecnica prescelta, con riferimento alle migliori tecniche disponibili a costi non eccessivi, e delle altre tecniche previste per prevenire le emissioni degli impianti e per ridurre l'utilizzo delle risorse naturali, confrontando le tecniche prescelte con le migliori tecniche disponibili; una descrizione delle componenti dell'ambiente potenzialmente soggette ad un impatto importante del progetto proposto, con particolare riferimento alla popolazione, alla fauna e alla flora, al suolo, all'acqua, all'aria, ai fattori climatici, ai beni materiali, compreso il patrimonio architettonico e archeologico, nonché il patrimonio agroalimentare, al paesaggio e all'interazione tra questi vari fattori; una descrizione dei probabili impatti rilevanti (diretti ed eventualmente indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi) del progetto proposto sull'ambiente dovuti all'esistenza del progetto, all'utilizzazione delle risorse naturali, all'emissione di inquinanti, alla creazione di sostanze nocive e allo smaltimento dei rifiuti; nonché la descrizione

da parte del proponente dei metodi di previsione utilizzati per valutare gli impatti sull'ambiente e infine una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e se possibile compensare, rilevanti impatti negativi del progetto sull'ambiente.

Pertanto, il Ministero dell'ambiente ha comunicato che la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS procederà all'esame di tali aspetti nell'ambito dell'istruttoria tecnica tuttora in corso.

Come previsto dall'articolo 6, comma 2, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 27 dicembre 1988, l'istruttoria si concluderà con parere motivato, tenuto conto degli studi effettuati dal proponente e previa valutazione degli effetti, anche indotti, dell'opera sul sistema ambientale, raffrontando la situazione esistente al momento della comunicazione con la previsione di quella successiva. La Commissione identifica inoltre, se necessario, le eventuali prescrizioni finalizzate alla compatibilità ambientale del progetto.

Nel corso dell'istruttoria tecnica saranno inoltre tenute in debita conside-

razione ai fini dell'espressione del parere di compatibilità ambientale e nell'eventuale formulazione del quadro prescrittivo tutte le osservazioni presentate da Enti pubblici e da soggetti privati, disponibili sul sito *web* del Dicastero, unitamente alle relative controdeduzioni trasmesse da ENAC.

Rispetto agli insediamenti collocati nei pressi dell'aeroporto, hanno presentato osservazioni, tra gli altri, i seguenti soggetti portatori di interessi specifici: Università degli Studi di Firenze, personale del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR), rappresentanti degli studenti dell'Università degli Studi di Firenze, del Consorzio Laboratorio di Monitoraggio e Modellistica Ambientale (LAMMA), Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia, A.C.F. Fiorentina S.p.A., Nuove Iniziative Toscane S.r.l. e Consorzio per l'attuazione del piano urbanistico esecutivo di Castello in comune di Firenze, Slow Life Real Estate S.r.l., Consorzio Agrario di Firenze Soc. COOP, oltre ai comuni interessati.