

# Le 142 prescrizioni che rendono infattibile l'aeroporto di Renzi e Carrai

scritto da Fabio Zita

## L'aeroporto di Firenze e l'insostenibile leggerezza del Master Plan

In attesa che il prossimo 10 marzo, con la presentazione del progetto per il nuovo stadio di Firenze, il Sindaco Nardella annunci finalmente dove e come saranno localizzate e distribuite le funzioni di cui si parla oramai da tempo immemorabile (mercafir, stadio, aeroporto), ho pensato di leggere (attentamente) le 216 pagine del parere della Commissione nazionale di VIA sull'aeroporto di Firenze e mi permetto di giudicarle un mero esercizio di equilibrismo terminologico e dialettico.

Partendo dalla doverosa ricostruzione degli aspetti amministrativi del procedimento, il documento riporta l'elenco delle osservazioni (analizzate e contro dedotte in sede istruttoria) e, prendendo atto dei pareri del Mibac e della Regione Toscana e del pronunciamento del TAR (attraverso la sentenza 1310/2016 su questioni di merito poste da ricorrenti), si dilunga in una approfondita descrizione dei contenuti dei tre quadri di riferimento (programmatico, progettuale e ambientale) in cui è suddiviso lo studio di impatto ambientale presentato dal proponente.

☒ L'istruttoria si conclude con l'espressione del parere positivo della Commissione condizionato dall'ottemperanza di 62 prescrizioni, a loro volta contenenti circa 80 sub-prescrizioni, per un totale quindi di circa 142 indicazioni obbligatorie ai fini della realizzazione dell'intera opera.

Rispetto all'abnorme numero di "condizioni" a cui è sottoposto il progetto dell'aeroporto di Firenze, prima di commentarne i contenuti, vorrei ricordare quanto già dichiarato in occasione di una [precedente riflessione](#) relativa allo stesso argomento, e cioè che, in tema di valutazioni ambientali, vi è un rapporto inversamente proporzionale tra la qualità del progetto e il volume del quadro prescrittivo elaborato dall'autorità competente per la valutazione: a forti carenze del progetto e dello studio di impatto tende a corrispondere un alto numero di

prescrizioni, finalizzate a sopperire a quanto non è stato approfondito nella proposta.

Se, di per se, non bastasse a generare preoccupazione il dato numerico (partendo dalla constatazione che **142 prescrizioni sono, a tutti gli effetti, una “bocciatura mascherata”** dell’iniziativa), la conferma dell’irrealizzabilità dell’aeroporto (almeno allo stato attuale delle conoscenze) emerge chiaramente dal “peso” di alcune prescrizioni.

Il particolare mi soffermo sui temi più rilevanti, citandone i contenuti e commentandone le conseguenze.

#### ▪ **Rischio di incidente aereo**

Con la prescrizione n. 3 la Commissione ha imposto la redazione di *“uno studio riferito agli scenari probabilistici sul rischio di incidenti aerei considerato anche l’uso esclusivamente monodirezionale della pista ... Lo studio dovrà essere redatto da soggetto terzo pubblico con esperienza per la previsione del rischio degli incidenti aerei mediante modelli di calcolo. Lo studio dovrà descrivere e quantificare i possibili rischi per la salute umana e per l’ambiente.... con la stima dei danni materiali attesi ... Lo studio dovrà anche individuare le misure ... per eliminare o ridurre il danno, misure inclusive della delocalizzazione delle presistenze qualora emerga un rischio per la perdita di vite umane ...”*.

**Dunque, il proponente, prima che il Ministro delle infrastrutture approvi definitivamente l’opera, dovrà rivolgersi ad un organismo pubblico al quale sarà dato l’onere di descrivere il rischio di incidente aereo, perché tale imprescindibile analisi non ha fatto parte della documentazione presentata, pur trattandosi di un tema quale la perdita di vite umane, la cui rilevanza credo sia inoppugnabile.**

**Stante tutto ciò, mi chiedo quale credibilità possa avere un parere espresso in assenza di elementi di tale importanza, in grado di condizionare, qualora correttamente evidenziati, la stessa realizzabilità del progetto.**

#### ▪ **Stabilimenti a rischio di incidente rilevante presenti nell’intorno aeroportuale**

Con la prescrizione n. 4, la Commissione, così come per la prescrizione n. 3, certifica un'altra sostanziale carenza progettuale, riferita alla necessità di evidenziare "... *la probabilità di accadimento di un impatto aereo sugli stabilimenti circostanti l'aeroporto, in particolare su quelli classificati dalla Direttiva Seveso come a rischio di incidente rilevante. Questa stima sarà finalizzata a valutare tutti i possibili effetti domino o di amplificazione e a definire idonee procedure di sicurezza ...*"

Valgono per questo argomento le stesse considerazioni fatte al punto precedente, ricordando - quindi - che attualmente nulla si sa del rapporto tra le modalità di sorvolo del territorio e le attività insediate. 

#### ▪ **Terre e rocce da scavo**

L'Argomento, per Firenze, è delicato, visti i precedenti relativi alla TAV (tra l'altro ancora non risolti a 5 anni dalle indagini della magistratura).

La prescrizione n.8 sub c), conclude **dichiarando "La presentazione del Piano di utilizzo [delle terre e rocce da scavo] al MATTM (art. 5 DM 161/2012) è condizione necessaria alla preventiva autorizzazione alla realizzazione di qualsiasi opera prevista ..."**

Tale condizione è totalmente in contrasto con i contenuti dello stesso art. 5 del DM 161/2012 citato, che impone invece (opportunamente) la presentazione del Piano di utilizzo "... **prima dell'espressione del parere di valutazione ambientale**", e non prima dell'autorizzazione alla realizzazione.

La questione - tra l'altro - era già stata trattata nel parere VIA della Regione Toscana, ove si dichiarava l'illegittimità del procedimento, proprio con riferimento alla mancanza tra i documenti del richiamato Piano di utilizzo.

E' quindi del tutto incomprensibile come la Commissione, in totale difformità dalla legge, abbia potuto rimandare ad una fase procedimentale successiva alla VIA la presentazione di un elaborato la cui importanza è legata anche ai quantitativi in gioco (oltre 3 milioni di mc di terre, o altro che dovranno essere rimosse e/o trattate).

Valgono- purtroppo - anche per questo argomento le stesse considerazioni in merito alla attendibilità di un giudizio di compatibilità ambientale, che più che a

uno strumento di tutela da eventuali impatti sembra assomigliare ad una cambiale da scontare.

#### **4) Fosso reale: attraversamento autostrada A11**

Con la prescrizione n. 29 si impone al proponente, in sede di progettazione esecutiva, di *“sviluppare la soluzione di attraversamento della autostrada A11 .... risolvendo la problematica tecnica evidenziata nel parere del Genio Civile di Bacino Arno ...”*.

Nella sostanza la Commissione è costretta a constatare che il progetto, relativamente alle opportune modifiche al Fosso reale per consentirne il passaggio sotto il rilevato autostradale in assoluta sicurezza, non individua soluzioni accettabili, ma ciò non ha impedito alla Commissione stessa di esprimersi favorevolmente anche con riferimento agli aspetti idraulici, seppure attribuendo ad elaborazioni da presentare nella successiva fase autorizzativa l'onere di trovare soluzioni alla problematica.

Alla luce di tali gravi carenze progettuali (alle quali si devono aggiungere molte altre che non cito), le imbarazzanti conclusioni del parere sono totalmente contrarie **ai principi che regolano le procedure di valutazione**, e inducono a delegittimare - di fatto - il ruolo stesso della Commissione (e la finalità per cui è stata istituita), minandone la credibilità e producendo il solo effetto di allontanare ancor di più i cittadini dalle istituzioni.

Per essere più chiaro e diretto potrei dire che la fiducia riposta - oggi - nel lavoro della Commissione è la stessa che ognuno di noi avrebbe nei confronti di un meccanico che giudica le prestazioni di una automobile senza conoscerne le caratteristiche, o di uno chef che commenta una pietanza senza averla assaggiata.

Sarebbe l'ora che tutto questo finisse, che ognuno tornasse a fare il proprio mestiere (in scienza e coscienza): che chi è chiamato a valutare lo facesse in autonomia e chi deve decidere evitasse di cercare sempre compiacenti coperture.

I virtuosi comportamenti che dovrebbero caratterizzare le azioni quotidiane di tutti coloro che operano per il bene della società furono rappresentati già sette secoli fa da Ambrogio Lorenzetti nell'allegoria del “Buon governo”, ma, a quanto pare, perché tutto ciò entrasse nel sentire comune, non è bastato fissarlo su un muro.

P.S. Dei 48 membri della Commissione VIA, 35 hanno sottoscritto il parere e 10 sono risultati assenti. Tre sono i membri che hanno espresso un parere contrario:  
**chapeau!**

**\*Fabio Zita**