

Il nuovo aeroporto di Firenze e il sistema di aggiramento delle regole

La storia si ripete, e quanto sta accadendo oggi per il progetto del nuovo aeroporto di Firenze è un film già visto. Si tratta del 'remake' di un soggetto scritto a più mani, così apprezzato da essere riproposto in ogni occasione utile.

Ma quale è il soggetto del film? E' la solita **grande opera infrastrutturale** che ahimè, per volere di 'fastidiose leggi' che lo Stato italiano (come d'altronde tutti gli Stati europei) ha emanato in applicazione di direttive comunitarie, deve essere **sottoposta a un giudizio di compatibilità ambientale**. Ma potrà mai ciò accadere per le infrastrutture che il potere ritiene irrinunciabili per lo sviluppo? Certo che no! Un sistema collaudatissimo ha prodotto un complicato ma **perfetto intreccio di relazioni e competenze che garantisce alle opere di uscire vincitrici** nella competizione con le valutazioni, come uno slalomista tra i paletti.

Il problema è che le '**non valutazioni**', **perché di ciò si tratta, producono spesso effetti devastanti**. Ha fatto scuola in tal senso l'alta velocità – nel sottoattraversamento appenninico – dove a seguito di ripetute segnalazioni da parte dei tecnici in merito alla probabilità che la realizzazione delle gallerie ferroviarie potesse intercettare l'acquifero e alla necessità, perciò, di approfondire le conoscenze in tal senso, la politica (tutta) ha, nel supremo interesse collettivo, approvato l'opera dando mandato affinché – ed ecco le parole magiche – “nelle successive fasi autorizzative” si verificasse la sussistenza di tale criticità.

Et voilà, con la semplice frase “nelle successive fasi autorizzative” si è realizzata l'intuizione capace di **sovertire l'applicazione delle regole poste a tutela dell'ambiente e della salute pubblica**. Perché è bene ricordare – a riguardo – che gli acquiferi del Mugello sono stati effettivamente intercettati dalle gallerie, che fiumi, torrenti e sorgenti si sono effettivamente seccati; e, udite udite, la Regione Toscana si è costituita parte civile nel processo per disastro ambientale; sì proprio quella Regione che anni prima, in sodalizio con l'allora Ministro delle infrastrutture Matteoli, aveva approvato il progetto TAV

convenendo che soltanto “nelle successive fasi autorizzative” si sarebbe dovuto verificare se avevano una base di fondatezza le preoccupazioni ambientali poste da coloro che oggi è di moda chiamare ‘gufi’.

Ma torniamo alla **procedura di VIA del nuovo aeroporto di Firenze** in corso. Questa sta seguendo lo stesso sistema collaudato di aggiramento delle leggi e delle regole. Il primo passo è che il proponente presenti un progetto preliminare/definitivo, operazione impossibile solo per gli ingenui. Il significato autentico è che **il progetto entra nella VIA come ‘preliminare’ e ne esce come ‘definitivo’**. Come? Con un secondo passo: la commissione VIA, invece di chiedere integrazioni e chiarimenti – atti ufficiali che interromperebbero la procedura e che richiederebbero risposte e approfondimenti altrettanto ufficiali – **‘contratta’ le modifiche del progetto con il proponente**; e, in effetti, per quanto risulta, la Commissione Via non ha richiesto nessuna integrazione del materiale del Master Plan aeroportuale per quanto lacunoso, né lo farà la Regione, Toscana, né lo ha fatto il Comune di Firenze, ovviamente sponsor del progetto, che ha trasformato le proprie osservazioni in “prescrizioni realizzative”.

Le “prescrizioni realizzative”, un’invenzione senza alcun fondamento giuridico, spiegano il terzo fondamentale passo del “sistema”. L’amministrazione – tanto per fare un esempio – invece di chiedere le necessarie integrazioni degli studi e dei modelli di valutazione del rischio idraulico, perché basati su dati non aggiornati, dirà che “nelle successive fasi di realizzazione del progetto si dovrà approfondire l’eventuale necessità di disporre di dati più aggiornati”. **E così si arriva al progetto esecutivo ‘non valutato’**, con ritardi, interruzioni non previste, proteste, costi triplicati da scaricare sui contribuenti; e con il rischio di ripetere i disastri del Mugello.

Questo sistema è stato seguito dalla Commissione VIA con l’intermediazione e il patrocinio di ENAC nel corso degli anni per tutti i progetti aeroportuali soggetti a studio di impatto ambientale. E, ovviamente, nonostante l’allarme della pagina locale di Repubblica (colpo di scena! Palazzo Vecchio fa le bucce all’aeroporto!) le “prescrizioni realizzative” del Comune di Firenze sono state favorevolmente accolte dal proponente Adf che ha annunciato di volere avviare i lavori entro agosto, anticipando come favorevoli i pareri della Regione e degli altri enti interessati; e sottintendendo che **le valutazioni (serie) non sono altro che un evitabile intralcio a decisioni già maturate**.

Le opache e tortuose vicende del nuovo aeroporto di Firenze non fanno altro che ripetere un copione collaudato: **aggiramento delle regole** poste a tutela della sicurezza e della salute delle popolazioni, **vanificazione dei processi partecipativi**, decisioni prese dall'alto e gestite dall'alto, **pubblicità** sui giornali al posto di analisi serie. Il tutto **con la complicità delle istituzioni e delle amministrazioni pubbliche**; nel silenzio della stampa che riporta solo entusiastiche dichiarazioni a supporto del nuovo aeroporto. Non c'è da stupirsi che la 'politica' sia sempre più sentita come una collusione tra potenti, estranea e contraria agli interessi dei cittadini.

***Paolo Baldeschi, urbanista, opinionista di Eddyburg**