

L'aeroporto di Firenze e il lupo, il gatto, la volpe e lo struzzo

scritto da Fabio Zita

La vicenda dell'emendamento alla legge di stabilità riguardante "l'esenzione" dalla VIA per i progetti di sviluppo dei grandi aeroporti, ritirato dai relatori a seguito delle veementi proteste delle opposizioni, impone una riflessione a tutto tondo sugli atti, sui fatti e sui misfatti ad essa legati.

L'emendamento, se fosse stato predisposto, in via generale, per migliorare o chiarire le procedure di approvazione di infrastrutture che in Italia possono essere riconosciute quali aeroporti di interesse nazionale, non avrebbe destato particolare preoccupazione o interesse. Quanto invece è successo è legato a due questioni risultate rilevanti:

- Il testo presenta evidenti contrasti con il contenuto delle direttive comunitarie in materia di VIA e introduce la retroattività della norma ai piani di sviluppo in corso di approvazione;
- Qualche giorno prima della presentazione dell'emendamento, la Regione Toscana aveva concluso la propria istruttoria tecnica e aveva espresso il parere tecnico di compatibilità ambientale sul Master plan dell'aeroporto di Peretola, parere allegato alla delibera della Giunta regionale n. 1168 del 30/11/2015 successivamente inviata alla apposita Commissione di VIA presso il Ministero dell'Ambiente.

Le due questioni sono strettamente legate tra loro ed è per questo che qualcuno ha definito la proposta "emendamento Carrai", e qualche altro ha chiamato in causa lo stesso Presidente del Consiglio. Per comprendere appieno cosa leghi così strettamente tra loro gli avvenimenti di cui si narra dobbiamo partire proprio dalla conclusione dell'istruttoria regionale.

Il parere n. 110 del 6 novembre 2015 del Nucleo di Valutazione dell'Impatto Ambientale della Regione Toscana relativo all'aeroporto di Firenze, oltre a rilevare che **il livello di definizione progettuale della documentazione complessivamente depositata non permette di esprimere un parere compiuto relativamente a tutte le componenti ambientali interessate**, segnala il permanere di evidenti profili di illegittimità del procedimento legati sia

al livello della documentazione presentata (Master plan laddove la norma di riferimento prevede un progetto definitivo), sia all'assenza del Piano di utilizzo del materiale di scavo, reso obbligatorio da specifica norma.

Come è possibile comprendere dal semplice confronto dei testi, gli emendamenti proposti dai solerti parlamentari Melilli (Pd) e Tancredi (Ncd), con l'obbligo, per gli aeroporti di interesse nazionale (Firenze), alla presentazione di un progetto di massima (e non più definitivo), e con il rinvio della redazione del Piano di utilizzo del materiale di scavo al di fuori del procedimento di VIA, hanno con tutta evidenza mirato a superare le illegittimità evidenziate in sede tecnica dalla Regione toscana riguardo all'aeroporto di Firenze.

La ciliegina sulla torta, che è poi in vero regalo per gli sponsor dell'aeroporto, è nell'ultimo comma dell'emendamento dove è previsto che le disposizioni di cui sopra si sarebbero applicate anche alle procedure di VIA in corso di approvazione, così da annullare - di fatto - tutte le criticità riscontrate in sede regionale.

La scelleratezza di questa iniziativa si può comprendere in tutta la sua gravità solo se si ha l'accortezza (ed anche la sensibilità) di percepire il significato intrinseco di quanto sopra riportato in merito alla documentazione progettuale ed all'impossibilità di esprimere su di essa un parere compiuto. I tecnici hanno affermato che, per "**carenze documentali**" e per "**Incompatibilità ambientali e paesaggistiche**", sul progetto non è possibile esprimersi.

Con questi presupposti, qualcuno in parlamento ha pensato di proporre una scorciatoia autorizzativa, antepoendo non ben precisati interessi nazionali a ben chiari problemi ambientali, paesaggistici, di salute pubblica e di sicurezza della collettività.

Rispetto a quanto premesso, mi pongo alcune domande circa la delibera della Giunta Regionale sopra citata:

- su quali documenti la Giunta regionale abbia fondato l'espressione del proprio parere positivo, visto che quelli a disposizione dei tecnici non hanno consentito di esprimere un parere;
- su quali presupposti il Presidente Rossi dichiara che ci saranno prescrizioni atte a garantire che tutto quello che non è stato verificato fino ad oggi lo sarà successivamente. Forse il Presidente Rossi non ricorda che, come già fatto ad esempio per il corridoio tirrenico, un

quadro prescrittivo in grado di garantire la massima sostenibilità delle opere **è possibile definirlo soltanto dove c'è veramente un progetto** che possa dichiararsi tale; come si può credere di poter dettare condizioni dove non si conoscono né i dettagli di un progetto, né i suoi effetti?

- quale sarebbe il comportamento che induce ad affermare: “abbiamo rispettato il parere che hanno espresso i tecnici della Toscana”;
- visto il contenuto del parere di VIA n. 116 del 6 novembre 2015, quale sarà la posizione che il rappresentante regionale assumerà nella Commissione VIA nazionale, quando questa sarà convocata per esprimersi sull'aeroporto di Peretola.

Questa vicenda, **se non fosse per la gravità di certe affermazioni e di certi comportamenti**, potrebbe far immaginare a un moderno favolista un breve apologo che riunisse diversi proverbiali personaggi animali, mettendo insieme un discreto bestiario: in ordine di apparizione, il lupo, il gatto, la volpe e lo struzzo.

***Fabio Zita, architetto, fino al 2012 dirigente del Settore VIA della Regione Toscana**