

# Il Tar e l'Aeroporto di Firenze. Una sentenza fondativa per le vertenze contro le grandi opere

scritto da Urbanistica Puc

La sentenza che blocca l'iter amministrativo dell'aeroporto di Firenze è un atto che può aprire nuove prospettive per le lotte territoriali contro le grandi opere inutili e imposte.

Il TAR toscano si è recentemente pronunciato sulla elevata quantità di prescrizioni che supplivano alle carenze progettuali delle opere relative al nuovo aeroporto, e ha annullato la Valutazione di Impatto Ambientale elaborata dai ministeri presieduti, allora, da Galletti (UdC) e Franceschini (PD).

Tentiamo di spiegare perché, e su quali aspetti, la bocciatura - contenuta nella sentenza (sez. I, n. 793/2019) del TAR alla VIA (D. 377/2018) del *Masterplan 2014-2029* presentato da Enac e Toscana Aeroporti Spa - assume un valore esemplare nelle vertenze aperte nel paese.

## Valutazione di progetti definitivi, non di generici Masterplan

Come a suo tempo fu evidenziato, il DL del 16 giugno 2017, varato in seguito alla direttiva 2014/52/UE, ha modificato il procedimento di VIA [stravolgendone i contenuti e rafforzando in tal modo il carattere predatorio del "sistema grandi opere"](#).



La norma, scritta in epoca renzianissima, stabilì che, nelle procedure di autorizzazione dell'opera, il «progetto definitivo» non sarebbe più stato necessario: avrebbe, viceversa, potuto essere sottoposto a VIA il semplice «progetto di fattibilità tecnica ed economica», qui detto "Masterplan".

In linea con tale semplificazione, la VIA per l'aeroporto fiorentino è stata condotta in base a un progetto di fattibilità, demandando ad una futura «fase esecutiva» la soluzione di criticità che il Masterplan elude: gli scenari di rischio di incidente aereo, la stima del rischio di incidente in presenza di industrie chimiche (direttiva Seveso), la delineaazione del progetto del sovrappasso autostradale del Fosso Reale, le soluzioni delle interferenze con l'assetto idraulico, le analisi del rischio di *bird strike* etc. (cfr. punto 1.8).

Ma secondo il Tribunale, il progetto sottoposto a VIA «non conteneva quel grado di dettaglio minimo e sufficiente affinché il Ministero dell'Ambiente addivenisse ad una corretta valutazione di compatibilità ambientale», non essendo state individuate compiutamente le opere da realizzare. Dunque, data l'assenza dell'illustrazione di dettaglio delle opere di mitigazione e compensazione, la Valutazione è «stata posta in essere prescindendo dall'esame dell'impatto che le nuove opere potrebbero avere sull'ambiente» (punto 3).

Il TAR Toscana evidenzia perciò la necessità che le «opere da valutare siano state preventivamente definite (quanto meno nelle linee essenziali)» (3.3). L'autorità amministrativa ribadisce, in questo e in altri passi, quanto da molti contestato già al momento del varo del decreto renzianissimo: se ne deduce che solo il «progetto definitivo» il quale, stando alla lettera del Codice degli appalti (art. 23), individua compiutamente i lavori da realizzare è sottoponibile a VIA. Non lo è invece il più generico progetto di fattibilità.

### **Troppe prescrizioni, confuse e indefinite**

Molte e imponenti sarebbero le opere preliminari alla realizzazione del progetto del nuovo aeroporto di Firenze. Tra di esse, lo spostamento del Fosso Reale, il sottoattraversamento dell'A11 e la dislocazione del lago di Peretola. Opere, insomma, di carattere idraulico, viario, ambientale, che implicherebbero una profonda alterazione territoriale, per di più in un ambiente a rischio idraulico medio-elevato come quello della Piana tra Firenze, Sesto, Campi e Prato.



Al fine di verificare le «condizioni per la realizzazione, l'esercizio e l'attuazione del progetto», finalizzate ad evitare, prevenire, ridurre e, se possibile, compensare gli impatti ambientali, la VIA dispose 142 prescrizioni. Di queste, circa 70 hanno, secondo la sentenza, caratteristiche tali da «condizionare la [stessa] valutazione di compatibilità ambientale» (punto 1.7).

Dal numero «così elevato» di prescrizioni, dalla loro vaghezza, dal loro «carattere» e «tenore», si può desumere che il decreto di VIA ha rinviato alla fase di progettazione esecutiva gli studi degli scenari di rischio (incidente aereo, incidente rilevante, *bird strike*), nonché le soluzioni progettuali che consentono di superare le numerose criticità ambientali che l'intervento comporta. Detto in altri termini: la VIA, istituto preposto alla valutazione di questi studi e di queste soluzioni, ha, nel caso di specie, demandato a una fase successiva - ma quale? - gli studi ambientali riferiti agli scenari di rischio sopra descritti.

In termini generali, quindi, secondo il TAR, il procedimento valutativo per l'aeroporto non ha dato «concreta applicazione ai fondamentali principi di precauzione e prevenzione del diritto dell'ambiente». I principi di precauzione e prevenzione - stabiliti dal diritto europeo, e troppo spesso invano invocati - sono dunque oggi finalmente impiegati per bloccare una grande opera che gli abitanti della Piana ritengono inutile e dannosa.

**Per concludere, l'Osservatorio**

La procedura di Valutazione di Impatto Ambientale implica che le opere da valutare siano state preventivamente definite, rendendo di fatto possibile la valutazione dell'incidenza di queste ultime sugli elementi naturalistici e ambientali del territorio interessato. Se, viceversa, le opere da realizzare non sono state definite, la valutazione ambientale risulta «parziale» (punto 3.5), poiché non è verificabile in che misura l'ambiente risulterà modificato dalla realizzazione delle opere.

Ecco, per concludere mirabilmente il pasticcio, che la verifica dell'ottemperanza a dette condizioni è stata affidata - anziché al controllore pubblico - all'Osservatorio ambientale, nominato con «decreto direttoriale di incognito numero e data» (punto 3.7). Nell'organismo «è presente (con diritto di voto) lo stesso proponente ENAC e senza diritto di voto Toscana Aeroporti», mentre «è stata esclusa la presenza di ogni rappresentante dei Comuni» circostanti: Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Calenzano, Prato, ossia i comuni più colpiti dalle ricadute ambientali di questo scellerato progetto.

**\*Gruppo Urbanistica per Un'altra città**