

Aeroporto di Firenze, le sconcertanti carte nascoste di Ministero, Regione e Comune.

scritto da Fabio Zita

L'intricata vicenda riguardante il progetto del nuovo aeroporto di Firenze si è arricchita di un nuovo capitolo dai contenuti a dir poco sconcertanti.



Non bastassero la già evidenziata illegittimità del procedimento di VIA e le carenze progettuali che hanno obbligato la Commissione per le valutazioni del Ministro dell'Ambiente a "condizionare" la realizzazione dell'opera al rispetto di un impressionante numero di prescrizioni (ben 142), si è aperto, oggi, il vaso di Pandora in cui sono rimaste intrappolate per almeno 5 anni tutte le contraddizioni che avvolgono l'opera stessa, ed è venuto "alla luce" il documento rimasto (inspiegabilmente) nascosto tra gli scaffali del Ministero, apparso solo per merito di chi, con apprezzabile tenacia, [ne ha chiesto ripetutamente conto e copia](#) alla pubblica amministrazione.

>>> [Sul tema leggi anche Peretola fuori legge dal 2003. Pubblicati grazie ai Comitati i documenti segreti sulla Valutazione di Impatto Ambientale](#)

[Si tratta di un Decreto firmato dal Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano](#) il 5 giugno del 2012 con il quale è stato respinto il ricorso straordinario al Capo dello Stato presentato dalla Società aeroporto di Firenze, avverso il parere positivo di compatibilità ambientale con prescrizioni di cui al decreto del Ministero dell'Ambiente del 14 marzo 2003 n.676 - [qui un estratto](#). Per chi non sa o non ricorda, trattasi del progetto che prevedeva, oltre all'aumento complessivo dei voli e dei passeggeri anche la possibilità di realizzare una pista di rullaggio, posta parallelamente a quella di decollo ed atterraggio necessaria per rendere più funzionale lo scalo.

L'assoluta rilevanza del pronunciamento del Capo dello Stato è tutta nell'allegato parere del Consiglio di Stato del 16 marzo 2011, laddove, nel concludere la propria istruttoria, il Consiglio medesimo, ritenendo il ricorso infondato, "[...] *esprime il parere che il ricorso debba essere respinto [...]*". Per chi è interessato a comprendere le motivazioni che hanno portato Napolitano a respingere il ricorso, suggerisco di dedicare un po' di tempo alla lettura delle 20 pagine che costituiscono il richiamato parere. Non sarà certo un esercizio avvincente come il concentrarsi su un buon libro di avventure, ma ho modo di ritenere che soffermarsi su alcuni interessanti passaggi di questo documento, potrà aiutare gli inconsapevoli, gli scettici, i disillusi, i saccenti e coloro che millantano invece certezze, a comprendere, in materia di compatibilità ambientale, il valore di principi che abbiamo potuto constatare essere poco digeribili da chi ritiene le procedure "inaccettabili laccioli burocratici"; per comprenderne la portata complessiva, riporto, per estratto, due passaggi del parere:

- Nell'esercizio del potere discrezionale sia la Commissione VIA sia l'Amministrazione nella fase decisoria del procedimento di VIA possono spingersi anche nella direzione di fare emergere quegli elementi progettuali che, **solamente se corretti sulla base di prescrizioni**, possono rendere l'opera medesima nel suo complesso ambientalmente compatibile."
- ...l'Amministrazione nell'ambito del procedimento di VIA persegue **l'obiettivo di limitare o ridurre i danni all'ambiente** derivanti dalla realizzazione di un progetto e tale finalità viene perseguita **anche imponendo prescrizioni che consistano in adempimenti non previsti dalla normativa ambientale** ... " Ciò in quanto non sempre la pedissequa applicazione della normativa ambientale consente di tutelare adeguatamente la salute e l'ambiente ..."

Non sfuggirà agli attenti lettori che il Consiglio di Stato, da una parte, cita "l'esercizio del potere discrezionale" quale ineludibile prerogativa di chi è chiamato a giudicare la compatibilità ambientale di un progetto, e, dall'altra, ammette che certe prescrizioni possono essere impartite, anche se non strettamente connesse con la normativa ambientale, qualora emergesse la necessità di tutelare adeguatamente oltre all'ambiente anche la salute umana.

Due concetti questi che bocciano senza appello, sia le eccezioni sulla correttezza delle valutazioni ambientali espresse dalla Società Aeroporto di Firenze riguardo

al vecchio progetto *del 2003 (come è stato fatto), sia le contestazioni di ENAC riguardo alle prescrizioni n. 3 e 4 del Parere 2235 del 2 dicembre 2016 della Commissione VIA, riguardanti il rischio di incidente aereo per il nuovo Master plan, che la stessa ENAC ritiene essere argomento non di competenza di chi si occupa di valutazioni ambientali.

Quali le conseguenze di tutto ciò?

Presto detto:

- le prescrizioni sul rumore e sulla qualità dell'aria del decreto VIA n. 676 del 2003, per la parte relativa al traffico aereo e al numero di passeggeri previsti dal Piano Generale di Sviluppo dell'aeroporto Amerigo Vespucci sono, in virtù del richiamato Decreto del Presidente della Repubblica, ancora in vigore e non annullate dal nuovo progetto, come invece dichiarato, con una certa superficialità ed imperizia, nelle premesse del Parere 2235/2016 (ma forse la Commissione non sapeva nemmeno dell'esistenza del Decreto di Napolitano, altrimenti non si sarebbe esposta attraverso una interpretazione così discutibile); se poi le medesime prescrizioni non sono state ottemperate anche attraverso il lavoro dell'apposita Commissione aeroportuale, così come richiesto dal Ministro che ha individuato le specifiche competenze in tal senso, ci sarebbe da chiedere: chi ha autorizzato l'attuale operatività dello scalo aeroportuale, visto che, oggi, il traffico aereo non è certo quello indicato nelle valutazioni nel 2003.

- il Master Plan relativo al nuovo Piano Generale di Sviluppo dell'aeroporto Amerigo Vespucci, oltre agli aspetti riguardanti l'illegittimità del procedimento risolti, in via interpretativa, attraverso la discutibile procedura del decreto 104/2017, potrebbe non essere più giudicabile scontando un evidente contrasto con il precedente progetto e comunque, anche qualora si trovasse una soluzione per armonizzare le due procedure, è indubbio che le prescrizioni riguardanti la sicurezza del volo non potrebbero essere espunte dal parere.

Quanto evidenziato dimostra che su questo progetto infrastrutturale si è voluto giocare, almeno fino ad oggi, una partita a carte coperte, e questo è inaccettabile, perché lo si è fatto sulla pelle dei tanti cittadini coinvolti, che niente sapevano di ciò che nei palazzi del potere stava accadendo.

Niente sapevano e sanno di come vengono gestite le procedure;

Niente sapevano e sanno di come il governo e la confindustria si sono impegnati a semplificare la VIA, rendendola una pura formalità, attraverso il rapporto diretto e senza intermediari tra proponente e pubblica amministrazione, cancellando così ogni possibilità di arrivare ad una pronuncia approfondita;

Niente sapevano e sanno dei motivi per cui ad un anno dal parere della Commissione tecnica ancora il Ministro non ha firmato il dovuto decreto.

Niente sapevano e sanno del perché soltanto oggi, e solo su sollecitazione da parte di richiedenti, è comparso, come per incanto, il Decreto del Presidente della Repubblica che rimette in discussione tutta l'iniziativa.

Ora però si pretende di sapere : tutto, subito e a carte scoperte!

Fabio Zita