

TRASPORTI

«NON ESAUSTIVO»
«TUTTI GLI STUDI EFFETTUATI
HANNO COMPORATATO
OPPORTUNE INTEGRAZIONI»

«DIECI ANNI»
«I RILIEVI SULL'ATMOSFERA
ANDAVANO EFFETTUATI
SULL'ARCO DI DIECI ANNI»

INTERVENTO IL LEGALE AMMINISTRATIVISTA PONE IN LUCE I PUNTI DEBOLI DELLA PROGETTAZIONE

«Nuova Peretola, aeroporto irrealizzabile»

Rischio idraulico, autostrada, inceneritore: «Masterplan di sorprendente superficialità»

di MAURO GIOVANNELLI*

LEGGENDO il parere espresso il 23 giugno scorso dal Nucleo di valutazione dell'impatto ambientale della Regione Toscana (pagine 42) e ancor più la relazione istruttoria della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale del Ministero dell'ambiente del 17 luglio (pagina 16) risulta incontrovertibile un primo dato significativo (anche se non il più importante): il Masterplan, relativo al nuovo aeroporto di Firenze-Peretola fatto redigere dalla spa Toscana Aeroporti e trasmesso tramite l'Enac per la valutazione Via era di una superficialità sorprendente.

Nessuno degli studi effettuati circa le componenti atmosfera, ambiente idrico, vegetazione flora e fauna, rumore e vibrazioni, fasi di progettazione è risultato esaustivo, necessitando di integrazioni numerose e profonde, tali da richiedere studi ed approfondimenti che - se fatti come si domanda - dovrebbero comportare tempi lunghissimi di realizzazione.

Leggendo le numerosissime censure che sia il Nucleo Regionale che la Commissione ministeriale rivolgono al progetto e agli allegati viene subito da pensare alla leggerezza

con cui i lavori di predisposizione e valutazione sono stati condotti, tanto da far supporre che si pensasse ad un percorso privilegiato e coperto, che consentisse ad un progetto sponsorizzato da forze politiche significative e da forti interessi corporativi locali di superare precise prescrizioni di legge o addirittura limiti che si manifestano invalicabili.

Ma quello che più ancora impressiona è la quantità e qualità delle

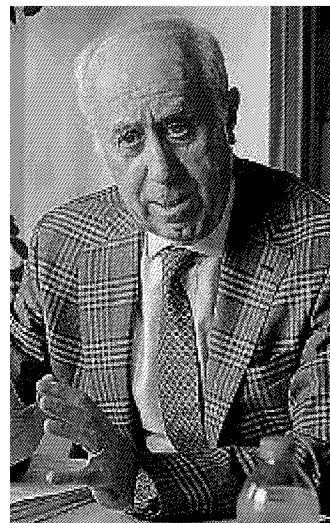
sottopassaggio attraverso l'autostrada A11, con la situazione generale determinata dall'esecuzione di opere pubbliche interferenti (terza corsia Autostrada A11, inceneritore Casa Passerini, pianificazione dei Comuni interessati, gestione delle acque del Distretto idrografo dell'Appennino Settentrionale, piano stralcio Bilancio Idrico, Piano riduzione rischio idraulico, PAI). Per quanto riguarda la componente atmosfera il Masterplan non ha

ATTENZIONE

Sul tema del rumore e delle vibrazioni si chiede di valutare gli scenari

considerazioni svolte dai due apparati tecnici, il primo della Regione Toscana, il secondo del Ministero dell'Ambiente, che hanno lavorato separatamente e senza interferenza, giungendo peraltro a conclusioni analoghe.

IN PRIMO LUOGO la Commissione ha rilevato che lo studio progettuale non ha coordinato il rischio idraulico, rappresentato dalla deviazione del fosso Reale e dal suo



considerato che i rilievi andavano fatti nell'arco di 10 anni e non ha valutato tutti gli agenti inquinanti, per cui le conclusioni risultano contraddittorie e/o imprecise, anche in relazione ai rischi tossicologico e cancerogeno insiti nella concentrazione di elementi chimici nell'aria (PM10 e N02).

Sul tema del rumore e delle vibrazioni la Commissione chiede espressamente di valutare gli scenari, con riferimento al tempo del

IL CASO TREVISO
Il prolungamento a 2400 metri della pista del Canova è stato accantonato

massimo sviluppo previsto (2029 quando la popolazione esposta salirà del 21%, raggiungendo oltre 20.000 persone).

Le vibrazioni generate dovranno riguardare in particolare due grandi strutture esistenti (Polo Scientifico e Scuola dei Marescialli), nonché la valutazione degli effetti sulla popolazione ivi presente, tenuto conto delle malattie che potenzialmente tale inconveniente genera (ipertensione e malattie cardiovascolari).

Per mera comparazione siamo stati indotti a leggere i rilievi che la stessa Commissione effettuò circa l'aeroporto di Treviso «Antonio Canova», che doveva avere caratteristiche equivalenti a quello di Peretola, con una pista di identica dimensione (2400 metri) e con un progetto di integrazione con l'aeroporto di Venezia, simile a quello immaginato da Firenze nei confronti di Pisa.

DI FRONTE a quel parere, la società di gestione dell'aeroporto di Treviso ha ritirato il progetto, decidendo di non farne di nulla.

Uguale, saggia decisione dovrebbe prendere la società Toscana Aeroporti, di fronte alla chiara impossibilità di superare i moltissimi rilievi critici e concentrare tutti gli sforzi e tutti gli ingenti mezzi finanziari a disposizione nell'ampliamento dell'aeroporto di Pisa e nella realizzazione delle infrastrutture viarie e ferroviarie per raggiungerlo agevolmente da tutta la Toscana Centro Settentrionale.

Se non lo farà, il Ministero e la Regione Toscana non potranno sottrarsi dall'esercizio del loro potere di interdizione.

** avvocato amministrativista*