

A settembre il via libera da Roma Così il ministero punta a scavalcare il no dei giudici

La Vas bocciata dal Tar non è la Via che sarà approvata a Roma a settembre. E la sentenza del Tar potrebbe non avere effetto sul futuro di Peretola. Se vi siete persi, non vi preoccupate: seguite con noi il significato di queste sigle, per capire cosa davvero potrebbe succedere all'aeroporto di Firenze.

La Vas La Regione ha approvato nel 2014 un'integrazione al Pit (piano del territorio) che prevedeva la localizzazione del nuovo aeroporto con la pista parallela. Alla base del Pit, c'era la Valutazione ambientale strategica, Vas, quella che secondo i giudici del Tar aveva troppe lacune nelle risposte ai problemi ambientali, idraulici e urbanistici. Lacune peraltro segnalate da dirigenti che guidano il Nurv (nucleo unico di valutazione della Regione). Solo che anche la Vas è stata redatta da tecnici della Regione, sotto la spinta degli organi politici per approvare il Pit.

La Via La valutazione di impatto ambientale, invece è un procedimento amministrativo presso il ministero dell'ambiente coinvolgendo tutti gli enti interessati: affronta un progetto specifico, il Masterplan aeroportuale, presentato nel 2015, diverso da quello citato (ma non approvato) nella variante al Pit: gli atti depositati a Roma parlano di 2.400 metri di pista, non i 2.000 del Pit. Due percorsi diversi, questo è quello che sostengono Toscana Aeroporti e Regione, spalleggiati dal Comune ed anche dal governo, che ieri tramite il vice-



Il presidente toscano
Enrico Rossi



Il viceministro ai trasporti
Riccardo Nencini

ministro Riccardo Nencini ha chiarito che «la sentenza del Tar pare non incida sul procedimento di Via in corso presso il Ministero dell'Ambiente». E dal dicastero dell'ambiente si conferma: arriverà il parere sulla Via entro settembre, poi potrà partire la Conferenza dei servizi.

Una norma salva Pit Proprio in quella sede la Regione potrà utilizzare una norma recentemente modificata della sua legge urbanistica, la legge 65: all'articolo 9 Bis si prevede che basti un'intesa Stato-Regione, firmata dal presidente toscano, per fare, di fatto, una variante al Pit. Lo conferma il presidente Enrico Rossi: «La Vas è legata ad un piano urbanistico, non poteva rispondere a tutti i problemi ambientali» che porta un progetto, e quando arriverà «il parere Via, anche con prescrizioni, siamo pronti ad aggiornare il Pit».

La sentenza del Tar È l'esatto opposto però di quello che sostiene la sentenza del Tar: perché la Vas ha la funzione di «soppesare le ripercussioni della scelta pianificatoria sull'ambiente e le interazioni derivanti dalle eventuali soluzioni compensative e mitigative ritenute necessarie». Uno studio preliminare alla decisione: i problemi e le possibili soluzioni non dovevano essere lacunose (termine usato più volte dai giudici amministrativi), ma profonde e puntali «in modo da guidare l'amministrazione nelle scelte, ampiamente discrezionali» optando per quel-

la più «rispondente alle esigenze di tutela dell'ambiente ovvero più funzionale alla sostenibilità ambientale».

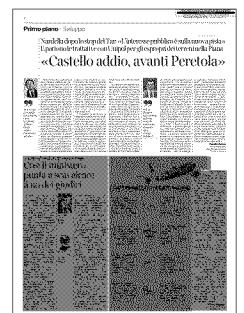
La contromossa Due visioni diametralmente opposte, che si scontreranno al Consiglio di Stato. Ma prima c'è un altro scoglio. L'avvocato dei comitati No Aeroporto (il cui ricorso ha vinto al Tar) annuncia che ieri hanno già «inviato una diffida al ministero per sospendere il parere sulla Via. E se il ministero darà ugualmente il parere, impugneremo anche quello». Perché secondo Guido Giovannelli «Vas e Via non sono procedure distinte e quanto non fatto nella Vas non può essere recuperato nella Via. Il Tar indica, di fatto, che si debba ripartire daccapo». Ma da Toscana Aeroporti e dalla Regione, come pure dal Governo, c'è molta sicurezza sul percorso del progetto dell'aeroporto: «Devo dire — commenta Giovannelli — che trovo questa posizione contraddittoria. Se così fosse, non si penserebbe a fare ricorso al Consiglio di Stato cosa che, invece, è stata immediatamente annunciata» dalla Regione.

I tecnici Ma da Palazzo Sacconi Strozzi arriva la risposta del direttore generale Antonio Davide Baretta: «Siamo convinti di aver operato in modo corretto ed, in particolare, riteniamo che la Vas sia stata effettuata in modo puntuale e consona all'integrazione di un atto di programmazione del territorio». E le «censure» del Tar «avrebbero trovato risposta nel prosieguo del procedimento sia in sede di Via dell'opera che al momento della localizzazione della pista». Problemi per la cui soluzione la Regione «ha già stanziato ingenti fondi», a partire dalle tramvie.

Marzio Fatucchi

marzio.fatucchi@rcs.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il Fosso Reale

Per fare la nuova pista è necessario spostare il Fosso Reale: negli atti il Tar non ha trovato soluzioni praticabili e sostenibili e che evitino il rischio idraulico



Due percorsi

Il nuovo Fosso reale non rispetta gli standard di sicurezza sotto l'autostrada: per questo le sue acque saranno divise tra il vecchio e il nuovo tracciato

Oasi e aree umide

Il Tar, riprendendo molte critiche già avanzate dal Nucleo di valutazione della Regione, parla di cancellazioni di oasi e aree umide, senza una «riparazione» ambientale



La «delocalizzazione»

Toscana Aeroporti espanderà le aree umide e le oasi, per una superficie maggiore di quella persa, ai Renai e tra Signa e Lastra a Signa

Il rischio «bird strike»

La Piana è zona di nidi dei migratori e «affollata» di uccelli, i boschi previsti contro l'inquinamento ne porteranno altri, pericolosi per i voli



Il rinvio

La soluzione verrà trovata dopo l'approvazione della Via, come prevede una norma Enac, con gli stessi interventi fatti in altri aeroporti europei

Il piano di Castello

La sentenza del Tar ha dato ragione al consorzio che deve costruire a Castello: fare l'aeroporto impedisce di realizzare oltre 100 mila metri quadrati del progetto



La trattativa

Da una parte il Comune ha chiesto ai proprietari (Unipol) di rivedere il piano. Dall'altra si pagheranno espropri milionari, ma è in corso un confronto «romano»

centimetri