

AEROPORTO DI FIRENZE

Macché Tar alla nuova pista ci pensa Roma

Ci pensa Roma a risolvere il problema. La nuova pista dell'aeroporto di Firenze è «un'opera di interesse nazionale».

■ BONUCCELLI A PAG. 11



LA GUERRA DI PERETOLA

Aeroporto, Roma salverà la pista che il Tar cancella

Gli atti del Ministero dell'Ambiente e dell'Enac sbloccheranno un'opera considerata «strategica e di interesse nazionale»

► FIRENZE

Ci pensa Roma a risolvere il problema. La nuova pista dell'aeroporto di Firenze è «un'opera di interesse nazionale». Non può essere bloccata da una sentenza del Tar. E non lo sarà. Appena il ministero dell'Ambiente avrà rilasciato la Valutazione di impatto ambientale (Via) il progetto riprenderà a correre. Diciamo entro la fine di settembre. Prima del referendum costituzionale. Quindi di una (eventuale) crisi di governo.

INCIAMPO TEMPORANEO

Il Tar stoppa il nuovo aeroporto di Firenze, ma Toscana aeroporti, la Regione, Enac (Ente nazionale aviazione civile) considerano la sentenza e la vittoria dei comitati contrari alla pista parallela all'autostrada un inciampo. Anche «prevedibile» nella guerra di infrastrutture che contrappone il polo aeroportuale toscano - nato sotto il segno del magnate argentino Eduardo Eurnekian - allo scalo di Bologna. Il diretto concorrente in centro Italia: l'unico in grado di contendere il primato a Pisa-Firenze, grazie al collegamento di Alta Velocità con Roma e Milano. E al ruolo di capitale del manifatturiero, condiviso proprio con Firenze che fa di Bologna uno scalo importante anche per il traffico business, oltre che turistico.

ROMA CI SALVERÀ

Comunque, in Toscana, pubblico e privato si saldano in



LA SENTENZA SULL'INFRASTRUTTURA

Incompatibile con sicurezza e ambiente

Sono molte le ragioni per le quali il Tar ritiene che la nuova pista di Peretola non si possa costruire nella piana fiorentina. Non nella zona indicata dal Pit, il Piano di insediamento territoriale adottato dalla Regione. Sono (per lo più) quelle indicate dai tecnici della Regione, del Nurv (Nucleo unificato regionale valutazione) che funge da supporto della giunta nel rilascio della Vas, la Valutazione ambientale strategica.

In sintesi, il Tar sostiene che la Valutazione ambientale è «incompleta». La Vas della Regione deve risolvere i problemi sollevati dal Nurv senza rimandare alla Via (Valutazione impatto ambientale) rilasciata dal ministero dell'Ambiente. Invece, secondo il Tar, la pista parallela e convergente alla A11 «ha un impatto significativo» e resta «incompatibile» con il parco

agricolo della Piana, perché contraria alla diminuzione del consumo di suolo, non tiene conto della diminuita capacità del parco di «assorbimento dell'inquinamento»; perché la Regione pensa di ridurre l'inquinamento atmosferico, ad esempio, riducendo la velocità sulla A11 da 130 a 100 chilometri orari «con un provvedimento che non le compete». Inoltre, il Tar accusa la Regione di non considerare il pericolo di collisione fra aerei e uccelli, i danni ambientali che la pista creerà alle aree umide e alle oasi protetti della zona; di non considerare la vicinanza delle ville Medicee e di non considerare che il «disturbo luminoso» dei fari delle auto della vicina A11, un «pericolo per la sicurezza dei voli»: potrebbero indurre gli aerei a scambiare l'autostrada per la pista.

una convinzione: il rilascio della Via può superare lo stop alla pista di Peretola, 2400 metri per un investimento di 300 milioni, di cui 150 a carico dello Stato, come previsto nel piano industriale di Aeroporti Toscana. La conferma sta nei 50 milioni stanziati nello Sblocca Italia 2015, confermati il 2016.

IL MINISTERO SI FERMI

Ci sono, però, due ostacoli. Intanto i comitati della Piana fio-

rentina che hanno presentato il ricorso al Tar avvertono il ministero dell'Ambiente, tramite il proprio legale, Guido Giovannelli, di bloccare il rilascio della Via. In secondo luogo, i tempi lunghi di rilascio della Via sulla pista fiorentina da parte del ministero dell'Ambiente (retto dal bolognese Gianluca Galletti).

PARERE BLOCCATO DAL 2015

Eppure il ministero ha la richie-

AEROPORTO FIRENZE: LE TAPPE PRINCIPALI

2009	ADF presenta a Regione 5 progetti per nuova pista di 2000 metri a Peretola
Febbraio 2012	ENAC propone pista 2000 metri parallela all'autostrada A11
24 luglio 2013	CONSIGLIO REGIONALE adotta integrazioni a Pit per inserire pista Peretola di 2000 metri
14 ottobre 2013	ENAC propone pista di 2400 metri come osservazione al Pit
Gennaio 2014	MINISTERO INFRASTRUTTURE annuncia progetto aeroporto unico tra Pisa e Firenze
28 febbraio 2014	ADF presenta master plan da 270 milioni con pista 2400 metri per Firenze
16 luglio 2014	CONSIGLIO REGIONALE approva integrazioni a Pit con pista Peretola da 2000 metri
4 novembre 2014	ENAC approva master plan Adf con pista di 2400 metri
24 marzo 2015	ENAC presenta richiesta via a ministero Ambiente
1° giugno 2015	Fusione fra aeroporto Pisa e aeroporto Firenze: nasce Aeroporti Toscani
12 febbraio 2016	TAR riunisce tutti i ricorsi contro il Pit della Regione
22 giugno 2016	TAR annulla atti che prevedono pista Peretola di 2000 metri in Toscana

FONTE: REGIONE/TAR/AEROPORTI TOSCANI



sta dal 24 marzo 2015. È stata inoltrata da Enac che ritiene la pista di 2400 metri più sicura. Anche se nel Pit della Regione è prevista ancora di 2000 metri. Non a caso Enac ha impugnato, al pari dei comitati, gli atti della Regione: ma, nel suo caso, il Tar ha respinto il ricorso, confermando il diritto della Toscana a decidere collocazione e dimensioni della pista.

I politici, però, attribuiscono ad Enac il diritto di bypassare le scelte del consiglio regionale toscano in tema di lunghezza di pista. E, se anche così non fosse, la politica toscana confida nel salvagente della Via rilasciata da una commissione «autonoma nelle decisioni rispetto al ministero», ricordano da Roma. Ma non in tempi geologici. Il 2 luglio, proprio a Firenze, Galletti ha garantito che mancavano «poche settimane» alla fine del procedimento. **REGIONE AUTORIZZA LA PISTA** Invece, c'è un nuovo slittamento. Nel frattempo la Regione, ri-

correrà al Consiglio di Stato contro la sentenza del Tar ma «a difesa della correttezza dei nostri atti», non per impedire la costruzione della nuova pista. Al contrario. «Siamo convinti di aver operato in modo corretto e riteniamo che la Vas sia stata effettuata in modo puntuale. Le censure rilevate dalla sentenza - sostiene Antonio Baretta, direttore generale della Regione - avrebbero trovato risposta nel prosieguo del procedimento sia in sede di Via dell'opera che al momento della localizzazione della pista. Comunque, gli uffici regionali hanno già identificato l'iter tramite il quale sarà possibile procedere nell'autorizzazione definitiva della nuova pista».

IMPUGNEREMO LA VIA

Si tratta di questioni giuridiche complesse per l'avvocato Giovannelli, però, sono fondamentali: «Se ci sarà la volontà di andare avanti, nonostante la sentenza del Tar, per ottenere la Via, impugneremo l'atto del

ministero. Molti ritengono influente la sentenza del Tar ai fini della realizzazione della nuova pista: trovo questa posizione contraddittoria. Se così fosse, non si penserebbe al Consiglio di Stato».

VIA DALLA TOSCANA

In realtà, la politica punta imperterrita sulla Via con cui presentarsi alla Conferenza dei servizi per l'autorizzazione dell'opera. Aeroporti Toscani pensa di realizzare la pista in 18 mesi, dall'inizio dei lavori. Ma non la potrà inaugurare nel 2017 come programmato. La spa, comunque, resta ottimista. Ritiene che nulla sia perduto. Se poi dovesse ricredersi (l'ipotesi oggi appare remota), rimetterebbe in discussione anche l'investimento in Toscana. Senza nuova pista a Firenze, infatti, Eurnekian non è interessato a mantenere partecipazioni. Neppure a Pisa Che, comunque, in questi mesi ha continuato a crescere.

Ilaria Bonuccelli