

Bocciato il piano per i rischi ambientali. Carrai: se non la vogliono, andremo altrove. La contromossa del governo

Peretola, il Tar blocca la pista

Accolte le obiezioni dei comitati. Rossi: colpo alle istituzioni, ora facciamo ricorso noi

Il Tar accoglie il ricorso dei comitati No Aeroporto e annulla la delibera che aveva varato la variante al Pit con la pista parallela a Peretola. «Lacune», dicono i giudici, nelle soluzioni ai problemi ambientali e sul rischio idraulico. Ma potrebbe arrivare la via d'uscita, a settembre, dal ministero dell'Ambiente.

alle pagine 2 e 3 **Bozza, Fatucchi**



No del Tar alla nuova pista: lacune nella valutazione dei rischi ambientali Toscana Aeroporti pronta al ricorso. Nella sentenza torna l'ombra di Castello Riesplode la guerra di Peretola

Violati cinque volte i principi di precauzione. E su inquinamento dell'aria, rischio idraulico, ambientale (e pure su quello degli incidenti con gli uccelli) i documenti alla base del via libera alla pista parallela sono pieni di «lacune». Una sentenza del Tar rischia di lasciare a terra Peretola. I giudici amministrativi hanno in gran parte accolto i ricorsi dei comitati no aeroporto, Medicina democratica e ordine degli architetti di Prato contro la variante al Pit (il piano del territorio) che prevedeva la pista parallela.

Una bocciatura per la Regione, perché in pratica il Tar ha sentenziato: per decidere che pista fare, e se fare la pista, dovette verificare prima tutti i problemi e poi decidere. Elementi che andavano valutati durante la Vas (valutazione ambientale strategica) fatta dalla Regione e non genericamente rinviati ad una soluzione successiva nel procedimento di Via, di valutazione ambientale, al ministero dell'ambiente. Ma allo stesso tempo la Regione, sentenza il Tar, poteva decidere quanto doveva essere lunga la pista, 2.000 metri contro i 2.400 voluti da Enac e Toscana Aeroporti.

Sono 128 le pagine della sentenza della prima sezione del Tar (presidente Armando Pozzi, giudici Gianluca Bellucci e Pierpaolo Grauso). Secondo l'avvocato dei comitati Guido Giovannelli, i giudici hanno accolto i loro rilievi su «impatto ambientale, profilo idraulico, inquinamento dell'aria e tutela paesaggistica. Si spera adesso che le forze politiche prendano atto della sen-

tenza, che è di merito, e non «politica» come qualcuno potrebbe tentare di bollarla».

La valutazione ambientale, scrive il Tar, serviva a «sopprimere le ripercussioni della scelta pianificatoria sull'ambiente». Conoscere per decidere, consentire di «rinunciare all'una a favore dell'altra, più rispondente alle esigenze di tutela dell'ambiente». Questo non c'è, nella Vas, secondo i giudici: la valutazione ambientale è «incompleta», «non affronta sotto tutti i profili la sostenibilità del Pit». Ma su cosa? Su molto. Il nuovo aeroporto doveva essere compatibile con il progetto del Parco agricolo della Piana e coerente con il principio di «no consumo di suolo»: non lo era, si usano 198 ettari, si «frammentano» le aree verdi, si diminuiscono le «aree umide». Gli interventi di rinaturalizzazione sono «previsioni generiche», non si è verificato neanche «le integrazioni negative» dei nuovi boschi perché «attrattive di volatili» con possibilità di *bird strike* (incidenti da uccelli che colpiscono gli aerei ndr). Non si sono verificati gli effetti sull'inquinamento dell'aria e sul parco. E l'abbattimento dello smog del traffico, grazie a tramvie e limiti di velocità sull'At1, è una «previsione», non una certezza. Neanche il calo del Co2 grazie alla termovalorizzazione dell'inceneritore è certa, il teleriscaldamento «non è incluso nel progetto

dell'impianto».

La Vas non dà «contezza» degli interventi necessari a superare i problemi di sicurezza idraulica spostando il Fosso Reale ed benefici di quelli patentati «non trovano documentazione e dimostrazione». Mentre la cancellazione di diverse oasi e aree naturali vincolate è una certezza, con impatti «su flora, fauna, habitat e integrità». Qui, secondo il Tar «il principio di precauzione» è saltato. Di tutta la Vas, si salvano praticamente solo le previsioni sul rumore. Poi, c'è il problema Castello.

L'area di proprietà ora Unipol ha un piano urbanistico approvato, in parte realizzato, in parte con i permessi a costruire: «Non risulta possibile approvare» il nuovo aeroporto con la pista parallela e «al tempo stesso far salva la compatibilità con le previsioni urbanistiche» di Castello, scrivono i giudici. Solo che la Scuola Marescialli è già stata costruita e ricadrà nella zona dove il rumore sarà a 55 decibel: studiare con quel frastuono sarà un problema. Ma su tutto il rapporto con Castello i giudici accolgono le critiche di «carezza di istruttoria, travisamento dei fatti, contraddittorietà e illogicità manifesta».

Dopo 128 pagine, la decisione: annullato il Pit con la pista parallela. Enac, Toscana Aeroporti e Regione sono condannate a pagare le spese. Ed adesso? «A noi — commenta il legale dei comitati — appare

chiaro che questa sentenza rende illegittima anche la Via». Non la pensa così Toscana Aeroporti, che oltre a ricorrere in Consiglio di Stato è convinta che la sentenza «non incide» sulla Via, perché il progetto arrivato a Roma ormai è quello da 2.400 metri, non quello da 2.000 approvato dalla Regione, ma soprattutto perché in sede di Via a Roma «sono stati esaminati approfonditamente e tutti affrontati tecnicamente i profili di insufficiente istruttoria» sollevati dal Tar. Insomma, nessuno «ostacolo insormontabile» alla nuova pista, sarà necessario solo «un maggior approfondimento». E su Castello? «È innegabile» che Castello e nuova pista confliggono, ora sarà necessaria una valutazione «su quale sia l'interesse pubblico ritenuto prevalente». E parlano di azioni legali contro i comitati perché la Vas «non riguarda in alcun modo» il lavoro fatto da Toscana Aeroporti.

Marzio Fatucchi

Punti deboli
Sicurezza idraulica, inquinamento e autostrada nel mirino dei giudici

Le tappe

● 2008

Renzi durante le primarie da sindaco annuncia il suo sì alla pista parallela a Peretola, progetto fino a quel momento osteggiato dai vertici Pd (ex Pds) di Firenze e della Regione

● 2010

Anche Enrico Rossi, confermato governatore della Toscana, sposa il progetto di nuova pista, e annuncia una variante al Pit

● 2014

Dopo anni di scontro in Consiglio regionale, viene approvata la variante al Pit con la previsione di pista parallela a 2.000 metri Enac (e Toscana Aeroporti) però vogliono i 2.400 metri

● 2015

Si apre al ministero dell'ambiente la procedura di Via, la valutazione ambientale, sul masterplan aeroportuale: il progetto prevede solo la pista a 2.400 metri



La protesta
dell'aprile
scorso
dei comitati
della piana
contro
la costruzione
dell'inceneri-
tore e del
nuovo
aeroporto