

## **Peretola, il legale dei comitati stoppa Rossi: diffida al ministero a proseguire la Via dopo il Tar**

L'avvocato Guido Giovannelli mette in guardia: "Se andranno avanti prima del Consiglio di Stato, impugneremo l'atto". Il Tar nella sentenza sottolinea la contraddizione della Regione: o si sviluppa Castello o l'aeroporto

Una diffida al Ministero dell'Ambiente a continuare il procedimento di Via sul nuovo aeroporto di Peretola alla luce della sentenza del Tar che, accogliendo il ricorso dei comitati cittadini, ha annullato la variante al Piano di indirizzo territoriale (Pit) che prevedeva la nuova pista del Vespucci e bocciato senza appello la relativa Vas.

E' quanto inviato stamani, martedì 9 agosto dall'avvocato dei comitati, Guido Giovannelli, anche in relazione alle dichiarazioni del governatore Enrico Rossi secondo il quale la sentenza del Tar non blocca il procedimento Via al Ministero.

"Nel caso non ne fosse già al corrente - spiega Giovannelli - facciamo presente al ministero che è intervenuto un fatto superiore che rende impossibile proseguire con la Via. Il Tar lo dice espressamente in più passaggi delle 77 pagine della sentenza. La Vas e la Via sono due cose diverse e ciò che non è stato fatto nella Vas, bocciata perchè inadeguata, non può essere recuperato nella Via. Ricordo inoltre che la Vas è obbligatoria e non si può prescindere da essa. Se la Via andrà avanti e avrà esito positivo la impugneremo. Gli scenari - conclude Giovannelli - sono aperti ma per la gravidanza della sentenza non si può non tenerne conto. Non siamo di fronte a persone contrarie al progresso. La Toscana ha bisogno di uno scalo internazionale ma è stata sbagliata la sua collocazione".

**La partita sul futuro dell'aeroporto e la stessa sentenza del Tar ruotano attorno a questo contrasto tra Vas e Via.** La prima, per estesa valutazione ambientale strategica, deve essere fatta in sede di pianificazione urbanistica per valutare le conseguenze dell'inserimento di un determinato progetto in uno specifico contesto territoriale; la seconda, valutazione di impatto ambientale, riguarda il progetto stesso.

**Ecco, secondo il Tar la Vas sulla nuova pista di atterraggio di Peretola è "inadeguata e lacunosa".** Inoltre il Tar ha accolto anche parte del ricorso dei lottizzanti della vicina area di Castello definendo incompatibile il progetto di urbanizzazione di quell'area con il progetto di sviluppo del Vespucci. Intanto perchè tale accordo è precedente alla variante e perchè parte dell'area rientra nelle zone interessate direttamente dalla nuova pista. Ad esempio la Scuola Marescialli.

**In sostanza il Tar sottolinea la contraddizione della Regione: o si sviluppa Castello o si sviluppa l'aeroporto.** I due progetti non sono compatibili. Rigettata invece la richiesta risarcitoria perchè annullato la variante urbanistica viene di fatto annullato il danno.

Terzo tassello. E' stato rigettato il ricorso di Enac contro la Regione per la lunghezza della pista: prevista di 2mila metri, Enac ne vuole 2400.

**Una sentenza che comporta anche la condanna al pagamento di spese legali per 16mila euro di cui metà a carico della Regione e il resto diviso tra Toscana Aeroporti e Enac (in questo caso da versare alla Regione).** Sono compensate per la Città metropolitana di Firenze e per i ministeri dei trasporti e della difesa. Per tutti e tre i ricorsi è stata bocciata la loro inammissibilità eccettata dalla Regione perchè la variante al Pit non localizzerebbe l'opera ne approverebbe il progetto. Per il Tar, il combinato disposto dall'esito della Vas e dalle indicazioni del master plan indicano nella pista parallela convergente all'autostrada la localizzazione dell'opera.

**LA SENTENZA DEL TAR** In 77 pagine il Tar analizza i documenti e gli studi forniti dalle parti in causa e da terzi soggetti come il Nurv, il nucleo regionale di valutazione che sottolineò la carenza

degli accertamenti dell'impatto della nuova pista su territorio, sistema idraulica, aree protette, inquinamento e paesaggio.

Vediamo punto per punto cosa è stato accolto e cosa no del ricorso principale, quello dei comitati contrari all'ampliamento del Vespucci e delle associazioni ambientaliste, con l'appoggio di alcuni partiti politici e consiglieri comunali di Prato. Sono stati accolti 8 dei 18 punti contestati e poiché riguardano più prettamente la valutazione dell'impatto della pista sul territorio, hanno comportato l'accoglimento del ricorso.

1. Il Tar ha ritenuto infondato il rilievo sul procedimento di valutazione delle osservazioni al Pit che secondo i comitati è stato delegato dal Consiglio regionale alla Giunta.

2. Non condivisibile la contestazione mossa alla Regione che ha accettato da Adf (ora Toscana Aeroporti) appena 4 pagine di masterplan senza richiesta di ulteriori approfondimenti sugli impatti acustici e ambientali perchè l'attivazione del procedimento di Vas ha un ruolo suppletivo in questo senso.

3. Infondato anche il terzo motivo sulla mancata attivazione del dibattito pubblico in sede di Vas perchè la legge regionale sulla partecipazione è entrata in vigore dopo l'adozione della variante al Pit e perchè il dibattito può svolgersi anche prima della progettazione definitiva.

4. Fondata invece la contestazione sulle lacune del procedimento di Vas, avallate anche dalla relazione del Nurv. Le ripercussioni su aria, acqua e territorio e le relative compensazioni non sono soppesate a dovere e la loro specifica viene rimandata in sede di Via. Il Tar specifica che "l'obiettivo della procedura Vas è garantire un elevato livello di tutela ambientale e di dare ingresso a valutazioni ambientali già al momento dell'elaborazione del piano". E ancora "la Vas è nata per superare il principale limite proprio della Via che facendo riferimento agli impatti derivanti da opere puntuali è inidonea a far emergere le implicazioni secondarie, cumulative e indirette sull'assetto ambientale complessivo". Il Tar sottolinea anche che la Regione avrebbe dovuto tenere conto del parere, piuttosto critico, del Nurv.

5. Fondata anche la censura sull'incompatibilità tra nuovo scalo aeroportuale e parco agricolo della piana. Intanto, la Regione avrebbe dovuto effettuare tale verifica prima della scelta della contestata localizzazione della pista. Inoltre la nuova pista comporta una importante riduzione del numero e della superficie delle zone umide e non viene precisato quanto e come verranno recuperate le aree verdi ad esempio attraverso la demolizione della vecchia pista (prevista tra il 2023 e il 2019).

6. Le contestazioni sull'inquinamento atmosferico sono fondate. La realizzazione del termovalorizzatore e del prolungamento della linea 3 della tramvia a Sesto e a Campi non possono essere considerate opere compensative perchè sono ancora sulla carta e quindi il loro potere di controbilanciamento non è in atto al momento in cui si manifesta l'effetto nocivo.

7. Infondati i rilievi sull'inquinamento falde acquifere perchè la zona coinvolta dal progetto non rientra tra le aree con inquinamento diffuso accertato e quindi non c'è obbligo di bonifica.

8. Censura fondata sul rischio idraulico. Per il Tar è "indispensabile" un'attenta e specifica attività istruttoria sulla sostenibilità ambientale del riassetto idrico dell'area dove sorgerà la pista legato allo spostamento del Fosso Reale che si trova proprio sul tracciato. "Compito della Vas era accertare la sostenibilità ambientale dell'opera sotto il profilo dell'interferenza con i corpi idrici e in caso di accertamento negativo indicare le soluzioni di compensazione o di mitigazione per assicurare l'equilibrio idrogeologico. La Regione si limita invece ad enunciazioni generiche".

9. Non condivisibile invece la censura sull'impatto acustico che riguarda da vicino anche Prato. Secondo il Tar la documentazione è esaustiva e dimostra come l'uso monodirezionale della pista, rispetto alle altre soluzioni, sia quello a minor impatto e garantisca "una diminuzione della popolazione esposta ai livelli più alti di rumore rispetto allo stato attuale ed una invarianza della popolazione disturbata". Cosa confermata dal Nurv.

10. Fondato il rilievo sulla distruzione delle aree protette di cui la zona è ricchissima. Non c'è alcuna documentazione che assicuri l'incolumità di tali siti con il progetto di ampliamento di Peretola.

11. Infondata la censura sulla mancata individuazione di attività pericolose che possano pregiudicare la sicurezza dei voli e dei cittadini in caso di incidente aereo (stadio e camini del termovalorizzatore

futuro). Gli studi forniti accertano l'assenza di rischi.

12. Accolto il rilievo sulla mancata valutazione del Bird strike, ossia l'impatto tra gli aerei e i volatili. La presenza delle zone umide attira moltissimi uccelli migratori e tale rischio deve essere valutato necessariamente in sede di ubicazione della pista e dell'aeroporto. "Non si tratta di impatto evidenziabile solo in sede di Via" come ha sostenuto invece Toscana Aeroporti.

13. Accolta anche l'osservazione sul disturbo luminoso provocato dai mezzi che percorrono la vicina autostrada a cui la pista sarebbe parallela.

14. Infondato il rilievo sull'uso non esclusivamente monodirezionale della pista perchè i dati a disposizione evidenziano basse percentuali in cui i venti comportano una deroga alla monodirezionalità.

15. Non è stata accolta la censura sul mancato rispetto dei principi di economicità che la nuova pista comporterebbe rispetto all'adeguamento dell'attuale perchè non è oggetto di Vas redigere un piano industriale o finanziario che dia contezza sulla complessa redditività degli investimenti.

16. Infondata la censura sulla mancata comunicazione all'Europa del contributo pubblico concesso ad un aeroporto realizzato entro 100 km o 60 minuti di percorrenza in auto/treno da un altro scalo come è quello fiorentino che dista a meno di 100 km sia da Pisa che da Bologna. Per il Tar è un semplice onere di comunicazione che non inficia la scelta di realizzare l'opera e che riguarda le fasi successive a quelle di pianificazione urbanistica.

17. Infondato il rilievo sull'assenza della valutazione di impatto sanitario che in questa sede è uno strumento volontario.

18. Accolta invece la censura sulla mancanza di valutazione di compatibilità tra le Ville Medicee toscane, patrimonio Unesco, e il progetto che secondo il Tar attiene necessariamente alla fase della Vas.

**Eleonora Barbieri**

<http://www.notiziediprato.it/news/peretola-il-legale-dei-comitati-stoppa-rossi-diffida-al-ministero-a-proseguire-la-via-dopo-il-tar>