

# Dall'inquinamento alle ville medicee, cosa c'è nei ricorsi degli anti pista

## La guerra legale

di **Mauro Bonciani**

«Avverso il provvedimento è ammesso ricorso al Tar entro 60 (sessanta) giorni decorrenti dalla data di pubblicazione del presente estratto sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana. 20 gennaio 2018». Mancano ormai pochi giorni alla scadenza del 21 marzo, termine ultimo per ricorrere al tribunale amministrativo contro la Valutazione di Impatto Ambientale sul master plan 2014-2029 dell'aeroporto Vespucci di Firenze, e i Comuni del fronte del «no» stanno limando i dettagli dei loro ricorsi. Con l'idea in alcune amministrazioni di arrivare all'annullamento della Via (facendo quindi ripartire tutto l'iter da capo), mentre Palazzo Vecchio e Toscana Aeroporti si dicono fiduciosi che il lungo iter autorizzativo non sarà demolito dal Tar e che la realizzazione della nuova pista non subirà stop.

In attesa di leggere i ricorsi, e di capire se chiederanno o meno la sospensiva della Via impedendo così fin da subito ogni attività, le linee guida degli atti che saranno scritti sono già state individuate, anche se diversificate a seconda dei Comuni. Sesto, il cui territorio è direttamente interessato dalla nuova pista e dalle varie opere accessorie, sottolineerà gli aspetti urbanistici, di mobilità e di tutela degli equilibri idrici, oltre ai problemi «politici» generali come il non accenno al Pit e forse anche alla Valutazione d'impatto sanitario fatta anni fa sull'area e che chiedeva di non aggravare la situazione ambientale della Piana.

Carmignano, Calenzano, Poggio a Caiano e Signa, i cui legali si sono sentiti con quelli di Sesto, faranno un ricorso «congiunto»; Campi Bisenzio andrà da solo con forti punti di contestazione che a giudi-

zio dell'amministrazione invalidano la Via e le sue tante prescrizioni date a Toscana Aeroporti per poter operare ed investire oltre 350 milioni nei prossimi anni. Per Calenzano i problemi non riguardano solo i territori su cui verrà costruita, cioè Firenze e Sesto, ma tutta l'area con ricadute sull'inquinamento ambientale, acustico, il rischio idraulico, l'aumento del traffico veicolare. Non solo, il master plan metterebbe a rischio il Parco della Piana e le tante prescrizioni contenute nella Via sono in pratica una incompatibilità di fatto dell'opera con il territorio e la salute. Dubbi sulla costituzionalità del decreto 104 del 2017 che, recependo una normativa europea, ha permesso la Via anche senza un progetto definitivo e ridotto i tempi della partecipazione e sul quale otto Regioni hanno presentato un profilo di incostituzionalità. Anche i Comuni di Poggio a Caiano e Carmignano — spiegano i sindaci Pd Marco Martini e Edoardo Prestanti — contestano la legittimità del decreto 104 e sollevano la questione delle rotte, con l'inquinamento acustico e atmosferico che mette a rischio le ville medicee, dichiarate patrimonio Unesco, e la zona vitivinicola «Carmignano Doc», la più antica della Toscana. Anche in questo caso si fa rilevare le contraddizioni con lo sviluppo del Parco della piana.

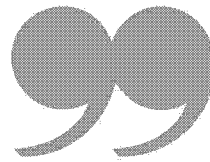
Il Comune di Prato, che non pare orientato a chiedere la sospensiva, fonderà il suo ricorso essenzialmente «sull'esclusione illegittima del Comune dall'Osservatorio ambientale previsto dalla Via e costituito appositamente per vigilare sulla fattibilità dell'opera. Ho bisogno di dare una risposta alla richiesta di

sicurezza da parte dei cittadini rispetto all'impatto dell'infrastruttura. Se queste certezze potevo averle con l'Osservatorio sarebbe stato più semplice, ma data l'esclusione andremo al tribunale amministrativo», come ha spiegato l'amministrazione comunale. Campi, che non chiederà la sospensiva, ha un lungo elenco di criticità «che non risultano essere state superate»: la mobilità e la mitigazione degli impatti del traffico, le difformità riscontrate rispetto al Parco della Piana e le previste opere di compensazione ambientale, la coerenza delle previsioni progettuali con gli strumenti urbanistici, le incertezze sugli aspetti idraulici, in particolare per la deviazione del Fosso, le incertezze sull'individuazione delle rotte antirumore. E in generale sulla «insufficienza» di molte delle soluzioni proposte dalla Via.

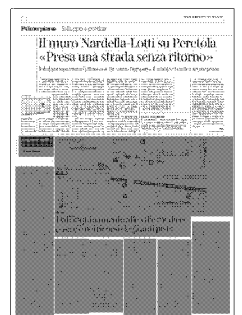
Quelli che per i contrari sono i punti di debolezza del progetto, sono invece per Firenze e per chi è favorevole alla pista i punti di forza che renderanno inutili i ricorsi al Tar. In sintesi le tante prescrizioni, molte delle quali accolgono richieste della Regione

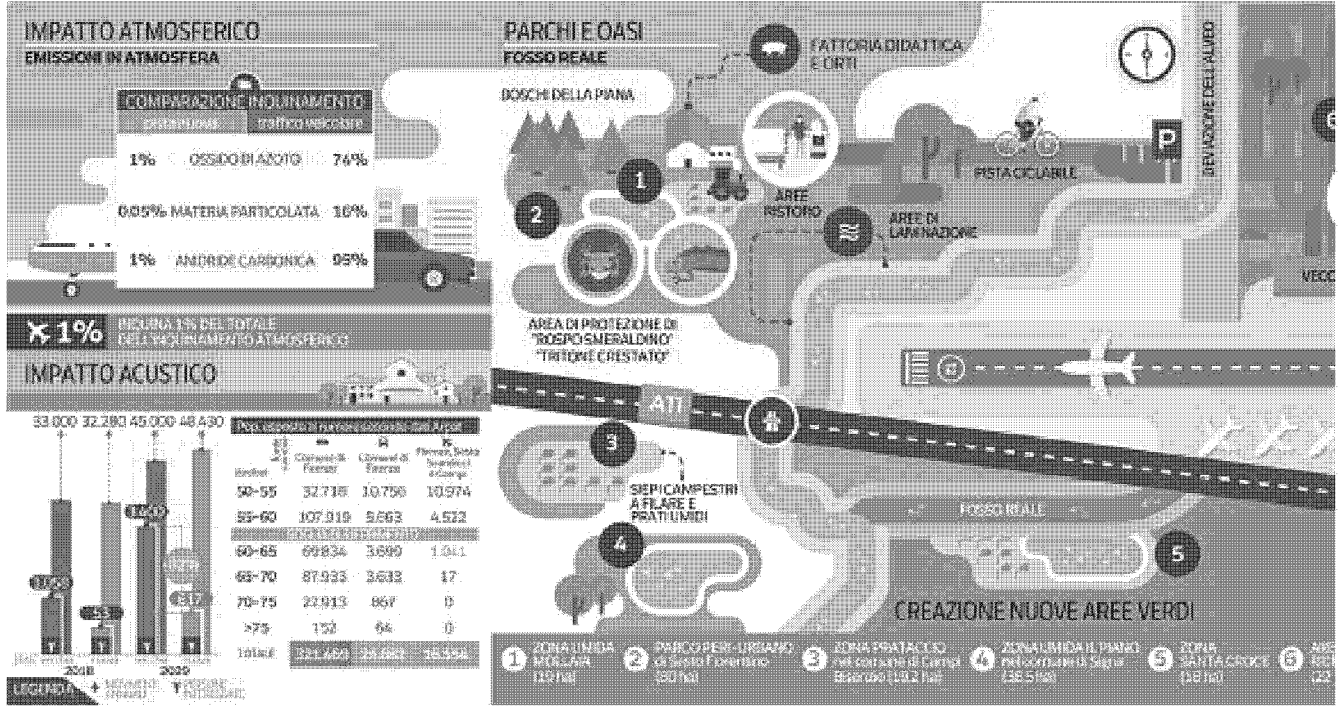
che si è fatta anche «tramite» di quelle dei Comuni, dimostrano e concretizzano la piena compatibilità ambientale del master plan, così come il decreto 104 — non «impugnato» dalla Regione Toscana — è inattaccabile perché fa propria la normativa dell'Unione Europea e perché vale per tutte le Valutazioni di impatto ambientale. Anche l'esclusione di Prato o altri dall'Osservatorio è ritenuta pienamente giustificata e l'Osservatorio ambientale — che si è già insediato e si sta riunendo ogni settimana — con la presenza ad esempio di Arpat garantisce la serietà dei controlli e la continuità dei monitoraggi prima durante e dopo i cantieri. Toscana Aeroporti, infine, per bocca del presidente Marco Carrai, ha sottolineato che «al di là del rammarico per i ricorsi al Tar, che in Italia sono nella logica delle cose, la società è certa dello straordinario lavoro tecnico e scientifico fatto, volto a tutelare l'ambiente e il territorio: lavoro che è sicura sia la base per realizzare l'opera».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Scadenze**  
**Il 21 marzo è il termine ultimo per presentare ricorso contro la Via**  
**C'è chi chiederà di annullare il decreto e chi solo la sospensiva**





Il grafico del masterplan sullo sviluppo dell'aeroporto di Firenze presentato da Toscana Aeroporti, la società che gestisce il «Vespucci» e il «Galilei» di Pisa