

# Aeroporto di Firenze, spunta parere negativo di Napolitano del 2012. Comitati: “Stop ampliamento”



Più di due milioni di passeggeri per lo scalo di Peretola, ma mancherebbe l'approvazione del piano di sviluppo. Il Capo dello Stato respinse il ricorso contro le prescrizioni del decreto di Via del 2003. Ma il no del Quirinale è rimasto chiuso nel cassetto per 5 anni. La replica dell'Aeroporto: “Non siamo condizionati dall'obbligo di ottemperare alle prescrizioni impartite nel 2003, per un progetto mai approvato e realizzato”

di Valentina Roselli | 2 dicembre 2017

**Toscana Aeroporti** potrebbe dover spostare le lancette indietro di 14 anni dopo la comparsa di un documento firmato dall'ex presidente **Giorgio Napolitano** che respingeva un ricorso di **Adf** contro le prescrizioni della Valutazione di impatto ambientale. Il documento legava il progetto di espansione dello scalo fiorentino ad alcune decisive migliorie: un prolungamento di 250 metri dell'attuale pista con relativo **interramento dell'A11**, la realizzazione di una pista di **rullaggio** e una serie di mitigazioni ambientali con risanamento acustico per i quartieri limitrofi.

L'aeroporto **Amerigo Vespucci** di Firenze può vantare numeri record per il **2016**: più di **2 milioni e mezzo** di passeggeri, **22 compagnie** Aeree che collegano Firenze con 33 destinazioni e apertura di nuovi voli. Ma chi ha autorizzato tutto questo senza gli adeguamenti previsti dalle prescrizioni ministeriali? E' la domanda che aleggia in questi giorni dopo che il Coordinamento dei Comitati ed Associazioni contro il Nuovo Aeroporto di Firenze ha saputo che il Presidente della Repubblica aveva già preso la sua decisione nel giugno del 2012. Un responso rimasto in un cassetto del Ministero

dell'Ambiente per cinque anni finché solo il 21 novembre 2017 si è scoperto il "No" del Presidente al ricorso.

Un "ritrovamento" che ha segnato un punto di svolta per i protagonisti dell'intera vicenda, chi ha esultato e chi invece ha minimizzato come **Toscana Aeroporti** che nel suo ultimo comunicato ha scritto: "Il provvedimento del 2003 si riferisce ad un progetto a breve termine mai stato oggetto di approvazione né mai stato portato ad esecuzione, successivamente archiviato. Con la sua archiviazione è venuta meno la necessità del decreto di **VIA** così come sono rimaste improduttive di effetti anche le prescrizioni imposte in tale sede"

In poche parole non avrebbero mai utilizzato quel Decreto di Via perché il piano è stato archiviato e poca rilevanza ha anche il decreto decisorio di Napolitano che ha respinto il ricorso.

Nello stesso comunicato si fa riferimento ad un secondo Masterplan **2014-2029** "che costituisce un piano di sviluppo aeroportuale del tutto diverso e autonomo rispetto a quello precedente" Anche questo secondo Masterplan ha il decreto di Via, il 2235/2016 e sarà valutato con una nuova procedura stabilita dal decreto legislativo 104 del giugno 2017, con il quale si è voluto velocizzare l'iter lasciando la decisione finale ad una commissione ad hoc. Enac e Toscana Aeroporti quindi con il nuovo Masterplan e il Decreto 104 pensavano di essere in discesa come nei migliori atterraggi, ma gli ultimi avvenimenti fanno precipitare le loro certezze.

Obietta Gianfranco Ciulli, portavoce del Coordinamento Comitati: "Se è vero che il decreto di Via 676 è stato archiviato e mai utilizzato perché all'interno dell'aeroporto si sono realizzate quelle opere previste proprio da quel decreto come la **Palazzina Enav**, l'**hangar** Meridiana, la stazione di polizia? E spero lo abbiano utilizzato altrimenti sarebbe ancora peggio aver costruito palazzine, torre di controllo e hangar a fronte di non si sa quali autorizzazioni." Se davvero **Adf** ha attuato i lavori previsti del Masterplan 2005-2010 lo avrebbe acquisito il piano e in tal caso sussisterebbe l'obbligo di mettere l'aeroporto in sicurezza come previsto dal relativo decreto di Via del 2003. Finché questo non accade non si può presentare un nuovo piano di sviluppo.

L'apparizione del documento firmato da Giorgio Napolitano ha portato i comitati a chiedere una istanza di rigetto della nuova procedura stabilita dal decreto 104 e il ridimensionamento del traffico attuale per tornare ai flussi aeroportuali antecedenti il decreto 676 che non autorizzava, se non seguendo le prescrizioni, la grande espansione aeroportuale di questi ultimi anni.

Gianfranco Ciulli esprime i suoi dubbi anche sul mondo politico: "Enrico **Rossi** dichiarò che raddoppiando l'aeroporto si sarebbe diminuito l'impatto ambientale e questo mi lascia perplesso, così come il suo parere 1168 /2015 favorevole al progetto di ampliamento sulla base di una valutazione di

impatto ambientale definita dai tecnici incompatibile per mancanza di documenti, perché questi ultimi avevano dato dei suggerimenti per superare questa criticità. Io mi chiedo: come potevano aver dato suggerimenti se non avevano avuto neppure la documentazione necessaria per una valutazione?”. La segreteria del governatore Enrico Rossi contattata da *ilfattoquotidiano.it* non ha rilasciato nessun commento nell’attesa di avere i dati della Verifica di impatto ambientale.

Ciulli torna anche sull’ignoranza di Toscana Aeroporti sull’esito del ricorso, di cui dice di aver fatto richiesta solo nel settembre 2017. “E’ un po’ strano, perché in una riunione dei piccoli azionisti alla fine di aprile si parlava dell’opportunità di attuare le prescrizioni della Via 2003 e in una comunicazione alla Regione datata 13 giugno 2017, **Marco Carrai** afferma di non sapere niente di un ricorso al Tar ma di essere a conoscenza di un ricorso straordinario al Capo dello Stato. Ora se sei sotto ricorso dopo 13 anni cerchi una sentenza che ti possa sollevare da possibili problemi. Se non lo fai è perché anche induttivamente sai che è negativa”.