

MANUALE

Paolo Baldeschi

COME VANIFICARE LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE E LA PARTECIPAZIONE DEL PUBBLICO

Il caso esemplare del progetto del nuovo aeroporto di Firenze

Le valutazioni di impatto ambientale, se condotte seriamente e rispettando le regole, possono essere fastidiose, imponendo oneri aggiuntivi o, addirittura, dimostrando che il progetto in esame è insostenibile. Poiché la Via non può essere abolita – stante ancora l'appartenenza dell'Italia alla UE - i nostri governanti si sono adoperati per depotenziarla, fino a renderla uno strumento inefficace e plasmabile a seconda dei voleri dei politici che, a loro volta, riflettono i voleri del cartello delle grandi imprese e delle banche creditrici.

Il caso del **progetto del nuovo aeroporto di Firenze** (spacciato per ampliamento di quello esistente) è da manuale e come tale lo illustriamo in dieci passi fondamentali per tutti coloro che ne vogliano seguire l'esempio.

1. Si tratta di un progetto già sottoposto a Via, su cui il proponente ha chiesto l'applicazione del Dlgs 104/2017. La Commissione Via si era già espressa nel dicembre del 2016, dando parere positivo al progetto, ma accompagnandolo con 142 prescrizioni, alcune delle quali particolarmente onerose e/o sgradite a Enac e Toscana Aeroporti. (d'ora in poi agirà ufficialmente Enac nel suo ruolo di controllore-controllato, mentre Toscana Aeroporti si occuperà del lobbying e della campagna stampa). Il fatto che il Parere non venisse ufficializzato con le firme dei Ministri dell'Ambiente e dei Beni culturali appariva inesplicabile, ma le ragioni del tergiversare si sarebbero chiarite in seguito; si stava lavorando a un Decreto legislativo che sanasse la situazione e risolvesse il pasticcio in cui si era cacciato il proponente per imperizia e arroganza.
2. La conversione retroattiva alla nuova normativa produce immediatamente l'effetto di sanare una delle principali irregolarità, cioè di avere presentato a Via un Master Plan e non un "progetto definitivo", disciplinato dal Codice degli appalti come prescrive la legge. Il Dlgs sostituisce, infatti, il progetto definitivo, con un più blando e indefinito "progetto di fattibilità".
3. Tuttavia senza ulteriori interventi, sarebbero rimaste in piedi le 142 prescrizioni. A questo punto il proponente si avvale delle disposizioni degli artt. 9 e 10 del Dlgs¹ che consentono, in

¹ **Articolo 9**

Sostituzione dell'articolo 20 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152

1. L'articolo 20 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è sostituito dal seguente:

"Articolo 20 (Definizione del livello di dettaglio degli elaborati progettuali ai fini del procedimento di Via) — 1. Il proponente ha la facoltà di richiedere, in qualunque momento, una fase di confronto con l'Autorità competente al fine di definire la portata delle informazioni e il relativo livello di dettaglio degli elaborati progettuali necessari allo

ogni momento, un confronto con l'Autorità competente “al fine di definire la portata delle informazioni e il relativo livello di dettaglio degli elaborati progettuali necessari allo svolgimento del procedimento di Via”.

4. Ne segue per diversi mesi uno scambio di documenti tra Proponente e Autorità competente con successive approssimazioni e aggiustamenti fino ad arrivare a un grado di dettaglio gradito a entrambi.
5. A questo punto, dopo circa un anno del primo parere positivo non controfirmato dai ministri, la Commissione Via esprime un parere positivo sull'intero progetto, sia per quanto riguarda la documentazione già presentata, sia per la documentazione integrativa. Citiamo quanto espresso a proposito del l'aeroporto di Firenze, dove le parole sono state accortamente soppesate, affinché gli emuli apprezzino il “doppio gioco” e lo possano imitare.

Parere 2570 5/12/2017

*Parere ex art. 9 DM 150/07 — Aeroporto di Firenze - Master Plan Aeroportuale 2011- 2029—
Proposta di parere*

Tutto quanto sopra VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO, la Commissione Tecnica di valutazione dell'Impatto Ambientale — VIA VAS ESPRIME IL SEGUENTE PARERE

Fermo restando che l'opera è esattamente identica a quella già valutata da questa Commissione: In merito all'adeguatezza rispetto alla nuova normativa

La nuova documentazione presentata dal Proponente, che integra quella già valutata dalla Commissione CTVA nel parere 2335/2016, è adeguata rispetto alla nuova normativa, andando a ricoprire i nuovi ambiti di indagine che essa richiama.

In relazione ai pareri già espressi ed ai rispettivi quadri prescrittivi.

La nuova documentazione presentata dal Proponente non contiene elementi di novità tali da condizionare il parere già espresso CTVA n. 2335/2016, che pertanto rimane integralmente valido insieme all'intero quadro prescrittivo. La nuova documentazione è tuttavia propedeutica all'ottemperanza di alcune prescrizioni del suddetto parere e, segnatamente, la n. 2, 3, 4, 10, 19 e 59.

6. Il doppio gioco consiste da una parte dichiarare che la nuova documentazione *non contiene elementi di novità tali da condizionare il parere già espresso CTVA n. 2335/2016, che pertanto*

svolgimento del procedimento di Via. A tal fine, il proponente trasmette, in formato elettronico, una proposta di elaborati progettuali.

2. Sulla base della documentazione trasmessa dal proponente, l'Autorità competente, entro trenta giorni dalla presentazione della proposta, comunica al proponente l'esito delle proprie valutazioni, assicurando che il livello di dettaglio degli elaborati progettuali sia di qualità sufficientemente elevata e tale da consentire la compiuta valutazione degli impatti ambientali.”.

Art . 10 1. L'articolo 21 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è sostituito dal seguente:

"Articolo 21 (Definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale) — 1. Il proponente ha la facoltà di richiedere una fase di consultazione con l'Autorità competente e i soggetti competenti in materia ambientale al fine di definire la portata delle informazioni, il relativo livello di dettaglio e le metodologie da adottare per la predisposizione dello studio di impatto ambientale. A tal fine, trasmette all'Autorità competente, in formato elettronico, gli elaborati progettuali, lo studio preliminare ambientale, nonché una relazione che, sulla base degli impatti ambientali attesi, illustra il piano di lavoro per l'elaborazione dello studio di impatto ambientale.

rimane integralmente valido insieme all'intero quadro prescrittivo e dall'altra, ambigualmente, che "la nuova documentazione è tuttavia propedeutica all'ottemperanza di alcune prescrizioni del suddetto parere e, segnatamente, la n. 2, 3, 4, 10, 19 e 59".

In questo modo si riesce a ottenere un doppio risultato. Le nuove integrazioni, modificano le prescrizioni del precedente parere, ma, poiché non contengono elementi di novità (non sono sostanziali e rilevanti) non sono soggette a una nuova procedura che contempli osservazioni e controdeduzioni².

7. Sembra, addirittura, che l'Autorità competente abbia deciso di non procedere alla riapertura del procedimento con osservazioni e controdeduzioni, prima ancora di ricevere dal proponente la documentazione integrativa. Si veda in proposito il Parere 2570/2017 a p. 5: *"PRESO ATTO che la citata Relazione Conclusiva, trasmessa al Proponente con nota prot. DVA 21282/2017 recita che: "In attuazione di quanto indicato dall'articolo 23, comma 2, del D. Lgs. 104/2017, si ritiene pertanto che, in caso di adesione, da parte del Proponente, alla nuova disciplina VIA e della conseguente trasmissione delle integrazioni documentali sopra individuate, non sia necessario riaprire la fase istruttoria del procedimento VIA e si potranno confermare i pareri già espressi dalla CTVA, atteso che in termini di Valutazione degli Infatti Ambientali la nuova normativa non introduce se non nei limiti quanto esposto, nuovi elementi o obblighi che richiedano nuove e diverse Valutazione.*
8. La nuova documentazione dovrebbe essere accessibile in base all'art. 10, comma 2 del Dlgs 104/2017 *"La documentazione (si intende in questo caso integrativa), è pubblicata e resa accessibile, con modalità tali da garantire la tutela della riservatezza di eventuali informazioni industriali o commerciali indicate dal proponente, in conformità a quanto previsto dalla disciplina sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale, nel sito web dell'Autorità competente che comunica per via telematica a tutte le Amministrazioni e a tutti gli Enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione della documentazione nel proprio sito web"*.
9. Nel caso dell'aeroporto di Firenze il Parere sulla nuova documentazione relativo alle prescrizioni 2, 3, 4, 10, 19 e 59 non riporta esaurientemente le integrazioni pervenute, ma si limita a sintetizzare quanto asserito dal proponente, omettendo di allegare gli approfondimenti richiesti nelle prescrizioni. Vediamo, come esempio per tutte, la prescrizione n. 3 che aveva incontrato la netta contrarietà del proponente.
"Prima dell'approvazione del progetto da parte del MIT, dovrà essere redatto uno studio riferito agli scenari probabilistici sul rischio di incidenti aerei, considerato anche l'uso esclusivamente monodirezionale della pista di progetto e dei volumi di traffico previsti dal Master Plan 2014 — 2029. Tale studio sarà finalizzato alla delimitazione delle curve di

² Dlgs 104/2017, Art. 13, comma 5. L'Autorità competente, ove motivatamente ritenga che le modifiche o le integrazioni siano sostanziali e rilevanti per il pubblico, dispone, entro quindici giorni dalla ricezione della documentazione integrativa di cui al comma 4, che il proponente trasmetta, entro i successivi quindici giorni, un nuovo avviso al pubblico, predisposto in conformità al comma 2, da pubblicare a cura dell'Autorità competente sul proprio sito web. In relazione alle sole modifiche o integrazioni apportate agli elaborati progettuali e alla documentazione si applica il termine di trenta giorni per la presentazione delle osservazioni e la trasmissione dei pareri delle Amministrazioni e degli Enti pubblici che hanno ricevuto la comunicazione di cui all'articolo 23, comma 4. Entro i trenta giorni successivi il proponente ha facoltà di presentare all'Autorità competente le proprie controdeduzioni alle osservazioni e ai pareri pervenuti.

isorischio, tenuto conto del Codice della Navigazione integrato con D.L. 15 marzo 2006, n. 151 - art. n. 715 e della Circolare ENAC 12/01/2010. Lo studio dovrà essere redatto da soggetto terzo pubblico con esperienza per la previsione del rischio degli incidenti aerei mediante modelli di calcolo.”

10. Nel Parere n. 2570/2017, l'ENAC diventa sia il responsabile della scelta del “soggetto terzo pubblico” incaricato dello studio di incidente aereo, sia entra direttamente come attore.
*“in riferimento a dette probabilità di impatto diretto di un aeromobile con un impianto industriale a rischio di incidente rilevante, lo studio riporta (rif. pag. 62) “... Ne deriva che i valori di probabilità di impatto aereo desumibili **dagli studi probabilistici e dinamici condotti da ENAC in collaborazione con l'Università La Sapienza di Roma e dall'Università Federico II di Napoli** risultano almeno di 4 volte inferiori rispetto al caso peggiore riscontrato in letteratura e di 10-100 volte inferiori rispetto ai valori associati alle rotture tipiche di processo. [...] In tal senso, risulta del tutto evidente che la prevista attività aeronautica non rappresenta e non costituisce, per gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante considerati, fattore di rischio incrementale più severo rispetto a quelli già intrinsecamente propri dei processi attuati”.*

Non è dato né conoscere, né controllare questi studi, Sappiamo solo che sono esaustivi e che danno risultati più che rassicuranti, parola di ENAC (p. 18). Analogamente, il Parere 2570 per gli altri documenti integrativi presentati da proponente “propedeutici all’ottemperanza di alcune prescrizioni”.

La Commissione Via, ritiene le prescrizioni particolarmente sgradite al proponente soddisfatte, e poiché attesta che *la nuova documentazione non contiene elementi di novità tali da condizionare il parere già espresso*, non attiva la normale procedura delle osservazioni e controdeduzioni. In aggiunta rende incontrollabile quanto attestato, non mettendo a disposizione del pubblico la documentazione integrativa.

Conclusioni: le procedure seguite dall’Autorità competente e dal Proponente per vanificare la Via del progetto dell’aeroporto di Firenze e mettersi d’accordo sull’elusione delle prescrizioni non gradite a Enac e Toscana Aeroporti, costituiscono un esempio per tutti coloro che ne vogliono seguire il percorso e a ciò è destinato il presente Manuale.