

Ampliamento Peretola, i comitati contrari al progetto puntano a invalidare il decreto di Via
L'associazione pratese Vas onlus ha formalizzato l'istanza di modifica del parere
sull'ottemperanza delle prescrizioni del precedente masterplan



Mancano poco più di due settimane alla conferenza dei servizi che dovrebbe dare il via libera al potenziamento dell'aeroporto di Firenze con pista parallela all'autostrada e decolli e atterraggi sui cieli della Piana e di Prato, ma l'associazione pratese Vas onlus, contraria al progetto, gioca una carta importante per bloccare tutto. E' una questione molto tecnica ma fondamentale per la validità dell'attuale decreto ministeriale di Via.

Ieri, 9 gennaio, è stata presentata istanza affinché la commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale del ministero riveda il parere 2.772 sull'ottemperanza delle prescrizioni del decreto di Via 0676/2003 relativo al precedente masterplan, quello con allungamento dell'attuale pista con interrimento dell'autostrada, da parte di Enac e di Toscana Aeroporti, all'epoca Adf. Tale ottemperanza è un requisito fondamentale per procedere al nuovo decreto di Via, poi emesso nel giugno 2016. In questo parere si sostiene che quelle prescrizioni non sono state ottemperate perché il masterplan non è stato attuato e pertanto non c'è alcuna verifica da fare e nessun elemento ostativo a procedere con il nuovo masterplan e il relativo decreto di Via.

Ed eccoci al punto fondamentale della richiesta di revisione di questo parere. L'associazione Vas onlus ha raccolto molti documenti per dimostrare che in realtà quel masterplan è stato in parte attuato e che quindi le prescrizioni del relativo decreto di Via avrebbero dovuto essere rispettate.

"In un documento del 2008 - spiega il portavoce dell'associazione Vas onlus, Gianfranco Ciulli - Enac dichiara che per quanto riguarda "la pista di volo ad oggi sono stati realizzati tutti gli interventi di adeguamento della infrastruttura e delle aree di sicurezza che prevedeva il master plan ed in aggiunta anche gli adeguamenti previsti da normative e regolamenti intervenuti successivamente alla redazione

del piano. E' stato inoltre realizzato il loop in testata pista 23 che era previsto anche nel master plan. Non è stata realizzata la pista di rullaggio a causa della prescrizione di Via di interrimento dell'autostrada tecnicamente non realizzabile". Ora - prosegue Ciulli - al di là del fatto che quest'ultima affermazione non è mai stata doverosamente documentata così come l'abilitazione ambientale per l'operatività dell'Airbus 319 in assenza del decreto di Via 0676/2003, nonostante le nostre numerose richieste, è chiaro che il decreto di Via deve essere obbligatoriamente "ottemperato" in tutte le sue parti e non solo in quelle che fanno comodo al proponente e al gestore che non possono decidere unilateralmente ed a loro piacimento, quali erano le prescrizioni da dover attuare".

Se la teoria dell'associazione Vas onlus venisse confermata, l'inottemperanza del precedente decreto invaliderebbe l'attuale perché in base alla legge vigente non è possibile presentare alla valutazione Via un nuovo masterplan senza aver ottemperato alle prescrizioni percettive del precedente decreto Via.

E.B.