Aeroporti toscani, il cielo (trafficato) sopra Firenze

scritto da perUnaltracittà

Se in questi giorni siete capitati nel grande stand che **Toscana Aeroporti** terrà aperto fino al primo novembre in Piazza della Repubblica a Firenze, avrete quasi certamente assistito a discussioni, talvolta accese, sul plastico al centro della **propaganda** – quell'attività di disseminazione di idee e informazioni con lo scopo di indurre a specifici atteggiamenti e azioni – della neonata società aeroportuale per valorizzare la nuova pista unidirezionale da 2.400 metri. Quando i documenti ufficiali di Regione Toscana, Arpat ed Enac, il soggetto regolatore delle attività di trasporto aereo in Italia, mettono nero su bianco che la pista può essere al massimo di 2.000 metri e che circa un volo su cinque passerà sopra il centro di Firenze, tra Rifredi e Rovezzano, per allietare il riposo e la tranquillità di decine di migliaia di fiorentini.

Il plastico di Toscana Aeroporti che non rappresenta i voli rumorosi per i fiorentini (clicca per ingrandire).

Il plastico racconta infatti una mezza verità: è evasivo, vago, **ambiguo nella migliore delle ipotesi**. Su di esso sono rappresentate le linee di decollo e atterraggio dell'80% dei voli, quelli "buoni" dalla parte di Prato. Il modello, molto ben curato, **nasconde l'amara verità del rimanente 20%, ovvero dei voli che decollano e atterrano sopra la città di Firenze**.

Una verità che i maître à penser del nuovo aeroporto negano sempre e comunque o tutt'al più celano dietro pseudo ragionamenti. Memorabile in tal senso **la risposta del viceministro alle infrastrutture Riccardo Nencini** ad **un'interrogazione di Massimo Artini**, deputato del Gruppo Misto alla Camera: "*Non vi è dubbio che l'operatività della nuova pista di volo è **prevalentemente** di tipo unidirezionale: le manovre di decollo, infatti, avvengono **esclusivamente** da Firenze verso Prato, mentre quelle di atterraggio avvengono **tutte** da Prato verso Firenze*".

Come possono stare insieme gli avverbi "esclusivamente" e "prevalentemente"?

A Toscana Aeroporti, la società presieduta dall'uomo di Renzi, Marco Carrai, e nelle mani del magnate argentino Ernesto Eurnekian, coinvolto tra l'altro nel **processo per bancarotta fraudolenta della compagnia Volare**, nell'allestimento dell'impianto pubblicitario per convincere il popolo fiorentino della bontà del progetto è sfuggito un particolare, sempre sulla falsa unidirezionalità della pista.

Nel video proiettato nell'area multimediale dello stand ad un certo punto interviene **Luca Ermini, responsabile area movimento e terminal dell'aeroporto di Firenze**. Per avvalorare l'utilità della nuova pista **confessa che è proprio l'unidirezionalità il più grande problema** dell'attuale pista. **Dice Ermini**: "*Gli aspetti che limitano pesantemente l'operatività della pista di Firenze sono il suo orientamento e la sua lunghezza […]. A Firenze la vicinanza del Monte Morello alla pista di volo rende di fatto la pista unidirezionale. Se il vento soffia dall'autostrada con un'intensità uguale o superiore a dieci nodi l'aeromobile non può atterrare da Monte Morello e i comandanti sono costretti a dirigersi verso un altro scalo. Al contrario se il vento soffia a velocità uguale o superiore a dieci nodi da Monte Morello l'aeromobile può decollare dall'autostrada ma solo in condizioni meteorologiche particolari e con limitazioni, altrimenti i comandanti sono costretti a cancellare il volo*".

Se la logica ha un senso la nuova pista per risolvere questi problemi deve quindi essere bidirezionale e passare sopra Firenze. Una volta su cinque, come affermato dalle istituzioni che hanno licenziato il corposo "**Rapporto ambientale di Integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana**" ai sensi della legge 10/2010, che **vi invitiamo a scaricare e leggere** e da cui riprendiamo la cartografia e la tabella che dovevano essere la base dati ufficiale della costruzione del plastico di Toscana Aeroporti. Ecco l'analisi veritiera, vergata da Enac, da cui si evince che il 18% dei voli passerà sopra Firenze, sia in decollo che in atterraggio.

Nel plastico si rappresentano invece solo **i decolli (linee verdi) e gli atterraggi (linea blu)** della nuova pista, definita 12/30, quelli in direzione di Prato. Mancano totalmente i decolli e gli atterraggi su Firenze, e le relative curve di rumore. Per comodità abbiamo estrapolato dal documento le mappe fondamentali per un

libero dibattito sul nuovo aeroporto fiorentino. La realtà è ben diversa da quella rappresentata da Toscana Aeroporti. Nel video che vi proponiamo **Lorenzo Bigagli**, ricercatore del Cnr e animatore del sito indipendente **Piana Sana**, ha costruito un modello con Google maps che simula l'atterraggio sopra Firenze a partire proprio dai dati ufficiali. Di tutto questo in Piazza della Repubblica non troverete niente.

https://youtu.be/WVpc9IivPf4

La prima mappa estrapolata dal Rapporto Ambientale, cliccateci sopra per ingrandirla, rappresenta le curve dei decibel a cui saranno sottoposti i fiorentini sull'asse Rovezzano – Coverciano – Campo di Marte – Le Cure – Rifredi – Firenze Nova per gli atterraggi sulla nuova pista. È assente dal plastico.

Mappa delle curve di rumore per gli atterraggi sopra Firenze (clicca per ingrandire)

La seconda mappa evidenzia le curve di rumore per i decolli sull'asse Firenze Nova – Rifredi – Le Cure – Campo di Marte – Coverciano – Rovezzano. È assente dal plastico.

Mappa delle curve di rumore per i decolli sopra Firenze (clicca per ingrandire)

La terza mappa rappresenta le curve di rumore per gli atterraggi sulla nuova pista dalla direzione di Prato. È stata correttamente rappresentata sul plastico.

Mappa delle curve di rumore per gli atterraggi sopra la Piana (clicca per ingrandire)

La quarta mappa evidenzia le curve di rumore per i decolli sulla Piana fiorentina in direzione di Prato. È stata correttamente rappresentata sul plastico.

Mappa delle curve di rumore per i decolli sopra la Piana (clicca per ingrandire)

Recentemente Luciano Battisti, generale dell'aviazione, ha analizzato la vicenda fiorentina per poi intervenire nel dibattito **denunciando** come "Su 50.000 movimenti annui saranno circa 5.000 gli atterraggi per pista 30 e poco più di 4.000 i decolli in direzione di Firenze. In sintesi, il 18% dei 50.000 movimenti interesserà la città". Lo stesso **Comune di Firenze**, non certo nemico di Toscana Aeroporti, è stato costretto a redigere un Parere Tecnico (**delibera di giunta n.376 del 16/10/2015**) in cui, a pagina 14, mette nero su bianco "*Da tutto quanto sopra richiamato si rileva che il progetto proposto con il Master Plan aeroportuale 2014-2019, anche alla luce delle integrazioni presentate, risulta* ***non conforme agli strumenti urbanistici comunali***". Val la pena di ricordare come le stime sull'impatto ambientale dell'Arpat siano calcolate su una pista di lunghezza minore e quindi su veicoli più piccoli, meno inquinanti e rumorosi.

Alla luce di tutto questo chiediamo alle istituzioni interessate, *in primis* alla Regione Toscana, come sia possibile che una presentazione ufficiale del nuovo aeroporto di Firenze presenti dati parziali e contraddittori rispetto a quanto dichiarato in sede istituzionale e scritto su documenti regolarmente approvati?

Le autorità che sono state invitate a intervenire al dibattito all'interno dello stand sono a tal punto all'oscuro di quello su cui intervengono da ignorare le contraddizioni che abbiamo qui messo in rilievo?

Quando finalmente si farà chiarezza sull'ingarbugliato iter della realizzazione del nuovo aeroporto? Magari considerando costi e benefici di una infrastruttura che più viene vista da vicino meno può convincere, mentre appare sempre più chiaro che ha impatti pesantissimi in termini ambientali e di salute pubblica su un'area già fortemente compromessa.

Fino a dove si è disposti a spingersi in difesa di affaristi e speculatori?

***perUnaltracittà -Firenze**