

Ah non siamo scientifici? Risponde Claudio Greppi

scritto da perUnaltracittà

“Non siete scientifici”. Così Roberto Naldi, presidente di Corporacion America Italia, futuro vice presidente in pectore della nuova società unica Toscana Aeroporti. sulla Repubblica di oggi, in risposta all'intervento di Ilaria Agostini dell'8 luglio, [Le 10 cose da sapere sul nuovo aeroporto di Firenze](#), pubblicato su La Città invisibile e ripreso da Eddyburg e Repubblica.it.

Allora vediamo che cosa dicono gli esperti dell'Università di Firenze, che il 25 maggio (in piena campagna elettorale per le amministrative) hanno presentato un corposo pacco di osservazioni a nome del Rettore. Si tratta di membri del Dipartimento di Ingegneria Industriale (Prof. Ing. Monica Carfagni , Dott. Ing. Francesco Borchì, Ing. Chiara Bartalucci, Ing. Alessandro Lapini), del Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile ed Ambientale (Prof. Ing. Lorenzo Domenichini , Dott. Giovanni Pedaccini, Prof. Ing. Enio Paris, Dott. Ing. Simona Francalanci) e del Dipartimento di Fisica e Astronomia (Prof. Giovanni Modugno). Si tratta di un documento di 300 pagine (troppe, per i nostri politici?) articolato in 11 osservazioni e un congruo numero di allegati tecnici.

✘ Da notare che altre osservazioni, come quella presentata dalla Rete dei comitati, contestavano la procedura seguita nel procedimento VIA, considerando il progetto del tutto illegittimo: è stata più volte denunciata (si vedano gli articoli di Paolo Baslideschi del 4 giugno e del 13 giugno) la sistematica confusione fra progetto preliminare e definitivo così come la mancanza di occasioni di partecipazione e dibattito sul progetto come era previsto dalla Regione. I colleghi dell'Università di Firenze entravano invece nel merito del progetto stesso, sviluppando una serrata analisi critica degli elaborati proposti (preliminari o definitivi che fossero) con una competenza specifica in materia di Ingegneria per la Tutela dell'Ambiente e del Territorio, Ingegneria dei Trasporti, Ingegneria Idraulica, Acustica.

Quella che segue è una sintesi delle osservazioni presentate dall'Università di Firenze. Per Master Plan 2014-2019 si intende la variante al PIT che nel luglio 2013 definiva i termini per la “qualificazione dell'aeroporto di Firenze”. Per SIA si

intende lo Studio di Impatto Ambientale presentato da Aeroporto di Firenze (ora Toscana Aeroporti), in vista di una VIA affidata ad Autorità competente.

Si noterà che se alcune osservazioni prevedono eventuali adeguamenti e rimedi, altre sono del tutto incompatibili con qualsiasi progetto di pista parallela.

La prima si riferisce alla “definizione di aeroporto strategico”, che non risulta applicabile al caso di Firenze: questa infrastruttura infatti sarebbe a meno di 70 km da altre due similari (Pisa e Bologna), con le quali entrerebbe dunque in conflitto: mancano i requisiti di cui al Regolamento UE n. 1315 del 2013[1]. In sostanza questa previsione “non è stata preceduta da un’adeguata pianificazione finanziaria e un’adeguata ottimizzazione dell’uso di fondi pubblici”. L’osservazione contesta quindi la violazione del Regolamento UE citato e dunque la possibilità di accedere ai finanziamenti destinati alle infrastrutture aeroportuali. In più se ne deduce che una simile mancanza di adeguata pianificazione preventiva non potrà comunque essere rimediata a posteriori.

La seconda contesta la mancata osservanza delle prescrizioni del PIT della Regione, cioè del Master Plan 2014-2019, in quanto il SIA “non ha previsto un percorso di integrazione fra gli aeroporti di Pisa e Firenze che garantisca l’utilizzazione più sostenibile, dal punto di vista ambientale ed economico, della capacità aeroportuale complessiva”, e addirittura si sarebbe basato “su un’errata costruzione dei modelli previsionali di sviluppo, non coerenti con la dimensione dell’aeroporto proposta dal Master Plan 2014-2019[2]”. I modelli previsionali non tengono conto delle caratteristiche di City Airport a cui è destinato lo scalo fiorentino.

La terza osservazione contesta la metodologia seguita nel calcolo del coefficiente di utilizzazione della nuova pista. Il tema è molto tecnico: riguarda l’orientamento della pista rispetto ai venti dominanti. L’osservazione introduce alla successiva.

Qui si ritorna sull’incoerenza del progetto con il PIT della Regione che come è noto stabiliva una lunghezza di 2000 metri e in particolare imponeva un utilizzo esclusivamente monodirezionale. Dagli allegati si evince che l’uso monodirezionale, con provenienza solo da e per Prato, ridurrebbe il coefficiente di cui sopra: dunque aumenterebbe - anche rispetto all’attuale pista del Vespucci - il rischio di dover dirottare voli su altri scali. L’inconveniente sarebbe rimediabile solo se la pista potesse essere utilizzata occasionalmente anche in direzione di Firenze: si stima questa eventualità nell’ordine del 12 % dei voli. Dunque la molto sbandierata assicurazione della monodirezionalità non è altro che un bluff: un

volo su otto potrebbe sorvolare Firenze. Va da sé che se la nuova pista si giustifica solo nell'ipotesi di utilizzo "prevalentemente" e non "esclusivamente" monodirezionale, tutte le valutazioni di impatto e di rischio andrebbero completamente riviste.

Qui si considera l'impatto del progetto sulla sicurezza, rispetto al rischio di catastrofe aerea, dei frequentatori delle aree vicine e in particolare del Polo Scientifico. Si osserva che il progetto non tiene sufficientemente conto di questi rischi. Le carenze in questo caso riguardano sia Il PIT che il SIA.

Analogamente non sono stati adeguatamente valutati i rischi dovuti ai pericoli per la navigazione aerea presenti nell'area, quali edifici previsti come l'inceneritore di Case Passerini. Negli allegati si considera in particolare il rischio del bird strike, dovuto alla presenza delle aree naturalistiche, anche di quelle che il progetto ritiene di poter spostare.

Sull'impatto del progetto sull'equilibrio idrogeologico e idrografico della Piana di Sesto. Qui si tocca un punto decisivo per quanto riguarda l'assetto del territorio. L'osservazione rileva rilevanti criticità, che sono ben documentate negli allegati. In particolare la deviazione del Fosso Reale, che raccoglie tutto il sistema delle acque alte, comporterebbe un delicatissimo sottopasso dell'autostrada A11 in prossimità del casello di Prato est, dove mancherebbe l'altezza necessaria per assicurare un manufatto adeguato al regime delle piene. Nell'allegato tecnico si dimostra che il problema potrebbe essere risolto solo alzando il livello dell'autostrada di almeno 70 cm. Non è compito degli osservanti valutare i costi aggiuntivi di una simile operazione, ma viste le carenze del progetto anche dal punto di vista delle previsioni economiche e finanziarie, non c'è dubbio che si tratterebbe di un ulteriore aggravio piuttosto rilevante.

Per quanto riguarda l'inquinamento acustico si osserva che gli elaborati presentati non tengono conto delle particolari criticità legate alla presenza nel Polo Scientifico di attrezzature didattiche e scientifiche, per le quali non sono previste (e non sarebbero neppure prevedibili) efficaci misure di mitigazione.

Altre carenze riguardano il riassetto della viabilità a seguito dell'inserimento della nuova pista fra autostrada e rete urbana della Piana di Sesto. Soluzioni migliori possono essere studiate, sempre però con relativo aumento dei costi.

Al punto 10 si mette in evidenza come la nuova pista metterebbe in crisi non solo l'attuale assetto del territorio, ma in particolare gli sviluppi già programmati del Polo Scientifico fino alla compiuta realizzazione delle strutture didattiche e tecnologiche previste (e finanziate).

L'ultima osservazione riguarda la "difformità del progetto presentato per la VIA

rispetto al PIT della Regione Toscana e alle prescrizioni presentate in sede di VAS". E dunque "se ne desume che il progetto di qualificazione dell'Aeroporto di Firenze non può essere ritenuto assentibile in questa sede"

Le conclusioni sono drastiche: "Alla luce di tutto quanto rilevato, si ritiene che, già sin d'ora, nella procedura di valutazione dell'impatto ambientale relativa al progetto siano rilevabili evidenti profili di illegittimità tali da giustificare un parere negativo da parte dell'Autorità competente".

Come sono state accolte le osservazioni dell'Università? Con sufficienza, naturalmente: lasciamoli dire, tanto poi si adegueranno; ne terremo conto come prescrizioni da affrontare in sede di esecutivi. Del resto anche l'Università, che nel frattempo ha eletto il nuovo Rettore, non si è fatta più sentire. Lanciato il sasso, ritirata la mano? Viene da pensare che siano state offerte adeguate contropartite, se vogliamo pensar male. Ma noi vogliamo pensar bene: crediamo che i colleghi che hanno esaminato e demolito il progetto della nuova pista siano davvero i migliori esperti scientifici su questi temi. Certo, Ilaria Agostini è urbanista, come Paolo Baldeschi, Tomaso Montanari è storico dell'arte: io poi sono un geografo esperto di paesaggi e cartografia. Ma sappiamo riconoscere un discorso scientifico da un minestrone politico-affaristico, quale il progetto della nuova pista.

Credetemi, alla mia età posso ben dire di aver visto cose che voi umani ...: una pista sulla vetta della Calvana (1963, qualcuno la prendeva sul serio), un'altra a San Giorgio a Colonica vicino a Poggio a Caiano (1965, ma disturbava la ciminiera dei lanifici di allora). Ma il tempo porta consiglio, e la soluzione piano piano è venuta da sola, in un certo senso: l'aeroporto c'è già ed è quello di Pisa che una volta si chiamava di San Giusto. Negli anni Settanta si poteva fare il check-in a Santa Maria Novella e arrivare in treno fin dentro l'aeroporto. Troppo comodo. In seguito hanno fatto di tutto per smantellare i collegamenti ferroviari, fino a eliminare il raccordo stazione di Pisa - aeroporto per sostituirlo in futuro con un cosiddetto people-mover, tanto per evocare qualcosa di molto moderno.

La soluzione ci sarebbe: ristabilire il collegamento ferroviario delle città toscane (non solo Firenze) con l'aeroporto Galilei, investire sulla rete del ferro che non serve solo i Vip ma anche i pendolari.

[1] "Gli aeroporti sono conformi ad almeno uno dei seguenti criteri:

a) per gli aeroporti adibiti al traffico passeggeri il volume totale annuo del traffico passeggeri è almeno pari allo 0,1 % del volume totale annuo del traffico passeggeri di tutti gli aeroporti dell'Unione, a meno che l'aeroporto in questione si trovi fuori da un raggio di 100 km dall'aeroporto più vicino appartenente alla rete globale o fuori da un raggio di 200 km se la regione nella quale è situato è dotata di una rete ferroviaria ad alta velocità;

b) per gli aeroporti adibiti al traffico merci il volume totale annuo del traffico merci è almeno pari allo 0,2 % del volume totale annuo del traffico merci di tutti gli aeroporti dell'Unione.”

[2] “Articolo 5 bis. Obiettivi strategici per la qualificazione Aeroporto di Firenze-Peretola

Sulla base del quadro conoscitivo, con riferimento all'intervento di qualificazione dell'aeroporto di Firenze-Peretola, il presente masterplan individua i seguenti obiettivi strategici:

– l'aumento dei livelli di competitività del territorio regionale, con particolare riferimento all'area metropolitana, in coerenza con la programmazione regionale;

– l'integrazione del sistema aeroportuale fiorentino con lo scalo pisano attraverso forme di

coordinamento operativo, e gestionale delle infrastrutture e dei servizi;

– la qualificazione dell'aeroporto con funzioni di city-airport nell'ambito del sistema

aeroportuale toscano, migliorandone la funzionalità;”

***Claudio Greppi, architetto, docente di Geografia all'Università di Siena**