

Aeroporto di Firenze: per il Ministero una valutazione da rifare

scritto da perUnaltracittà

Comunicato stampa

perUnaltracittà - Laboratorio politico

Aeroporto di Firenze: per il Ministero una valutazione da rifare

[Sedici pagine di richiesta di integrazione alla documentazione di VIA prodotta dall'ENAC](#). Il Masterplan è avulso dal contesto che prevede un nuovo inceneritore, un nuovo reticolo idrografico e il raddoppio dell'autostrada. E la pista non è unidirezionale.

✘ Il Ministero dell'Ambiente vuole sapere ben più di 10 cose sul nuovo aeroporto di Firenze e conferma le critiche espresse da Ilaria Agostini, urbanista del Laboratorio politico perUnaltracittà, nell'articolo [Le 10 cose da sapere sul nuovo aeroporto](#) da noi pubblicato su "La Città invisibile" lo scorso 8 luglio. La richiesta ministeriale di integrazioni alla documentazione di VIA prodotta dall'ENAC dà la misura delle carenze del Masterplan per il nuovo aeroporto di Firenze (valutato positivamente invece dalla Regione Toscana che pare essersi piegata platealmente alle volontà del giglio magico).

Mentre Carrai (presidente della Toscana Aeroporti) e Naldi (Corporacion America Italia) minacciano querele all'autrice dell'articolo, il Ministero richiede al proponente chiarificazioni su «le interazioni, le correlazioni e la coerenza delle opere idrauliche previste dal Masterplan oggetto della procedura di VIA con i progetti attesi dalle altre pianificazioni-programmazioni che insistono nella area di influenza dell'aeroporto» (punto 2.2). Ossia con: l'autostrada A11, l'inceneritore, il PIT, la pianificazione dei comuni coinvolti, i vari piani idrici (di bacino, lo "Stralcio Riduzione Rischio Idraulico", PAI e PGRA). Non è poco.

Dal **punto di vista sanitario** è tutto da rifare: «le conclusioni del Proponente sono espone in maniera qualitativa (!) e per alcuni aspetti contraddittorie e/o imprecise» (4.1.8). I valori di inquinamento di fondo non sono presi in

considerazione (4.1.9) e «gli inquinanti analizzati dal Proponente sono quelli per cui non esiste un valore limite/obiettivo stabilito dalla normativa» (4.1.2). Inoltre il Ministero invita il proponente a valutare l'«ipotesi bidirezionale della pista [e la] diversa distribuzione dei decolli» (4.4.2). **La pista perciò non sarà unidirezionale.**

Perdono del tutto significato le affermazioni di Naldi-Carrai-Eurnekian: altro che va tutto bene, che anzi l'aeroporto riduce il rischio idraulico della piana e che abbassa i livelli di inquinamento acustico (“Corriere fiorentino”, 18 luglio 2015). **Le motivazioni scientifiche non mancavano a gufi, comitati e università, mancavano invece al Proponente!**

Nel Masterplan non ci sono dati sufficienti per una valutazione propriamente detta: data la mole delle integrazioni, il Ministero obbliga il proponente a ripubblicare il Masterplan, che sarà sottoposto a nuove **osservazioni** e, auspicabilmente, come sarebbe previsto per legge, anche a un'**inchiesta pubblica**.

Resta l'illegittimità di una VIA su un Masterplan anziché su un progetto definitivo.