Le dieci cose da sapere sul nuovo aeroporto di Firenze

scritto da Ilaria Agostini
Poche ma utili cose da sapere sul nuovo aeroporto di Firenze. A questo link l'Infografica di perUnaltracittà

1) Il nuovo aeroporto di Firenze è affare di un'**impresa sostanzialmente privata**. Questi gli azionisti della "Toscana Aeroporti", società di gestione degli aeroporti di Firenze e Pisa, presieduta da Marco Carrai, sodale del presidente del consiglio: l'argentina Corporacion America Italia Spa rappresenta il 51,13%, Ente Cassa di Risparmio di Firenze 6,58%, So.Gim. Spa 5,79%, "altri" 31,5%; infine, dopo la svendita di Rossi agli argentini, un misero 5% della Regione Toscana.

2) La nuova pista subparallela all'autostrada, lunga 2400 metri (anziché i 2000 indicati dalla variante al PIT), **non sarà unidirezionale** come promettono i proponenti: lo ha dichiarato ufficialmente l'Enac. Il "Rapporto ambientale" approvato dalla Regione Toscana prevede il sorvolo a bassa quota di Firenze, con aerei intercontinentali, a un tiro di schioppo dalla Cupola: Rovezzano, Stadio, Le Cure, Rifredi, Firenze Nova.

3) Il nuovo orientamento della pista **innalza il rischio idraulico** della Piana. Per consentire l'inserimento della pista, il complesso sistema di drenaggio dovrà essere ridisegnato: le residue aree umide scompariranno, per aggirare la pista il Fosso reale sarà deviato, stessa cosa per il Collettore delle acque basse; mancherà lo spazio per le casse di espansione del polo universitario.

4) Non esiste alcun serio **studio di fattibilità** dei lavori propedeutici alla costruzione della pista. Il nuovo assetto idraulico è vagamente tratteggiato: il **Fosso reale può veramente passare in discarica** quando, viceversa, la normativa ambientale impedisce che le discariche ricadano in aree esondabili (DL 36/2003, all. 1, p. 1.1)?

5) Malgrado l'avvio dei lavori previsto entro l'agosto 2015, del nuovo aeroporto **non esiste un progetto esecutivo**. In assenza di studi che dimostrino l'effettiva necessità di un aeroporto interno all'area urbana, il Master plan del proponente «è assunto al pari del progetto preliminare/definitivo».

6) Comunque sia, il progetto non sarà sottoposto a una **valutazione ambientale** propriamente detta. Lo stratagemma del progetto "preliminare/definitivo" consente infatti un aggiramento delle regole, per cui entra nella valutazione come preliminare e ne esce come definitivo, dopo contrattazione tra commissione Via ed enti interessati, che hanno espresso pesanti riserve sui contenuti del progetto e dello Studio di Impatto Ambientale allegato: infrastrutture viarie non conformi col PIT, criticità sanitarie segnalate da ASL e ARPAT, rischio idraulico. Però il parere è positivo.

7) In fondo, è **la stessa storia della TAV in Mugello**. Come in quel caso, il progetto fiorentino è stato approvato rimandando alle «prossime fasi autorizzative» la verifica delle criticità segnalate in sede di conferenza dei servizi, dove si indicano «prescrizioni realizzative» la cui attuazione non sarà mai verificata. Ma a verbale l'Enac afferma: è «prassi consolidata».

8) Il procedimento che porterà all'esecuzione dell'aeroporto **non è democratico**. Secondo la normativa europea, un progetto di questa portata deve essere sottoposto a un processo di partecipazione. Nella variante al PIT, la Regione si era impegnata a sottoporre il progetto a dibattito pubblico, come prevede la stessa legge toscana. Eppure questo non sta avvenendo.

9) L'**aeroporto (privato) lo pagheremo con soldi pubblici**. I costi per l'ampliamento saranno essere a carico del proponente. Tuttavia i costi per il riassetto idraulico della piana e per il riassetto della mobilità ricadranno sui contribuenti. Dal momento che i 50 milioni stanziati dallo Sblocca Italia per l'impresa fiorentina violano le regole europee sulla concorrenza, Renzi ricorre alla soluzione emergenziale proponendo Firenze come città ospite del G8 nel 2017.

10) La "grande opera aeroporto" **condanna ogni possibile alternativa di riscatto per la Piana**. In una situazione urbana già congestionata, e nella quale si prevede una pesante presenza di cantieri (linea 2 della tramvia, nuovo svincolo di Peretola, nuovo stadio, inceneritore a Campi e, forse, terza corsia autostradale), si aggiunge il carico di inquinamento aeroportuale: polveri, carburanti, solventi/antigelo per la pista, inquinamento luminoso, rumore etc.