

Aeroporto Firenze: la nuova pista mette a rischio il Polo Scientifico, di FLC CGIL Università di Firenze

scritto da Redazione

Da anni i lavoratori e gli studenti del Polo Scientifico dell'Università di Firenze lottano contro il progetto della nuova pista aeroportuale proposta da Toscana Aeroporti, che li obbligherà a lavorare in zona a rischio vita e in condizioni di grande disagio psico-fisico.

La nuova pista porterà anche ferite profonde nel territorio. La città di Sesto Fiorentino diventerà un'area di servizio dell'aeroporto, nel Parco della Piana verranno asfaltate e spostate le Oasi delle 'vie d'acqua' a protezione speciale curate dall'Università, dal Wwf e Legambiente, tappa fondamentale di centinaia di uccelli migratori e anfibi protetti.



Il progetto, già bloccato per l'incompatibilità territoriale - fu bocciato dal Tar e dal Consiglio di Stato (2020) per le 142 prescrizioni della Via (Valutazione impatto ambientale) - è stato riproposto con una variante leggermente ruotata, di pochi gradi per quel che riguarda il Polo. Essendo molto simile al precedente, il progetto si porta dietro le stesse problematiche per cui è già stato bocciato.

La nuova pista sarà di 2.200 metri, avrà molti più voli anche internazionali, aerei più grandi e un'utenza di 5,8 milioni di passeggeri. La pista affiancherà il Polo, a poco più di un centinaio di metri nelle prime costruzioni, e finirà a circa 450 metri dalle ultime, a meno di 900 metri dalle abitazioni di Sesto Fiorentino. A sud incrocia l'autostrada A11, si spinge dentro la zona industriale dell'Osmannoro con grandi catene di vendita, entra nel Parco della Piana. Verso Firenze confina con la scuola Marescialli (a pieno regime 2.200 studenti), e impatterà con cinque centri abitati e la città di Prato.

La proposta di un aeroporto che si incunea in una zona prospera e popolata rispecchia una visione progettuale miope, antica e decisamente lontana dalle richieste di una sostenibilità biocompatibile di pensiero europeo.

La pista affiancherà il Polo Scientifico per tutta la sua lunghezza. Sei edifici risulteranno frontali alla pista (aule con biblioteca e segreteria studenti, Lens, OpenLab, l'Istituto di fisica nucleare, gli uffici di coordinamento, Ortofloro/agraria, laboratori di Agraria); nove edifici (cinque molto grandi) si troveranno nella seconda fascia: Chimica, Farmacia, Cerm, Lap, le strutture del Cus con campi di vario tipo, palestra, piscina, ecc., la Casa dello studente, la mensa, Cnr, Incubatore/csavri /Biologia, in costruzione un plesso didattico, liceo scientifico Agnoletti.

All'interno del Polo Scientifico stanziano laboratori di eccellenza italiana ed europea e 4mila persone. Il Polo non potrà avere un'espansione strutturale e molta ricerca dovrà fermarsi a causa di vibrazioni e componenti magnetiche dell'aeroporto.

Il Parco Agricolo della piana, una opportunità interessante per il territorio che coinvolgeva i nostri ricercatori e incrementava posti di lavoro sostenibile (vedi Pit del 2010), diventerà una realtà impossibile, causa i chilometri di conforto che un aeroporto deve avere attorno ai suoi confini per ragioni di sicurezza del volo (rischio bird-strike) e per gli inquinanti chimici e sonori derivanti dagli aerei.

Sono evidenti, quindi, i gravi pericoli per i lavoratori e gli studenti, fino al rischio della vita. Le fasce di territorio adiacenti agli aeroporti sono considerate fasce a rischio più o meno grave a seconda della distanza dalla pista. Il rischio morte è accentuato dai laboratori chimici esistenti al Polo, spesso con depositi di gas a rischio incendio e scoppio. Siamo pessimisti? Non direi, ricordiamo un esempio

fra molti: il disastro aereo del 2010 a Madrid.

Ci sono poi le problematiche ecologiche e ambientali dell'area e le ricadute sanitarie su lavoratori, studenti e abitanti della zona, già pesantemente inquinata. Si aggiungeranno gas da ricaduta, particolato e il rumore incessante del traffico aereo. Questi inquinanti confermano l'incremento di forme tumorali, ipoacusia, malattie dell'apparato cardiovascolare, endocrino, sistema nervoso centrale, difficoltà di attenzione, ecc.

Studi internazionali confermano come le fasi del decollo e dell'atterraggio siano quelle in cui vengono immessi nell'aria i quantitativi maggiori di polveri. Questa criticità fu già segnalata per questa zona dalla Azienda sanitaria Firenze, dipartimento Prevenzione (doc. del 3 dicembre 2014) e dal ministero dell'Ambiente nella "Richiesta di integrazioni al Master Plan del 17/7/2015", secondo cui "alcuni bersagli sensibili, quali la parte sud dell'abitato di Sesto Fiorentino [...] e il Polo universitario [...] sono interessati da un notevole incremento in termini assoluti, dei valori di concentrazione degli inquinanti".

In un'ottica regionale, che ne sarà dell'Aeroporto di Pisa? Essendo Firenze una meta turistica più ambita attirerà molte compagnie aeree ora stanziali a Pisa, avviando il declino dell'aeroporto pisano, con conseguente riduzione di posti di lavoro e depauperamento di un territorio già sofferente. Meglio e più economico sarebbe investire su Pisa, e ripristinare le linee ferroviarie veloci dalla stazione all'aeroporto come avviene in molte città europee.

FLC CGIL Università di Firenze, in Sinistra sindacale 1/2023