



PERUNALTRACITTÀ
Laboratorio politico | Firenze

Supplemento al #30 | Firenze, 18 novembre 2015

@perunaltracittà | facebook.com/perunaltracittà

LA CITTÀ INVISIBILE

Voci oltre il pensiero unico

Il cielo sopra Firenze Trafficato e fuori legge

20 novembre | Parterre in Piazza Libertà | Ore 21

Con interventi di Claudio Greppi, Collettivo di Scienze-
Studenti di Sinistra, Francesca Conti, Giorgio Pizziolo,
Ilaria Agostini, Lorenzo Bigagli, Paolo Baldeschi,
Paolo Lombardi, perUnaltracittà

www.cittainvisibile.info

Cari amici e care amiche,

in questo supplemento della rivista un dossier sul nuovo aeroporto di Firenze con una selezione di articoli che abbiamo pubblicato nel corso di quest'anno sulla Città invisibile.

Possono aiutare a orientarsi sui costi ambientali (oltre che economici) della nuova infrastruttura che si vorrebbe realizzare nella Piana.

Oltre che sulle irregolarità dell'iter di un progetto che Aeroporti Toscani e Regione Toscana pare vogliano portare in fondo malgrado ogni ragionevolezza!

Ornella De Zordo

LA CITTÀ INVISIBILE Voci oltre il pensiero unico

Direttore editoriale Ornella De Zordo
Direttore responsabile Francesca Conti

La Città invisibile è un periodico on line in cui si dà direttamente spazio alle voci di chi, ancora troppo poco visibile, sta dentro le lotte o esercita un pensiero critico delle politiche liberiste; che sollecita contributi di chi fa crescere analisi e esperienze di lotta; che fa emergere collegamenti e relazioni tra i molti presidi di resistenza sociale; che vuole contribuire alla diffusione di strumenti analitici e critici, presupposto indispensabile per animare reazioni culturali e conflittualità sociali. Perché il futuro è oltre il pensiero unico. Anche a Firenze e in Toscana.

Testata in attesa di registrazione: www.cittainvisibile.info

L'aeroporto in 10 pillole - Infografica
Francesca Conti, 6 luglio

DOSSIER AEROPORTO

Il caso aeroporto

Le dieci cose da sapere sul nuovo aeroporto
Ilaria Agostini, 6 luglio

Un progetto fraudolento

Bocciato il progetto di Carrai per il nuovo aeroporto
perUnaltracittà, 12 novembre

Il cielo (trafficato) sopra Firenze
perUnaltracittà, 28 ottobre

Il nuovo aeroporto e il sistema di aggiramento delle regole
Paolo Baldeschi, 22 giugno

Un aereo su cinque passerà sopra la città ma i fiorentini non devono saperlo
perUnaltracittà, 23 giugno

Per il Ministero una valutazione da rifare
perUnaltracittà, 23 luglio

Il master plan taglia le ciminiere dell'inceneritore
perUnaltracittà, 12 ottobre

L'aeroporto e la comunità scientifica

Il Polo scientifico è incompatibile con la nuova pista
Collettivo di Scienze-Studenti di sinistra, 11 dicembre

Perché dire no al nuovo aeroporto
Lorenzo Bigagli, 1 dicembre

Ah non siamo scientifici?
Claudio Greppi, 11 luglio

Ecologia e ambiente

Il rischio idraulico nascosto sotto la nuova pista
Paolo Lombardi, 5 febbraio

Aeroporto e inceneritore: quali conseguenze per il "sistema" della Piana?
Giorgio Pizziolo, 29 ottobre

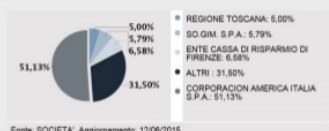
PROFILO DEGLI AUTORI

L'aeroporto di Firenze in 10 pillole



a cura di
Francesca Conti

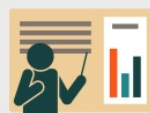
Le dieci cose da sapere su...



Un'impresa privata:
in mano alla Regione Toscana resta soltanto il 5%

Un aeroporto privato pagato con **soldi pubblici, i nostri**

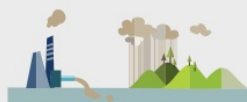
Gli aerei sorvoleranno Firenze a bassa quota
la pista non sarà unidirezionale



La nuova pista aumenta **il rischio idraulico** per la piana

Non esiste un serio **studio di fattibilità** dei lavori propedeutici alla costruzione della pista

Avvio dei lavori nell'agosto 2015 e **non esiste un progetto esecutivo**



Il progetto non sarà sottoposto a **nessuna valutazione ambientale** propriamente detta

La verifica delle criticità viene rimandata sempre "alle prossime fasi autorizzative" **come la TAV in Mugello**

Nessun riscatto per la Piana
già congestionata dai cantieri per linea 2 della tramvia, nuovo svincolo di Peretola, nuovo stadio, inceneritore a Campi e, forse, terza corsia autostradale

Non è democratico
un progetto così importante dovrebbe essere sottoposto ad un processo di partecipazione



PER UN'ALTRA CITTÀ
Laboratorio Politico | Firenze



LA CITTÀ INVISIBILE
Voci oltre il pensiero unico

Le dieci cose da sapere sul nuovo aeroporto

di **Ilaria Agostini**

da *"La Città invisibile"* del 6 luglio 2015

Poche ma utili cose da sapere sul nuovo aeroporto:

- 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 pre-senza 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.

Bocciato il progetto di Carrai per il nuovo aeroporto

di perUnaltracittà - Laboratorio politico

da "Alle porte coi sassi", blog del Fatto Quotidiano

del 12 novembre 2015

L'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze è praticamente dentro la città, fra l'autostrada, il polo universitario e il quartiere di Novoli. Una posizione in cui un aeroporto non dovrebbe stare. Per chi non lo sapesse il vicino aeroporto intercontinentale Galileo Galilei di Pisa ha un accesso diretto della ferrovia e potrebbe essere collegato con la stazione centrale di Firenze in 30-40 minuti.

Ma si sa, quando si sente profumo di "grande opera" i grandi interessi si mettono in moto. Così la Regione Toscana vende le proprie quote della società di gestione dell'aeroporto, che finisce nelle mani del magnate argentino Ernesto Eurnekian, coinvolto tra l'altro nel processo per bancarotta fraudolenta della compagnia Volare, si mette alla presidenza della nuova società Toscana Aeroporti Marco Carrai, fedelissimo a Renzi, e si dà il via all'ampliamento dell'aeroporto con annessi e connessi milionari. Che ci sia intorno un pezzo di città, che sia prevista la costruzione proprio lì vicino un inceneritore, che si stravolga l'equilibrio idrogeologico di una Piana che solo un secolare lavoro di bonifica e regimazione idraulica ha sottratto all'impaludamento, poco importa: il dado è tratto, l'opera (grande, naturalmente) s'ha da fare.

O meglio, tutti quei fattori, e molti altri, in realtà importerebbero, perchè un aeroporto, lo vuole la legge, è opera da sottoporre a Valutazione di Impatto Ambientale. Ed è notizia di queste ore che, proprio all'interno della procedura di V.I.A. gli organi tecnici della Regione Toscana hanno preso posizione sulla nuova pista dell'aeroporto e detto due cose:

1) il materiale predisposto da ENAC in quanto proponente non è sufficiente, o sufficientemente chiaro ed esaustivo, per poter procedere alla compiuta valutazione degli effetti ambientali dell'opera: "il livello di definizione progettuale della documentazione complessivamente

depositata dal proponente, anche a seguito delle integrazioni progettuali trasmesse, non permette di esprimere un parere compiuto relativamente a tutte le componenti ambientali interessate".

2) oltre alle mancanze, ci sono tali e tanti livelli di "criticità e di incompatibilità" che non è stato possibile esprimere un parere positivo, seppur con prescrizioni.

Tutto questo equivale ad una bocciatura senza possibilità di appello del progetto, che poi progetto non è: in contrasto con la normativa che richiede un progetto definitivo, è stato infatti presentato un "master plan", un progetto di massima.

Che succede ora? Il compito di esprimere il parere conclusivo sulla compatibilità ambientale dell'opera spetta al Ministero dell'Ambiente tramite il Nucleo V.I.A. nazionale, ma la Regione Toscana ha il compito di fornire gli esiti della propria valutazione in tale sede. Quindi la Giunta presieduta da Enrico Rossi dovrà esprimersi a breve. Parrebbe ovvio che la delibera di una Giunta regionale non possa che fare proprio il parere delle sue strutture tecniche. Ma il Presidente Rossi sembra abbia già scelto una strada per dribblare la bocciatura: parla di una valutazione più complessiva, di tener conto di altre condizioni al contorno, di altri interventi contermini.

Si dà il caso però che uno degli interventi contermini sia proprio l'inceneritore, opera che difficilmente potrà avere un effetto di mitigazione nei confronti dell'aeroporto. La Giunta, e il Consiglio, si sono inoltre già espressi sulla sistemazione complessiva dell'area, con la variante al PIT, in sede propria, cioè di pianificazione territoriale di area vasta. Ma la Valutazione di Impatto Ambientale di una specifica opera è altra cosa: viene effettuata appunto nello specifico, sul progetto definitivo, entrando nel merito tecnico scientifico degli effetti ambientali di quella soluzione progettuale, e sono in ballo dati, numeri, quantità, elementi chimici e fisici, non infiorettamenti dialettici o bei discorsi sulla sostenibilità o quant'altro.

Anche se per la retorica dei dominanti ormai tutto diventa sostenibile, anche l'opera più invasiva, sarebbe l'ora di cominciare a chiamare

le cose con il loro nome e finirla con gli ossimori tipo i missili intelligenti o la guerra umanitaria e prendere quindi atto che il progetto di espansione dell'aeroporto non è ambientalmente compatibile. Lo dicono i tecnici regionali, sarebbe il caso di non sacrificare per calcoli politici anche la loro professionalità.

Aeroporti toscani, il cielo (trafficato) sopra Firenze

di perUnaltracittà - Laboratorio politico

da "La Città invisibile" del 28 ottobre 2015

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 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

Tabella 1. Fleet mix adottato³ per la costruzione delle curve isofone (tav. 13, documento ENAC²)

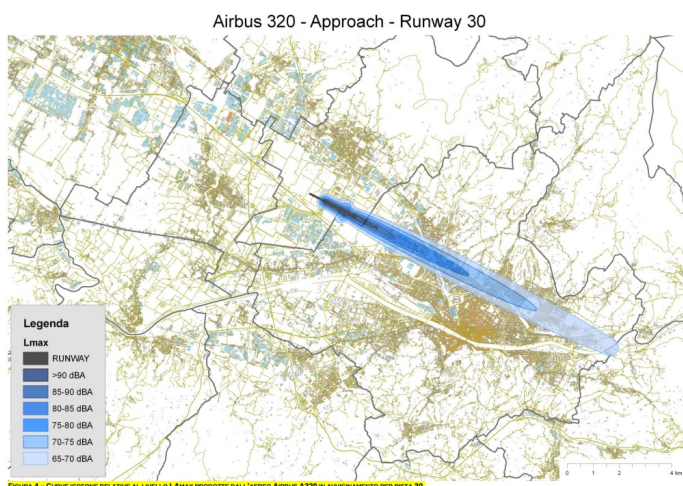
Tipo aereo	Movimenti/giorno in direzione Prato				Movimenti/giorno in direzione Firenze			
	app12		dep30		dep12		app30	
	Periodo diurno	Periodo notturno	Periodo diurno	Periodo notturno	Periodo diurno	Periodo notturno	Periodo diurno	Periodo notturno
737-500	2,6749	0,0464	2,8628	0,0051	0,1507	0	0,2972	0
737-700	5,3498	0,0927	5,7255	0,0101	0,3013	0	0,5944	0
737-800	11,1112	0,1926	11,8915	0,021	0,6259	0	1,2346	0
a319	10,4939	0,1819	11,2308	0,0199	0,5911	0	1,166	0
a320	10,4939	0,1819	11,2308	0,0199	0,5911	0	1,166	0
a321-23	1,2346	0,0214	1,3213	0,0023	0,0695	0	0,1372	0
bae146	1,8519	0,0321	1,9819	0,0035	0,1043	0	0,2058	0
bae300	1,8519	0,0321	1,9819	0,0035	0,1043	0	0,2058	0
cl601	2,0576	0,0642	2,0862	0,007	2,0862	0	2,0576	0
cna55b	3,4294	0,107	3,477	0,0117	3,477	0	3,4294	0
emb145	0,6173	0,0107	0,6606	0,0012	0,0348	0	0,0686	0
lear35	3,4294	0,107	3,477	0,0117	3,477	0	3,4294	0
totali	54,6	1,07	57,92	0,12	11,61	0	14	0
totali	55,67		58,04		11,61		14	

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“.

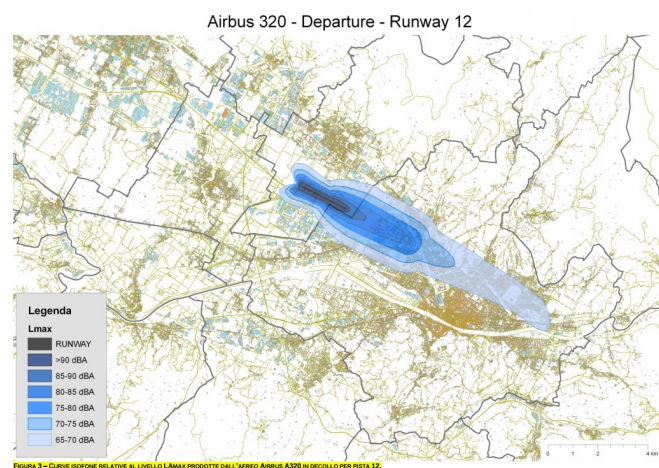
Se la logica ha un senso la nuova pista per risolvere questi problemi deve quindi essere bidirezionale e passare sopra Firenze. Una volta su cinque, come affermato dalle istituzioni che hanno licenziato il corposo “Rapporto ambientale di Integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana” 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.

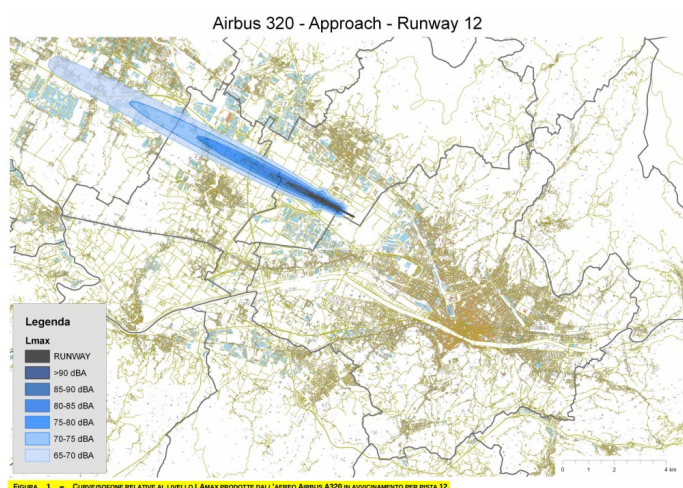
La prima mappa estrapolata dal Rapporto Ambientale rappresenta le curve dei decibel a cui saranno sottoposti i fiorentini sull'asse Rovezzano-Coverciano-Campo di Marte-Le Cure-Rifredi-Firenze Nova per gli atterraggi sulla nuova pista. È assente dal plastico.



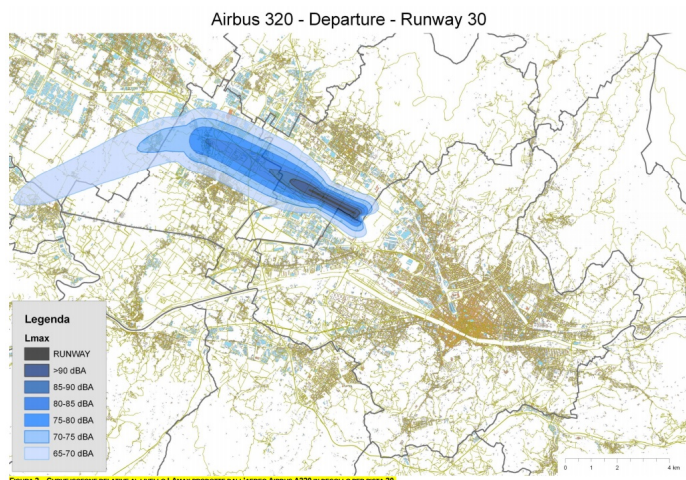
La seconda mappa evidenzia le curve di rumore per i decolli sull'asse Firenze Nova-Rifredi-Le Cure-Campo di Marte-Coverciano-Rovezzano. È assente dal plastico.



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



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



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?

Il nuovo aeroporto e il sistema di aggiramento delle regole

di Paolo Baldeschi

da "La Città invisibile" del 22 giugno 2015

La storia si ripete, e quanto sta accadendo oggi per il progetto del nuovo aeroporto di Firenze è un film già visto. Si tratta del 'remake' di un soggetto scritto a più mani, così apprezzato da essere riproposto in ogni occasione utile.

Ma quale è il soggetto del film? È la solita grande opera infrastrutturale che ahimè, per volere di 'fastidiose leggi' che lo Stato italiano (come d'altronde tutti gli Stati europei) ha emanato in applicazione di direttive comunitarie, deve essere sottoposta a un giudizio di compatibilità ambientale. Ma potrà mai ciò accadere per le infrastrutture che il potere ritiene irrinunciabili per lo sviluppo? Certo che no! Un sistema collaudatissimo ha prodotto un complicato ma perfetto intreccio di relazioni e competenze che garantisce alle opere di uscire vincitrici nella competizione con le valutazioni, come uno slalomista tra i paletti.

Il problema è che le 'non valutazioni', perché di ciò si tratta, producono spesso effetti devastanti. Ha fatto scuola in tal senso l'alta velocità - nel sottoattraversamento appenninico - dove a seguito di ripetute segnalazioni da parte dei tecnici in merito alla probabilità che la realizzazione delle gallerie ferroviarie potesse intercettare l'acquifero e alla necessità, perciò, di

approfondire le conoscenze in tal senso, la politica (tutta) ha, nel supremo interesse collettivo, approvato l'opera dando mandato affinché – ed ecco le parole magiche – «nelle successive fasi autorizzative» si verificasse la sussistenza di tale criticità.

Et voilà, con la semplice frase «nelle successive fasi autorizzative» si è realizzata l'intuizione capace di sovvertire l'applicazione delle regole poste a tutela dell'ambiente e della salute pubblica. Perché è bene ricordare – a riguardo – che gli acquiferi del Mugello sono stati effettivamente intercettati dalle gallerie, che fiumi, torrenti e sorgenti si sono effettivamente seccati; e, udite udite, la Regione Toscana si è costituita parte civile nel processo per disastro ambientale; sì proprio quella Regione che anni prima, in sodalizio con l'allora Ministro delle infrastrutture Matteoli, aveva approvato il progetto TAV convenendo che soltanto «nelle successive fasi autorizzative» si sarebbe dovuto verificare se avevano una base di fondatezza le preoccupazioni ambientali poste da coloro che oggi è di moda chiamare 'gufi'.

Ma torniamo alla procedura di VIA del nuovo aeroporto di Firenze in corso. Questa sta seguendo lo stesso sistema collaudato di aggiramento delle leggi e delle regole. Il primo passo è che il proponente presenti un progetto preliminare/definitivo, operazione impossibile solo per gli ingenui. Il significato autentico è che il progetto entra nella VIA come 'preliminare' e ne esce come 'definitivo'. Come? Con un secondo passo: la commissione VIA, invece di chiedere integrazioni e chiarimenti – atti ufficiali che interromperebbero la procedura e che richiederebbero risposte e approfondimenti altrettanto ufficiali – 'contratta' le modifiche del progetto con il proponente; e, in effetti, per quanto risulta, la Commissione Via non ha richiesto nessuna integrazione del materiale del Master Plan aeroportuale per quanto lacunoso, né lo farà la Regione, Toscana, né lo ha fatto il Comune di Firenze, ovviamente sponsor del progetto, che ha trasformato le proprie osservazioni in «prescrizioni realizzative».

Le «prescrizioni realizzative», un'invenzione senza alcun fondamento giuridico, spiegano il

terzo fondamentale passo del "sistema". L'amministrazione – tanto per fare un esempio – invece di chiedere le necessarie integrazioni degli studi e dei modelli di valutazione del rischio idraulico, perché basati su dati non aggiornati, dirà che «nelle successive fasi di realizzazione del progetto si dovrà approfondire l'eventuale necessità di disporre di dati più aggiornati». E così si arriva al progetto esecutivo 'non valutato', con ritardi, interruzioni non previste, proteste, costi triplicati da scaricare sui contribuenti; e con il rischio di ripetere i disastri del Mugello.

Questo sistema è stato seguito dalla Commissione VIA con l'intermediazione e il patrocinio di ENAC nel corso degli anni per tutti i progetti aeroportuali soggetti a studio di impatto ambientale. E, ovviamente, nonostante l'allarme della pagina locale di Repubblica (colpo di scena! Palazzo Vecchio fa le bucce all'aeroporto!) le «prescrizioni realizzative» del Comune di Firenze sono state favorevolmente accolte dal proponente Adf che ha annunciato di volere avviare i lavori entro agosto, anticipando come favorevoli i pareri della Regione e degli altri enti interessati; e sottintendendo che le valutazioni (serie) non sono altro che un evitabile intralcio a decisioni già maturate.

Le opache e tortuose vicende del nuovo aeroporto di Firenze non fanno altro che ripetere un copione collaudata: aggiramento delle regole poste a tutela della sicurezza e della salute delle popolazioni, vanificazione dei processi partecipativi, decisioni prese dall'alto e gestite dall'alto, pubblicità sui giornali al posto di analisi serie. Il tutto con la complicità delle istituzioni e delle amministrazioni pubbliche; nel silenzio della stampa che riporta solo entusiastiche dichiarazioni a supporto del nuovo aeroporto. Non c'è da stupirsi che la 'politica' sia sempre più sentita come una collusione tra potenti, estranea e contraria agli interessi dei cittadini.

Un aereo su cinque passerà sopra la città ma i fiorentini non devono saperlo

di **perUnaltracittà - Laboratorio politico**

da "La Città invisibile" del 23 giugno 2015

Lorenzo Bigagli, ricercatore che ha fondato e cura il sito di informazione, partecipazione e coordinamento tra cittadini Piana Sana ha prodotto un interessantissima simulazione su cosa accadrà ai quartieri di Rovezzano, Coverciano, Campo di Marte, Le Cure, Ponte Rosso, Rifredi, Piazza Dalmazia, Firenze Nova una volta che sarà costruita la nuova pista dell'aeroporto di Peretola. Un aereo su cinque, in buona parte più grandi degli attuali, sorvolerà a pochi metri le case di decine di migliaia di fiorentini. Ecco la simulazione sul canale YouTube di Piana Sana.

Sorprende che questa simulazione - visibile all'indirizzo <https://youtu.be/WVpc9IivPf4> e fatta utilizzando i dati ufficiali del misconosciuto Rapporto Ambientale redatto dalla Regione Toscana con i numeri forniti da Aeroporto di Firenze spa - debba arrivare da un privato cittadino che mette a disposizione di tutti le sue competenze.

Sorprende che non siano state le amministrazioni pubbliche a fare un'azione di informazione capillare prima di compromettere la sicurezza e la tranquillità di tutta la città. Guardate il video attentamente e fatelo conoscere.

«Con poco più di un milione e mezzo di abitanti, l'area metropolitana di Firenze, Prato e Pistoia è la zona più densamente popolata della regione Toscana. Firenze è l'ottavo comune italiano per popolazione e ha la densità più alta di tutto il Centro Italia, Roma compresa.

Qui si vuole costruire il nuovo aeroporto di Firenze, con una pista di 2.400 metri in direzione sud-est nord-ovest.

È previsto che la maggior parte dei movimenti aerei di atterraggio e decollo interesseranno il lato nord-ovest della pista, cioè la parte di Prato. Tuttavia, per le condizioni meteo e altri imprevisti, si stima che circa il 19% dei movimenti, in pratica uno su cinque, avverranno dalla parte di Firenze.

Questo risulta da un rapporto approvato ufficialmente dall'amministrazione regionale Toscana, che riporta dati dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), forniti all'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale (ARPAT), dalla società Aeroporto di Firenze (AdF).

Una tabella riporta dettagliatamente i movimenti al giorno previsti in direzione di Firenze. Si tratta di circa 12 decolli e 14 atterraggi, cioè in media un passaggio ogni tre quarti d'ora, dalle sei a mezzanotte, tutti i giorni. È come dire che per due mesi e una settimana l'anno il nuovo aeroporto opererà verso la direzione sud-est, con in media un volo ogni otto minuti su numerosi quartieri residenziali di Firenze.

Ipotizzando una traiettoria di atterraggio standard, gli aerei si allineeranno alla pista più o meno sopra Rignano sull'Arno, a una ventina di chilometri di distanza e a un'altezza di poco più di 1000 metri. Poi scenderanno di circa 50 metri a chilometro, sui quartieri Campo di Marte e Rifredi».

Per il Ministero una valutazione da rifare

di **perUnaltracittà - Laboratorio politico**

da "La Città invisibile" del 23 luglio 2015

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" l'8 luglio scorso. 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 espresse 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.

Il master plan taglia le ciminiere dell'inceneritore

di perUnaltracittà - Laboratorio politico

da "La Città invisibile" del 12 ottobre 2015

Edifici alti 70 metri prospicienti una pista di atterraggio costituiscono un ostacolo alla navigazione aerea? Sta di fatto che il "Master Plan 2014-2029" per l'ampliamento dell'aeroporto di Firenze, prodotto nel torrido agosto appena trascorso, scorcia di dieci metri le ciminiere di Case Passerini.

Certo, che le ciminiere non andassero a nozze con le piste aeroportuali lo sapevamo. Ma che un master plan avesse la facoltà di abbassare i camini dell'edificando inceneritore ci pare, a dir poco, ipotesi fumosa.

L'autorizzazione integrata ambientale (AIA) rilasciata per l'impianto di incenerimento dei rifiuti prevede infatti a Case Passerini un camino costituito da due ciminiere alte 70 metri (cfr. Relazione tecnica-Opere paesaggistiche e architettoniche, 4.5, p. 21). Viceversa, le stime del modello propedeutico alla valutazione di impatto sanitario del Master Plan aeroportuale assumono le emissioni di un camino alto solamente 60 metri (cfr. Integrazioni del 03/09/2015 - Atmosfera: relazione. Rev. B, p. 169-170).

Insomma, le ciminiere saranno alte 60 o 70 metri? E quali sono le conseguenze di questa discrasia progettuale? Facciamo due ipotesi.

1) Le ciminiere restano di 70 metri come nel progetto per cui è stata rilasciata l'autorizzazione (AIA): le previsioni del master plan aeroportuale sono quindi errate e vanno rifatte.

2) Le ciminiere saranno effettivamente portate a 60 metri. L'abbassamento di dieci metri provocherà un impatto maggiore sulla salute degli abitanti della Piana: è risaputo infatti che una ciminiera più è alta, più facilmente riesce a raggiungere gli strati atmosferici adatti alla dispersione dei fumi e alla deposizione delle ceneri su un areale maggiore e in concentrazioni minori.

Ma c'è di più. Se vale la seconda ipotesi, l'abbassamento dei camini si configura come "modifica sostanziale" e quindi il progetto di inceneritore

dovrà essere nuovamente sottoposto alla procedura di AIA come prevede il Testo Unico Ambientale (DL 152/2006, art. 29nonies, comma 2).

Resta il dubbio se questo garbuglio sia frutto di errore materiale o semplice dolo.

Il Polo scientifico è incompatibile con la nuova pista

di Collettivo di Scienze - Studenti di sinistra

da "La Città invisibile" dal 11 dicembre 2014

Il Polo Scientifico di Sesto Fiorentino è stato inaugurato nel 2001 e comprende alcuni dipartimenti scientifici (fisica, chimica, biologia in parte) e di agraria (ortofloricoltura), nonché i laboratori degli enti di ricerca dell'INFN (fisica nucleare e fondamentale), del CNR (fisica della materia ed applicata, agraria), del CERM (risonanza magnetica) ed del LENS (Laboratorio europeo di spettroscopia nonlineare e ottica quantistica) ed il laboratorio didattico OpenLab. In totale, vi operano circa 3000 persone fra docenti, ricercatori e studenti.

Il documento recentemente presentato dall'ENAC per la realizzazione della nuova pista dell'aeroporto mostra chiaramente la contiguità fra la pista e l'area del Polo: l'edificio più vicino è quello delle aule e della biblioteca, che viene a trovarsi a metà del tracciato della pista ad una distanza di circa duecento metri. Il documento ENAC indica inoltre dei vincoli sulle aree prospicienti e riporta alcune valutazioni preliminari dell'impatto ambientale. Nel seguito vorremmo illustrare i problemi creati dalla realizzazione della pista per le attività del Polo Scientifico: alcuni di questi, come rumore ed inquinamento dell'aria, sono abbastanza evidenti e sono già stati dibattuti pubblicamente perché riguardano tutta l'area metropolitana.

Meno noti e più interessanti sono le difficoltà causate allo svolgimento della didattica e della ricerca scientifica, che a nostro avviso determinerebbero di fatto l'impossibilità del Polo

scientifico a continuare le sue attività.

Incompatibilità ambientale e sviluppo. Come descritto nei documenti ENAC, la normativa di sicurezza degli aeroporti prevede che le aree intorno alla pista siano parzialmente edificabili ed in particolare non possano ospitare edifici pubblici densamente abitati come scuole ed ospedali. La presenza del Polo Scientifico è quindi in violazione alle norme, ma evidentemente si ritiene possibile la deroga. Sicuramente saranno vietati gli ampliamenti futuri del campus, previsti dal progetto originario ma non ancora realizzati per carenza di finanziamenti, come la costruzione degli altri Dipartimenti Scientifici e il trasferimento di Ingegneria. Al momento attuale il Polo è un progetto incompleto che soffre della carenza di strutture di servizio, e sarebbe destinato a rimanere congelato e senza prospettive di sviluppo.

Rumore. Nella fascia attigua alla pista indicata col colore rosso nella pianta ENAC si trovano l'edificio delle aule e della biblioteca ed i laboratori LENS, INFN e del Dipartimento di Fisica. Sono previsti livelli di rumore di 70 decibel uguali o superiori a quelli di una conversazione/lezione. Si sottolinea l'importanza del silenzio per lo studio.

Vibrazioni. La partenza e l'impatto al suolo degli aerei e le onde sonore dei motori determinano delle vibrazioni che si propagano attraverso il suolo e l'aria e disturbano le misurazioni dei laboratori. Sono particolarmente nocive per gli esperimenti di ottica, che usano fasci di luce laser e specchi che richiedono una minuziosa calibrazione. Questi esperimenti sono realizzati su dei banchi di notevole massa con profonde fondamenta nel terreno e sospesi su dei cuscini d'aria per smorzare le impercettibili vibrazioni presenti in ogni ambiente. Il laboratorio di ottica quantistica LENS, un'eccellenza europea nello studio dei sistemi di atomi freddi, si trova nelle immediate vicinanze della pista e si troverebbe nell'impossibilità di condurre la maggior parte dei suoi esperimenti, che sono caratterizzati in particolare da livelli elevatissimi di precisione.

Onde elettromagnetiche. I sistemi di rivelazione radar e comunicazione aerea utilizzano delle sorgenti di onde radio di notevole potenza che

creano delle interferenze negli apparati elettrici di misura presenti in tutti i laboratori. Già adesso alcuni strumenti rilevano le onde radar provenienti dalla pista attuale a circa un chilometro di distanza.

Inquinamento dell'aria. Sono abbastanza evidenti i disagi che incontreranno studenti, docenti e ricercatori nel respirare i fumi emessi dagli aerei che passano a duecento metri. Per quanto riguarda la ricerca, la fuliggine nei fumi può dare problemi al funzionamento delle "camere bianche", delle stanze in cui si realizza un'atmosfera priva di polvere mediante un complesso sistema di filtraggio dell'aria. In questi laboratori si montano degli apparati particolarmente delicati che fanno parte ad esempio dei rivelatori di particelle del laboratorio del CERN di Ginevra.

Raggi laser. Nei laboratori del Polo sono installati delle sorgenti laser di elevata potenza vietate dal regolamento della sicurezza aeroportuale, perché i raggi potrebbero casualmente fuoriuscire ed accecare i piloti. Si tratta in questo caso di un disturbo di segno opposto, ovvero del Polo all'aeroporto.

Un'ultima considerazione: data l'ampiezza delle sorgenti di disturbo, non sembra onestamente possibile realizzare delle opere di contenimento ed isolamento, come ad esempio barriere antirumore, isolamento elettrico e meccanico, filtraggio etc. che permettano una coabitazione fra il Polo Scientifico ed il nuovo progetto di aeroporto.

Perché dire no al nuovo aeroporto

di Lorenzo Bigagli

da "La Città invisibile" del 1 dicembre 2015

Il progetto del nuovo aeroporto di Firenze, voluto da governi ed enti nazionali, regionali e locali, è insostenibile, e quindi inaccettabile, per molte ragioni. Di seguito ne accenniamo alcune, invitando voi lettori ad approfondire l'argomento su www.pianasana.it e sui molti blog che ne

parlano.

Dal punto di vista industriale, il progetto del nuovo aeroporto si basa su stime macroeconomiche largamente inattendibili e su una valutazione dei soli benefici attesi, ignorando completamente i costi. Si sono svenduti asset pubblici pregiati a investitori stranieri; si è forzato il piano nazionale degli aeroporti strategici, prospettando un'improbabile sinergia di due infrastrutture gemelle, distanti appena qualche decina di chilometri (e in concorrenza con colossi quali Bologna e Roma); si prevedono ingentissime sovvenzioni pubbliche, trascurando elementari indicazioni comunitarie sulla concorrenza.

Dal punto di vista urbanistico, l'infrastruttura blocca il naturale sviluppo dell'area metropolitana fiorentina verso l'unica direzione possibile, come esemplificato dall'incompatibilità dell'opera con il nuovo stadio e con il polo scientifico, circostanze apprese con sconcertante imbarazzo dall'amministrazione cittadina. Sulla pista si allungano poi le ombre cupe del lotto Unipol/ex-Ligresti e della Scuola Marescialli, le cui vicende sono al centro di svariate indagini penali.

In aggiunta a tutto questo, il nuovo aeroporto di Firenze avrà un impatto devastante sull'ambiente e sulla salute della Piana di Firenze, Prato e Pistoia, l'area più densamente popolata della Toscana, e ne metterà a repentaglio l'inestimabile patrimonio artistico e culturale.

Abbiamo realizzato una serie di mappe interattive per evidenziare criticità e vulnerabilità della zona interessata dal nuovo aeroporto, che secondo chi la governa dovrebbe accogliere anche: un inceneritore, due discariche, due autostrade da raddoppiare, due ferrovie normali e una ad alta velocità, un paio di linee di tram, un parco agricolo, quattro aree naturali protette, un interporto, due zone industriali, un sito archeologico, una cittadella universitaria, diversi canali scolmatori, uno stadio, un ospedale... e una metropoli tutt'intorno.

In particolare, se sarà realizzato, il nuovo aeroporto distruggerà quello che la Regione stessa definisce «l'elemento ordinatore della Piana», un grande parco agricolo comprendente

svariate aree avifaunistiche protette d'interesse regionale e comunitario.

Inoltre, l'aeroporto sconvolgerà il delicatissimo equilibrio idrogeologico della Piana, faticosamente raggiunto dopo le tragedie del passato, come se i fatti di Genova, Carrara, etc., non ci ammonissero a non arrischiarci con la regimazione delle acque. Si dovrà deviare il Fosso Reale, opera mastodontica realizzata dai Medici per convogliare le acque del Monte Morello; si dovranno ricollocare le casse di espansione esistenti, di cui una addirittura in costruzione (da parte dell'Università di Firenze, come opera di compensazione per i lavori del Polo Scientifico).

Gli aerei sorvoleranno gli abitati di Prato (seconda città della Toscana, con quasi 200.000 abitanti), Agliana, Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino e le colline del Montalbano. Informazione artatamente occultata nei documenti: un aereo su cinque sorvolerà Firenze a bassa quota. Si prevedono perfino condizioni di volo a vista a 500 metri sul centro storico di Firenze, area UNESCO. L'impatto dell'inquinamento acustico e atmosferico non è stato quantificato, se non sotto ipotesi del tutto irrealistiche, quali uso monodirezionale della nuova pista e limitazioni di velocità sull'A1. La folta presenza di ricettori sensibili quali scuole di ogni ordine e grado, facoltà universitarie e laboratori di ricerca non è stata considerata.

Per giunta, è in progetto la costruzione di un inceneritore presso la discarica di Case Passerini, opera che non può coesistere con il nuovo aeroporto, sia per ragioni d'impatto ambientale, sia perché fattore di rischio volo, ma la cui presenza simultanea si finge di ignorare.

Allo stesso modo, sono state praticamente ignorate e liquidate senza risposta tutte le numerose obiezioni sollevate sulla Valutazione Ambientale che ha sostenuto l'approvazione del piano regionale per il nuovo aeroporto.

I portatori d'interesse, più o meno loschi, per questa enormità hanno potuto giungere fin qui solo grazie a un'altrettanto colossale opera di mistificazione e disinformazione di massa. Piana Sana si oppone a questo scempio offrendo una piattaforma Web d'informazione, condivisione e coordinamento, aperta a comitati, associazioni e

cittadini della Piana.

Adesso stiamo chiedendo a chi deve decidere su questa delicatissima questione di affidare uno Studio di Impatto Ambientale a un ente pubblico terzo, multidisciplinare, non locale, internazionalmente riconosciuto e di comprovata esperienza in studi simili. Esigiamo soprattutto che il procedimento rispetti le direttive europee: l'Italia ha il triste primato delle procedure d'infrazione in particolare per svariate violazioni del diritto dell'Unione proprio sulla valutazione dell'impatto ambientale di progetti pubblici e privati, tra cui l'aeroporto di Malpensa.

Per questo abbiamo lanciato una petizione online invitiamo voi lettori a firmarla e a diffonderla. Vi invitiamo inoltre a consultare e diffondere www.pianasana.it e a prendere parte attiva contro il progetto insostenibile del nuovo aeroporto di Firenze.

Ah non siamo scientifici?

di **Claudio Greppi**

da *"La Città invisibile"* dell'11 luglio 2015

«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 Baldeschi 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.

Note:

[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 5bis (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».

Il rischio idraulico nascosto sotto la nuova pista

di Paolo Lombardi

da "La Città invisibile" del 5 febbraio 2015

L'equilibrio idro-geologico nella Piana è assicurato da un sistema a due gambe, le cui origini risalgono all'epoca medicea e che ha subito il suo assetto attuale durante l'ultimo intervento del 1929: con un collettore delle acque alte, ossia dei torrenti che discendono dalla Calvana e da Monte Morello, le cui acque vengono raccolte e accompagnate verso la foce in un canale i cui argini sono alti almeno 4-5 metri (e in alcuni punti 8) per impedire che durante piogge copiose esondino e allaghino la Piana (se si chiama Padule, un motivo ci sarà). È questo il Fosso Reale, che, nonostante il nome, non è affatto un fosso, ma un collettore, un vero e proprio canale.

La seconda è il collettore delle acque basse, un sistema di canali (come il Fosso dei giunchi, più o meno posizionato all'altezza della ditta Baxter in via Sestese; il canale Gavini, ecc.) questi canali hanno il compito di raccogliere le acque meteoriche e di impedire che allaghino la Piana. Le acque raccolte da questo collettore confluiscono nella parte terminale del canale Goricina e da qui nel fiume Bisenzio all'altezza dei Renai.

In questo sistema si inserisce il Polo scientifico, la cui esistenza, non prevista all'epoca della sistemazione del 1929, resta a rischio allagamento perché il collettore delle acque basse non basta a metterlo in sicurezza. Perciò il Polo scientifico ha bisogno di una cassa di espansione già previsto, che nei progetti dovrebbe costituire una sorta di piccolo parco di 80 ettari da allagare in caso di tracimazione delle acque meteoriche; e di una cassa di laminazione destinata a drenare le acque meteoriche e i cui lavori sono già stati avviati.

Oltre a ciò, nella Piana, esistono parti della vecchia pianura alluvionale rimasti dopo che il sistema sopra descritto ha evitato le alluvioni precedenti. Sono parti umide di indubbio pregio ambientale, i residui dell'antico ambiente alluvionale, e sono tutti siti di interesse regionali:

gli Stagni di Focognano (oasi WWF); le Cascine della Querciola; e l'area erpetologica Val di Rose. Si tratta di ambienti dove esistono piante e animali che altrimenti sarebbero scomparsi dalla Piana.

Con la Variante al PIT e la pista aeroportuale di 2.000 metri, era chiaro che la nuova infrastruttura avrebbe impattato in modo globale su questo sistema di equilibri idro-geologici. In particolare la nuova pista avrebbe impattato direttamente sul Fosso Reale, che a quel punto sarebbe dovuto essere spostato di circa 3500 - 4000 metri, circumnavigando la nuova pista e andando a impattare direttamente sugli stagni di Focognano e su tutti i siti ambientali di importanza regionale. Questi siti nelle intenzioni della variante al PIT dovrebbero essere spostati; ma a parte il fatto ridicolo di creare delle oasi ambientali artificiali, è evidente che non sarebbe possibile mantenere oasi per gli uccelli in prossimità di un aeroporto, per via del pericolo di bird strike. E infatti i regolamenti internazionali vietano una cosa del genere.

Lo spostamento del Fosso Reale avrebbe anche un enorme impatto sulla viabilità; per scavalcare il nuovo Fosso reale, i cui argini devono essere almeno 4-5 metri, occorre aumentare la livelletta di tutta la viabilità, in particolare del ponte su cui l'autostrada A11 supererà il nuovo Fosso Reale. Inoltre occorrerà sgombrare tutte le dune sabbiose CAVET che da anni svolgono una funzione antirumore e che, essendo lì da anni, sono ormai impregnate di metalli pesanti e dunque da smaltire come rifiuti speciali.

Anche l'impatto sul collettore delle acque basse della nuova infrastruttura sarebbero enormi, in particolare sul Fosso dei giunchi, che andrebbe completamente regimato, e sulle opere previste per la messa in sicurezza del Polo Scientifico, i cui lavori sono già partiti con un appalto di 982.000 euro e che sarebbero cancellati (in particolare l'area di laminazione) dalla nuova pista. Ogni tentativo di mettere in sicurezza il Polo Scientifico a quel punto diverrebbe inutile (ma forse sarebbe superfluo preoccuparsene, visto che la nuova pista cancellerebbe anche via dell'Osmannoro, unica via di accesso al Polo).

Tutte queste difficoltà idro-geologiche erano già

ben note agli estensori della variante al PIT resa nota alla fine del 2010, i quali si rendevano conto che la qualificazione funzionale dell'aeroporto Vespucci si inseriva in uno scenario complesso, sui quali oltretutto «insistono elementi non negoziabili» (Relazione di sintesi allegato B o rapporto di valutazione, p. 9). La Variante al PIT, nel Rapporto Ambientale (p. 41), assicurava che «la fattibilità idraulica è dunque complessa e fortemente condizionata e dovrà essere valutata, anche in termini di costi, con analoga temporalità rispetto alla definizione delle opere aeroportuali eventualmente insistenti sull'area». Dunque la Regione sosteneva di rendersi conto della difficoltà dell'intervento, e insisteva sull'analoga temporalità; le opere di contenimento del rischio idraulico dovevano essere messe in atto assieme alla costruzione dell'infrastruttura aeroportuale, senza fughe in avanti; e prima bisognava averne valutato fattibilità e costi.

Che cosa ha fatto invece la Regione? Ce lo dice il presidente del Consorzio di Bonifica, audito dalla VI commissione regionale il 2 luglio 2013: è ovvio che tutte le opere citate (lo spostamento del Fosso reale, la ricostruzione della viabilità, l'intervento sul collettore delle acque basse) sono propedeutiche alla realizzazione del novo aeroporto; ma di queste non se ne conosce né fattibilità né costi. L'unica opera di cui esista una stima dei costi è lo spostamento del Fosso Reale, che andrà da una forbice estesa da 2 a 37,5 milioni di euro (!). Ma anche lo spostamento del Fosso reale avrà a sua volta opere propedeutiche, per esempio lo spostamento del metanodotto e della fognatura opera 6.

Di tutti questi interventi, e degli altri, non esiste uno studio di fattibilità né una previsione dei costi. In alcuni casi, non è nemmeno possibile intervenire; per esempio l'area di laminazione del Polo Scientifico non si può spostare. Il presidente concludeva l'audizione dicendo: «È un progetto cantierabile, ma al termine di un percorso che non è ancora cominciato». Il Consorzio produceva anche una relazione tecnica del novembre 2010 dal titolo Studio delle interferenze tra le opere pubbliche di bonifica e la pista aeroportuale (a cura dell'Ufficio Tecnico Consortile) che riteneva che l'intervento complessivo sulle interferenze

idro-geologiche fosse un'opera realizzabile, ma con costi molto elevati e con «forte impatto a livello paesaggistico-ambientale» (p. 14). Tempi di realizzazione almeno 7-10 anni... I cantieri per il nuovo aeroporto di Peretola, nelle previsioni di AdF, Comune di Firenze e governo dovrebbero partire ad agosto 2015...

Che alla Variante al PIT non fosse annesso nulla, se ne era accorto anche l'Ordine degli Ingegneri di Prato, che nelle sue osservazioni alla variante al PIT del 24 luglio 2013 osservava a pagina 8: «Il corredo tecnico alla variante aeroportuale appare decisamente carente ed incoerente» con gli obiettivi fissati dalla regione, in quanto «la valutazione dell'impatto di una infrastruttura così ingombrante e condizionante [...] appare assente dagli elaborati». L'ordine invocava «analisi serie, progetti, tempi, costi e soggetti attuatori, altrimenti si tradiscono le prescrizioni fondamentali contenute nello strumento di pianificazione regionale». Su una cosa gli ingegneri pratesi ci avevano preso: dopo avere approvato la Variante al PIT senza le informazioni richieste da consorzio di bonifica e ordine degli ingegneri, alla cieca, la Regione metterà l'intera pratica degli aeroporti toscani in mano a Corporacion America. Sarà Eurnekian il soggetto attuatore.

È una brutta storia questa dell'aeroporto Vespucci, che va dalla svendita di un bene pubblico a un soggetto privato (ma con forti entrate nell'attuale amministrazione) a prezzo vile; alla devastazione di un territorio che perde le ultime vestigia dell'ambiente naturale circostanti; alla realizzazione di un'opera in cui non si sa nulla delle conseguenze di ciò che si va a realizzare; e al conseguente tradimento da parte degli enti pubblici dei propri compiti e soprattutto della tutela dell'interesse pubblico preminente perché costituzionalmente protetto, ossia la salute dei cittadini. Anche se la partita non è finita, anzi è appena agli inizi.

Un ultimo cenno a un altro problema, sottaciuto finora; nella Variante al PIT la Regione si era accorta benissimo del problema dell'inquinamento della falda acquifera da parte del nuovo aeroporto, tanto più che si sarebbe andati a incidere su una situazione già compromessa; la

Regione sapeva benissimo (p. 85 della Relazione di sintesi, allegato B) che il pozzo di controllo Osmannoro 10 era inquinato da composti alifatici alogenati; e sottolineava il pericolo assicurando che per il nuovo aeroporto «si tratterà di una struttura di intrinseca pericolosità per via del notevole consumo di carburanti e sostanze connesse all'esercizio e manutenzione dei mezzi meccanici» (p. 157).

Che il nuovo aeroporto sarebbe stato un mezzo fenomenale di inquinamento della falda (peraltro inquinata per conto suo) la Regione lo sapeva, e l'ha scritto; ma questo punto non è stato mai più sollevato. Si è discusso di pista convergente, di monodirezionalità, persino del nuovo stadio, ma dell'inquinamento idrico mai più. Su questo punto esigiamo risposte che, se non saranno date ai cittadini, saranno certamente date alla magistratura. A danni irreparabili ormai avvenuti.

Aeroporto e inceneritore: quali conseguenze per il “sistema” della Piana?

di Giorgio Pizziolo

da “La Città invisibile” del 29 ottobre 2015

Con la costruzione dell'aeroporto e del contiguo inceneritore, localizzati nell'area metropolitana di Firenze, da Firenze est (Rovezzano) a Firenze ovest (chiesa dell'Autostrada) si verrebbe a costituire un unico insediamento ininterrotto: la saldatura è prodotta proprio dalla costruzione del nucleo dell'aeroporto, dell'inceneritore e di tutte le nuove opere a corredo dei due “mostri”. L'analisi del prof. arch. Giorgio Pizziolo con la cartografia dell'arch. Antonio Fiorentino.

La logica sistemica

Assumiamo la definizione classica di ecosistema e “sistema” come «insieme di elementi in interazione gli uni con gli altri, che formano per questo fatto un insieme coerente» (Dajoz 1977). In ecologia, l'ecosistema è l'unità funzionale di base poiché esso include allo stesso tempo gli esseri

viventi, l'ambiente nel quale vivono e tutte le interazioni tra ambiente e organismi.

È indispensabile prendere in considerazione questi concetti sistemici anche nel caso della costruzione dell'aeroporto e del contiguo inceneritore, localizzati nell'area metropolitana di Firenze. La lettura sistemica dovrebbe estendersi a tutti gli aspetti, a cominciare da quello sanitario, a quello delle sicurezze vitali e dei rischi del territorio, elementi che saranno tutti fortemente alterati dalle opere previste nel Masterplan.

Questa impostazione ci porta di conseguenza ad assumere una Procedura ed una Valutazione di tipo relazionale nei confronti delle implicazioni e dei coinvolgimenti che l'Aeroporto provoca "a onda" sulle zone contermini, fino al centro di Firenze e a quello di Prato.

1) Ambito relazionale di primo contatto

Le prime relazioni provocano un effetto di "compattamento" di alcune aree immediatamente limitrofe (Inceneritore, Osmannoro, Università, Carabinieri) che vengono come riassorbiti, fino a formare un nodo, un grumo, un aggregato compatto, un vero e proprio "blocco territoriale consolidato" che al suo interno riconduce cose e fenomeni anche diversi tra loro in un'unica saturazione implosiva (fig. 1).

2) Ambito relazionale di seconda influenza

Il blocco del primo ambito relazionale, che abbiamo sopra evidenziato, attrae a sé i centri periferici di Sesto, Campi, Novoli/Peretola, coinvolgendoli in una aggregazione, di carattere opposto alla prima (che era tutta centripeta) ed invece questa seconda è tutta centrifuga, penalizzante le parti esterne che vengono gerarchizzati e ricacciati nella condizione di periferie subalterne -condizione dalla quale negli ultimi anni avevano cercato di riscattarsi con una visione di città integrata - ma che ora l'aeroporto verrebbe a negare rigettandoli in una condizione di periferie inquinate, congestionate, frammentate e irrecuperabili (fig. 2).

3) Ambito relazionale dell'intera città metropolitana

Le conseguenze più drammatiche si hanno quando le relazioni 1) e 2) vengono coinvolte nelle relazioni del nuovo ambito che si riferisce all'intera città di Firenze. Dal momento che l'aeroporto si è saldato con le zone e le periferie limitrofe ciò porta alla conseguenza che l'intero mosaico insediativo occupa ora tutta la pianura disponibile e nasce una nuova configurazione imprevista una Mega/Città tutta edificata, da Rovezzano alla Chiesa dell'autostrada, e quindi dai Gigli a Prato (fig. 3).

Questa Mega/Città, ha due caratteristiche pesantissime:

La prima è la dimensione stessa di questo insediamento e la sua caoticità interna, che si esaspera ulteriormente per la sua mancanza di riferimento ad una dimensione ambientale indispensabile ed invece del tutto assente generando così; un macchia d'olio informe che ha invaso la pianura e si è separata dal suo ambiente naturale.

La seconda caratteristica è che la qualità di questa nuova metropoli è bassissima e che anzi si profila un ribaltamento dei suoi valori interni, poiché il vero centro di questa metropoli è l'asse Novoli/Aeroporto (con tutte le aggiunte allo studio, a cominciare dallo Stadio e il Mercato alimentare generale) mentre il Centro Storico è spinto e destinato a divenire sempre più macchina di profitti, caricatura di se stesso, travolto da un turismo insostenibile (fig. 4).

Queste le conseguenze dell'inserimento di un elemento, l'Aeroporto (e l'Inceneritore contermini) in un tessuto metropolitano già in difficoltà, che così è travolto da una catena di conseguenze e di relazioni imprevedibili, che, se attuate, risulterebbero anche irreversibili. E questa è il vero impatto ambientale poiché questa è la vera Città Metropolitana.

le immagini sono a pagina 19



PROFILI DEGLI AUTORI

Ilaria Agostini, urbanista, insegna all'Università di Bologna. Fa parte del gruppo urbanistica di perUnaltracittà

Francesca Conti è attiva in perUnaltracittà

Paolo Baldeschi, docente di Urbanistica, è opinionista di Eddyburg

Lorenzo Bigagli, ricercatore presso il Consiglio Nazionale delle Ricerche, è animatore del blog pianasana.it

Collettivo di Scienze-Studenti di sinistra è un gruppo politico universitario, attivo dal 1991 nella Scuola di Scienze Matematiche, Fisiche e Naturali dell'Università di Firenze

Claudio Greppi, professore di Geografia all'Università di Siena, è animatore del sito territorialmente.it, voce della ReTe dei comitati per la difesa del territorio

Paolo Lombardi è attivo in Mente locale della Piana

perUnaltracittà, all'opposizione in Consiglio comunale a Firenze dal 2004 al 2014, la lista di cittadinanza perUnaltracittà è poi diventata laboratorio politico per partecipare alle vertenze sul territorio e dare voce alle realtà di movimento anche attraverso la rivista La Città invisibile

Giorgio Pizziolo, urbanista, insegna all'Università degli Studi di Firenze. Fa parte del gruppo urbanistica di perUnaltracittà

Il Dossier Aeroporto è stato chiuso il 17 novembre 2015