

Ma nell'ultimo studio Adf l'alleato è l'argilla

IL FOCUS
ILARIA CIUTI

AQUESTO punto ci sono i docenti e i ricercatori del Polo scientifico di Sesto che si ribellano alla nuova pista parallela progettata a Peretola e prevista dal Pit regionale perché teme che il rumore e le vibrazioni degli aerei che atterrano mettano a rischio il Polo, in particolare che le vibrazioni mandino in tilt apparecchi scientifici sensibilissimi. E c'è, sull'altro piatto della bilancia, un master plan di Adf (la società dell'aeroporto) che prevede la nuova pista, approvato dal punto di vista tecnico dall'Enac e in via di venire verificato dal punto di vista ambientale, e dunque anche del rumore e delle vibrazioni, dal ministero all'ambiente che dovrà autorizzare la pista tramite Via (Valutazione di impatto ambientale). La base per questa autorizzazione sarà lo studio di impatto ambientale di cui Adf ha incaricato la cooperativa Ambiente SC di Massa Carrara e che supera qualsiasi altro precedente.

Ne parla il responsabile tecnico, l'ingegnere ambientale Lorenzo Tenerani. «L'esame del rumore e delle vibrazioni è previsto per legge, ma in genere tutti gli altri aeroporti dedicano poca attenzione alle vibrazioni perché, mentre le onde acustiche si allargano nell'aria, le vibrazioni per terra si propagano solo di poche decine di metri. Ma siccome qui nelle decine di metri c'è il Polo il caso di Firenze è diverso e da subito abbiamo predisposto uno studio specifico sul tema in cui abbiamo coinvolto docenti universitari di chiara fama e i cui risultati saranno controllabili da tutto il mondo scientifico». Per ora c'è una sola certezza dice Tenerani, «che il terreno nell'area di atterraggio è argilloso: il meno favorevole al propagarsi

delle vibrazioni, al contrario delle ghiaie e le sabbie».

Quanto al rumore, «sista parlando di un aeroporto che c'era e non di uno nuovo. Arpat aveva già considerato, in un esame preliminare sulla possibile nuova pista qualcosa come 7.000 persone disturbate contro le 20.000 di adesso. Ma ora la situazione è diversa perché la pista ha contorni precisi e perché stiamo studiando con Enav, l'ente dei controllori di voli, le procedure di decollo e atterraggio millimetro per millimetro per ridurre ancora di più i sorvoli sulle abitazioni». Ma il Polo teme la pista più che i voli. «Ci stiamo concentrando anche su questo. Intanto, lo ripeto, l'aeroporto c'era già e adesso il Polo è più vicino alla testata mentre dopo lo sarà di più ai lati pista dai quali il rumore si propaga meno. Dopodiché è in ogni caso certo che i decibel dovranno rientrare nei limiti di legge: o ci rientrano o l'aeroporto si farà carico di tutte le mitigazioni necessarie. E' certo che non si può andare in deroga».

Di questo parere, che non si fanno opere pubbliche fuori dalle norme e che semmai si fanno le mitigazioni, anche il presidente di Enac Vito Riggio. Ma non disposto più a discutere sulla pista. «Se ne parla da secoli, ci sono stati 9 mesi di tempo per le osservazioni al Pit, dal Polo scientifico nessuno ha mai detto niente. Io non conosco la questione che invece verrà esaminata dai tecnici e dalla Via ma mi stupisco che si protesti solo a decisioni già prese. Un paese che non decide mai niente è un paese mezzo morto». Dunque, avanti anche se il Polo ne dovesse morire? «Non sto dicendo questo perché non sarà così. C'è una Via in corso. La parola passa al ministero. In caso di Via positiva, si faranno le mitigazioni se necessarie. Altrimenti il ministero dirà di no. I timori sono ingiustificati».

Il responsabile tecnico:
"Un elemento a favore
è la natura del terreno"

Vito Riggio: "Ci sono stati
9 mesi per le osservazioni:
nessuno ha detto niente"

