

LE IDEE

Aeroporto: ecco i fatti per formarsi un'opinione

Dall'impatto ambientale
ai sorvoli: perché non
c'è da avere paura

ROBERTO NALDI

UNA curiosa propensione all'incoscienza dilaga in Europa: gli svizzeri percorrono in bicicletta i 20 km di piste ciclabili dell'oasi naturalistica inserita tra le due piste dello scalo di Zurigo. Peggio si comportano gli olandesi che hanno costruito un enorme parco limetrofo a uno degli aeroporti più grandi d'Europa, Schiphol, dove il passaggio degli aerei è addirittura una delle attrazioni. Bizzarri questi stranieri, ecologisti e pionieri del green, che trascorrono il tempo libero nei parchi degli aeroporti. O forse, sospetto, si formano opinioni senza preconcetti ideologici che impediscono qualsiasi discussione nel merito. Sento dire che il nuovo

LO
SVI
LU
P
PO

aeroporto di Firenze devasterà la piana, che il 25% di sorvoli passerà a poche decine di metri dalla Cupola del Brunelleschi, che scatenerà una cementificazione tesa a favorire corruzione, che il Vespucci non è un aeroporto strategico per il quale si sprecheranno 500 mln di euro di soldi pubblici, che vi saranno rischi per il Polo Scientifico, che i piloti confonderanno la pista per l'autostrada e chissà quali altre catastrofi. Purtroppo mi rendo conto che solo pochi tra i "contrari" hanno voglia di informarsi e leggere lo Studio d'Impatto Ambientale e i tanti studi fatti durante il PIT. Proverò allora a sintetizzare alcuni dati fattuali, a favore di chi abbia voglia di farsi un'opinione su analisi serie e documenti pubblici consultabili online.

SEGUE A PAGINA XI



IFATTI PER AVERE UN'OPINIONE

<DALLA PRIMA DI CRONACA

ROBERTO NALDI

IMPATTO atmosferico: le emissioni aeroportuali hanno un'incidenza trascurabile rispetto al traffico automobilistico e sono nettamente inferiori ai limiti di legge (sotto il 97% del limite). Lo Studio di Impatto Sanitario, realizzato come richiesto dal PIT regionale, non evidenzia rischio tossicologico o cancerogeno.

Sorvoli: la nuova pista eliminerà il problema dei sorvoli a bassa quota sui centri abitati; le traiettorie di decollo sono previste su aree verdi o scarsamente abitate. Si annulleranno i disagi su Quarcchi, Brozzi, Peretola, Sesto Fiorentino e non sono previsti sorvoli su Firenze e Prato. Ciò consentirà al 2018 una riduzione del 94% della popolazione esposta ai limiti di legge di rumore.

Finanziamenti pubblici: l'aeroporto di Firenze è definito strategico dal Piano Nazionale degli Aeroporti, in seguito alla fusione con l'aeroporto di Pisa da cui nascerà Toscana Aeroporti. Ha diritto al 50% di finanziamenti pubblici, stimati in 150 mln di euro, investimenti che rimarranno ai cittadini toscani. L'aeroporto è infatti di proprietà del demanio, non della società che gestisce lo scalo grazie a una concessione quarantennale. Per tale motivo abbiamo fortemente voluto la sottoscrizione di un protocollo d'intesa, per le linee guida e il coordinamento degli appalti, con l'Autorità Anticorruzione guidata da Canto-

ne.

Polo Universitario: gli studi hanno confermato vibrazioni 10 volte inferiori rispetto a quelle attualmente presenti e misurate.

Parco della Piana di Sesto: l'incremento della superficie aeroportuale è pari a 145 ettari, cioè il 2% dei 7 mila ettari totali del Parco della Piana. L'uso aggiuntivo di suolo prevede una serie di interventi di compensazione ambientale di pari entità: creazione del Parco Periurbano di Sesto, di un nuovo parco al posto della vecchia pista e ricollocazione e riqualificazione delle aree umide protette. Gli interventi, a carico di AdF, ammontano a circa 30 mln di euro, il 10% dell'investimento complessivo a fronte di una media dell'1-2% per opere simili, a conferma di un progetto di sviluppo sostenibile nel rispetto dell'intera area della Piana.

E' certamente più facile lanciare allarmi e far leva sulla paura della gente, ma così non si rende un servizio alla collettività, così si perde l'occasione di un dialogo costruttivo che consenta alla Toscana un percorso di crescita sostenibile.

Auspico, quindi, un confronto senza pregiudizi ideologici e senza sedicenti esperti aeroportuali o ambientali che preferiscono creare disinformazione piuttosto che dialogare su basi strettamente scientifiche.

L'autore è Presidente di Corporacion America Italia