Dallo spostamento delle aree naturali (e relativi uccelli) alle casse anti alluvioni Cosa deve fare Toscana Aeroporti prima di realizzare la nuova pista parallela

Lavori a Peretola? Nel 2020, forse

Ci vorrà tempo, e grande lavoro, prima di posare il primo metro di asfalto della nuova pista parallela a Peretola. Prima del catrame, Toscana Aeroporti dovrà svolgere molte azioni propedeutiche. Persino aspettare che qualche uccello nidifichi nelle nuove aree naturali che deve costruire verso Signa e Lastra, a Il Piano, il Prataccio, Santa Croce e Mollaia. La società per azioni che gestisce lo scalo fiorentino, guidata da Marco Carrai, dovrà dimostrare che queste «zone umide» si sono già «sviluppate» e possono accogliere flora, fauna, uccelli — e anche pipistrelli -- come già facevano quelle cancellate per la costruzione della nuova pista parallela all'autostrada, a partire dal lago di Peretola e dalla Querciola.

Il documento e i tempi dei lavori

Lo si legge nelle 216 pagine del parere della Commissione di Valutazione ambientale del ministero (Via) dell'ambiente. firmato il 2 dicembre scorso. Un documento che doveva restare riservato fino alla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale. Sono 31 le pagine di prescrizioni, ossia le condizioni per costruire il nuovo aeroporto di Firenze. Questi «paletti» dovranno essere trattati nella Conferenza dei servizi che si aprirà quando il ministero dell'Ambiente e quello dei Beni culturali controfirmeranno il documento; la durata media di una Conferenza dei servizi di questo tipo è due anni. La Conferenza individuerà le soluzioni ai problemi posti nelle prescrizioni: dopo potrebbero iniziare i lavori delle opere propedeutiche. Toscana Aeroporti dichiara di poterle realizzare in 14 mesi, alcuni tecnici contattati dal Corriere Fiorentino restano perplessi, così come resta l'incertezza della verifica sulle aeree naturali. In ogni caso i lavori sulla nuova pista non potranno partire prima tre anni e mezzo, o addirittura cinque, dalla pubblicazione della Via.

Cosa deve fare Toscana Aeroporti

Sono dieci i punti che Toscana Aeroporti deve rispettare prima di partire con i lavori sulla pista. Le 4 aree naturali, come detto, opera di compensazione per quelle «cancellate» dal sedime della nuova pista, uno dei problemi principali (anche per gli oppositori del progetto). Trovare spazio anche per quella parte di «bosco della Piana» che si sovrappone, ora nelle previsioni, alla pista. Ma la spa deve aver completato l'adeguamento del terminal per «soddisfare i livelli di servizio» già aumentati, «ultimare il piazzale ovest», acquisire o espropriare tutte le aree che servono (138 ettari), deviare il Fosso Reale e costruire il nuovo passaggio sotto l'A11, realizzare le nuove vasche di esondazione contro il rischio idraulico, costruire le nuove strade che sostituiscono quelle cancellate a causa della pista, compreso un ponte all'Osmannoro, spostare anche alcuni tralicci e reti gas. Insiema al progetto vero e proprio, il costo stimato, si legge nel parere, è di oltre 330 milioni di euro. La stima depositata da Toscana Aeroporti in sede di istruttoria era più alta, quasi 400 milioni du eu-

La progettazione esecutiva di queste opere propedeutiche, mitigatorie per l'ambiente e del nuovo scalo sarà discussa nella Conferenza dei servizi. Ma si dovranno risolvere anche alcuni temi lasciati aperti dal parere della Commissione della Valutazione di impatto ambientale. Tra questi il passaggio del Fosso Reale sotto la Firenze-Mare, che ancora resta nel «limbo»: si intuisce che servirà probabilmente una deroga per lo spostamento. Ecco perché.

Una deroga per il Fosso Reale?

Il Fosso deve essere spostato verso ovest, ora il canale (posto ad un livello superiore a quello del terreno circostante) passa sopra la sede della futura nuova pista parallela all'autostrada. Per le nuove norme definite dopo alcuni disastri, come quello di Sarno, la legge prevederebbe di rialzare l'autostrada di 5,5 metri: ma altri vincoli, quelli per la «progettazione stradale» consentono un rialzo massimo di 70 centimetri. La soluzione prospettata da Toscana Aeroporti è complessa: due aree di esondazione, una lungo la pista lato collina, l'altra in testa alla pista verso Sesto. Anche il ramo vecchio del Fosso dovrà restare a disposizione come «cassa». Il passaggio sotto l'autostrada dovrà essere fatto da quattro «scatolari», parallelepipedi di 5 metri per 4, da dove passerà il Fosso, per consentirne la pulizia ed evitare che si «tappino». Anche tra la pista e l'autostrada si prevede una vasca. I lavori dovranno essere compatibili con le altre due zone di esondazione, nell'area di Castello e del Polo scientifico. Ma è il «proponente» (formalmente, Enac, di fatto Toscana Aeroporti) a scrivere che la soluzione «non risponde» ai requisiti di legge e che gli «adempimenti richiesti» arriveranno più avanti: insomma, il progetto pare rispondere ai requisiti, ma la Conferenza dei servizi dovrà prendersi la responsabilità di non rispettare la regola dei 5,5 metri di spazio sopra al Fosso sull'An.

L'osservatorio ambientale

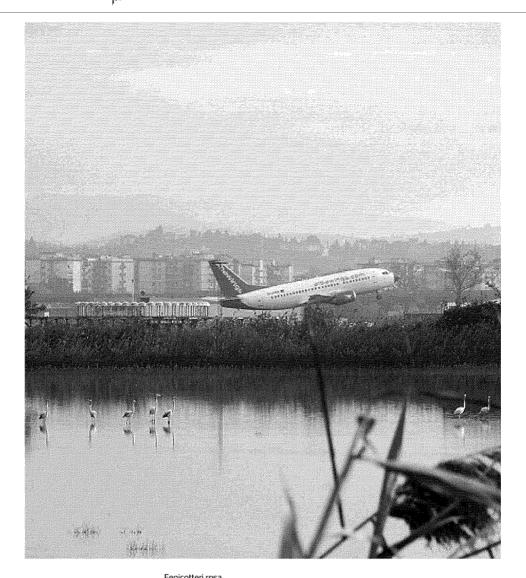
Prima di partire con i lavori deve nascere un Osservatorio ambientale che verifiche rumore, vibrazioni (temi sollevati soprattutto dall'Università che teme per gli effetti sulle apparecchiature del Polo), inquinamento delle acque e dell'aria, con un sistema di centraline che verrà affidato ad Arpat. In caso di emergenza, potranno far scattare «azioni orientate al contenimento degli inquinanti». Forse l'abbassamento della velocità sull'A1, come chiesto dalla Regione? Nelle 216 pagine è previsto un nuovo percorso per la pista ciclabile Sesto-Campi-Firenze che passi dal Polo scientifico universitario. La commissione Via chiede anche che ci siano garanzie della reale disponibilità delle aree dove costruire le nuove «zone umide» naturali, dato che ci sono altre previsioni urbanistiche dei Comuni della Piana.

Marzio Fatucchi

marzio.fatucchi@rcs.it







Fenicotteri rosa nel lago di Peretola, dietro il decollo di un aereo. A sinistra, un airone bianco davanti alla torre di controllo

