

Nuova pista, nuovo stadio, quale sicurezza per i passeggeri e per i terzi sorvolati?

Sarò monotono! Da più di 6 anni nel valutare la documentazione via via prodotta riscontro che manca totalmente uno studio organico (ma anche inorganico) sulla sicurezza che la nuova opera dovrebbe garantire ai passeggeri ed equipaggi del volo. L'ICAO con l'Annesso 14 e l'ENAC con il "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" danno precise indicazioni per valutazioni sui pericoli per la navigazione aerea, luci fuorvianti e pericolose, rischio d'impatto con volatili, interferenze radioelettriche per il sistema di atterraggio di precisione.

Ad essere onesti per l'avifauna ed in seconda battuta per i chiropteri vi è uno studio dettagliato per la delocalizzazione dei frequentatori dello stagno di Peretola (che non è artificiale) ma tale studio è finalizzato alla loro tutela da possibili impatti con velivoli. Per la tutela dei velivoli dal rischio di impatto con volatili nulla ma anzi nella zona più a rischio per i velivoli e cioè la parte di pista lato Prato, interessata da decolli ed atterraggi si pianificano:

- un canale di raccolta delle acque basse;
- la deviazione del Fosso Reale;
- un fosso di guardia esterno alla recinzione aeroportuale;
- una cassa di laminazione tra canale di raccolta acque basse e Fosso Reale deviato;
- una cassa di laminazione dell'area dello svincolo dell'Osmannoro.

Si crea un habitat favoloso per l'avifauna nell'area di maggior rischio per i voli (All. "A", "A1").

Non credo che sia complicato stabilire se le luci del casello autostradale e delle macchine sul raccordo possano essere fuorvianti in caso di scarsa visibilità.

Alla luce di tanti incidenti in prossimità o sugli aeroporti, gli argini del Fosso Reale deviato, il terrapieno che circonda l'area di servizio AGIP, le dune antirumore a tutela del Polo Universitario costituiscono un rischio in caso di fuoriscita di pista, atterraggio corto o mancato decollo con l'uscita oltre il fondo pista? Linate 2001 Docet! Gli impianti fotovoltaici sui tetti delle costruzioni aeroportuali e nel nuovo stadio sono compatibili con la sicurezza del volo?

Le file di Tir sull'A1 creano interferenze al sistema di atterraggio di precisione? La mancanza di una via di rullaggio riduce il livello di sicurezza di un aeroporto?

È mia opinione che una valutazione su quanto sopra avrebbe dovuto essere fatta non fosse altro che per dire che rischi non esistono e che la sicurezza dei voli è assicurata.

In analogia per quanto riguarda i terzi sorvolati il Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti al Capitolo 9 individua in prossimità dell'aeroporto quattro diverse zone di tutela e per ciascuna di esse individua quali insediamenti siano compatibili con riferimento alle attività dell'Aeroporto.

Ai Comuni è demandata la responsabilità di elaborare specifici Piani di Rischio a tutela dei terzi sorvolati.

Ed è a questo punto che entra in gioco il tema del nuovo stadio in quanto, in base alla Tavola allegato "B" (prodotta da ENAC nello studio del 2012 entrato a far parte dell'"Integrazione al P.I.T della Regione Toscana) circa la metà dell'area Mercafir destinata alla costruzione dello Stadio e della Cittadella Viola rientra nelle zone di

tutela B, C e D entro le quali vanno evitati insediamenti ad elevato affollamento. Si attira l'attenzione sul fatto che il Master Plan ha ottenuto l'approvazione dell'ENAC nel novembre 2014 e che il SIA ha iniziato il suo iter nel marzo 2015 e che di conseguenza, in base al dettato del Cap. 9 del Regolamento di cui sopra i comuni interessati, in presenza del Piano di Sviluppo Aeroportuale avrebbero dovuto elaborare lo specifico Piano di Rischio da sottoporre ad ENAC per valutazioni di carattere aeronautico. Solo a valle di tali valutazioni sarebbe stato possibile, con cognizione di causa, esprimere giudizio sulla compatibilità fra aeroporto e stadio. A distanza di più di due anni dall'approvazione del Master Plan e dell'inizio della pratica SIA/VIA di Piano di Rischio non si parla mentre con grave ritardo è stato elaborato il Piano di Rischio per l'attuale pista che è al vaglio di ENAC ed anche in questo caso, dato che l'area del Castello è all'interno di zone di tutela B e C e che il Mercafir è area commerciale ad elevato affollamento è prematuro affermare con certezza la compatibilità del nuovo Mercafir nelle zone di tutela indicate.

21/06/2017

Luciano Battisti