

MERCOLEDÌ, 06 MARZO 2013*Pagina IV - Firenze***Peretola, anche dopo la pubblicazione dei dati sul calo di smog e rumore, continua la battaglia bipartisan. La proposta di Cenni**

E Prato si inventa il referendum sulla pista

SIMONA POLI

PRATO continua ad opporsi alla nuova pista dell'aeroporto. Anche dopo la diffusione dei dati contenuti nella Variante al Piano di Indirizzo Territoriale approvata dalla giunta regionale che dimostrano la netta diminuzione dei livelli di smog e rumore legata al futuro tracciato "convergente parallelo" e il vincolo di tutela ambientale imposto su seimila ettari di parco, le barricate contro lo sviluppo di Peretola si alzano ancora una volta. Il 14

marzo il sindaco Cenni del Pdl ha invitato i colleghi della Piana e tutti i cittadini a un consiglio comunale che si annuncia di fuoco. Ma anche il presidente della Provincia Gestri, del Pd, è contrario alla pista, così come il capogruppo dei Democratici in Comune Massimo Carlesi e i Socialisti pratesi. L'ultima idea del sindaco è quella di un referendum popolare, partendo dal confronto tra l'inquinamento atmosferico e acustico che oggi ai abbatte sui quartieri di Brozzi e Quaracchi e che domani, a detta dei pratesi, colpirà Capalle e Le Badie. Una guerra bipartisan vera e propria, insomma, che verrà combattuta a dispetto delle previsioni contenute nella Variante al Pit che Rossi ha illustrato pubblicamente e che sono state spiegate ai singoli Comuni durante la fase preparatoria del documento.

Nel rapporto sulla qualità dell'aria che accompagna il Pit si prendono in considerazione tre ipotesi: l'allungamento dell'attuale pista, il tracciato convergente parallelo e il tracciato obliquo (benché già scartato da Enac). Si legge che il monossido di carbonio da 2195,72 tonnellate anno con il prolungamento ammonterebbe a 1573,27 tonnellate, con la "convergente parallela" a 1542,35 tonnellate e con l'obliqua a 1573,27 tonnellate anno. Il monossido di azoto da 1053,44 tonnellate l'anno col prolungamento andrebbe a 1001,96 tonnellate, con la "convergente parallela" a 998,17 tonnellate anno e con l'obliqua a 1001,96 tonnellate anno. Il Pm10 da 385,72 tonnellate l'anno ammonterebbe a 383,06 tonnellate col prolungamento, a 382,97 con la "convergente parallela" e a 383,06 con l'obliqua. E' significativo sottolineare che il contributo dell'aeroporto alle emissioni inquinanti è molto inferiore a quello delle auto e dei camion: per la CO2 nel caso della "convergente parallela" peserebbe 90,91 tonnellate contro 1340,66. Per l'ossido di azoto 91,35 contro 399,38 e per il Pm10 0,80 contro 41,13.

Ancora più evidente è il miglioramento delle condizioni dell'inquinamento acustico sull'area. Attualmente 11.000 abitanti della zona sono esposti a un rumore pari a 50-55 decibel, 4750 a 55-60 decibel e 1100 a 60-65 decibel. Nel caso di pista "convergente parallela" questi numeri si ridurrebbero drasticamente. Da 50 a 55 decibel 5.840 persone, da 55 a 60 decibel 2820. Da 60 a 65 e da 65 a 70 soltanto 20 persone.

Ma questo ancora non basta a Prato. Che dovrebbe calcolare le ricadute economiche del progetto. In caso di sviluppo dell'aeroporto entro il 2030 i passeggeri potrebbero aumentare dagli attuali 1,8 milioni l'anno a una cifra oscillante tra i 3 e i 4 milioni e mezzo e si può stimare che la riduzione dei tempi di percorrenza per i viaggiatori toscani in uscita valga qualcosa come 22 milioni di euro nell'ipotesi minima e 50 in quella massima (valore del tempo risparmiato). In più esiste una relazione diretta tra l'attività di Peretola e la creazione di nuovi posti di lavoro. Lo sviluppo previsto comporterebbe la creazione di un minimo di 2.298 posti di lavoro (3 milioni di passeggeri) fino a un massimo di 5.373 (4,5 milioni di passeggeri), senza considerare l'indotto nazionale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA