



COMUNICATO STAMPA

Marco Carraresi (Udc): “Dopo l’audizione odierna del Consorzio di bonifica: la nuova pista parallela è possibile e non verrebbe certo a costare le cifre irrealistiche sparate in questi giorni dai tifosi “antiperetola”.

Un incontro molto utile -per avere una corretta rappresentazione delle possibili interferenze tra l’ipotesi di nuova pista e le infrastrutture idrauliche dell’area della Piana interessata dall’integrazione al PIT- quello di stamani con i rappresentanti del Consorzio di bonifica dell’area fiorentina. Anche perché si è finalmente passati da affermazioni in libertà non supportate da adeguati studi scientifici a dati forniti da chi si occupa delle problematiche idrauliche della zona. Problematiche che indubbiamente esistono, ma che non sono apparse insormontabili. E che dovrebbero essere semmai oggetto di ulteriori verifiche ed approfondimenti.

Così come -rispetto alla cifra sparata nei giorni scorsi di 250 milioni per la realizzazione della nuova pista- assai più contenute sono state le cifre indicate per gli eventuali interventi di modifica delle attuali infrastrutture idrauliche. A cominciare dallo spostamento di una parte del Fosso Reale, forse l’intervento più complesso ed oneroso, che potrebbe costare -a detta dei responsabili del Consorzio- fra i 12,5 e i 15 milioni di euro. E’ evidente che in questa cifra non sono compresi i costi per gli eventuali espropri dei 24 ettari necessari, con un oscillazione che va da un minimo di 10 ad un massimo di 150 euro al metro quadro, e che potrebbe perciò far variare la cifra finale fra 18 e 51 milioni di euro. Così come esattamente quantificato è stato anche l’eventuale costo derivante dalle opere idrauliche -4 milioni e mezzo di euro- nel caso venisse adottata la scelta di prolungare l’attuale pista. Quindi un’audizione assolutamente rassicurante riguardo a costi e possibilità per l’intervento di nuova pista previsto dall’integrazione del PIT.

A questo punto mi aspetto altre significative audizioni da parte delle commissioni sesta e settima. A cominciare da quella di ENAV, l’unico organismo che a livello nazionale sovrintende alla gestione del traffico aereo nella fase della rotta e si occupa della progettazione degli spazi aerei, intesa come realizzazione di procedure strumentali di volo, definizione ed ottimizzazione dello spazio aereo e sviluppo del sistema di rotte funzionale al traffico in sorvolo o diretto presso gli aeroporti di destinazione. Ente che perciò potrebbe darci informazioni certe e incontestabili sulle possibili rotte e soprattutto sulle eventuali altezze per gli aerei in fase di decollo e di atterraggio. Ma soprattutto Ente che “stranamente” non è stata ancora invitato a riferire nelle sedi consiliari.

4 maggio 2011