



Speciale PIT

Aeroporto e parco della Piana: come cambia il Piano di indirizzo territoriale

II - La risoluzione votata dall'Aula e l'iter di approvazione dopo l'adozione del Consiglio regionale III - IV Aeroporto e parco della Piana: le decisioni della Regione V - VI Gli interventi del presidente della Regione, Enrico Rossi, e del presidente della commissione Mobilità e infrastrutture, Fabrizio Mattei VI - X Il dibattito in Aula: le posizioni dei gruppi e dei consiglieri X - XI Decollo a scatti per la futura pista: l'iter del provvedimento nelle commissioni consiliari



“Subito il piano di Adf”: la risoluzione approvata in Aula

Con la proposta di risoluzione approvata, il Consiglio regionale impegna la Giunta toscana a richiedere al soggetto proponente l'opera (Adf) di presentare, “con ogni possibile urgenza”, un preliminare di Piano di Sviluppo Aeroportuale (Pas) che accerti, prima dell'approvazione definitiva, sia i costi per la realizzazione dell'opera “compreso l'adeguamento del sistema territoriale interessato”, sia quelli per le diverse funzioni aeroportuali, data la ricaduta di traffico previsto con la nuova pista. Il preliminare di Piano dovrà perciò essere provvisto di un piano economico-finanziario che dimostri la sostenibilità dei relativi oneri da parte di chi realizzerà l'opera. Quest'ultimo dovrà fornire anche “approfondimenti” che consentano di esaminare “in modo più compiuto le ricadute dell'impatto acustico e ambientale sulla base del traffico previsto, delle rotte decollo-attezzaggio prevalenti e del tipo di aeromobili che utilizzeranno la nuova pista”. Il voto in Aula ha visto approvato il testo già licenziato dalle commissioni Ambiente e territorio e Mobilità e infrastrutture, così come emendata dagli stessi firmatari: **Gianfranco Venturi, Ardelio Pellegrinotti, Eu-**



genio Giani, Fabrizio Mattei e Paolo Bambagioni (Pd); Marta Gazzarri, Giuliano Fedeli (Idv), Monica Sgherri (FdS-Verdi). A queste, si sono aggiunte le firme di **Rudi Russo (Cd)** e **Mauro Romanelli (Misto)**. La risoluzione è stata votata dalla maggioranza compatta e da Più Toscana.

(bb)

Dopo l'adozione: approvazione finale nei primi mesi del 2014

I prossimi passi verso il varo definitivo delle integrazioni al Pit

L'adozione delle integrazioni al Pit rappresenta il primo e decisivo passo verso l'approvazione finale degli interventi previsti dalla Regione. Dopo questo importante atto che il Consiglio regionale ha votato il 24 luglio scorso, ecco i prossimi passi previsti di qui all'approvazione:

Comunicazione al pubblico. Il Consiglio regionale predispone un avviso sul Bollettino ufficiale della Regione Toscana (è stato pubblicato il 28 agosto) per comunicare l'adozione e il deposito del provvedimento. Il provvedimento adottato è depositato presso il Consiglio regionale a disposizione di chiunque voglia prenderne visione e presentare osservazioni entro le 13 del 28 ottobre 2013.

Comunicazione agli enti pubblici interessati. La Giunta regionale provvede alla comunicazione e trasmissione del provvedimento



adottato ai comuni ed alle province interessati, ai sensi del comma 1 dell'art. 17 della l.r. 1/2005, che possono presentare osservazioni al Presidente del Consiglio regionale entro e non oltre sessanta giorni dalla data di ricevimento della notizia o del provvedimento adottato.

Osservazioni. Per la presentazione delle osservazioni, i soggetti istituzionali hanno 60 giorni dalla data di

adozione. I cittadini 45 giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso sul Burt.

Controdeduzioni. Il Consiglio regionale, in collaborazione con la Giunta regionale, esamina e istruisce le osservazioni presentate nei termini e predispone il nuovo testo del provvedimento con le osservazioni accolte.

Approvazione definitiva. L'approvazione è comunicata ai soggetti istituzionali e resa accessibile ai cittadini.

Pubblicazione. L'avviso di approvazione è pubblicato sul Burt dopo 30 giorni dalla approvazione finale. Il Piano è efficace dalla data della pubblicazione dell'avviso.

Una previsione attendibile, avanzata anche dal presidente Rossi a margine della seduta del 24 luglio, prefigura di arrivare al voto per l'approvazione definitiva nei primi mesi del 2014.

(s.bar)



Qui a fianco lo schema di riqualificazione dell'aeroporto di Peretola (Regione Toscana)

Nella pagina a fianco, in alto, un'immagine aerea dello scalo fiorentino (foto Kattivi); nel box in basso l'area archeologica di Gonfienti, a Prato (foto Camars)

Aeroporto e parco della Piana: le decisioni della Regione

Via libera del Consiglio regionale alle integrazioni al Piano di indirizzo territoriale Salvaguardia del parco agricolo e sviluppo dell'aeroporto con pista unidirezionale "convergente parallela": cosa si prevede con le novità introdotte...

Il Consiglio regionale della Toscana ha dato il via libera alle integrazioni del Piano di indirizzo territoriale (Pit), per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze. La deliberazione è stata approvata nella seduta di mercoledì 24 luglio, con voto elettronico, richiesto dal capogruppo Pdl **Alberto Magnolfi**. Cinquanta i voti espressi, di cui 33 a favore, 15 astenuti e 2 contrari. Hanno votato a favore il gruppo Pd con due eccezioni (**Vanessa Boretti** e **Fabrizio Mattei**); **Paolo Marini** (FdS-V), **Pieraldo Ciucchi** (Misto), **Maria Luisa Chincarini** (Cd), il gruppo Idv (3 voti), e i gruppi di opposizione Più Toscana (2 voti), Fratelli d'Italia (2 voti) e Ude (2 voti). Astenuti il Pdl e **Marina Staccioli** (Misto). I consiglieri Pd, Mattei e Boretti hanno espresso voto contrario. Non hanno espresso voto i consiglieri **Gabriele Chiurli** (Misto), **Mauro Romanelli** (Misto), **Monica Sgherri** (Fds-Verdi), **Rudi Russo** (Cd), oltre al presidente del Consiglio regionale, **Alberto Monaci**, che per prassi non vota.

Il nuovo atto individua ulteriori impegni della Regione ad integrazione del progetto Parco Agricolo della Piana, ne ridefinisce maggiori salvaguardie e include nelle valutazioni le nuove ipotesi di orientamento della pista per la qualificazione aeroportuale contenute nel documento presentato da Enac, che viene acquisito nel quadro conoscitivo dell'integrazione del Pit. Il primo elemento strutturante del progetto è costituito dal continuum di aree agricole presenti; il secondo ele-

mento strutturante è invece l'insieme di reti in grado di qualificare sia le aree agricole e la loro fruibilità, sia le connessioni tra aree agricole e aree urbane limitrofe. Costituiscono ulteriori elementi di progetto la riqualificazione del reticolo idraulico, lo sviluppo della mitigazione ambientale e climatica, la qualificazione dei margini degli insediamenti.

Alcune delle integrazioni della delibera riguardano una più articolata disciplina di salvaguardia del Parco e l'integrazione al documento di Master Plan del sistema aeroportuale toscano, individuando gli obiettivi di sviluppo degli aeroporti di Pisa e Firenze. In particolare, possibili soluzioni di pista e le relative prescrizioni per il progetto di qualificazione aeroportuale, comprensive delle prescrizioni per il progetto e gli interventi a cura e spese del proponente, compresa la redazione della valutazione di impatto sanitario (Vis); la definizione della composizione e delle funzioni del Comitato di garanzia; la previsione del dibattito pubblico sui progetti di qualificazione aeroportuale. Altre modifiche riguardano gli adeguamenti delle cartografie di piano; le integrazioni ai documenti di valutazione e al quadro conoscitivo con il documento redatto da Enac e con la nota di Irpet sulle "ricadute economiche del consolidamento dell'offerta aeroportuale della Toscana".

In particolare, il documento di piano del PIT è integrato con sette allegati che mirano ad individuare azioni per l'attuazione del Parco e per migliorare la sostenibilità del sistema territoriale. Si parla di promozione

delle attività agricole e di forestazione per la mitigazione ambientale; di interventi di piantumazione per ridurre l'inquinamento atmosferico; di investimenti per le aree umide e per la rete ecologica e per la fruizione del parco archeologico di Gonfienti; di azioni di risanamento e miglioramento della qualità dell'aria e di miglioramento della mobilità collettiva.

Per l'area aeroportuale la valutazione ambientale strategica (Vas) esamina sia l'evoluzione dello scenario in assenza della integrazione proposta sia la sua evoluzione alla luce delle previsioni del Parco agricolo della



Lo schema di definizione del Parco della Piana (Regione Toscana)

l'aggio. Il progetto definitivo della nuova pista verrà approvato dal Ministero e quindi dalla Conferenza dei servizi per la valutazione di impatto ambientale. Sarà dunque il Governo a decidere se dare il via al progetto Adf. Nel documento di piano del Masterplan sono previsti alcuni elementi prescrittivi. Tra questi: l'utilizzo del-

la pista di atterraggio solo monodirezionale, senza sorvolo di Firenze (eccetto emergenze); l'esclusione della pista di rullaggio. Si definiscono gli impegni a carico e spese del proponente, in particolare per la rinaturalizzazione delle aree aeroportuali non più necessarie; la salvaguardia della biodiversità e delle specie animali e vegetali; la compensazione a seguito di interferenze con siti di importanza naturalistica regionale; l'adeguamento del reticolo idraulico; l'adeguamento e ricucitura della viabilità interferita; la mitigazione e compensazione per l'inquinamento atmosferico e acustico; il recupero dei boschi della Piana; la redazione della Vis.

In Aula, sono stati respinti gli emendamenti presentati dal Pdl e quelli presentati da Fratelli d'Italia. Ritirati un emendamento di Più Toscana e due emendamenti di Monica Sgherri. Approvato invece un emendamento al Pit a firma di **Gianfranco Venturi** (Pd), **Monica Sgherri** e **Mauro Romanelli** (gruppo Misto), che individua nella disciplina del masterplan aeroportuale "le prescrizioni per il progetto di qualificazione aeroportuale, comprensive delle prescrizioni per il progetto e gli interventi a cura e spese del proponente, ivi compresa la valutazione dell'impatto sanitario".

L'aula ha votato anche la risoluzione collegata al Pit (vedi scheda a pag. 2) già licenziata dalle commissioni ambiente e territorio e mobilità - che invece sulle integrazioni al Pit avevano espresso

parere contrario -, così come emendata dagli stessi firmatari: Gianfranco Venturi, **Ardelio Pellegrinotti**, **Eugenio Giani**, **Fabrizio Mattei** e **Paolo Bambagioni** (Pd); **Marta Gazzarri**, **Giuliano Fedeli** (Idv), **Monica Sgherri** (FdS-Verdi). Si è aggiunta la firma di **Rudi Russo** (Cd) e quella di Mauro Romanelli (Misto). La risoluzione è stata votata dalla maggioranza compatta e da Più Toscana.

Sandro Bartoli e Benedetta Bernocchi



La Piana di Peretola vista da Villa La Petraia (foto Gryffindor)

Piana e della qualificazione dell'aeroporto. Sono state esaminate tre aree di fattibilità: l'ipotesi di pista parallela convergente (ipotesi di pista 12/30 di Enac), quella sulla quale si è deciso di puntare; ipotesi di prolungamento della pista attuale; ipotesi di pista obliqua (ipotesi di pista 9/27 di Enac), che a seguito della stessa valutazione è risultato eccessivamente impattante. La pista di atterraggio sarà unidirezionale, senza sorvolo di Firenze (eccetto emergenze) è esclusa la pista di rull-

Rossi: “Intervento migliorativo e non inciderà su Prato”

Il presidente della Regione si è detto soddisfatto: “Scelta forte; favorisce lo sviluppo, tutela la salute e l'ambiente e promuove un'innovazione di qualità”

“**C**on l'approvazione di questa variante, dopo decenni di discussioni, la Regione ha fatto una chiara scelta di governo. Una scelta che favorisce lo sviluppo, tutela la salute, l'ambiente e promuove un'innovazione di qualità. Una scelta che guarda al futuro della Toscana. Sono sereno, contento di questo risultato, ottenuto dopo tanto lavoro”. Così il presidente della Toscana, **Enrico Rossi**, si è espresso al termine del voto che ha visto l'adozione delle integrazioni al Pit. Aeroporto e Parco della Piana, “un parco di 7mila 400 ettari, vogliamo che quell'area rimanga a verde. È una scelta forte”, ha spiegato Rossi. Un atto che predispone un intervento “migliorativo e che non incide su Prato, i cui problemi di inquinamento sono determinati da altri fattori e andranno affrontati a fondo, anche da questo Consiglio. La Regione non è ente di coordinamento, ma di governo”, ha aggiunto il presidente, “e questo provvedimento, che risponde agli interessi della Toscana, è un atto alto di governo”. Rossi ha ricordato in Aula i passaggi che hanno portato all'individuazione dell'ipotesi di nuova pista, la cosiddetta parallela-convergente, e accantonarne altre due che prevedevano un allungamento di quella attuale e un'altra con orientamento obliquo. Soluzione valutata precauzionalmente come la migliore, quella della pista parallela-convergente, in attesa di un progetto di



pista migliorativo e definitivo da parte di Adf. “Non sarei qui oggi se non fossi sereno su impatto ambientale, sanitario e qualità della vita dei cittadini”. “Le previsioni della Comunità europea invitano la Toscana ad attrezzarsi in vista di un possibile raddoppio di viaggiatori su aerei: dagli attuali sei ai futuri dieci-dodici

milioni. L'aeroporto di Firenze, se non viene adeguato e messo in sicurezza, viene declassato, portandosi dietro anche Pisa che non sarebbe più nella fascia alta nazionale. I due scali toscani devono stare insieme, in una holding capace di giocare bene la carta del futuro traffico aereo”.

Ancora sul parco: “Non vogliamo che quell'area sia edificata. Ai sindaci della Piana proponiamo che si firmi un accordo di pianificazione in questa direzione. Deve essere un'area intonsa, perché sia un polmone verde che diventi il parco della Toscana nel luogo più antropizzato della regione. Non dimentichiamo poi l'aspetto della mobilità con la tramvia. Oggi prendiamo impegno sul tracciato di massima per la linea che dovrà servire Campi Bisenzio e il polo di Sesto Fiorentino. Nel 2014 la sfida che ci dobbiamo lanciare con i sindaci è il project financing per la tramvia, utilizzando anche risorse europee”.

Un impegno forte, che ha portato Rossi a chiedere un sostegno chiaro da parte della maggioranza che governa la Regione: “L'autosufficienza della maggioranza su questo atto è cruciale, ne va della nostra storia e della capacità di coniugare insieme ambiente e sviluppo, cui aggiungerei innovazione con il timbro della qualità”.

(s.bar)

Il fronte del no: Mattei, mancano risposte fondamentali

Il presidente della commissione Mobilità e infrastrutture ha spiegato in Aula: “Spero arrivino di qui all'approvazione finale. Bisogna avere la certezza di non provocare danni alle persone”



“**S**ono tra quelli che non potranno votare questo provvedimento, perché lo reputo ancora incompleto per alcune risposte, a mio parere fondamentali, per la vita di tutti i giorni delle persone”. Il presidente della commissione regionale Mobilità e infrastrutture **Fabrizio Mattei** (Pd) ha motivato in aula il suo voto contrario al testo unificato di integrazioni al Piano di indirizzo territoriale (Pit), per la definizione del Parco agricolo della Piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze. “Spero – ha aggiunto Mat-

tei – che nel passaggio tra l'adozione e l'approvazione dell'atto, queste risposte possano essere fornite. Ci sono stati oggi in quest'Aula interventi belli sul piano trasportistico, sulla storia della città, ma poco si è parlato della vita delle persone”.

Mattei ha ringraziato il presidente Rossi e l'assessore Marson per la presenza costante in aula durante il dibattito: “Questo – ha detto – testimonia la massima attenzione del Governo toscano e la sensibilità e le difficoltà

(segue a pagina VI)

Le posizioni dei gruppi di maggioranza che si sono espressi a favore

“Scelte coraggiose per sviluppo e tutela del territorio”

Il presidente della commissione Ambiente Venturi (Pd) illustra i provvedimenti: “Salvaguardia del parco e sviluppo aeroportuale”
Ruggeri: “Possiamo affrontare con responsabilità il tema delle grandi opere in Toscana”



La piana tra Firenze e Prato

E' stato il presidente della commissione Territorio e Ambiente **Gianfranco Venturi** (Pd) a illustrare il Testo unificato di integrazione al Piano di indirizzo territoriale (Pit). L'atto è nato dalla fusione di due diverse proposte di delibera presentate dalla Giunta regionale in tempi diversi. Venturi ha ricordato il lungo lavoro svolto dalle commissioni Territorio e Ambiente e Trasporti che hanno operato in maniera congiunta, e che gli atti presentati producono “una più articolata declinazione della disciplina di salvaguardia del parco, l'integrazione dal documento di Master plan del sistema aeroportuale toscano”. Venturi ha ricordato che alla fine le due commissioni, con 6 voti a favore, 2 contrari e 6 astensioni, hanno espresso parere contrario.

Per **Marco Ruggeri**, capogruppo Pd, “abbiamo preferito la strada più difficile e complicata e questo atto, anche da parte di chi vota a favore, non è certo adottato a cuor leggero: nessuno pensa di avere la verità in tasca, ma sta a noi dimostrare che questa è la scelta migliore, perché in politica non esiste la scelta giusta”. Secondo il capogruppo Pd, “questo importante passaggio di oggi dimostra che la maggioranza in Toscana, pur con elementi trasversali, ma con responsabilità politica, può affrontare il tema delle grandi opere. Dobbiamo riconoscere il merito al presidente Rossi e all'assemblea le-

gislativa”, ha concluso Ruggeri.

“Il Pit rappresenta un lavoro concreto per raggiungere l'obiettivo della costruzione di un sistema integrato aeroportuale della Toscana”. Questa la valutazione di **Ivan Ferrucci**

(Pd), che ha definito una sfida coraggiosa l'idea di realizzare la holding tra le società di Pisa e Firenze e quella di potenziare lo scalo di Peretola. “Un atto così importante e complesso” ha aggiunto, “comporta per forza discussione e divergenze, ma è anche vero che tiene conto di tutti i problemi aperti, delle esigenze dei territori della Piana e che ci sarà il tempo di definire al meglio tutti gli aspetti: le tranvie, lo studio di impatto socio-sanitario, la nascita della holding”. In questo senso, ha precisato, “accettiamo la sfida nel merito del progetto e il confronto con il territorio”.

La capogruppo Idv **Marta Gazzarri** ha ricordato che l'idea dell'ampliamento dell'aeroporto fiorentino come decisione singola, scollegata dal contesto, aveva suscitato molte perplessità. “Il lavoro svolto ha permesso di alzare lo sguardo ed inquadrare la questione in un progetto più ampio e complesso”. In particolare Gazzarri ha sottolineato la volontà di investimento collegata al Parco: tre milioni di euro per le attività agricole, tre milioni per la piantumazione, un milione per le aree umide e la qualità delle acque, 500 mila per le aree archeologiche. “Valuteremo seriamente il Piano di

(segue da pagina V)

che la Giunta ha nell'affrontare questo tema, un tema che divide e fa discutere”. “Nelle comunità - ha aggiunto Mattei - si è determinato uno strappo da non sottovalutare, due consigli provinciali e amministrazioni comunali hanno manifestato un punto di critica vicino alla rottura, non era mai capitato e su questo la Giunta avrà modo di recuperare una situazione di dialogo e di confronto utile per la valorizzazione della Toscana”. “Il presidente Rossi ha giocato di forza, ponendo la fiducia - ha osservato Mattei. - Ed è con questa carta che ha consentito il decollo del confronto in Aula. Ma le difficoltà nel centrosinistra restano evidenti e non sono sicuro che in assenza della ferma presa di posizione di Rossi, il prevedibile esito favorevole a larga maggioranza avrebbe riscosso gli stessi numeri”. Secondo il presidente della commissione Mobilità e infrastrutture, “occorre fare un lavoro di merito. Su questioni ambientali, urbanistiche, economiche, non credo che questo provvedimento abbia le risposte giuste e queste

risposte devono essere al di sopra di ogni ragionevole dubbio, bisogna avere la certezza di non provocare danni”. “Tanta gente è come l'edera - ha detto - non può scappare, rimane dove ha sempre vissuto, e la politica ha il compito di garantire i più deboli. I cittadini di quel fazzoletto di terra, lungo tre chilometri e largo uno, hanno fatto appelli, chiesto incontri, prodotto atti. Se potessero, sono certo che scapperebbero da Peretola, ma sono meno fortunati di altri. Qualcuno in questi 20 anni si era illuso che questa area potesse essere il Central Park della città metropolitana e invece se non si sta attenti rischia di diventarne la discarica”. Riferendosi a Rossi, Mattei ha osservato: “È il presidente di tutta la Toscana. Occorre ricucire uno strappo che si è molto avvicinato alla rottura. Occorre dare garanzie e sugli approfondimenti che verranno, in un senso o nell'altro, ci staremo tutti”. “Nel tempo che resta - ha concluso - stiamo nella sostanza e creiamo le condizioni di un utile sviluppo per la nostra regione”.

Benedetta Bernocchi

sviluppo aeroportuale, la valutazione di impatto ambientale che ne seguirà ed i costi previsti”, ha aggiunto Gazzarri.

“È un punto di partenza importante, serio, sintesi di un ampio dibattito, caratterizzato dalla determinazione e dalla coerenza del presidente Rossi e dall’equilibrio dell’assessore Marson”. Così **Eugenio Giani** (Pd), secondo il quale, per la prima volta dal 1970, quando fu bloccata la scelta di San Giorgia a Colonica, si guarda allo sviluppo aeroportuale in modo programmato per tutta l’area. Giani ha sottolineato l’importanza delle scelte per il trasporto pubblico nella Piana, con la tramvia prolungata a Campi ed a Sesto, alle quali si aggiunge la definizione del Parco agricolo.

“Ho cercato di comportarmi da consigliere regionale chiamato a dotare la Toscana di un sistema aeroportuale integrato che funzioni”. Lo ha dichiarato **Pier Paolo Tognocchi** (Pd) all’inizio dell’intervento con il quale ha annunciato il suo voto favorevole, dopo che per lungo tempo aveva espresso un orientamento contrario alla variante al Pit. Secondo Tognocchi la holding tra Firenze e Pisa “è un elemento essenziale, così come essenziale sarà fare le cose bene sul piano infrastrutturale, ma anche sul piano delle esigenze dei territori, della salute dei cittadini e dell’ambiente”.

Una sintesi è possibile, secondo **Paolo Bambagioni** (Pd): “La seconda versione del Pit risulta molto più completa rispetto alla precedente, questo significa che

le osservazioni e le discussioni sono state utili. Il provvedimento ha una visione urbanistica moderna, in cui si cerca un equilibrio dopo anni di crescita convulsa e in cui ci sono posizioni più vicine alle esigenze espresse dal territorio”. I sindaci della piana, ha spiegato il consigliere, si sono trovati spiazzati anche perché hanno dovuto sopportare, dopo il depuratore, la previsione di un termovalorizzatore e dell’aeroporto.

Voto favorevole è stato annunciato anche da **Maria Luisa Chincarini** (Cd), anche se “la soluzione più razionale sarebbe stata quella di valorizzare l’aeroporto di Pisa e creare un collegamento veloce con Firenze”. Il voto favorevole è stato motivato con il fatto “che siamo chiamati a governare la realtà. Preso atto che le soluzioni alternative non sono possibili e che Peretola funziona in deroga alle prescrizioni europee, si deve adottare il Pit”.

Secondo **Pieraldo Ciucchi** (Misto), “la lucidità politica e la testardaggine del presidente Rossi ci permettono oggi di avviarci a superare i ritardi infrastrutturali di cui la Toscana soffre”. Il Pit, infatti, rappresenta “la risposta più alta possibile per dotare la Toscana di un vero sistema aeroportuale e per mitigare l’impatto ambientale”. Parlare di “parco agricolo”, però, “mi pare eccessivo, perché all’interno del parco insistono molti elementi culturali e ambientali che vanno maggiormente valorizzati”.

(red)

Le posizioni nel gruppo Pdl, che ha contrastato il provvedimento

“Atti lacunosi, studi da rifare: il futuro rimane incerto”

Magnolfi (Pdl): “Costruzione fragile, maggioranza divisa. Se il parco agricolo è l’elemento ordinativo difficile fare l’aeroporto”

Per il capogruppo Pdl in Consiglio regionale, **Alberto Magnolfi**, c’è qualcosa che “rende fragile l’intera costruzione” per l’aeroporto e il Parco della Piana. “Se si dice che l’elemento ordinativo del territorio è il parco agricolo è difficile che si faccia l’aeroporto. Per questo motivo gli atti che sono stati presentati sono lacunosi. Dobbiamo anche dire con chiarezza che oggi non viene deciso niente di definitivo, c’è un dibattito da fare, ci sono studi da rifare, i buchi neri rimangono”. Il tema dell’aeroporto, ha dichiarato il capogruppo Pdl, si è caricato negli anni di aspetti simbolici che hanno complicato la discussione. “Per Firenze - ha spiegato - è divenuto il simbolo del diritto di una capitale mondiale della cultura ad avere un servizio di mobilità adeguato. Per i sindaci è stata l’occasione di rifarsi una verginità sulla tutela del territorio, per Prato l’occasione per affermare di non essere solo una periferia metropolitana. Per la sinistra ambientalista un modo di mostrare una voce identitaria, per la sinistra di governo una prova di maturità. Per Enrico Rossi, è stato il modo di dimostrare che anche in Regione c’è un rottamatore, capace di rottamare un intero Consiglio regionale”.



La torre di controllo di Peretola (foto Sailko)

Nicola Nascosti (Pdl) ha ricordato che è stato necessario un pronunciamento ufficiale di Enac per accantonare le ipotesi di prolungamento della pista e di una pista obliqua, di cui si parlava un anno e mezzo fa. Ci sono molti motivi di perplessità, ha spiegato: “La Regione si propone, infatti, come ente gestore del sistema aeroportuale toscano e non di programmazione e controllo. Manca inoltre il piano industriale, un elemento di valutazione indispensabile, espressamente previsto dalla disciplina nazionale, se fosse stata scelta questa

Speciale PIT

strada per la realizzazione. C'è, infine, molta incertezza su quante saranno le opere di mitigazione richieste dai sindaci e sul ruolo del comitato di garanzia". Nasco-sti ha poi sottolineato che è stata posta dal presidente Rossi una "sostanziale questione di fiducia".

"C'è un fatto politico importante: c'è oggi una maggioranza diversa rispetto a quella con cui il presidente Rossi voleva cambiare la Toscana". Lo ha dichiarato **Paolo Enrico Ammirati** (Pdl), che ha riconosciuto al governatore "coraggio politico e testardaggine nella scelta di un percorso, sul quale c'era chi la pensava diversamente". "Su sanità ed infrastrutture Rossi ha affermato che si giocava la credibilità della Giunta e dell'intera legislatura - ha rilevato Ammirati -. Si è trovato con una maggioranza simile ad un Giano bifronte. Una fetta, insistendo sulle opere di mitigazione, sogna di fatto un aeroporto da non realizzare. Noi che l'aeroporto lo vogliamo davvero, ed in tempi certi, non possiamo accettare simili compromessi".

Secondo la portavoce delle opposizioni, **Stefania Fuscagni** (Pdl), "l'idea di potenziare Peretola è condivisibile, ma il punto è che nel Pit questo potenziamento non esiste". Inoltre, "restano da chiarire quali saranno i costi, chi li pagherà, quale sarà l'impatto ambientale e sanitario, in che tempi i lavori saranno realizzati". Fuscagni ha sottolineato anche "che l'atto è stato respinto dalle commissioni competenti, la maggioranza si è rotta e oggi noi facciamo una forzatura politica e votare sì significa dire no al potenziamento di Peretola".

Secondo **Giovanni Santini**, Pdl, "nella delibera ci sono lacune e contraddizioni". Il consigliere ha puntato il dito sulla "volontà di realizzare un Parco agricolo in un'area industrializzata" che "ospita od ospiterà infra-

strutture come il termovalorizzatore, l'interporto e la nuova pista". Santini ha aggiunto che "la proposta di variante al Pit, per quanto concerne Peretola, presenta insufficienze di cui non è possibile prevedere gli effetti e le ricadute". Ha motivato la scelta di astenersi dal voto, una posizione che "non è volta a frenare la realizzazione di una nuova pista aeroportuale a Firenze, ma all'esigenza di vedere le ricadute ed i costi di un'opera che non può essere approvata con forzature politiche". Per Santini "il potenziamento di Peretola è un'opportunità per Firenze e la Toscana, ma la politica non deve oltrepassare i propri confini". Il presidente Rossi, secondo Santini, "non doveva porre la fiducia. Un voto libero quest'oggi avrebbe visto respingere questo atto, non per ciò che dice quanto per ciò che non dice", ha concluso Santini, che ha previsto un aumento delle spese e ha messo in dubbio la reale realizzazione del progetto.

"Oggi decidiamo che forse decideremo, stiamo assistendo ad una discussione che ricorda il teatro dell'assurdo, caratterizzata dall'atteggiamento muscolare del presidente Enrico Rossi". Così ha esordito **Marco Taradash** (Pdl), presidente della commissione regionale per le politiche europee. "Stiamo discutendo su un aeroporto che non c'entra, là dove lo si vuol mettere, e difendendo un Parco che non c'è. Non sempre gli atti della volontà politica possono modificare le geometrie, la realtà dei fatti, le questioni che si sollevano in termini di difesa dell'ambiente e della salute". Da qui l'invito, vista la scelta di andare avanti, di fare bene tutte le possibili valutazioni e costruire insieme il percorso, tenendo presenti le esigenze della popolazione toscana.

(red)

Le posizioni dissonanti: La maggioranza che non ha votato e l'opposizione che hanno detto sì

Il difficile equilibrio tra tutela ambientale e sviluppo

Sgherri: "Importante l'approvazione dell'emendamento per opere di mitigazione e sicurezza del reticolo idraulico"
Le ragioni del voto favorevole di Udc, Fratelli d'Italia e Più Toscana

“L'aeroporto di Peretola è nato male, nel posto sbagliato”. Lo ha ribadito **Monica Sgherri**, che ha scelto di non partecipare alla votazione. La capogruppo FdS-Verdi ha sottolineato che lo scalo di Pisa, agibile tutto l'anno, sarebbe raggiungibile da Firenze in trenta minuti, con questi binari, senza necessità di costosi investimenti. A suo parere le commissioni e l'assessore Marson hanno fatto un lavoro serio e puntuale: "Il Parco della Piana si contrappone ad un modello di sviluppo difeso dal partito della pista senza se e senza ma". Sgherri ha infine sottolineato l'importanza dell'emendamento presentato sulle opere di mitigazione e sulla messa in sicurezza del reticolo idraulico, prima o contestualmente alla realizzazione della pista, per scongiurare il rischio di alluvioni o di pericolosi acquitrini. Hanno invece deciso per il voto a favore i gruppi di opposizione Udc, Fratelli d'Italia e Più Toscana. **Giovan-**



Una veduta della Piana (foto Fluctuat)



La facciata dell'aeroporto di Peretola (foto Sailko)

ni Donzelli, capogruppo FdI, ha affermato che “noi di Fratelli d'Italia siamo pronti a votare la possibilità che l'aeroporto di Firenze si doti di una nuova pista”, ma “restiamo contrari alle altre modifiche del Pit, in particolare alla realizzazione del Parco agricolo della Piana, che limita pesantemente l'autonomia urbanistica dei Comuni”. Donzelli ha sostenuto che sarebbe stato meglio “votare punto per punto le modifiche al Pit”. E rivolgendosi al presidente Rossi, pur ribadendo la posizione favorevole all'atto, ha chiarito: “Presidente, lei politicamente non ha la nostra fiducia”.

“Siamo davanti a uno degli atti fondamentali della legislatura – ha commentato **Paolo Marcheschi** (Fratelli d'Italia) –. Per quanto ci riguarda siamo molto favorevoli a una parte dell'atto, e molto sfavorevoli a un'altra parte. Diciamo cioè sì all'aeroporto, no al parco agricolo della Piana. Mi domando dove fossero tutti i sindaci che hanno addotto preoccupazioni di traffico e inquinamento – ha aggiunto Marcheschi –, quando hanno permesso in quest'area una proliferazione a dismisura di centri commerciali. Così come concepito, l'intervento sull'aeroporto migliora l'ambiente e rilancia l'economia: Irpet prevede almeno 1500 posti di lavoro in più, senza contare l'indotto”.

“Dopo tre anni di legislatura finalmente affrontiamo il primo atto importante che riguarda le infrastrutture della Toscana”. Lo ha detto **Giuseppe Del Carlo**, capogruppo Udc, precisando che “nel Pit ci sono carenze e problemi aperti, ma non si può fare tutto insieme ed è giusto iniziare a dare risposte sulle infrastrutture”. Per questo motivo, Del Carlo ha annunciato il voto favorevole del suo gruppo. “Non è fare la stampella alla maggioranza”, ha chiarito, “il nostro è invece un voto per la Toscana ed è anzi una sfida alla maggioranza, che su questo tema mostra divisioni”.

“Da qui si parte per andare avanti. Per dimostrare l'effettiva capacità di governo”. Così **Marco Carraresi** (Udc). Un testo definito dal consigliere “non perfetto” con passaggi “non corretti” e “non esaustivo”. Il “punto di arrivo di una vicenda gestita male” ha osservato riferendosi, tra l'altro, alle “vicende societarie” i cui “errori sono dimostrati dai due anni intercorsi per portare in Aula un atto unificato”. “Il testo di oggi – ha spiegato Carraresi – è il punto di avvio inevitabile e direi neces-

sario. Il tempo che ancora resta per l'approvazione deve servire per lavorare a tutte le migliorie del caso”, ha puntualizzato. “Oggi – ha concluso – dobbiamo decidere. Scegliere per un atto di realismo o assecondare gli intenti di chi vuole mantenere posizioni conservative”.

Mauro Romanelli (gruppo Misto) ha annunciato la decisione di uscire dall'Aula prima del voto, perché “non convinto del raddoppio della pista di Peretola, pur riconoscendo l'importanza dell'ordine del giorno e dell'emendamento

accolto, che vincola gli scenari futuri a precisi impegni economici ed ambientali”. “La scelta di fondo non convince”, ha spiegato Romanelli, pur riconoscendo che “la Giunta ha fatto un notevole sforzo per mitigare l'impatto ed offrire garanzie”. Ma per Romanelli “occorre il potenziamento dello scalo di Pisa e non il raddoppio della pista fiorentina”. Tuttavia, sul piano politico, Romanelli ha riconosciuto al presidente della Regione, Enrico Rossi, di “non essere stato prigioniero della logica delle larghe intese”.

L'aeroporto di Peretola “non è sicuro” ed occorre “adeguarlo, metterlo in sicurezza”, ha dichiarato in Aula **Rudi Russo** (Centro democratico). “I voti a favore dell'adozione del Pit – ha aggiunto il consigliere di maggioranza – sono tali che mi consentirebbero di votare contro andando a riscuotere un facile applauso in una città spaventata come Prato”. Russo ha annunciato l'intenzione di uscire dall'Aula al momento del voto, facendo un “gesto forte” nella speranza che “questa distanza sia colmata con adeguate rassicurazioni prima che il Consiglio, fra qualche mese, si esprima in modo definitivo”.

In modo contrario alla delibera, così come il presidente della commissione Mobilità e infrastrutture Fabrizio Mattei, si è espressa **Vanessa Boretti** (Pd) che ha ribadito in Aula di “non condividere questa scelta. Sarebbe stato opportuno maggiore ponderatezza ed equilibrio”. Le priorità “sono altre”, ha aggiunto. Fra queste “potenziare il collegamento fra Pisa e Firenze, migliorare le infrastrutture per quanto riguarda i collegamenti, sviluppare innovazione ed aiutare quelle imprese che sono in grado di attrarre investimenti esteri. La competitività non si alimenta solo con una pista aeroportuale”.

Favorevole alle integrazioni al Pit si è detto invece **Antonio Gambetta Vianna**, capogruppo Più Toscana, che ha parlato di “occasione di sviluppo per Firenze e la Toscana”. Secondo Gambetta Vianna, che ha ricordato di essere stato sempre per il raddoppio dello scalo di Firenze, ha affermato che “la Toscana adesso ha l'occasione per dimostrare di volere per il suo capoluogo un aeroporto degno di questo nome. Il suo sviluppo serve alla competitività”.

(red)

Il lungo iter: dall'iniziativa della Giunta al lavoro istruttorio delle commissioni

Decollo a scatti per la futura pista

**Tre anni di cambi rotta, slanci, frenate
E di contrapposizioni nette**

Un iter lungo e faticoso iniziato il 26 luglio 2010, fatto di frenate, cambi di rotta, approfondimenti, slanci. Dopo anni di discussioni e di polemiche la Regione ha deciso: in nome dello sviluppo e della dimensione europea, il Vespucci non sarà declassato, Firenze avrà la sua nuova pista. In Toscana si potrà parlare di sistema aeroportuale integrato con Pisa, patria del low cost e dei voli intercontinentali e Firenze, moderna city airport dal volto europeo.

La pista che potrà arrivare a duemila metri di lunghezza sarà tra il parco agricolo della Piana di 7mila 400 ettari, l'autostrada A11, la futura linea della tramvia e il termovalorizzatore, un'area già congestionata. Gli atti predisposti dalla Giunta sono stati assegnati alle commissioni il 21 gennaio 2011. Il lavoro in Consiglio regionale è stato complesso, molte le sedute congiunte delle commissioni Territorio e ambiente, prima presieduta da **Vincenzo Ceccarelli**

(oggi assessore regionale ai Trasporti) e poi da **Gianfranco Venturi**, e Mobilità e infrastrutture, presieduta da **Fabrizio Mattei**, da sempre convinto oppositore della nuova pista, che alla fine del lungo iter hanno consegnato l'atto all'Aula esprimendo a maggioranza parere contrario (vedi scheda nella pagina a fianco).

Voce è stata data a tutti quelli che volevano dire qualcosa a favore o contro. Sono stati ascoltati in audizione e in consultazione gli enti locali interessati, gli istituti ambientali, i comitati, i sindacati, le categorie economiche, i rappresentanti di Enac, gli ordini professionali. Si è parlato di fattibilità idraulica, di inquinamento acustico e atmosferico, dei rischi per la salute dei cittadini.

I consiglieri hanno ascoltato relazioni dettagliate e precise sulle possibili interferenze tra le opere pubbliche di bonifica e la pista aeroportuale, sulle modifiche necessarie da apportare al reticolo idraulico, sullo stato

di avanzamento delle azioni di mitigazione previste. Una panoramica è stata fatta sugli interventi realizzati e su quelli ancora da fare come la nuova tramvia o il recupero di energia dal termovalorizzatore di Case Passerini. Si è parlato delle patologie interessate al fenomeno aria-ambiente nel territorio fiorentino, come le malattie cardiovascolari, respiratorie e tumorali, e della necessità di misure di contenimento.

Due i fronti contrastanti: il no di chi mette al primo posto la salvaguardia del Parco della Piana e il sì del mondo produttivo e del lavoro per lo sviluppo dell'economia del territorio. I due schieramenti sono stati ascoltati e non sono mancati momenti di acceso confronto, di polemica e di accorati appelli.

Più agguerrito il fronte del no guidato dai comuni di Prato, Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino, Signa, Poggio a Caiano, dalle province di Prato e Firenze e dagli

ambientalisti che fortemente hanno sottolineato la negatività di questa scelta ritenuta in forte contrasto con l'idea di parco della Piana. Un no motivato dalla localizzazione del "Vespucci", che si trova in un'area densamente abitata e che già necessiterebbe di un risanamento; dallo stravolgimento ambientale a cui verrebbero sottoposte le aree umide; dalla monodirezionalità della pista per cui il pilota potrebbe per motivi di sicurezza sorvolare Firenze. E poi il capitolo infrastrutture necessarie e certezza sui costi e su chi si accollerà le ingenti spese.

Competitività ad un'area industriale im-

portante, più attrattiva per la Toscana e posti di lavoro, queste le motivazioni che animano invece i sostenitori della nuova pista. Tra i favorevoli si sono schierati il Comune di Firenze, Confindustria Toscana e Firenze, l'Unione industriali di Prato, Cna Toscana e Lega Coop. Adesso la decisione è presa, il Pit è stato adottato ma le posizioni contrarie rimangono e i sindaci della Piana che ormai da anni si battono contro l'ipotesi di potenziamento di Peretola hanno commissionato uno studio al Cnr sull'impatto della pista sull'area.

Dovranno passare ancora sei mesi (vedi la scheda a pag. 2) per arrivare all'approvazione definitiva, intanto da Adf la Regione attende piano finanziario, progetto preliminare della pista e previsione dei costi per le opere di mitigazione ambientale, condizioni che il Consiglio regionale ha posto per dare il via libera al Pit.

Benedetta Bernocchi



L'esterno dell'aeroporto Vespucci di Peretola

Iter istruttorio Il lavoro delle commissioni

Le commissioni Ambiente e territorio e Mobilità e infrastrutture si sono riunite in tutto 20 volte, effettuando 6 sedute con varie audizioni con i soggetti interessati e 2 giornate di consultazioni. Il voto finale che ha consegnato le integrazioni al Pit all'Aula è stato negativo: ai 6 voti favorevoli di Pd (4) e Idv (2), si sono contrapposti 6 voti di astensione Pdl e FdI e 2 contrari **Sgherri** (Fds-Verdi) e **Mattei** (Pd).

L'atto conclude un lungo iter iniziato il 26 luglio 2010, data della deliberazione n. 705 con cui la Giunta regionale ha avviato il procedimento per "l'integrazione del Piano di indirizzo territoriale al fine di definire gli indirizzi e le prescrizioni regionali in riferimento all'attuazione del Parco della Piana fiorentina, quale elemento ordinatore, e alla qualificazione dell'aeroporto di Firenze-Peretola". La prima proposta di deliberazione,

la 105, è stata assegnata alle commissioni competenti, Ambiente e territorio e Mobilità e infrastrutture, nel febbraio 2011.

A seguito dell'istruttoria delle commissioni e dell'approfondimento con ENAC sulle caratteristiche funzionali della qualificazione aeroportuale, la Giunta regionale ha integrato la prima proposta con delibera 334, assegnata alle commissioni competenti nel marzo 2013. Su richiesta delle commissioni, gli uffici della Giunta hanno poi provveduto ad unificare in un unico testo le due proposte.

Dalle commissioni sono stati richiesti approfondimenti ad Arpat sulle valutazioni riguardo al rumore aeroportuale, documentazione che è stata inserita come appendice nel rapporto ambientale insieme a rappresentazioni delle curve isofone su una base cartografica più aggiornata (2010). In commissione sono stati approvati due emendamenti. In particolare, il primo, su proposta del presidente Mattei, riferito all'allegato programmatico "Interventi correlati al Parco agricolo della Piana per una migliore fruizione del parco

archeologico di Gonfienti". Con la modifica, in relazione all'obiettivo di sistemazione e valorizzazione dell'area archeologica, si prevede che le aree di proprietà dell'Interporto non interessate da edificazione mantengano la destinazione d'uso a verde fino a quando non sarà definito il progetto di valorizzazione dell'area archeologica. Il secondo emendamento è invece relativo all'allegato programmatico sul miglioramento della mobilità collettiva nell'area interessata dall'integrazione al Pit. Si prevede che, entro il 2013, la Regione e i Comuni interessati debbano valutare le modalità per la redazione dello studio di fattibilità del collegamento verso Campi e da qui fino a Prato, previi gli opportuni raccordi con le amministrazioni comunali interessate. La commissione ha infine approvato una risoluzione collegata alla proposte di deliberazione n. 105 e n. 334 - testo unificato, che poi è passata in Aula, a seguito di ulteriori emendamenti e con il voto compatto della maggioranza (vedi pag.2).

(bb)



Uno scorcio dell'oasi di Focognano, una delle aree a più alto valore ambientale della Piana

Enti locali e società civile: chi era a favore e chi no

Voci a favore e cori di no alla proposta di integrazione al Pit. Dalle giornate di consultazioni che le commissioni Ambiente e territorio e Mobilità e infrastrutture hanno svolto tra maggio e luglio 2013, sono emersi pareri contrastanti.

Chi ha detto sì: il Comune di Firenze, da Confindustria Toscana, Confindustria Firenze, Unione industriali di Prato, Cna Toscana, Lega Coop e cooperative toscane, Alleanza cooperative toscane, Coldiretti (al parco con spazi utili per operare), il comitato C'è di mezzo Firenze, Cgil Toscana, l'ordine degli architetti (favorevole allo sviluppo di Pisa).

Chi ha detto no: i comuni di Prato, Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino, Signa, Poggio a Caiano, dalle province di Prato e Firenze e poi da Legambiente e Wwf, dai comitati Nodo a Nord Ovest e No aeroporto Prato e Provincia e dalla rete dei comitati a difesa del territorio.

Sono stati sentiti o hanno mandato memorie scritte anche i comuni di Pisa e Calenzano, la provincia di Pisa, il consorzio di bonifica dell'area fiorentina, i tecnici dei comuni della Piana, Unioncamere, l'associazione Valentino Giannotti, i comitati della Piana, Cisl toscana, Arpat, Lamma, Ars, Interporto Toscana Centrale, Anas, Anci toscana, Uncem toscana, l'ordine degli architetti di Prato, l'Università di Firenze, Ato Toscana Centro, Enac e Adf.

(bb)



Editore
Consiglio Regionale
della Toscana
Via Cavour 2
50129 Firenze

www.Consiglio.regione.toscana.it

**Direzione, redazione
e amministrazione**
Via Cavour 18
50129 Firenze
Tel. +39 055 2387592

Direttore responsabile
Sandro Bartoli

Ideazione e realizzazione
Luca Martinelli (coordinamento)

Redazione
Benedetta Bernocchi
Marco Ceccarini
Federica Cioni
Camilla Marotti (caposervizio)
Cecilia Meli
Daniele Pecchioli
Paola Scuffi (caposervizio)

Segreteria di redazione
Catia Almenara

Questa pubblicazione
è stata registrata
al Tribunale di Firenze
il 23 gennaio 1971
con il numero 2111
e il 22 gennaio 2007
con il numero 5546

*Nella foto sopra: L'ora-
torio di Santa Maria
Vergine
della Pietà, nei pressi di
Peretola
(foto Saikko)*