

OSSERVAZIONE ALLA VARIANTE AL PIT DELLA REGIONE TOSCANA ADOTTATA CON DELIBERA n° 74 24/07/2013

Dalla lettura della documentazione allegata al P.I.T. emergono alcune contraddizioni che vorrei sottolineare.

Questione parco agricolo della piana

A questo riguardo si prende atto che è stato svolto un grande e accurato lavoro nell'indagare le varie fasi che fin dal tempo degli etruschi hanno portato alla progressiva trasformazione del paesaggio inizialmente costituito da acquitrini a quello di tipo agricolo che ancora oggi si conserva in molte parti significative del territorio ponendo giustamente l'attenzione sull'esigenza di salvaguardare quegli aspetti che costituiscono tuttora l'identità storica-paesaggistica delle nostre zone.

Che poi il paesaggio abbia subito i maggiori contraccolpi dal punto di vista ambientale dal dopoguerra ad oggi in concomitanza del boom economico degli anni 60-70 e del modello consumistico della nostra società che ha visto il progressivo abbandono delle campagne favorendo, talvolta a dismisura, la crescita delle aree urbane è un dato che riguarda, come sappiamo, l'intero Paese e più in generale tutto il mondo industrializzato.

A questo riguardo mi pare che si trascuri di evidenziare come in conseguenza delle vicende sopra menzionate che certo hanno prodotto ferrite qua e là al paesaggio, abbia fatto seguito un crescente livello di benessere delle nostre popolazioni dovuto alla progressiva industrializzazione di parti del nostro territorio che certo hanno richiesto utilizzo di suolo per poter essere sviluppate.

Grazie a tutto ciò e soprattutto alla straordinaria capacità dei nostri imprenditori di creare un'economia diffusa fatta di trasformazione, attività manifatturiere, artigianali, tessili, di meccanica, ecc. nei nostri comuni che l'area fra Firenze e Pistoia si è guadagnata la posizione di 4° polo produttivo d'Italia e la piana è il cuore produttivo di questa area.

Vale la pena di ricordare che ancora negli anni 50 del novecento l'agricoltura che pure era attività prevalente in molti dei nostri comuni assicurava, quando andava bene, una economia di pura sussistenza per gli addetti ai lavori se si escludevano i fattori e i proprietari dei fondi spesso legati alle grandi famiglie storiche fiorentine.

Se non si sottolinea questo aspetto credo che l'analisi sul territorio della piana contenuta nella variante al P.I.T., rimanga viziata da un'impostazione un po' accademica di stampo ambientalista quasi che l'argomento venga trattato come una tesi di laurea.

Bisogna anche sottolineare che la progressive marginalizzazione dell'attività agricola alla quale abbiamo assistito nei 50-60 anni scorsi è avvenuta senza che siano state lanciate particolari grida di dolore da parte delle categorie interessate, questo a dimostrazione dello scarso peso che l'economia agricola ha nelle nostre zone dove certamente deve fare i conti con terreni per lo più argillosi dotati di scarse risorse idriche nel sottosuolo e dove le coltivazioni più redditizie di quelle tradizionalmente legate ai cereali sono poco praticabili.

Per tutti questi motivi bisognerebbe che la proposta di creare un parco di tipo agricolo la cui estensione di 7000 ettari interesserebbe tutte le aree ancora inedificate della piana ivi comprese quelle che gli strumenti urbanistici dei comuni hanno già destinato, o lo stanno per fare, alle future espansioni, fosse accompagnata da dati concreti legati alla economia che questo rinnovato impulso dell'attività agricola si tirerebbe dietro.

Tutto ciò naturalmente andrebbe messo a confronto del danno derivante alle aziende (a cominciare da quelle del settore edilizio e suo indotto), alle Pubbliche Amministrazioni ed ai cittadini, in conseguenza della

soppressione di tali previsioni pur tenendo conto della contingente crisi economica che certo non favorisce al momento richieste di interventi edificatori di particolare estensione; sarebbe tuttavia improvvido subire un handicap conseguente allo stralcio di tali previsioni una volta, come ci auguriamo, fuori dalla crisi.

Giusta la direzione di ridurre l'uso del suolo ai fini edificatori favorendo il riuso dell'esistente ma bisogna distinguere a questo riguardo la differenza che corre fra i grandi centri urbani dove sono presenti importanti contenitori dismessi da riusare quali caserme, ospedali, tribunali, monasteri ecc. come nel caso di Firenze, rispetto alla realtà dei centri periferici dove queste opportunità non sono solitamente altrettanto presenti e dove la disponibilità delle aree richiama tutta una serie di aziende produttive e commerciali con il loro indotto che necessitano di spazi che la città non può offrire e spesso difficilmente si adattano al riutilizzo di vecchi capannoni in disuso.

Questione potenziamento aeroporto di Peretola

L'ipotesi di potenziamento prevista nella variante al PIT ipotizzando una pista quasi parallela all'autostrada A11 che pur insistendo nella parte nord-est del parco della piana è, al contrario di quanto prima evidenziato, tutta supportata da dati economici legati al numero dei passeggeri che entro il 2020 si prevede che raggiungano la soglia dei 4 milioni (oltre il doppio degli attuali) dando impulso, come facile capire a tutta un'economia legata al turismo, alla convegnistica, al settore alberghiero, a quello della logistica di servizio aeroportuale ecc. che in gran parte ruoterebbe intorno a Firenze.

A questo riguardo ci preme ricordare che la pista ipotizzata nella variante al P.I.T. ha lo stesso orientamento (12-30) e sostanzialmente la stessa ubicazione di quella che risulta dallo studio di fattibilità commissionato nel 1987 dalla Società Aeroporto di Firenze e Unione Industriali all'Arch. Luciano Nustrini ed un gruppo di collaboratori dei quali ebbi l'onore di far parte.

Tale studio fu successivamente valutato da una commissione di esperti nominati dall'allora Sindaco di Firenze BogianKino i quali espressero un giudizio di sostanziale fattibilità tecnica subordinato ad una serie di condizioni sull'impatto ambientale, sul numero e tipo di velivoli che potevano operare per limitare tale impatto e sulle condizioni da porre allo sviluppo urbano delle zone limitrofe all'aeroporto, condizioni che ci pare in questi anni non abbiano sollecitato particolari attenzioni presso gli organismi competenti.

Ritornando alla soluzione della pista prevista nel P.I.T. mi pare che le questioni ambientali, così minuziosamente soppesate nell'analisi sul resto del parco siano messe in secondo piano se non trascurate, quando è più che evidente che la presenza di un aeroporto che comporterà movimenti di decollo e atterraggio di circa uno ogni sette minuti indurrà un pesante inquinamento chimico ed acustico che unitamente a quello indotto dal previsto inceneritore di Case Passerini, a poche centinaia di metri dalla pista, creeranno condizioni di elevato inquinamento nel raggio di qualche chilometro e in particolare in quella parte così rilevante del parco agricolo fra i comuni di Sesto, Campi e Calenzano dove credo che saranno in pochi quelli animati dal desiderio di fare una camminata o pedalata lungo le green ways del parco o di coltivare qualche ortaggio magari secondo i dettami della moderna bio agricoltura sia pure a "chilometro 0".

Non è mia intenzione dare un giudizio necessariamente negativo su tale infrastruttura per la cui compatibilità ambientale bisognerà attendere il risultato di tutte le verifiche che la legge impone e che ci auguriamo vengano fatte col massimo del rigore e della trasparenza.

Dico solo che tutta l'area della piana per come si è sviluppata e per il tessuto consolidato di tutte le attività produttive e non ad oggi presenti, non può essere a mio avviso considerata un parco agricolo in quanto tutta l'economia dell'area ruota e ruoterà su attività che di agricolo non hanno niente o quasi, dove di agricolo sono rimaste questo sì, porzioni significative del territorio che certo vanno salvaguardate anche attraverso il rilancio di attività agricole secondo le moderne tecnologie.

Ma il cuore della piana ha oramai una fortissima caratterizzazione produttiva e da questa constatazione bisogna partire per creare un equilibrato rapporto di convivenza tra le esigenze dell'economia produttiva, oggi più che mai pressanti, e le giuste esigenze di salvaguardia ambientali.

In particolare direi che proprio per il carattere diffuso del sistema produttivo che interessa tutti i comuni della piana è impossibile pensare che un eventuale beneficio indotto dal potenziamento dell'aeroporto debba ricadere solo sulla città di Firenze lasciando agli altri comuni le ricadute, tutte da verificare, dell'attività agricola del parco e soprattutto i limiti che i vincoli previsti imporrebbero al futuro sviluppo urbano dei medesimi.

Se poi per caso come mi pare si voglia far credere i 7000 ha della piana da destinare a parco agricolo servissero come compensazione ambientale a seguito del nuovo aeroporto allora credo che questo "lusso" non ce lo potremo permettere e bisognerà farsene una ragione pensando a qualche soluzione alternativa che preveda magari l'utilizzo di strutture aeroportuali a noi relativamente vicine.

A seguito di tutte le considerazioni sopra svolte sarebbe a mio avviso opportuno che la proposta di variante al P.I.T., al di là delle due giornate Informative e di studio svoltesi nel 2010 presso la Villa Montalvo e il polo scientifico di Sesto per adempiere agli obblighi che la legge urbanistica regionale prevede per le procedure di approvazione del P.I.T., subisse un confronto vero con le categorie economiche interessate a cominciare da quelle del mondo agricolo, da quelle del mondo delle professioni legate al territorio e naturalmente alle Pubbliche Amministrazioni della piana che forse debbono ancora capire a fondo la portata di questo strumento urbanistico.

Al di là di tutto comunque penso che, stante la crisi economica incombente, quella del parco agricolo della piana con il massimo del rispetto per tutto il lavoro svolto a tale riguardo, almeno per il sistema vincolistico che induce sui territori interessati, sia tutt'altro che una priorità in quanto anche le aree edificabili in questo momento sono

spesso coltivate insieme alle altre, come dire che il parco agricolo della piana non c'è ancora ma la terra da coltivare c'è tutta e gli interessati (data ancora la presenza di un certo numero di aziende agricole sul nostro territorio) non credo siano in attesa dell'approvazione della variante al P.I.T. per mettere in moto i trattori.


Dott. Ing. **Franco Ciulli**

Via de' Tintori n° 3

Campi Bisenzio (FI)

Tel. 0558964220/17

studiocima83@libero.it

Campi Bisenzio lì, 21 ottobre 2013

Sole

QUERRE

Giovedì

15

Ottobre 1987

0000

Fondato nel 1865

Anno 123° | numero 284 | abbon. post. Gruppo I/70

Presentato uno studio di fattibilità dell'Associazione industriali

Più voli per Firenze se passa il progetto della seconda pista

(NOSTRO SERVIZIO)

FIRENZE — Il successo dell'aeroporto fiorentino di Peretola ha superato le attese: alla fine di quest'anno i passeggeri saranno più di centomila, una clientela in crescita che non ha inciso sull'aeroporto di Pisa che a sua volta ha visto crescere il numero di passeggeri. Dal 1° ottobre da Firenze si vola anche per Monaco e Parigi, mentre dal 1° dicembre si volerà da e per Napoli e Trieste-Vienna. Dopo, dice questo piccolo aeroporto, non potrà aggiungere voli, nonostante le richieste delle compagnie aeree e degli imprenditori. E questi ultimi sono molto preoccupati.

Leni il presidente degli industriali fiorentini Paolo Targetti, insieme ad Alfredo Calazzo, presidente della Saf (la società di gestione di questo aeroporto), ha presentato un progetto di fattibilità, finanziato dalla stessa Associazione industriali fiorentini, di una se-

conda pista per Peretola. Si tratta di una pista parallela all'autostrada del Sole, lunga 1.900 metri, ai quali se ne possono aggiungere altri 500, capace di far atterrare non solo i ATR 42, ma anche aeromobili di maggiori dimensioni.

Lo studio include anche una bretella di raccordo con il piazzale aeromobili che dovrebbe essere aumentato di un ettaro, così come viene consigliato ai terminali più adatti alle nuove dimensioni. La nuova pista dovrebbe permettere un movimento di 12 aeroplani l'ora. Lo studio indica anche la possibilità di spesa in 47 miliardi.

Autori dello studio sono l'architetto Luciano Nostri e gli ingegneri Giulio Mazzanti e Franco Ghilli. Ma la vera chiave del problema sta in un altro studio che però non è stato ancora presentato, sicuro del professor Rino Vernuccio, ordinario di progettazione architettonica a Firenze. Riguarda la

compatibilità ambientale e urbanistica della nuova pista.

Firenze su questa seconda pista è divisa. Gli oppositori parlano di inquinamento acustico, dell'aria e di incompatibilità con due progetti decisivi per lo sviluppo di Firenze: l'università a Sesto e il grande progetto di insediamento urbano progettato dalla Fondiaria in località Castello, due zone che insistono vicino alle traiettorie dei voli. I sostenitori del progetto, così come gli autori, affermano sin da ora che lo studio commissionato dagli industriali esclude che vi possa essere disturbo particolare per questi due insediamenti. E l'inquinamento? Dice Targetti: «Un Atr 42, inquina quanto cinque autobus urbani per un turno. O se si preferisce quanto cento automobili, come ha dimostrato un'indagine compiuta all'aeroporto di Caselle».

Francesco Colonna

CORRIERE DI FIRENZE

La Città

Anno I n.139 Lire 800
Giovedì 15 ottobre 1987
Sped. abb. postale 1/70%

Ecco il progetto per la seconda pista di Peretola

La seconda pista a Peretola si può fare. Come il nostro giornale aveva anticipato nei giorni scorsi, lo studio su questa ipotesi, affidato dall'Associazione Industriali di Firenze, d'intesa con la Società per l'aeroporto fiorentino, all'architetto Luciano Nustrini e agli ingegneri Marcello Giulio Mazzanti e Franco Ciulli, è stato portato a termine. A presentarlo ufficialmente sono stati ieri il presidente degli Industriali Paolo Targetti, il presidente della Saf Alfredo Caiazza, l'architetto Nustrini e i suoi colleghi.

Il verdetto è chiaro. L'aeroporto di Peretola può essere ampliato con una seconda pista parallela all'autostrada, ad ovest rispetto all'attuale, lunga circa 2400 metri e capace di accogliere anche aerei come i Dc9. La nuova pista sarà unidirezionale, e questo, a causa dell'opposizione dei venti, limiterà il numero massimo di aerei in movimento nell'arco di un anno a 37 mila (nel 2000). Secondo i tecnici non interferirà fisicamente con l'insediamento dell'Università a Sesto, né con quello della Fondiaria a Castello che sarà interessato nella fascia a

sud, per circa 32 ettari, solo dai bordi estremi delle cosiddette «superfici di rispetto» della nuova pista. Non ci sarà inquinamento acustico nelle zone abitate vicine, mentre quello atmosferico addirittura sarà inferiore a quello dei centri urbani.

La nuova pista avrà un sistema di avvicinamento di precisione, che consentirà un movimento orario di 12 aerei, una bretella di raccordo con l'attuale piazzale, di cui è previsto un ampliamento di un 1 ettaro. Viene suggerito anche un adeguamento dell'aerostazione del suo complesso al futuro incremento di traffico, con un nuovo terminal passeggeri.

Costo totale dell'opera, circa 47 miliardi. Non resterà ora che attendere lo studio sull'impatto territoriale complessivo della nuova pista, affidato al professor Rino Vernuccio, che terrà conto in particolare dei problemi ambientali, della viabilità, degli insediamenti urbanistici e del parco urbano.

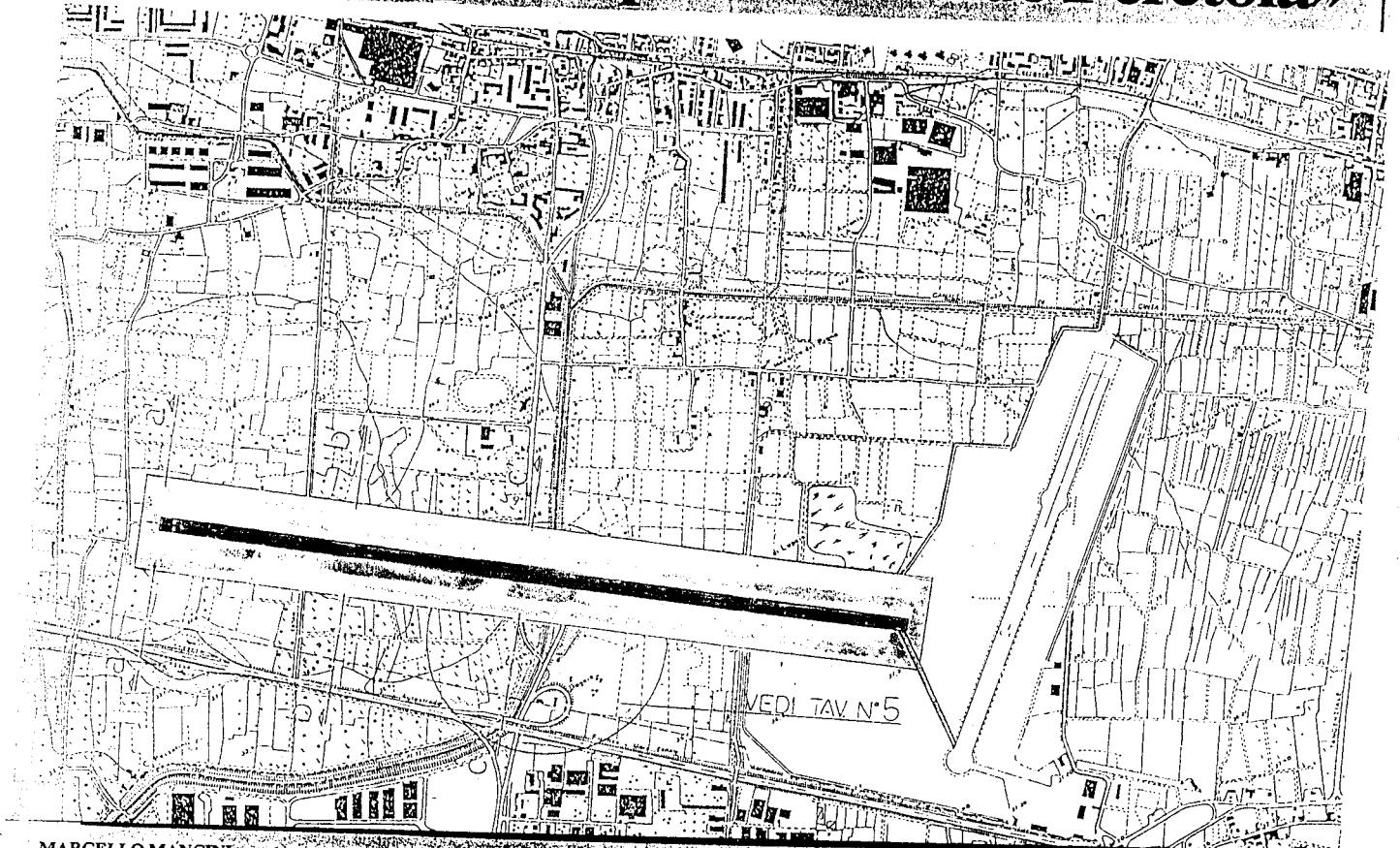
Lo studio di Nustrini verrà presentato al Comune, alla Regione, al ministero dei trasporti.

LA NAZIONE

FIRENZE

Giovedì 15 ottobre 1987

Come ti sistemo la pista Presentata un'ipotesi per la «Grande Peretola»



MARCELLO MANCINI

Il dossier sull'aeroporto si è arricchito di nuove carte, disegni e studi. In anni di tira e molla, di tesi, antitesi e poche sintesi tanta carta è passata su Peretola. Sei piani e forse più di progetti e ipotesi che di solito finiscono nell'angolo di qualche scrivania e poi in un armadio. Ma questa fattibilità c'è o non c'è? La seconda pista, un sogno per qualcuno e un fastidio per altri, si può fare o no?

Lo studio è stato affidato dall'associazione industriale di Firenze, e dalla Saf, la società dell'aeroporto fiorentino. Si può fare? L'area occupata recita: «tecnici» non interviene fisicamente con insediamenti dell'università. Lo stesso vale per l'insediamento Fondiaria nella cosiddetta area di Castello. Altro dato fondamentale: questa ipotesi non prevede il sorvolo del centro storico di Firenze, sia per gli atterraggi che per i decolli. Lo studio tecnico ipotizza una nuova pista, unidirezionale, collocata ad ovest di quella attuale, con una lunghezza massima di 1900 metri più altri 500. Avrebbe una breccia di raccordo al piazzale aeromobili, che dovrà essere ampliato di un ettaro, così da consentire la sosta e le operazioni di imbarco e sbarco. Costerebbe

circa 47 miliardi per due anni di lavoro. C'è un altro studio in ponte, anzi praticamente concluso, riguarda l'impatto ambientale complessivo. Lo sta elaborando il professor Vernicchio. Sull'inquinamento acustico il gruppo dell'architetto Nustrini ha appurato che le zone abitate limitrofe all'aeroporto non sono soggette ai livelli sensibili di rumore. «Lo siamo? No, grazie», risponde lo studio di fattibilità. «Un Colibrì inquinava quanto cento automobili sulla Firenze-Mare, ne passano migliaia al giorno. A Torino-Caselle, che è stato valutato la mancanza di elementi concreti di analisi, i risultati dicono che le concentrazioni di gas inquinanti osservate nel perimetro dell'aeroporto risultano mediamente inferiori del 20-40 per cento rispetto a quelle riscontrate nei centri

urbani». Lo studio richiesto da molti e forse da molti temuto, ha dato l'ok. Ora non ci saranno più scuse, hanno detto con un pizzico di polemica il presidente degli industriali Paolo Targetti e il presidente della Saf Alfredo Caiazzo, chi deve decidere dovrà farlo senza nascondersi dietro il pretesto di progetti incompiuti. Tra qualche settimana lo studio sarà sul tavolo del ministro dei trasporti. Anche Fondiaria, spesso indicata come l'ostacolo più grosso all'ampliamento dell'aeroporto, sostiene che le due iniziative tecnicamente possono coesistere. «Non vogliamo essere una scusa, sia in positivo che in negativo», è il commento di Sergio Chiostrì, direttore centrale della Fondiaria. «Anzi, siamo rimasti sorpresi nel vedere che

molti in questo periodo hanno parlato in nome nostro. Aspettavamo che fosse finito lo studio proprio perché ci confermasse che il progetto di Castello, peraltro già approvato e in avanzato iter amministrativo, non contrastava con l'ipotesi per l'aeroporto». Alla fine un messaggio per Pisa. Nonostante i 100mila passeggeri che alla fine dell'anno saranno transitati da Peretola, lo scalo pisano ha avuto un incremento di attività. Come dire: «Non cerchino di metterci in concorrenza perché non è questo il problema». I dati smentirebbero tutto: all'aeroporto di Peretola, fra ipotesi e studi, continua a crescere. Caiazzo ha annunciato l'inizio di nuovi collegamenti con Monaco di Baviera dal 25 ottobre, con Napoli, Trieste e Vienna dal primo dicembre.