

AL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO REGIONALE DELLA TOSCANA

DELIBERAZIONE 24 LUGLIO 2013 , N. 74, INTEGRAZIONE AL PIANO DI  
INDIRIZZO TERRITORIALE (PIT) PER LA DEFINIZIONE DEL PARCO  
AGRICOLO DELLA PIANA FIORENTINA E PER LA QUALIFICAZIONE  
DELL' AEROPORTO DI FIRENZE

OSSERVAZIONE DI:

NODO A NORD OVEST

CITTADINI AREA FIORENTINA

RETE DEI COMITATI PER LA DIFESA DEL TERRITORIO



Come ampiamente emerso nelle due giornate di confronto del 6, 7 dicembre 2012, organizzate al Polo Scientifico di Sesto Fiorentino dal Garante per la Comunicazione della Regione, le due funzioni, quella del Parco agricolo e quella di un Aeroporto potenziato, nel contesto della Piana tra Firenze e Prato risultano tra loro incompatibili.

Per questo motivo, pur sostenendo con convinzione la realizzazione di un Parco Agricolo di 7.000 ha, definito nel PIT come “criterio ordinatore degli sviluppi territoriali di tutta l’area”, riteniamo inaccettabile il contestuale accreditamento dell’ipotesi, avanzata da ENAV, di una nuova pista parallela-convergente all’A11 per la “riqualificazione” dell’Aeroporto A. Vespucci. L’integrazione al PIT adottata dal Consiglio regionale lo scorso 24 luglio avvalorata con un atto di pianificazione quell’ipotesi incerta sia pure condizionandola con una risoluzione approvata che chiede il preliminare approfondimento della proposta, a cominciare dal piano finanziario, dalla valutazione di impatto ambientale e dalla definizione stessa di un progetto definitivo.

Per giustificare la necessità del nuovo aeroporto, si è avanzata la prospettiva di un raddoppio dei passeggeri nei prossimi 15 anni, oltre a ragioni economiche, motivi occupazionali e una valorizzazione della destinazione Firenze nella rete di mete internazionali a medio e lungo raggio assieme all’Aeroporto Galilei di Pisa.

Queste argomentazioni non ci convincono. Noi pensiamo che il potenziamento di Peretola, oltre a produrre una vera e propria devastazione ambientale e idrogeologica, favorirà in ultima analisi i settori più parassitari del capoluogo, sostenitori di un turismo di massa che consuma più di quello che produce scaricando le deleterie conseguenze ambientali sulle popolazioni residenti. Tutto ciò a vantaggio dei prevalenti, se non esclusivi, settori del turismo e del commercio, erroneamente ritenuti i maggiori produttori di ricchezza dell’area metropolitana centrale della Toscana.

L’esperienza ormai trentennale degli abitanti dei borghi di Peretola e Quaracchi, come di tutti gli abitanti della Piana direttamente colpiti dai voli dell’aeroporto Vespucci, dice che una volta consegnata quell’area alla società aeroportuale è poi impossibile per qualsiasi potere locale imporre

regole e limiti di utilizzo per il nuovo scalo i cui voli finirebbero per interessare lo stesso centro di Firenze. Con la nuova pista, la cui lunghezza potrebbe raggiungere i 2.400 m. come già dice apertamente ENAC, l'aeroporto di Peretola passerebbe dalla classe 3C a 4D accogliendo vettori sempre più potenti e rumorosi e superando, prima o poi, anche il vincolo della monodirezionalità. Uno scenario da incubo per la Piana, per Firenze e per Prato

Tutto ciò avrebbe un costo (le ultime stime parlano di 250 ML) per la deviazione del Fosso Reale, per il rifacimento di tutta la viabilità tra Sesto e l'Osmannoro, per la modifica della pendenza dell'Autostrada A11 fino all'area di servizio Peretola, per il completo rifacimento delle aree di laminazione del Polo universitario e di tutto il reticolo idrografico minore. Non manca neanche lo "spostamento" dei Siti di Interesse Comunitario (aree umide), oltre ai conseguenti espropri per tutto ciò. Lavori esorbitanti e difficilmente plausibili dal punto di vista finanziario, da quello della cantierizzazione e da quello ambientale, che comprometterebbero equilibri idraulici secolari distruggendo di fatto quel Parco agricolo che costituirebbe, almeno a parole, l'oggetto principale dell'Integrazione al PIT.

Anche l'auspicabile creazione di una holding tra i due aeroporti toscani finora in concorrenza tra loro – che sembra essere il vero obiettivo di questa spericolata operazione politica – potrebbe a questo punto rivelarsi un azzardo. Pisa, preso atto dell'osservazione di ENAC, già minaccia il ritiro dalla holding visto che Peretola, nominalmente definito "city o business airport", in realtà rischia di sostituirsi al Galilei sulle destinazioni a medio e lungo raggio.

Infine sempre parlando di turismo e di vocazioni economiche c'è da mettere tra i costi dell'operazione anche il deprezzamento territoriale che comporta. Non ci riferiamo qui soltanto alle esternalizzazioni sociali e ambientali rappresentate dall'aggravio dei carichi urbanistici e della condizione sanitaria delle popolazioni residenti (Inceneritore, Terza corsia, Scuola Carabinieri, Insediamento di Castello, ecc.). Ci riferiamo al fatto che mentre la Variante al PIT andava in adozione la Commissione dell'Unesco, riunita a Phnom Penh il 27 giugno per compilare la lista dei beni appartenenti al Patrimonio dell'umanità (World Heritage), ha inserito in quell'elenco 12 ville medicee e 2 giardini storici della Toscana in un insieme di altri 21 complessi del pianeta. Di quel sistema fanno parte la Villa della Petraia e la Villa di Castello, dirimpettaie di quell'aeroporto e dell'area su cui dovrebbe sorgere la nuova pista.

Nelle motivazioni di questa scelta la Commissione non nasconde le numerose riserve sorte durante l'esame critico della candidatura riguardanti il contesto in cui le ville sono inserite, segnato da cambiamenti d'uso nel tempo e dallo sviluppo di moderni insediamenti. Queste riserve sono state ampiamente superate grazie all'eccezionale valore del progetto concepito dai Medici. La Commissione definendo come "sufficiente" l'integrità di quei beni, il cui valore riguarda principalmente il disegno territoriale e paesaggistico, si prepara a stilare con la collaborazione degli italiani un Piano di gestione oltre che ad esercitare una periodica azione di controllo.

Il Presidente Rossi commentando il prestigioso riconoscimento ha detto: *"da oggi abbiamo un po' più di responsabilità nei confronti del mondo e della straordinaria ricchezza di arte e cultura della Toscana"*.

Ma la piena valorizzazione di quel patrimonio – comprendente almeno altri 14 edifici e proprietà della zona di Castello – non può che rifarsi a quel progetto rinascimentale, attraverso un recupero sensato del rapporto tra la fascia pedecollinare e la Piana. Tenendo conto del fatto che minacce dirette ai due siti già non mancano. Non vorremmo che tra qualche anno, per le conseguenze nefaste di atti di pianificazione come quello attualmente in adozione, quelle ville medicee venissero inserite nella lista del Patrimonio mondiale dell'Unesco in pericolo.

Per quanto sopra descritto e articolato chiediamo:

di far precedere l'approvazione del PIT dalla presentazione di un progetto definitivo da parte della società AdF, la quale dovrà sostenerne tutti i costi, diretti e indiretti

di attuare la piena valorizzazione e potenziamento del Galilei di Pisa come scalo intercontinentale della Toscana anche attraverso la realizzazione di un rapido collegamento ferroviario con Firenze

di rendere complementare l'azione dei due scali, riconducendo nell'ambito della holding i problemi connessi con il dimensionamento e la riqualificazione di entrambi

Per:

NODO A NORD OVEST  
RETE DEI COMITATI PER LA DIFESA DEL TERRITORIO

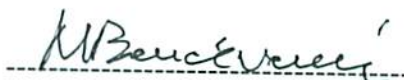
PAOLO CELEBRE  
Via Antonio Scialoia 55  
50136 Firenze  
[paoce@tiscali.it](mailto:paoce@tiscali.it)  
3388043262

Per:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Paolo Celebre", written over a horizontal dashed line.

CITTADINI AREA FIORENTINA

MARIO BENCIVENNI  
Via Torcicoda 13  
50142 Firenze  
[mariobe@inwind.it](mailto:mariobe@inwind.it)  
3280658924

A handwritten signature in black ink, appearing to read "M. Bencivenni", written over a horizontal dashed line.

25 ottobre 2013