



Speciale Piano di indirizzo territoriale e Piano del paesaggio

III - V Aeroporto e Piana: ok alle integrazioni al Pit II - VIII Aeroporto e Piana: il dibattito in aula IX Aeroporto e Piana: Rossi, spinta alla modernizzazione delle infrastrutture XI Piano paesaggistico: adottate le integrazioni al Pit X - XII Piano paesaggistico: il dibattito in aula XIII Piano paesaggistico: Rossi, mai pensato di bloccare le cave



Il dibattito in Aula

Aeroporto e Piana: le posizioni dei consiglieri

Valutazioni differenziate all'interno
dei vari gruppi consiliari

“**L**a discussione di oggi conclude l'iter sull'adozione dell'integrazione al Pit per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze”. Così **Gianfranco Venturi** (Pd), presidente della commissione Ambiente in Consiglio regionale, ha aperto la discussione sull'approvazione dell'integrazione al Piano di indirizzo territoriale.

La relazione del presidente Venturi

Nella discussione dentro le commissioni, ha spiegato Venturi, è stato anche ricordato che proprio in occasione dell'adozione l'Aula “approvò un ordine del giorno” con il quale si impegnava la Giunta a richiedere alla Società Adf Spa la “presentazione di un preliminare di Piano di Sviluppo Aeroportuale”. “A tale richiesta è pervenuto un sintetico documento” sull'ipotesi progettuale di pista 12/30 (convergente parallela), a seguito del quale le commissioni competenti (Ambiente e Infrastrutture, quest'ultima presieduta da **Fabrizio Mattei** del Pd) “hanno effettuato cinque riunioni con audizioni di componenti del Nurv (Nucleo unificato regionale di valutazione) ed un rappresentante di Adf”. “Non è stato possibile – ha continuato ancora Venturi – ascoltare i vertici di Enac in quanto, seppure invitati, hanno comunicato di non poter partecipare ad un incontro fino al prossimo 17 Luglio, data incompatibile con i tempi che ci eravamo dati per portare questo atto in Consiglio”.

Il presidente ha inoltre ricordato che la discussione fatta nelle commissioni “ha preso atto delle novità intervenute sul piano della proprietà tanto di Sat che di Adf (Corporación América, gruppo multinazionale argentino che gestisce 51 aeroporti in Sud America e in Europa, ha acquisito la maggioranza azionaria in entrambe le società, ndr)”. Nel corso delle audizioni avute con il presidente di Corporación “abbiamo appreso che la nuova maggioranza azionaria sta lavorando al piano della fusione dei due scali e speriamo di presentarlo a ottobre e completare l'iter formale - istituzionale entro l'anno”. “Già oggi – ha rilevato Venturi – c'è comunque un unico soggetto che coordinerà e darà un indirizzo ad entrambe le società. Se rimarranno due resteranno quotate entrambe, se ci sarà la fusione sarà quella ad essere quotata”.

Nella lunga esposizione Venturi ha parlato anche dei tempi per la realizzazione della nuova pista di Peretola: “ci vorranno tre anni e mezzo, quattro”. Quanto alla lunghezza, il presidente ha ricordato le dichiarazioni di Corporación América nelle quali è chiaro come si



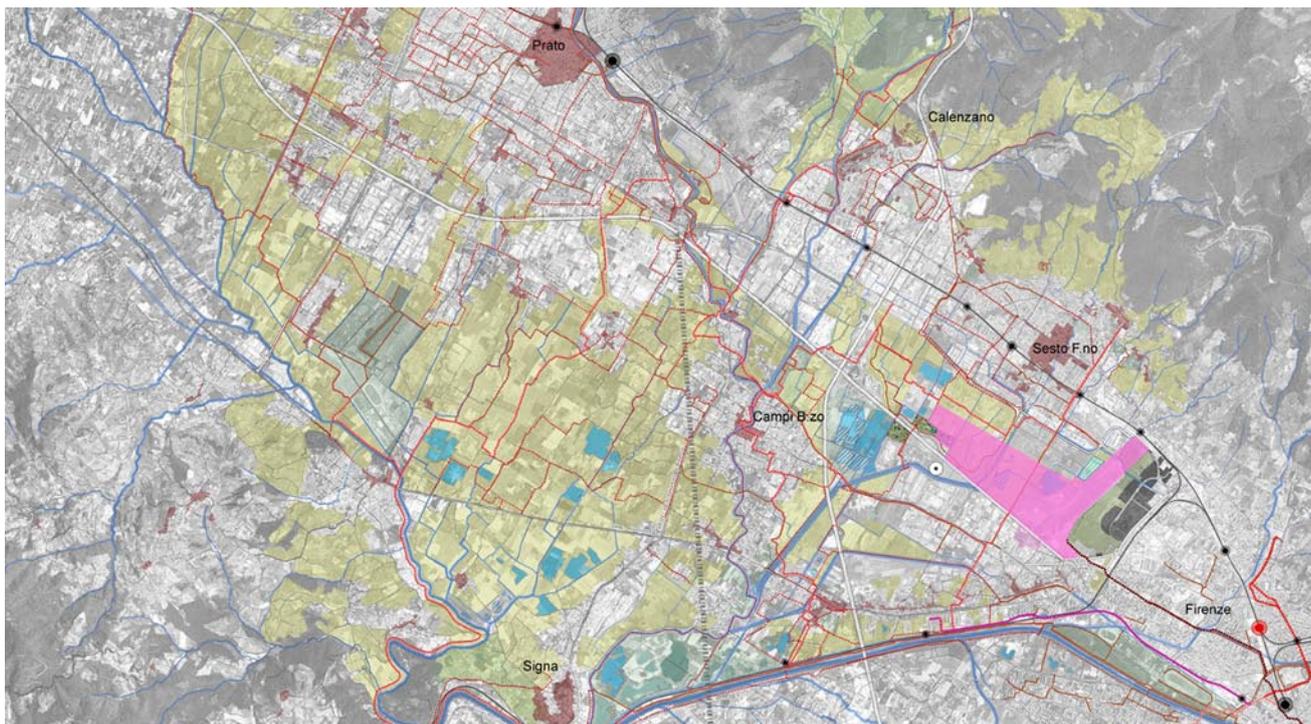
“preferisca quella che fa raggiungere l'obiettivo dei 4,5 milioni di passeggeri” e che una diversa lunghezza tra 2mila o 2400 metri “non cambia tanto rispetto al tipo di aeromobili. Semmai incide sulla questione del rumore che evidentemente risulterà minore con la pista più lunga”. Venturi ha poi informato l'Aula delle precisazioni avute in merito agli investimenti per i due scali: “Pisa potrà accedere a finanziamenti pubblici fino al 25 per cento, Firenze fino al 50 secondo parametri stabiliti a livello europeo e in base al numero di passeggeri”.

Il dibattito

“Oggi si sancisce che stiamo scherzando e si sancisce una scelta da terzo mondo. Una scelta gretta presa in un quadro conoscitivo assolutamente incompleto che impedisce decisioni consapevoli”. Così **Monica Sgherri** (Rifondazione comunista-Comunisti italiani) ha aperto il dibattito sull'approvazione dell'integrazione al Pit (Piano di indirizzo territoriale) per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze. La consigliera ha stigmatizzato come gli approfondimenti richiesti su impatti acustici, atmosferici e ambientali, sulle rotte, così come indicati nella risoluzione approvata l'anno scorso dall'Aula, “non sono stati fatti e resi noti”. “Inoltre – ha continuato – l'audizione assolutamente essenziale con Enac in quanto soggetto decisore, non c'è stata”. “Il voto di oggi non toglie quindi il dubbio che all'Ente nazionale sia stato sconsigliato di venire”, ha rilevato. Secondo Sgherri “occorre votare con libertà, ma in piena coscienza. Siamo a meno di quando abbiamo adottato la variante. Votiamo qualcosa disegnato in aria e a scatola chiusa”. E riferendosi anche alla lunghezza della pista di Peretola la consigliera ha dichiarato che potremmo essere di fronte ad un “salto nel buio, contravvenendo a quanto lo stesso Consiglio ha già previsto”.

“Con questa variante non si garantisce niente”, ha esordito **Alberto Magnolfi** (Ncd). “La variante in discussione – ha detto il capogruppo del Nuovo Centro-destra – è stata fin dall'inizio concepita dalla Giunta regionale come mera sovrapposizione di due previsioni tra loro antitetiche quali la creazione del parco agricolo della Piana e la realizzazione del nuovo scalo aeroportuale di Peretola, quest'ultimo subordinato ai limiti posti dal Parco”. Magnolfi ha ricordato il parere del Nurv (nucleo unificato regionale di valutazione) che si concretizza in una sostanziale sospensione del giudizio sui punti di maggior criticità e nella richiesta di

(Continua a pagina V)



Aeroporto e Piana: ok alle integrazioni al Pit

Il Consiglio regionale ha approvato l'atto con 31 voti favorevoli, 6 contrari e 4 astenuti. Lo sviluppo di Peretola è vincolato a precise linee guida

Con 31 voti a favore, 6 contro e 4 astensioni il Consiglio regionale della Toscana ha dato il via libera alle integrazioni al Pit (Piano integrato territoriale), registrando posizioni diverse sia all'interno dei gruppi di maggioranza che di minoranza, con prese di posizione personali. Hanno votato a favore il Pd, Toscana civica riformista, Udc, Più Toscana-Ncd e i consiglieri **Pieraldo Ciucchi** (gruppo Misto), **Nicola Nascosti** (Fi) e **Paolo Marcheschi** (Fdi). Hanno votato contro i consiglieri del Pd **Fabrizio Mattei** e **Vanessa Boretti**, **Mauro Romanelli** (gruppo Misto), **Monica Sgherri** (Re-Ci) e il gruppo Centro democratico. Voto di astensione per il gruppo Ncd e per il consigliere **Gabriele Chiurli** (gruppo Misto). I gruppi FI e Fdi non hanno partecipato al voto.

Collegati al Pit, il Consiglio regionale ha approvato anche due proposte di risoluzione, una – primo firmatario **Marco Carraresi** (Udc) – per impegnare la Giunta “ad attivarsi, per quanto di sua competenza, affinché l'obiettivo di integrazione industriale e, possibilmente, societaria tra Sat e Adf venga efficacemente raggiunto”; l'altra – primo firmatario **Marco Manneschi** (Toscana civica riformista) – per richiedere alla Regione di tener conto della consultazione pubblica, nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale sui progetti riguardanti la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze-Peretola.

Prima dell'approvazione del Pit l'Aula si era espressa anche su tre ordini del giorno, presentati rispettivamente uno da **Monica Sgherri** (Re-Ci); un altro dal gruppo Ncd e da **Antonio Gambetta Vianna** (Più Toscana-Ncd); l'altro dai gruppi Udc e dai consiglieri di Fdi **Marcheschi** e **Staccioli**. Il Consiglio ha respinto i primi due, che chiedevano rispettivamente di stralciare la parte relativa all'aeroporto e di adottare subito il Parco della Piana; il secondo invece esprimeva la “fondata preoccupazione che la variante al Pit, per le contraddizioni irrisolte che la caratterizzano, non fosse in grado di garantire la realizzazione degli obiettivi più qualificanti, salvo la certezza di un appesantimento vincolistico sull'intera Piana da Firenze a Prato”.

Il Consiglio ha invece approvato l'odg presentato da **Giuseppe Del Carlo** (Udc), che chiama la Regione e gli Enti locali a garantire gli impegni e gli accordi presi, sia in materia di investimenti che di impatto ambientale, per andare incontro alle esigenze dei cittadini toscani.

I contenuti delle integrazioni al Pit

Ecco, nello specifico, le integrazioni apportate al Pit dopo il voto del Consiglio regionale.

Elementi fondamentali dell'integrazione al Pit

Il Parco agricolo della Piana è il primo Progetto di territorio di rilevanza regionale sviluppato a integrazione del Pit (Piano di indirizzo territoriale). Il territorio cui si riferisce il progetto è costituito dall'insieme di aree agricole, verdi ed altre destinate ad interventi di compensazione ambientale, per una superficie complessivamente superiore ai 7mila ettari collocata al centro

(Continua a pagina IV)

Attualità

(Continua da pagina III)

dell'area più densamente popolata della Toscana oltre che più direttamente interessata da attività manifatturiere e terziarie, e da importanti aggregati infrastrutturali. Il territorio ricade all'interno dei Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Prato, Carmignano, Calenzano, Poggio a Caiano, Signa, per un totale di otto Comuni e due Province (Firenze e Prato).

Si tratta di uno spazio intensamente urbanizzato che conserva al proprio interno una dotazione significativa di aree rurali, la cui salvaguardia e qualificazione appare essenziale per promuovere il riequilibrio anche ecologico dell'area a fronte delle molteplici criticità ambientali che vi si manifestano e di ulteriori tensioni ambientali che deriveranno da una serie di ulteriori opere infrastrutturali già programmate.

Fra le diverse opere già programmate c'è anche lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze-Peretola, di recente oggetto di una serie di ipotesi e valutazioni.

Elementi strutturanti del progetto

Il primo elemento è costituito dal continuum di aree agricole tuttora presenti, che sostanziano una straordinaria opportunità di qualificazione per le urbanizzazioni che vi si affacciano praticamente su tutti i lati. Affinché tale opportunità possa realizzarsi è necessario che le aree "fertili" siano destinate esclusivamente ad attività agricole e a funzioni di riequilibrio ambientale.

Il secondo elemento è un insieme di reti in grado di qualificare sia il continuum di aree agricole e la sua fruibilità come grande Parco agricolo territoriale, sia le connessioni tra aree agricole e aree urbane limitrofe. Si tratta del recupero e, laddove necessario, della ricostruzione delle reti ecologiche; della costruzione di una rete dedicata alla mobilità alternativa; della valorizzazione della rete dei beni culturali.

Qualificazione dell'aeroporto di Firenze-Peretola

L'ammodernamento dello scalo è un'esigenza ribadita da anni. Si tratta di migliorare l'operabilità di funzionamento in qualità di city airport in sinergia con lo scalo pisano che si qualifica come aeroporto in grado di ospitare un volume di traffico e una tipologia di aeromobili superiori. Nel documento di piano del Pit si ribadisce, tra l'altro, che la sua qualificazione sarà tale solo se il raccordo strategico con Pisa potrà trovare forme e modalità decisionali e operative efficaci e congruenti alle reali e rispettive potenzialità di sviluppo. Ma anche se si saprà coniugare la più efficiente e più sicura funzionalità dell'aeroporto con la sua sostenibilità ambientale e abitativa nel contesto territoriale e densamente popolato in cui lo scalo continuerà a collocarsi.

Analisi del progetto

L'integrazione al Pit contiene prescrizioni per il progetto di qualificazione dell'aeroporto di Firenze tenendo conto che il Parco agricolo della Piana è concepito "quale elemento ordinatore delle politiche e degli interventi infrastrutturali che investono il territorio di sua pertinenza". In particolare si prescrive che lo sviluppo "dell'unica pista di atterraggio sia realizzato nel rispetto della sostenibilità territoriale e ambientale

Nuova denominazione per alcuni gruppi consiliari

Nel corso delle ultime settimane alcuni gruppi consiliari hanno cambiato denominazione. In particolare il gruppo dell'**Idv** fin dalla seduta consiliare del 1° luglio (quella sul Piano del paesaggio, il cui rendiconto appare alle pagine X-XIII) è denominato **Toscana civica riformista (Tcr)**. Il gruppo **FdS-Verdi**, invece, ha cambiato denominazione in **Rifondazione comunista - Comunisti italiani (Rc-Ci)** in occasione del dibattito sulle integrazioni al Pit, il cui rendiconto appare alle pagine II-IX della rivista.



e della compatibilità con il progetto di territorio del Parco agricolo e, comunque, non abbia una lunghezza massima superiore a 2mila metri lineari. Il suo utilizzo dovrà essere regolamentato in modo da garantire la massima tutela degli insediamenti dagli inquinamenti acustico e atmosferico con un utilizzo esclusivamente monodirezionale nell'opzione di cui alla pista parallela convergente, senza sorvolo di Firenze, fatte salve situazioni di emergenza". Viene inoltre esclusa la pista di rullaggio per l'ipotesi di pista parallela convergente. La pista convergente parallela di 2mila metri è stata peraltro oggetto di un apposito studio presentato da Enac e intitolato "Aeroporto Amerigo Vespucci - Valutazione delle due ipotesi con orientamento 09/27 (denominata obliqua) e 12/30 (denominata convergente parallela)". Tale studio è parte integrante degli elaborati che costituiscono l'integrazione al Pit. Nel giudizio finale si legge che tra le due ipotesi esaminate "l'unica adottabile risulta essere quella con orientamento 12/30, non sussistendo condizioni di comparabilità tra le due giaciture 12/30 e 09/27 sotto nessuno dei tre profili di valutazione compiuta ovvero, aeronautico, territoriale ed economico".

Nella Vas relativa all'Integrazione del Pit, ai sensi della legge regionale 10/2010 - Norme in materia di Vas (Valutazione ambientale strategica), di Via (Valutazione d'impatto ambientale) e di Valutazione di incidenza -, è stata presa in esame anche l'ipotesi 2, data dalle previsioni di Parco agricolo della Piana e di qualificazione dell'aeroporto, ed è stato esaminato anche l'areale di fattibilità relativo alla pista con orientamento 12/30 e con lunghezza di 2mila metri. Tale ipotesi, però, risulta contraria all'impianto dell'integrazione al Pit in quanto

Il dibattito in Aula

verrebbe meno l'equilibrio tra Parco agricolo e qualificazione dell'aeroporto di Firenze. Il Masterplan individua infatti tra gli obiettivi strategici la garanzia della compatibilità della qualificazione aeroportuale con la qualità degli insediamenti, dell'ambiente, del paesaggio e della mobilità. Tale garanzia verrebbe meno se le previsioni del dato numerico relativo alla lunghezza della pista e delle limitazioni previste per le infrastrutture di supporto venissero stralciate, in quanto ciò comporterebbe maggiori impatti negativi almeno sulle componenti quali la popolazione esposta al rischio, ecosistemi, qualità dell'aria, inquinamento acustico, regimazione idraulica, consumo di suolo.

Osservazioni

Le osservazioni pervenute a seguito dell'adozione dell'integrazione al Pit sono 43 di cui 28 al Consiglio regionale e 15 al Nurv (Nucleo unificato regionale di valutazione) quale autorità competente. La Giunta regionale, a seguito di quelle ritenute accoglibili, ha presentato un'ipotesi di modifica al Piano che investe la "Disciplina generale", il "Masterplan sistema aeroportuale toscano" e il "Parco agricolo della Piana".

Le scelte strategiche dell'integrazione al Pit sono in piena sintonia con il Piano nazionale degli aeroporti in corso di definizione presso il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. La tipologia di traffico aereo dello scalo di Firenze è caratterizzata da aeromobili di classe C, airbus 320/321. La lunghezza della nuova pista di volo è fissata in 2mila metri e sono previste infrastrutture associate. Considerato che gli aeromobili di classe C, per poter operare su piste di volo con caratteristiche operative come quella di Firenze, richiedono una lunghezza fisica di almeno 2400 metri, mentre le altre infrastrutture sono in fase di valutazione, il Masterplan sarà soggetto a Via.

Le commissioni Ambiente e Infrastrutture, a seguito delle analisi delle osservazioni pervenute, hanno proposto integrazioni su punti specifici. In particolare, per il Parco agricolo, la previsione di localizzare le aree non interessate agli spazi aeroportuali al solo Parco fa salve la realizzazione di strutture rimovibili già previste negli strumenti urbanistici vigenti. Le destinazioni urbanistiche a parco e a verde pubblico del vigente Piano urbanistico di Castello a Firenze, che risulteranno interessate dal progetto approvato di qualificazione dell'aeroporto, potranno avere una diversa distribuzione condizionata al mantenimento di una superficie a parco e a verde pubblico non inferiore a quella vigente e al mantenimento della continuità tra Parco agricolo e aree destinate a parco e verde pubblico.

Per quanto attiene il sistema aeroportuale le integrazioni proposte riguardano i livelli di sicurezza per la gestione dello scalo e degli aeromobili che dovranno essere compatibili anche con le previsioni urbanistiche vigenti all'esterno dell'ambito di salvaguardia già definito. Viene inoltre richiesta specifica salvaguardia per le ville medicee appartenenti al patrimonio Unesco (Villa della Petraia e Villa Castello) e qualora lo sviluppo aeroportuale interessi il Fosso Reale, oltre a valutare ogni possibile altra soluzione, si chiede di verificarne la fattibilità anche per garantire la funzionalità del reticolo idraulico complessivo.

(psf.cio)



(Continua da pagina II)

approfondimenti, "possibili solo a fronte di una definizione progettuale degli interventi aeroportuali". "Sulla lunghezza della pista – aggiunge il capogruppo – si gioca sull'equivoco, non si ha il coraggio di dire che dovrà essere di 2.400 metri. Viene eluso l'esame nel merito dell'osservazione di Enac, che deduce la necessità di una pista di lunghezza maggiore per dare realismo all'operatività dell'aeroporto di Peretola. Il Pit adottato – prosegue – risolve in maniera tassativa la questione della lunghezza della pista, ponendo il limite non superabile a 2mila metri". Magnolfi rimprovera alla Giunta regionale, "che della partecipazione fa una delle sue bandiere", di non aver fatto un "dibattito pubblico in senso tecnico, mettendo tutti gli interlocutori in condizioni di misurarsi sugli stessi problemi". "È contraddittorio che la variante adottata – ha aggiunto il consigliere regionale – preveda da un lato una lunga serie di prescrizioni da realizzarsi preventivamente rispetto all'operatività dello scalo, quali indispensabili opere di mitigazione e sostenibilità ambientale dall'altro lato, tutti gli atti a corredo della delibera fanno riferimento alle prescrizioni che emergeranno dalle future Vis e Via, da espletarsi in relazione alla specifica soluzione progettuale". Magnolfi ha concluso definendo questo atto "uno dei massimi fallimenti politici di questa legislatura".

"Stiamo facendo i mondiali di corsa – ha detto **Paolo Enrico Ammirati** (FI) – senza conoscere il percorso. Si approva il Pit senza sapere la lunghezza della pista, senza sapere quali aerei potranno atterrare sulla pista, se ci sarà la pista di rullaggio". "Si vuol fare o no l'aeroporto? Noi – dice Ammirati – siamo per farlo con la pista di 2.400 metri per far decollare la Toscana, perché Firenze si integri con Pisa. Oggi però voteremo il nulla perché non si sa come si realizzerà questa struttura. Avete partorito un aborto, un niente

(Continua a pagina VI)

Il dibattito in Aula

(Continua da pagina V)

senza sapere gli impatti né cosa succederà nel parco della piana”.

“La maggioranza sul Pit non è autosufficiente – ha detto il capogruppo di Fratelli d’Italia **Giovanni Donzelli** – sono in 25 se Mattei (Pd), Chincarini (Cd), Russo (Cd), Boretti (Pd), Sgherri (Rc-Ci) e Romanelli (Gruppo misto) confermano la loro posizione e il presidente Monaci e Paolo Marini (Rc-Ci) rimangono assenti”. “Il presidente Rossi fallisce sul Pit, se fosse coerente – ha concluso Donzelli – dovrebbe dimettersi”.

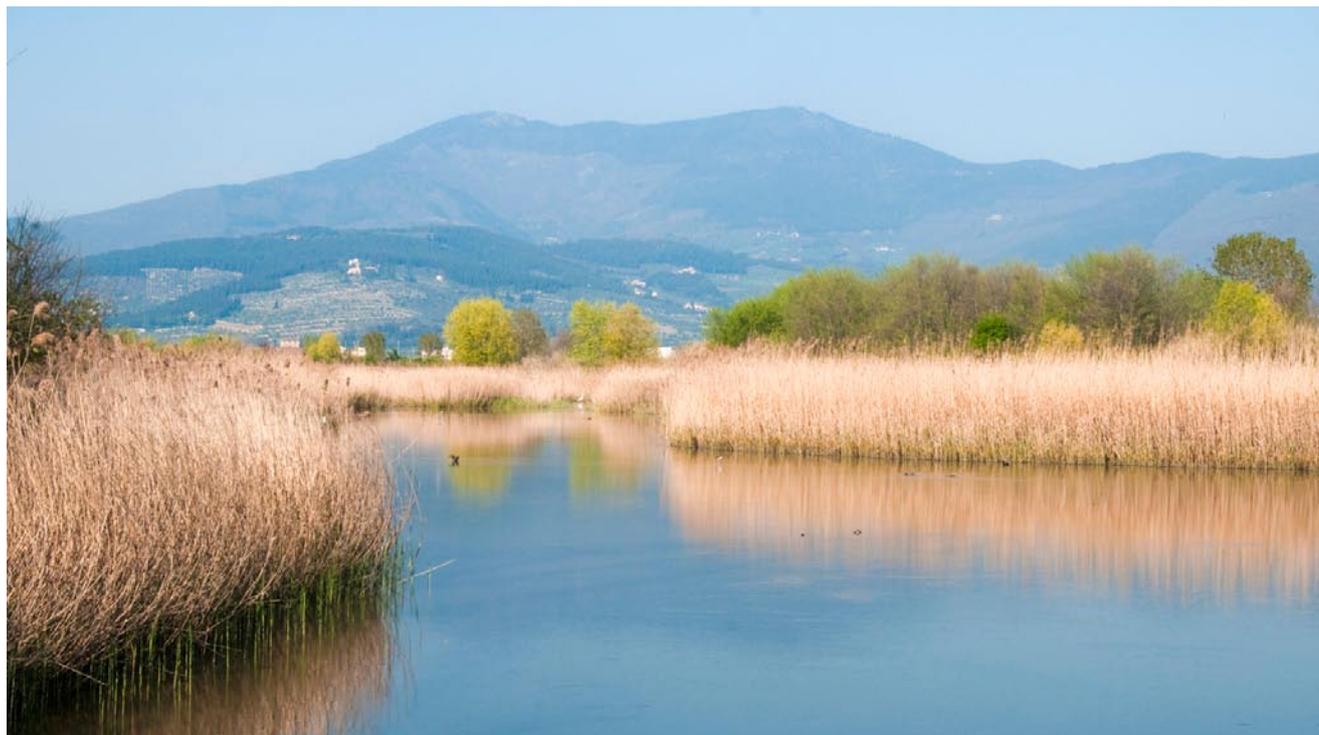
Il capogruppo Udc **Giuseppe Del Carlo** ha osservato che purtroppo la vicenda è stata punteggiata dalle polemiche fra Firenze, Pisa e Prato. “Non è stata fatta chiarezza – ha detto – sul fatto che oggi noi discutiamo di una variante urbanistica che poi va riempita di progetti. In questo senso la Regione deve fornire tutte le garanzie che vengono richieste. Il pubblico deve fare da garante, il socio privato non può fare quello che vuole”. In definitiva per il consigliere si tratta “di un’occasione storica, ma servono approfondimenti”.

Marta Gazzarri (Ter) ha affermato che si tratta di un atto molto importante, ma che purtroppo il dibattito si è ridotto solo alla questione della pista, trascurando altre parti fondamentali, “e questo è estremamente riduttivo”. “In realtà le decisioni sull’aeroporto non saranno prese da quest’aula – ha aggiunto Gazzarri – oggi noi dobbiamo parlare di una pianificazione urbanistica che predispone l’area di una pista”. Per la consigliera inoltre è importante un monitoraggio costante per tutelare la salute dei cittadini che vivono nelle aree interessate, e il ruolo della Regione deve essere di garanzia. “Nonostante le perplessità iniziali – ha concluso – riteniamo questa una grande opportunità per la Toscana e dunque il nostro voto sarà favorevole”.

Secondo **Vanessa Boretti** (Pd), a distanza di un anno dall’adozione delle integrazioni al piano, alle domande poste con la proposta di risoluzione non è stata data una risposta chiara. “Così rischiamo di perdere credibilità – ha detto la consigliera -. Il dibattito viene ridotto a un’insopportabile diatriba tra modernisti che vogliono lo sviluppo e conservatori che non lo vogliono, ma non è stato chiarito in che misura si daranno in questo modo risposte alla domanda di lavoro, non viene fatto un confronto appropriato tra costi e benefici dell’operazione, non sono vagliati con attenzione tutti i risvolti socioeconomici e nemmeno gli impatti sulla salute dei cittadini, sul polo tecnologico che insiste nell’area, né spiegato da dove arriveranno le risorse”. “Le scelte non mi spaventano – ha concluso Boretti – ma le scelte non approfondite sì. Per questo il mio voto sarà contrario”.

Per **Gabriele Chiurli** (Misto) “c’è l’assoluta incapacità di capire il disagio dei cittadini fuori da quest’aula” ed è evidente che “quello che danneggia i cittadini è la non politica fatta per gli interessi privati”. “Che cosa è migliorato per i cittadini? – ha chiesto Chiurli – A chi serve tutto questo? È evidente uno scontro tra poteri, tra governo centrale e regionale. Il presidente del Consiglio fa i dispettucci a Rossi e la Regione studia strategie, con grande dispendio di denaro, che poi vengono stoppate”.

“È arrivato il momento di prendersi le proprie responsabilità, di fare scelte di governo”. Questo il pensiero di **Paolo Bambagioni** (Pd), secondo il quale “si tratta di cercare di riqualificare un’area cresciuta in maniera inconsulta e in cui mancano le infrastrutture”. Per Bambagioni ci troviamo davanti a una visione più ampia e qualificante, da sostenere. “Sarebbe stato utopistico pensare che chi ha realizzato e condotto per anni



Il dibattito in Aula



le attuali strutture fosse ben disposto al cambiamento, ma dobbiamo andare avanti”. Nel farlo, ha concluso il consigliere, saranno seguite tutte le regole dettate dall’Europa per il reperimento delle risorse e dovranno essere garantite tutte le analisi a tutela della salute e curato l’impatto ambientale.

Marco Carraresi (Udc) ha sottolineato che l’atto messo oggi in approvazione è identico a quello di un anno fa, ma che “adesso lo scenario è profondamente diverso”. “Le quote azionarie di Sat e Adf – ha ricordato il consigliere – sono state entrambe oggetto di un’Opa di successo da parte di una società privata. Questa società detiene ora la maggioranza assoluta, e le prospettive dichiarate sono quelle di massimizzare lo sviluppo di entrambe le società in un’ottica integrata di sistema, che dovrà culminare entro l’anno con la predisposizione del masterplan per l’integrazione e la creazione, finalmente, del sistema aeroportuale toscano”. Una prospettiva, questa, per Carraresi “assolutamente condivisibile e auspicabile, che riteniamo debba essere promossa e sostenuta con convinzione anche dall’amministrazione regionale”.

Nicola Nascosti (FI) ha messo in evidenza che, se si stabilisce che tutti gli interventi di mitigazione debbano esser fatti prima che l’aeroporto entri in funzione, “vista la complessità degli interventi, si rischia di dover aspettare decenni”. Nascosti ha anche osservato che il mercato ha anticipato le scelte della politica: di fatto con l’acquisizione della maggioranza delle azioni si va verso una fusione delle società aeroportuali di Firenze e di Pisa. “Adesso la Regione si dice disponibile a cedere azioni ai Comuni. Il mercato riesce a fare quello che la politica non voleva fare”. “L’importante – ha detto ancora il consigliere – è che lo strumento del Pit sia approvato, con la consapevolezza che è uno strumento che verrà sicuramente modificato. Dovremmo cogliere l’occasione per togliere alcune prescrizioni che sono inutili”.

“Vogliamo un aeroporto vero – ha affermato la consigliera **Stefania Fuscagni** (FI) – Quindi votate i nostri emendamenti sulla pista di 2mila 400 metri”.

“Si è parlato di messa in sicurezza di Peretola, alla quale si è contrapposto il problema della salvaguardia del parco della Piana. La Giunta regionale deve spiegare, anche sul piano tecnico, perché non è stata introdotta l’ipotesi dell’interramento dell’autostrada”. Lo ha dichiarato **Rudi Russo** (Cd), secondo il quale la Giunta non ha rispettato il mandato ricevuto dal Consiglio, che prevedeva lo sviluppo dell’aeroporto fiorentino garantito da una holding pubblica, come un city airport, con una lunghezza della pista limitata a 2000 metri. “Invece di acquistare fino al 15% delle quote di Adf – ha affermato – si è rinunciato al diritto di prelazione e, con un gesto di prepotenza politica, senza passare dal Consiglio regionale, si sono cedute anche le quote di Sat, rinunciando ad ogni possibilità di controllo”. Russo ha anche sottolineato che l’imprenditore privato conta su soldi pubblici per la realizzazione delle opere.

“Credo che qualsiasi imprenditore non possa che attenersi alle regole per i finanziamenti pubblici imposte dall’Unione europea” ha replicato **Pieraldo Ciucchi** (Misto), sottolineando che l’obiettivo è quello di dotare la Toscana di un sistema aeroportuale, con effetti positivi anche sul piano economico e occupazionale, stimabili in qualche migliaio di posti di lavoro. A suo parere non c’è il rischio di uno sviluppo privilegiato dello scalo fiorentino, perché tutto depona a favore di una diversificazione dei due aeroporti per tipologia di compagnie aeree e clientela. “E’ una vecchia battaglia socialista che dura da trenta anni” - ha concluso - , dichiarando il voto favorevole.

“Avrei voluto anch’io essere illuminato sulla via di Damasco, ma purtroppo le risposte alle tante preoccupazioni sollevate non ci sono state” ha affermato **Fabrizio Mattei** (Pd). Il presidente della commissione Mobilità e infrastrutture ha ricordato che la società di gestione dell’aeroporto fiorentino ha deciso di non presentarsi in audizione, presentando un Masterplan di quattro paginette, con la pista di 2400 metri in copertina. “Abbiamo avuto la spiacevole sensazione – ha osservato – di essere di fronte a decisioni già prese”. Secondo Mattei le posizioni del sindaco di Pisa meritavano un approfondimento, anche alla luce della crisi del trasporto aereo che rischia di sconvolgere i piani di sviluppo. “I nodi verranno al pettine – ha dichiarato - Approviamo un atto perché altri facciano le scelte. Mi spiace che non sia la parte pubblica ad assumersi la responsabilità di una scelta motivata”.

“La situazione poteva essere gestita molto meglio. Non siamo sicuri sull’effettiva realizzazione degli obiettivi. C’è il rischio, piuttosto, di un appesantimento vincolistico sull’intera Piana fiorentina. Riteniamo però coerente arrivare ad un voto positivo, vincolato però all’effettiva realizzazione della pista di duemila metri”. Lo ha dichiarato **Antonio Gambetta Vianna** (Più Toscana/Ncd), sottolineando “le troppe incongruenze, le troppe cose che non tornano”, non solo sulla lunghezza della pista, ma anche sulle prescrizioni e le opere di mitigazione e di sostenibilità ambientale. A suo giudizio inoltre, dovrebbe essere avviato un processo partecipativo, visto che le opere interessano un terzo degli abitanti della Toscana.

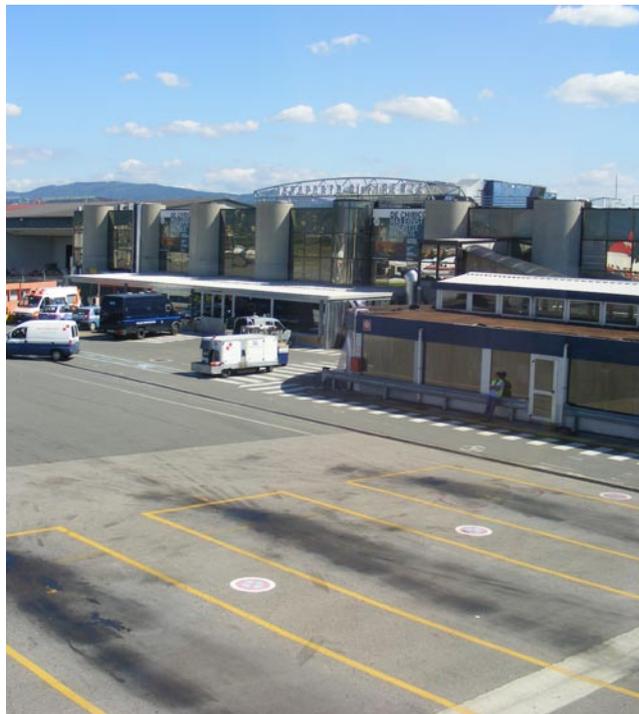
Il dibattito in Aula

“Ripariamo ad un errore compiuto dalla sinistra oltre venti anni fa. Il deficit infrastrutturale e trasportistico è sotto gli occhi di tutti. Dobbiamo restituire dignità alla politica. E' stato fatto un lavoro serio ed ora è il momento delle decisioni”. Così **Paolo Marcheschi** (Fdi) ha iniziato il suo intervento, ricordando che anche lo scalo pisano era a rischio di marginalizzazione, con lo scalo di Bologna che ha già attratto centinaia di migliaia di passeggeri. A suo parere si tratta di una scelta che porterà miglioramenti sul piano economico ed ambientale, come attestato da Irpet e da Arpat. “Tutte le infrastrutture aeroportuali del mondo hanno ricevuto finanziamenti pubblici” ha aggiunto, sottolineando che è improprio parlare di parco della Piana, visto che siamo di fronte solo ad una grande area di salvaguardia. “La maggioranza politica che si determinerà non sarà quella che ha eletto il presidente – ha concluso – Vogliamo la conferma che altri colleghi daranno il loro voto favorevole. Non avremmo voluto votare la fiducia a Rossi”.

Il consigliere **Eugenio Giani** (Pd) ha sottolineato il clima costruttivo e sereno del dibattito, sui problemi nel quale l'intervento di Vanessa Boretti ha colto una esigenza di approfondimento, più che una contrarietà pregiudiziale. “Rispetto ad un anno fa, siamo di fronte ad un imprenditore molto solido, con prospettive serie di investimento – ha osservato – Anche l'aeroporto di Pisa ha bisogno di interventi e sono stati messi sul piatto 260 milioni, che si aggiungono ai 240 milioni per Firenze”. A suo parere il problema della lunghezza della pista deve essere guardato nella giusta dimensione, alla luce dello sviluppo tecnologico. “Garantiamo lo sviluppo senza introdurre rigidità” ha concluso, sottolineando che molti investimenti sono per la mitigazione ambientale.

“Il Pit contiene scelte molto diverse da quelle indicate dal programma elettorale della maggioranza e, per questo motivo, sono profondamente in disaccordo”. Lo ha dichiarato **Mauro Romanelli** (Misto) nel corso del suo intervento, con il quale ha annunciato il suo voto contrario “che confermerei anche se ciò dovesse far cadere la Giunta regionale”. Sottolineando che “se la maggioranza è divisa, anche l'opposizione di centrodestra è divisa, anzi sbriciolata”, Romanelli ha precisato che le critiche “sono sul medoto e sul merito dell'atto, perché non sappiamo cosa succederà rispetto a ciò che il Pit contiene e perché non sono convinto che una società unica di carattere privato sia la stessa cosa di una Holding pubblica”. Inoltre, ha aggiunto, “pesano le incertezze sul futuro dei posti di lavoro e da dibattito non sembra più scontato il rispetto dei due punti fermi individuati dal Consiglio un anno fa: la monodirezionalità della pista di Peretola e l'esclusione di finanziamenti pubblici”. Il Pit, ha concluso, “contiene anche alcune cose positive, come la tutela delle aree a parco, la riampiantumazione e la tranvia, ma è troppo poco per convincermi a votare a favore”.

Pier Paolo Tognocchi (Pd) ha esordito annunciando il voto favorevole perché, ha spiegato, “da un anno a questa parte, pur in un contesto mutato, il Pit non è cambiato: resta confermata la pista di duemila metri e resta confermato che gli investimenti non potranno



essere finanziati con soldi pubblici”. Tognocchi ha ricordato che la fusione tra gli scali di Firenze e Pisa doveva avvenire attraverso la costituzione di una holding a controllo pubblico, “ma poi è tutto saltato con la cessione di quote della Sat a un investitore privato”. Questo percorso, ha sottolineato Tognocchi, “non l'ho condiviso, ma oggi dobbiamo ragionare e scegliere in questo contesto. Perciò trovo assurdo fare raccomandazioni ai privati. Hanno la maggioranza nel Cda di Firenze e Pisa e loro sceglieranno quali investimenti fare, sapendo che dovranno pagarseli da soli”.

Voto contrario al Pit è stato annunciato anche da **Maria Luisa Chincarini** (Cd) “e non solo perché sono pisana”. La ragione, ha spiegato, “è che sullo sviluppo di Pisa sono stati spesi molti soldi pubblici e la Sat ha già deciso e finanziato un importante piano di investimenti. Mi sembra assurdo mettere a rischio tutto questo per appesantire il territorio di Firenze, già urbanisticamente congestionato”. La consigliera Chincarini ha motivato il voto contrario anche con “la preoccupazione per la tenuta occupazionale” e con il fatto che “dubito che i privati terranno conto delle indicazioni di questo atto”.

Secondo **Ivan Ferrucci** (Pd), “le decisioni di questa portata vanno sempre commisurate al momento in cui si prendono”. “Faccio notare”, ha sottolineato, “che in questo momento di crisi generale, solo in Toscana si parla di investimenti e di sviluppo del sistema aeroportuale”. Ferrucci ha ricordato di “avere dei dubbi nel merito” e di comprendere “le ragioni che gli Enti locali hanno posto”, ma la Regione Toscana “si assume le sue responsabilità e compie una scelta di sviluppo e integrazione degli aeroporti pisano e fiorentino lasciando in eredità uno strumento urbanistico chiaro, che definisce obiettivi, equilibri ambientali e sviluppo economico”. Il ruolo dei privati, ha aggiunto, non deve essere un tabù, “del resto, già agli inizi degli anni duemila gli enti locali affermavano che si doveva uscire dalle società di gestione degli aeroporti”. Infine, Ferrucci ha auspicato “che lo sviluppo di Pisa continui così com'è stato programmato”.

(dp/f.cio/bb/cem/lm)

Aeroporto e Piana: Rossi, una spinta alla modernizzazione delle infrastrutture



L'intervento conclusivo del presidente della Giunta regionale

“**C**on il Piano del paesaggio approvato nella scorsa seduta e con il voto che esprimeremo oggi, il Consiglio regionale sta spendendo bene gli ultimi mesi della legislatura. Con questi due atti, infatti, realizza una parte importante del programma elettorale, quella di coniugare la spinta all’ammodernamento delle infrastrutture regionali con la tutela ambientale”. Così ha esordito il presidente della Giunta regionale, **Enrico Rossi**, in chiusura del dibattito sul Pit. “Si fa un passo avanti importante verso questo obiettivo”, ha aggiunto, “assumendoci le responsabilità che ci competono, perché se fossimo rimasti fermi avrebbe provocato un arretramento della Regione e dei territori che governa”. Rossi non ha nascosto “che le scelte importanti contengano sempre anche dei rischi, ma anche questo è il compito di un’istituzione che funziona”. Riaffermando la spinta allo sviluppo infrastrutturale regionale che darà l’approvazione del Pit, Rossi ha affermato di “essere decisamente a favore della realizzazione dell’autostrada tirrenica, del completamento della circoscrizione di Lucca e del sottoattraversamento dell’Alta velocità a Firenze, del raddoppio della linea ferroviaria di Lucca e della realizzazione della terza corsia sulle autostrade A1 e A11”. Rossi ha anche rivendicato il lavoro congiunto con le altre Regioni interessate “per andare al completamento della Grosseto-Fano”. E ha aggiunto: “Sono orgoglioso di aver contribuito a dare questo impulso per l’ammodernamento delle infrastrutture della Toscana e sulla questione degli aeroporti sono due volte contento, perché non era per niente scontato arrivare a questo punto”.

Il presidente ha ricordato che sul progetto della holding pubblica “ho trovato resistenze da parte di Firenze e di Pisa e quando si è aperto lo spiraglio di un interesse privato ad acquisire il controllo dei due scali per andare ad una fusione societaria non ci ho visto nulla in contrario”. Rossi ha aggiunto che “al privato manterremo il fiato sul collo, e mi auguro che si arrivi presto alla società unica”. Poi ha detto: “Due punti voglio chiarire. L’ipotesi di pista che prevediamo all’interno del Pit ha meno impatto ambientale di quella attualmente esistente. In secondo luogo, se la vendita di quote di Adf e Sat da parte della Regione avesse rappresentato un pericolo per il futuro di Pisa, non l’avrei accettata”. La vendita delle quote, ha aggiunto, è invece una garanzia di sviluppo sia per Pisa che per Firenze, “tanto che il presidente della Camera di commercio di Bologna pensa che il progetto di fusione sarà micidiale per il loro aeroporto”.

La pista di Peretola, ha continuato “è fissata in duemila metri e quando saremo chiamati a confrontarci con l’investitore privato e con Enac sosterrremo questa scelta, perché lo sviluppo di Peretola ha bisogno di regole che garantiscano la tutela dell’ambiente”.

Rispetto al Parco agricolo della Piana, il presidente ha affermato di apprezzare “chi lo ha richiamato con toni positivi o negativi, perché è stata comunque posta l’attenzione su un punto importante: abbiamo salvaguardato il polmone verde di cui Firenze e la Piana hanno bisogno” e ha aggiunto che rispetto alla valutazione ambientale e dei rischi sanitari “siamo entrati nel merito di tutte le questioni”.

E ha concluso: “Con questa scelta diamo una svolta definitiva alla modernizzazione e allo sviluppo delle infrastrutture della nostra regione”.

(lm)



Piano paesaggistico: la posizione dei gruppi

L'impatto sulle attività delle cave delle Apuane è stato al centro degli interventi di molti consiglieri di opposizione e maggioranza

Ad introdurre la discussione sul Piano paesaggistico è stato il consigliere **Antonio Gambetta Vianna** (Più Toscana/Ncd): "Penso che questo atto rappresenti un passo in avanti. Poteva essere più coraggioso in determinati punti, ma è comunque un buon punto di partenza". "Tuttavia – ha proseguito, annunciando il suo voto di astensione, in riferimento alla situazione delle cave - ci troviamo in mezzo a due fuochi, tutelare il paesaggio e assicurare un futuro migliore per chi lavora nel settore lapideo".

Il consigliere **Giuseppe Del Carlo** (Udc) ha invece posto l'attenzione sui vincoli introdotto dal Piano, che servono alla Regione per svolgere funzioni di programmazione e controllo, e che potrebbero portare ad un "appesantimento burocratico e dei tempi autorizzativi", perché "troppo stretti". Per quanto riguarda i vincoli sulle attività estrattive Del Carlo ha definito le Alpi Apuane come "parte integrante del Parco al quale fanno assumere una rilevanza socio-economica e paesaggistica".

Andrea Agresti (Ncd) ha riconosciuto "il merito" all'assessore Anna Marson di avere voluto con determinazione l'elaborazione definitiva del Piano paesaggistico, ma ha anche evidenziato le "molte criticità" del Piano stesso. In particolare Agresti ha sottolineato le

mancanze presenti in relazione ad alcuni territori fra cui quello della provincia di Grosseto.

Stefania Fuscagni (FI), portavoce dell'opposizione, ha posto l'attenzione sulle modalità con cui la giunta ha gestito l'atto, "a metà strada tra l'affastellamento testuale e una sorta di protervia istituzionale" "c'è stato il rischio – ha proseguito la consigliera - di impedire al Consiglio di fare il proprio lavoro. "Per fortuna ci siamo riusciti e il risultato, per la Toscana, è meno doloroso e tragico di quel che sarebbe stato se il testo Marson fosse stato approvato così come era stato predisposto".

E' tornato sulla questione del settore lapideo il consigliere **Nicola Nascosti** (FI), che ha sottolineato che il lavoro delle cave non deve essere "inibito dalle complesse norme paesaggistiche ed autorizzative presenti nell'iniziale proposta del Piano". Per Nascosti, poi, "si introduce, con questo Piano, l'elemento paesaggistico come elemento ordinatore della politica industriale e questo è un aspetto negativo che può provocare gravi danni alla competitività delle nostre imprese".

Di diverso parere, invece, la consigliera **Monica Sgheri** (Fds-Verdi): "Questo piano segna una svolta culturale in Toscana. L'obiettivo è che i cittadini possano

(Continua a pagina XII)

Piano paesaggistico: adottate le integrazioni al Pit

**Il piano, votato a maggioranza, entra ora nella fase delle osservazioni
Il presidente della commissione
Ambiente, Gianfranco Venturi:
“Un pilastro per il governo del territorio”.**

E' stato adottato a maggioranza, nella seduta del Consiglio regionale del 1 luglio, il Piano paesaggistico che, trascorso il periodo delle osservazioni, tornerà all'attenzione dell'aula per l'approvazione definitiva. La decisione di sviluppare un'integrazione al piano che intervenisse sulla pianificazione del paesaggio era stata presa nel 2011. L'integrazione al Pit, che è stata oggetto di un grande lavoro in sede di commissione, è organizzata su due livelli, regionale e d'ambito. Il livello regionale è a sua volta articolato in una parte che riguarda l'intero territorio regionale, trattato in particolare attraverso il dispositivo delle invariati strutturali, e una parte che riguarda i beni paesaggistici formalmente riconosciuti. In particolare per invariati strutturali si intendono: i caratteri idrogeomorfolologici dei sistemi morfogenetici e dei bacini idrografici, i caratteri ecosistemici del paesaggio, il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi, infrastrutturali e urbani e i caratteri identitari dei paesaggi rurali toscani.

Il provvedimento, che insieme alla riforma della legge 1/2005 costituisce uno dei “pilastri attorno ai quali si va ridefinendo il governo del territorio della Toscana”, è “tra i più significativi di questa legislatura”, ha dichiarato il presidente della commissione regionale Ambiente e territorio **Gianfranco Venturi** (Pd) e il suo “approccio culturale oltre che normativo” è, una “sfida non solo per la tutela dell'ambiente ma anche per i processi di sviluppo”. Il piano, secondo Venturi, intende sottolineare il “valore” del paesaggio toscano come “bene comune di tutti i suoi abitanti che incorpora la memoria del lavoro delle generazioni passate e costituisce un patrimonio per quelle future”. Per il presidente della commissione il paesaggio rappresenta infatti un “bene comune” la cui riproduzione “richiede non solo tutela, ma anche cura e manutenzione continua. Si tratta infatti di un valore aggiunto straordinario in termini di riconoscibilità e attrattività”. Nel suo discorso di presentazione del piano, approvato all'unanimità in sede di commissione, il presidente Venturi ha sottolineato l'esigenza di sviluppare una “convinta azione di razionalizzazione e semplificazione di norme e procedure”, in linea con ciò che l'attuale Governo sta portando avanti. Per Venturi, infatti, “l'adozione dell'integrazione al Pit potrà così diventare una sfida impegnativa che non a caso vede la Toscana in prima fila sul piano nazionale affinché la cultura del paesaggio,



la sua tutela e valorizzazione possano essere effettivamente colte e sviluppate in tutta la loro potenzialità nella nostra regione ma anche come contributo per un deciso passo avanti sul piano nazionale”.

Per il Pit, adottato in aula a maggioranza (hanno votato contro FdI e Udc, mentre si sono astenuti Forza Italia, Più Toscana-Ncd e Ncd) si apre ora il momento delle osservazioni. “Può darsi – ha puntualizzato il presidente Venturi – che non tutto sia stato approfondito in egual misura e che all'interno della vasta mole di atti che costituiscono il Piano permangano elementi da chiarire e precisare”. Anche per questo è necessario che da qui alla sua definitiva approvazione “tutti i soggetti coinvolti prestino la giusta attenzione per cogliere, attraverso osservazioni, eventuali criticità che permangono. Il tutto per rispondere positivamente alle aspettative di benessere anche economico delle comunità locali, senza compromettere il patrimonio territoriale e paesaggistico della Toscana”.

Durante la seduta è stata anche votata una risoluzione che, “riconoscendo il positivo lavoro fin qui svolto”, impegna la Giunta regionale ad assumere tutte le iniziative utili a valutare le osservazioni e a giungere alla formulazione finale del Piano “entro la conclusione della corrente legislatura”. In particolare la risoluzione, approvata a maggioranza (astenuti FdI e Udc, contro Ncd), sottolinea la necessità dell'ascolto di tutti i soggetti coinvolti dal piano per cogliere le “eventuali criticità che permangono”

Alice Pistolesi

Il dibattito in Aula

(Continua da pagina X)

continuare a vivere nei loro territori". Il Piano paesaggistico, proprio perché mette vincoli, "rappresenta un'apertura della Regione Toscana".

Contrario all'atto si è detto **Paolo Marcheschi** (FdI) che ha sottolineato nel corso del suo intervento le criticità emerse nel metodo che ha portato alla stesura del piano. "la concertazione è stata un punto critico: neanche la metà dei Comuni convocati ha partecipato al confronto con gli uffici della Giunta e quelli che hanno partecipato sono stati consultati su un testo che è diverso da quello giunto nell'aula del Consiglio".

Di tutt'altro avviso **Ardelio Pellegrinotti** (Pd) che ha parlato di "lavoro preparatorio ottimo". "Dovremo riuscire, - ha detto - e non sarà facile, a coniugare sviluppo, salvaguardia dell'ambiente e tutela del paesaggio". Sul fronte delle cave delle Apuane, ha aggiunto, "se tutti i soggetti interessati sono scontenti, è segno che abbiamo svolto un buon lavoro".

Per **Marta Gazzarri** (Toscana Civica Riformista), "il buongoverno è alla base di questo importante atto" che, grazie agli studi e alla cartografia prodotta, darà "una maggiore certezza delle regole da applicare", riducendo controversie e tempi di intervento. Il Piano, ha aggiunto, "non dà solo prescrizioni e vincoli", ma garantisce "tutela, cura e manutenzione" del territorio, dei centri storici e delle attività economiche.

Giudizio negativo sul piano quello di **Marco Carraresi** (Udc). Per lui, infatti, l'adozione dell'integrazione del Pit con valenza di piano paesaggistico "è una scelta che non tutela il paesaggio e rischia di introdurre norme inutili che appesantiscono ed espongono le amministrazioni comunali a pericolosi contenziosi. Una sfida che rischiamo di pagare a caro prezzo".

Marco Manneschi (Toscana Civica Riformista) ha invece parlato di "momento importante" per la Toscana: "in Italia si parla dal 1942 di piano del paesaggio quale elemento costitutivo della cultura e del paese, e se non ha trovato attuazione è perché non ci sono stati amministratori coraggiosi come noi". Da qui il "giudizio positivo sul primo vero atto di legislatura coraggioso, strumento necessario e perfettibile".

Per **Matteo Tortolini** "questo piano è merito della Giunta che ci ha creduto e che ci offre un punto di vista nuovo, anche per molti di noi che vengono da una cultura di tipo produttivistico". Sulle attività estrattive "sappiamo che un certo sistema estrattivo non potrà perpetuarsi, ma se vogliamo mantenere in Toscana un sistema industriale e manifatturiero c'è bisogno del materiale inerte; se si usa materiale scavato altrove, le aziende andranno altrove".

Secondo **Alberto Magnolfi** (Ncd), si tratta invece di "un atto che consegna alla Toscana una grande e bella mole di documenti tecnici, ma che è pieno di punti interrogativi e inquietanti per il futuro del territorio. Non c'è stato confronto, si tratta di un vestito calato dall'alto e sconosciuto nei dettagli anche a chi si accinge a votarlo, perché i passaggi decisivi sono ancora tutti da fare".

Giudizio positivo, invece, quello di **Loris Rossetti** (Pd): "la politica torna a fare il suo compito, cioè pro-



grammare e fare delle scelte. Siamo davanti a un atto di coraggio, che la Toscana compie tra mille difficoltà. Essendo un piano così complesso è inevitabile che si porti dietro scelte ed aggiustamenti da fare". Anche Rossetti è poi tornato sul problema delle cave. "Si è fatta molta confusione al riguardo - ha detto -. Il lavoro svolto è ottimo, ne usciamo con la certezza che non sarà chiusa nemmeno una cava, anche se una regolamentazione è doverosa".

Per **Mauro Romanelli** (Gruppo Misto): "Non ci interessa troppo il dettaglio del singolo articolo, ma che si abbia una visione complessiva dello sviluppo del territorio". Riguardo alle cave Romanelli ha osservato che "la stragrande maggioranza dell'ambientalismo tiene in massimo conto il lavoro e la produzione, ma d'altra parte spetta alla politica anche avere una visione del futuro".

Pieraldo Ciucchi (Misto) ha espresso voto favorevole all'atto e apprezzamento per "la filosofia positiva, ispiratrice di questo piano che pone in salvaguardia l'ambiente in modo dinamico". "Si tratta - ha detto il capogruppo - di un tentativo di riformismo moderno, di valorizzazione del territorio coniugata allo sviluppo e al lavoro".

Il dibattito si è poi concluso con il capogruppo Pd, **Ivan Ferrucci**. "E' importante che il piano ci sia proprio in un momento di crisi come questo perché fornisce alla nostra regione le prospettive e gli strumenti necessari per lo sviluppo economico, del territorio e di tutela del paesaggio". "Dopo l'adozione del piano - ha aggiunto il consigliere - l'impegno è quello di lavorare sul territorio con gli enti locali per arrivare entro fine legislatura all'approvazione definitiva".

Alice Pistolesi

Piano Paesaggistico: Rossi, non abbiamo mai pensato di bloccare l'attività delle cave



Una parte molto discussa dell'integrazione al Pit è stata e continua ad essere quella relativa alle cave di marmo. La revisione della disciplina, con particolare riferimento alle Alpi Apuane, viene a seguito della messa a punto operata dalla Giunta e successivamente accolta, con alcune integrazioni, dalla commissione Ambiente.

Il divieto generalizzato al rilascio di nuove autorizzazioni nelle aree di cava nel territorio del Parco è sostituito da una lettura di maggior dettaglio di ciascun bacino estrattivo e da norme specifiche. Al tempo stesso è introdotto per tutti i bacini estrattivi delle Apuane, interne ed esterne al Parco, l'obbligo di piani attuativi che facciano propri gli obiettivi di qualità paesaggistica definiti dal Piano, individuando quantità sostenibili, promuovendo le lavorazioni del materiale scavato in filiera corta e tutelando i beni e valori paesaggistici presenti.

Sull'argomento, durante il suo intervento in aula, il presidente della Regione, **Enrico Rossi** ha affermato: "Non voglio sottrarmi dal parlare delle cave. Mai siamo partiti dall'idea di chiuderle – ha precisato – ma dall'idea di superare quelle interne al perimetro del parco

delle Apuane. Non abbiamo mai pensato di bloccare l'attività economica di estrazione del marmo, ma vogliamo introdurre regole precise e generali, quello sì, per le autorizzazioni, le procedure, con il superamento di situazioni di incertezza e mancanza di vincoli".

Il piano si pone poi l'obiettivo di raggiungere, entro il 2020 almeno il 50 per cento delle lavorazioni del materiale lapideo ornamentale estratto in filiera corta. "Siamo contro le forme di delocalizzazione" ha proseguito il presidente, che ha anche ricordato che a Massa e a Carrara l'estrazione viene spesso fatta, anche grazie alle nuove tecnologie, in modo speculativo "il marmo viene portato via come il burro, noi vogliamo che rimanga in Toscana. Questo è lavoro". "Con questo piano – ha ribadito Rossi – lanciamo una sfida agli industriali. Questa ricchezza, unica al mondo, deve essere valorizzata sul luogo e creare occupazione". "Quella che noi proponiamo è una rivoluzione culturale perché – ha concluso Rossi – la Toscana deve rimanere bella. Con questo piano ci apprestiamo a tutelare e se possibile abbellire la nostra regione, il dolce volto della nostra patria toscana".

Alice Pistolesi



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)
Alice Pistolesi (tirocinante)

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

*Montecarlo (LU),
Porta Fiorentina*