



WWF *for a living planet*

WWF Toscana
Sezione Regionale
Via Cavour, 108
50129 Firenze

Tel.Fax: 055.477876
e-mail: toscana@wwf.it
sito: www.wwf.it/toscana

Regione Toscana
Alla c.a.
-della Sesta Commissione "Territorio e ambiente"
-della Settima commissione "Mobilità e infrastrutture"

VARIANTE AL PIT

Parco della Piana e nuove ipotesi di espansione dell'aeroporto: la posizione del WWF

Premessa

Il WWF è da sempre attento alle problematiche della Piana e da decenni lavora in prima persona per darle un futuro, un futuro che nasce *in primis* dal recupero del passato. Lo dimostrano i risultati ottenuti con la ricreazione di ambienti palustri nell'Oasi di Focognano. Lo dimostrano i risultati ottenuti in altre aree come l'Oasi di Val di Rose, l'area del Lago Casanuova presso i Renai di Signa e molte altre ancora. Tutte queste aree, progettate e gestite secondo i più moderni criteri della Landscape Ecology dalla scrivente Associazione (tramite il *Comitato per le Oasi WWF dell'Area Fiorentina*, appositamente costituito per questo scopo), e diffuse su gran parte del territorio ricadente nel 'Parco della Piana' di fatto ne rappresentano dal punto di vista ecosistemico e paesaggistico gli elementi di maggior spicco.

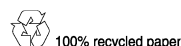
Questi notevoli risultati sono stati ottenuti negli anni con il concorso delle singole Amministrazioni locali: il modello di intervento applicato con successo dalla Associazione scrivente nella Piana Fiorentina è oggi tema di studio in molte facoltà (Architettura, Urbanistica, Ingegneria, Biologia, etc.) di varie Università così come i nuovi luoghi creati sono visitati continuamente da tecnici di altre amministrazioni pubbliche che intendono replicare questi esempi in altre città della Penisola.

È triste però vedere che in ambito politico ancora oggi il futuro della Piana Fiorentina continui ad essere costantemente in pericolo e quindi conteso fra scelte di ormai più che dimostrata necessità di tutela ed altre, di segno completamente contrario, che appaiono quanto di più insostenibile ci possa essere sul piano, sociale, economico e territoriale-ambientale. È proprio sull'approccio complessivo alla 'questione Piana' che bisogna trovare un accordo. La scelta è una Piana che vive, una Piana che è uomini, comunità di cittadini, ambiente, area di produzione ma anche area di residenza, di incontro e socializzazione, oppure una Piana che continua ad essere il ricettacolo di tutto ciò che non si vuole mettere altrove, che continua a perdere territorio per l'avanzare del cemento, che diventa il contenitore di ogni possibile centro commerciale per un utilizzo 'mordi e fuggi' da parte di chi vive in città, che è destinata ad essere sempre più una mera area di servizi per Firenze.

Lo scopo finale del WWF è fermare e far regredire il degrado dell'ambiente naturale del nostro pianeta e contribuire a costruire un futuro in cui l'umanità possa vivere in armonia con la natura.

Registrato come:
WWF Italia
Via Po, 25/c
00198 Roma

Cod.Fisc. 80078430586
P.IVA IT 02121111005



Ente morale riconosciuto con
D.P.R. n.493 del 4.4.74.

Schedario Anagrafe Naz.le
Ricerche N. H 1890ADZ.

O.N.G. idoneità riconosciuta
con D.M. 2005/337/000950/5
del 9.2.2005 – ONLUS di
diritto



for a living planet®

La posizione del WWF

Ciò che è sopra brevemente ricordato è utile per chiarire quanto il WWF tenga al futuro di quest'area e quanto la propria posizione non sia certo di principio ma, al contrario, molto pratica e legata alla profonda e diretta conoscenza del territorio di cui si parla.

Quanto segue riassume per punti quello che il WWF chiede per la Piana Fiorentina, facendo riferimento ai principali progetti oggi sul tavolo. È chiaro che tutto ciò di cui si parla da tempo e che si vuole decidere in questi giorni non può stare insieme coerentemente, cioè non può coesistere.

Il WWF, nell'interesse non solo dell'ambiente, ma della vita della società civile, chiede:

1) un *Parco della Piana* che sia un vero parco, inteso in questo caso non come un'area modello 'parco nazionale' ma un'area verde vicina alla città che conservi tutte le particolari caratteristiche di paesaggio, storia e natura che sono proprie di questa terra e che l'hanno sempre resa unica all'interno della più ampia cornice collinare-montuosa che la racchiude.

Ciò implica che:

a) il Parco sia veramente uno strumento ordinatore, al di sopra cioè di ogni singola scelta particolaristica e locale. Questo significa semplicemente che il Parco viene prima di ogni altra idea e che ciascuna nuova idea può essere accettata solo se entra nell'ottica del Parco e quindi se è portatrice di nuovi interessi per il Parco e non contro il Parco. **Data la particolare situazione della Piana Fiorentina il venir meno di questo aspetto di strumento ordinatore mina alla base la stessa idea e possibilità di realizzazione del Parco.**

b) vi sia una quota di consumo futuro di suolo realmente pari a 'zero', con azioni che possano rimettere in discussione anche percorsi già prefigurati ma non ancora concretizzati.

c) vengano salvaguardati e valorizzati tutti i superstiti spazi verdi.

d) si scelga di programmare e lavorare per una Piana in modo finalizzato a chi nella Piana vive e vuole vivere e non solo a chi la vuole sfruttare.



for a living planet

e) vi sia una programmazione realmente condivisa e concertata fra i vari soggetti istituzionali preposti e in particolare fra i vari Comuni della Piana nell'ottica di una pianificazione comune.

2) L'abbandono di qualunque ipotesi di nuova pista aeroportuale, che fra l'altro non può comunque in nessun caso dare un aeroporto efficace a Firenze e avrebbe l'unico risultato di distogliere enormi fondi (quelli appunto necessari per fare un nuovo aeroporto) rispetto a interventi molto più utili di messa a sistema dei trasporti fra Firenze e l'aeroporto di Pisa. L'ipotesi di una pista parallela o pseudoparallela all'autostrada costituirebbe in particolare **una ferita gravissima al Parco della Piana di cui andrebbe ad occupare il cuore stesso.**

La nuova pista parallela o pseudoparallela determinerebbe infatti un **forte inquinamento acustico e chimico in tutta quell'area che di fatto rappresenta il nucleo centrale del Parco della Piana (per l'esattezza, il nucleo primitivo e fondante della stessa idea di un Parco nella pianura di Firenze di cui si discute da oltre 40 anni)**, sconvolgendone totalmente l'assetto: **le migliaia di cittadini che vivono e lavorano nella Piana non avranno più quindi a disposizione le promesse aree verdi del Parco della Piana, che non saranno più concretamente fruibili, e con questo tutto il progetto del Parco della Piana fallirà.**

A questo proposito è opportuno sfatare quella che potremmo chiamare una vera e propria 'leggenda metropolitana' e che asserisce che lo spostamento dell'attuale pista libererebbe nuovi 'fantastici' spazi verdi per il Parco nella zona sotto Castello. Niente di più falso. La pista attuale si pone infatti come semplice cordone periferico alle già varie infrastrutture presenti:

- l'ampio Viale XI Agosto parallelo alla già esistente linea ferroviaria,
- l'ampia nuova caserma dei Carabinieri in costruzione al centro,
- il complesso degli edifici aeroportuali + la stazione di benzina Beyfin a sud,
- gli edifici vari di tipo industriale/terziario a nord (zona di Via delle Due Case)

Stante questa situazione (senza bisogno neanche di considerare tutte le eventuali nuove trasformazioni che potranno essere previste dal nuovo Piano Strutturale di Firenze per quella zona) **la pista attuale non può risultare una barriera ecologica in quanto per essere tale essa dovrebbe frapporsi fra due ampie porzioni di territorio verde mentre in questo caso essa semplicemente va a sommarsi (sul lato) all'urbanizzato già esistente della città di Firenze, senza quindi creare isolamento di alcuna zona di interesse ambientale.**

Al contrario tutte le ipotesi di nuove piste orientate verso ovest (e in particolare la parallela o le altre pseudo-parallele) andranno inevitabilmente a occupare completamente tutti gli spazi verdi del futuro Parco della Piana dell'area di Sesto Fiorentino compromettendone totalmente l'aspetto, la libertà di movimento pubblico e la funzionalità proprio in quanto **agiranno da insuperabili barriere ecologiche.** In particolare non ha alcun senso affermare che quelle nuove ipotetiche piste che correranno parallele (o circa parallele) alla già esistente Autostrada A11 non arrecheranno danno dal punto di vista ecologico in quanto la barriera autostradale vi è già. A parte il fatto che alcuni punti di passaggio attualmente sono presenti nella A 11 e permettono una certa connessione fra



for a living planet®

l'area verde a nord del Parco della Piana (Comune di Sesto Fiorentino) e le aree del Parco a sud (Comuni di Sesto Fiorentino e di Campi Bisenzio) e a parte il fatto che con la prossima più che probabile realizzazione della terza corsia dell'A11 da tempo è stato chiesto dai Comuni, dalla Provincia di Firenze e dalla stessa Regione) di creare un cavalcavia verde di grandi dimensioni per riconnettere definitivamente le due porzioni della pianura, **è evidente che la realizzazione di una nuova pista aeroportuale lungo l'Autostrada A11 costituirebbe un'altra drastica causa di frammentazione ecologica del territorio (che si sommerebbe a quella della A11), a quel punto davvero mai più recuperabile data l'impossibilità di creare il cavalcavia verde di cui sopra in quanto lo stesso non potrà certo essere 'allungato' a coprire anche la nuova pista aeroportuale. L'ipotesi di nuove piste parallele o pressoché parallele va dunque a vanificare ogni possibile progetto di unificazione delle porzioni sud e nord del Parco della Piana.**

La pista parallela o pseudoparallela andrebbe, fra l'altro, in particolare ad invadere l'area dove sono attualmente in corso i lavori per un vasto ampliamento dell'oasi naturalistica del WWF 'Val di Rose' (la prima area protetta nata nella Piana nel lontano 1996 grazie alla collaborazione fra Università di Firenze e WWF). Questo importante intervento di tutela ambientale, redatto in tutti i minimi particolari dall'Università di Firenze in stretta connessione alla creazione di una cassa di espansione (anch'essa assolutamente necessaria per abbassare l'alto grado di rischio idraulico presente nella zona del Nuovo Polo Scientifico di Sesto Fiorentino), a seguito dell'avvenuto ottenimento di tutte le approvazioni necessarie dai vari Enti territorialmente competenti (Regione compresa), è attualmente in corso di realizzazione.

La pista parallela distruggerebbe tutto questo.

Accenniamo poi soltanto ai ben noti previsti gravissimi problemi idraulici innescati da questa 'grande opera senza senso' che obbliga a **deviare il Fosso Reale**, con ulteriore devastazione del territorio e occupazione di suolo, a fronte di un funzionamento che resterà comunque incerto per la possibilità di aumentare il già gravissimo rischio di alluvione per l'area e le zone più a sud.

Contemporaneamente per 'salvare' la connessione tra il centro di Sesto Fiorentino e la sua area industriale (Osmannoro) dovrà essere creata un'ennesima opera astrusa costituita da una **galleria di centinaia di metri che non solo dovrà passare al di sotto della nuova pista ma anche del letto del Fosso Reale stesso**: Per coloro che la percorreranno il rischio di restare intrappolati sotto terra in un momento di piena sarà altissimo.

È inoltre non credibile l'asserito fatto che si possa 'governare' un aeroporto dal di fuori imponendo che l'unica direzione di decollo e atterraggio della pista sia sul fronte di Prato. In nessun aeroporto del mondo monopista questo accade. È ovvio dunque che, **non solo in rarissimi casi di emergenza, ma molto molto spesso si atterrerà e si decollerà anche passando sui tetti della città di Firenze: ALMENO SU QUESTO DICIAMO DA SUBITO LA VERITA' AI CITTADINI E CHI VUOL PRENDERE DECISIONI DI QUESTO TIPO SE NE ASSUMA TUTTE LE RESPONSABILITA'**



for a living planet

Comunque dal punto di vista della sicurezza del volo, gli aerei che eventualmente si alzeranno o scenderanno sul lato Prato andranno incontro a:

1) seri problemi di visibilità data la formazioni di foschie e nebbie nella zona durante alcuni periodi dell'anno;

2) seri rischi di birdstrike dato che la pista si indirizza contro le varie zone umide esistenti nell'ANPIL La Querciola di Sesto Fiorentino e contro i lotti che saranno presto rimboschiti nell'ambito del progetto 'Boschi della Piana' (entrambi questi tipi di habitat, come è noto, sono di fortissimo interesse per l'avifauna stanziale e migratoria). A niente potrà servire in questo caso l'uso dei richiami acustici o dei falchi addestrati, il cui uso può essere considerata in qualche modo utile (ammesso che lo possa essere) soltanto per i prati presenti all'interno dell'aeroporto a lato delle piste, e non certo nei coni di decollo/atterraggio fuori dell'aeroporto)

3) Seri rischi per la presenza di luci derivanti in prossimità della pista in corrispondenza della barriera Firenze Nord dell'Autostrada A11 e nel primo tratto (in direzione Firenze) di questa dalla barriera alla stazione di servizio di carburante presente in linea all'impianto di compostaggio di Case Passerini. Se come viene riportato da varie fonti soltanto in Italia dal 1985 ad oggi i piloti a causa delle luci presenti si sono "confusi" in ben tre casi e l'atterraggio è avvenuto su strade che erano parallele alla pista, cosa succederebbe se un aereo si sbagliasse e tentasse l'atterraggio sulle corsie dell'A11?

Questi sono i principali motivi territoriali per cui **diciamo NO decisamente alla rilocalizzazione della pista dell'aeroporto e SÌ invece a una implementazione di un sistema integrato di trasporti che permetta di valorizzare al meglio e per tutti le realtà aeroportuali di Firenze e Pisa in modo coniugato.**

Non si comprende infatti anche da un punto di vista socioeconomico quale possa essere la logica di voler espandere un aeroporto che per questioni fisiche non può comunque assumere le caratteristiche e le funzioni di un 'grande' aeroporto e che quindi non potrà mai costituire un aeroporto esaustivo per le necessità di Firenze, spreco di enormi fondi e risorse, piuttosto che lavorare da subito e a fondo perché si realizzi invece un collegamento rapido e funzionale fra Firenze e le realtà aeroportuali già esistenti e con caratteristiche che il Vespucci mai potrà assumere, come Pisa e anche Bologna. I fiorentini e, come loro, coloro che per lavoro o turismo a Firenze vogliono venire, di questo hanno bisogno e rapidamente, e non certo di progetti espansivi autoreferenziali dello scalo fiorentino che ben poco cambierebbero nella realtà dei trasporti per il singolo cittadino e porterebbero solo più cemento e più inquinamento in un'area sensibile e densamente popolata come la Piana.

In ogni caso dal punto di vista economico generale la scelta di puntare su questo tipo di grande opera (privata!!!) non solo appare evidentemente insostenibile ma addirittura quasi perversa. Infatti viene da domandarsi, in un momento di crisi così profonda, e dopo che per anni abbiamo tutti assistito a lunghissime inchieste su chiari esempi di fallimento dei progetti di grandi opere in molte altre regioni, come sia possibile ripetere ancora tali errori e abbandonare i reali bisogni locali di centinaia di migliaia di cittadini.



for a living planet®

È peraltro evidente come un eventuale coinvolgimento di soldi pubblici in un'opera di questo tipo non possa essere vista se non come un assurdo e inaccettabile spreco dalla maggior parte della cittadinanza, che è ormai allo stremo delle risorse e che ben altro chiede alle Pubbliche Amministrazioni.

Il WWF non chiede dunque di non fare nulla nella Piana ma di fare della Piana un vero Parco metropolitano, cosa che comporta la salvaguardia dei suoi valori ambientali, sociali e storici, salvaguardia incompatibile con qualunque ipotesi di nuove piste aeroportuali. Un Parco Metropolitano fatto per il benessere dei suoi cittadini e capace di rispondere alle loro reali esigenze. Un Parco Metropolitano che non deve e non può essere fatto fallire per favorire gli interessi economici di pochi.

Quella che avete in mano oggi come Amministratori è una sfida storica. La vinceremo tutti insieme se sapremo programmare un nuovo futuro per la Piana; la perderemo se continueremo a fare della Piana solo un nuovo centro servizi (o ennesimo deposito di scarti) per la vicina città di Firenze.

Cordiali saluti

Firenze, 12 luglio 2013

Presidente WWF Toscana
Marcello Demi