

Assemblea per la Piana contro le nocività

raggruppa comitati,
gruppi politici
organizzati,
associazioni e
singoli cittadini
determinati a
difendere il
territorio e la
salute di chi vive
e lavora nella
piana tra Firenze e
Pistoia. L'assemblea
intende convergere
su forme di lotta contro
una gestione del
territorio
improntata allo
sfruttamento,



pianacontronocivita.noblogs.org

alla mercificazione, alla realizzazione di grandi opere come l'inceneritore di Case Passerini e l'ampliamento dell'aeroporto Vespucci di Firenze, nocive, devastanti e costose. L'assemblea ritiene necessario un ampio coinvolgimento della cittadinanza nella scelta delle opere pubbliche da realizzare sul territorio, oggi più che mai, in considerazione del deterioramento della credibilità e della rappresentatività degli attuali ceti dirigenti amministrativi e politici, spesso subordinati alle logiche economiche e finanziarie di lobbies e interessi privati.

L'Assemblea si oppone alla realizzazione dell'inceneritore previsto a Case Passerini, tra Sesto e Campi Bisenzio e si batte per la chiusura degli inceneritori di Montale, Selvapiana e Baciacavallo.

Le motivazioni sono molteplici:

- l'arretratezza tecnologica di questa "soluzione", rispetto all'orientamento internazionale verso una gestione virtuosa del

ciclo dei rifiuti basata su strategie di riduzione della produzione, differenziazione, ecc.. come ampiamente spiegato dall'Alterpiano per ATO centro Toscana.

- la nocività per il territorio e chi lo abita perché l'incenerimento produce tossicità. Il trattamento termico dei rifiuti, non risolve il problema dei rifiuti a causa della produzione di ceneri, rifiuti tossiconocivi, che a loro volta devono essere smaltiti in discariche speciali, e micropolveri che veicolano sostanze fortemente dannose per la salute;
- l'incenerimento impedisce l'attuazione di una più virtuosa e conveniente soluzione basata sulla filiera del riciclo e sui distretti del riuso, elementi di rilancio e sviluppo economico del territorio.

L'Assemblea si oppone anche all'ampliamento dell'aeroporto di Firenze perché:

- l'ampliamento dell'aeroporto risulterebbe un'operazione di enorme impatto ambientale tale da stravolgere l'intero assetto territoriale della Piana fiorentina;
- l'accumulo di elementi inquinanti nella Piana fiorentina (inceneritore, attuali criticità legate ai tracciati delle grandi autostrade presenti nella zona, elevata presenza di attività industriali e commerciali) darebbe un colpo mortale al territorio.
- si vanificherebbero gli atti di mitigazione ecologica promessi da decenni, quali il Parco della Piana e lo sviluppo di un sistema di trasporto pubblico non basato sul solo trasporto su gomma.

L'Assemblea intende quindi necessario impostare una lotta generale contro le nocività nella Piana e in favore della rivitalizzazione degli spazi verdi-agricoli e del recupero di aree dismesse (ex-industriali e agricole)

contrastando la logica del profitto che accomuna destra e sinistra istituzionali, senza distinzioni. Una logica che, alla ricerca di un presunto benessere, determina sfruttamento, saccheggio e devastazione del territorio e delle vite.

ALTERPIANO: Una gestione altra dei rifiuti per difendere ambiente, salute e territorio da Inceneritori e discariche

Come Coordinamento dei comitati della Piana FI-PO-PT, abbiamo elaborato (inizio 2012), "sfruttando" le conoscenze maturate in anni di lotte, un piano per la gestione dei rifiuti, denominato ALTERPIANO. **Un "altro piano" per uscire dal problema rifiuti nell' ATO Toscana Centro, senza inceneritori**, quindi senza aggiungere nocività alle popolazioni ed all'ambiente, **nel pieno rispetto delle normative europee e nazionali** (vedi la Direttiva 2008/98/CE del Parlamento e del Consiglio Europeo e del D.lgs 205/2010 che attua la medesima Direttiva sulle priorità nella gestione dei rifiuti) proponendo un cambiamento culturale ed una metodologia concreta, economicamente vantaggiosa, che riconsidera l'intero ciclo di vita dei prodotti, "dalla culla alla culla", in base al principio che il rifiuto è una risorsa; un piano che comporta l'autosufficienza dei territori nella gestione dei rifiuti, che incentiva la costruzione di una Società europea del riciclaggio.

Proponiamo la costruzione di ATO toscana centro come distretto del riciclo e del riuso con tutte le ricadute positive per i nostri territori in nuova occupazione e nuove economie. La costituzione dell' Ato Toscana Centro come "Distretto del riutilizzo, riciclaggio e di riprogettazione (per la parte dei residui con cui troviamo difficoltà di utilizzo)" organizzato come rete di nodi (centri) di aziende pubbliche, cooperative e di imprese, artigiani, operatori giovani, è l' ambito e la forma organizzativa coerente, conveniente dal punto di vista sociale, economico, occupazionale, ambientale e relativo alla difesa della salute, **per dare attuazione alle disposizioni comunitarie e nazionali in materia di risparmio, riutilizzo e riciclaggio della materia.**

Il "guadagno" della costituzione del "Distretto del riciclaggio", è quello di muoverci in una logica di sistema, di aiuto reciproco, di rafforzamento delle esperienze.

Ricordiamo che **i materiali debitamente differenziati sono una risorsa e una formidabile miniera urbana** come

adesso si definisce quello che comunemente ed erroneamente viene chiamato rifiuto. Materiali che abbiamo pagato e che ci appartengono quindi e che **devono essere pagati a noi legittimi proprietari per essere immessi nel mercato come materie prime seconde invece di pagare per essere distrutti e scaricati.**

Con ALTERPIANO si calcolano circa 2000 nuovi posti di lavoro attraverso il distretto e la raccolta porta a porta. Modalità di raccolta che permette la partecipazione completa degli abitanti ed apre alle conoscenze e alle relazioni essenziali per la riuscita di una giusta differenziazione dei residui e per centrare l'obiettivo principale come ci confermano le normative: la prevenzione dei residui o meglio la loro forte diminuzione. ALTERPIANO partendo dalle esperienze concrete che si sono sviluppate in questi anni stima nel 18 % la diminuzione che si può ottenere già da qui al 2015.

Il piano interprovinciale dei rifiuti (PIR) del nostro ATO cerca invece, a tutti i costi, di restare attaccato alle sue vecchie origini (fine anni '90 , pensate D.E. 2008 ,D.lgs 2010, ALTERPIANO 2012) che non fanno i conti con i cambiamenti avvenuti negli ultimi 15 anni.

E così: nuovo inceneritore a Case Passerini, nuovo inceneritore a Selvapiana , nuovo inceneritore a Testi e raddoppio dell'inceneritore di Montale.

Mobilitiamoci contro i nuovi inceneritori e per la chiusura di quelli esistenti. Le proposte altre esistono.

NO ALL'AMPLIAMENTO DELL'AEROPORTO DI PERETOLA

L'attuale collocazione dell'aeroporto di Firenze risale al 1928, dopo la dismissione dell'aerostazione sorta nel 1910 a Campo di Marte. Peretola sembrava allora la soluzione ideale, anche perché, nel 1928, non c'era la città e un'aerostazione non avrebbe dato noia a nessuno. Non c'era nemmeno una posta; c'era solo un prato come luogo di decollo e di atterraggio. La prima pista asfaltata è del 1938, quando furono iniziati i lavori per una pista in direttrice nord-est e lunga mille metri. Su questa pista furono aperte le rotte del dopoguerra per Venezia, Roma e Milano e, negli anni '70, il primo

collegamento internazionale (con Zurigo).

Una **ristrutturazione avvenne nel 1984, quando nacque la SAF, progenitrice dell'attuale società AdF, che rimodernò l'infrastruttura e allungò la pista da 1.000 a 1.400 metri**. Tra 2005 e 2006 un ulteriore intervento sulla pista si rese necessario perché la vecchia pista cedeva a causa del peso degli aerei più recenti; il terreno della piana è pur sempre padule e cedevole perché ricco d'acqua nel sottosuolo. La pista fu allungata agli attuali 1.750 m, con un costo di 12 milioni di euro e mezzo (più altri 5 milioni e mezzo per interventi sull'aerostazione). Ciò portò la capacità passeggeri dell'aeroporto a un massimo annuale possibile di 2.200.000 persone. E in effetti l'aeroporto si è avvicinato a questo limite teorico, se nel 2011 il numero dei passeggeri in transito è stato di 1.910.000.

Disgraziatamente, se l'aeroporto è cresciuto rispetto agli anni Trenta, è cresciuta anche la città. **Nel 2006 la città era cresciuta in maniera massiccia proprio in direzione della Piana**, tanto che quelli che erano i comuni oltre l'estrema periferia erano ormai saldamente inglobati nella cintura urbana, come mostra il caso di Brozzi e Peretola o la crescita tumultuosa di comuni come Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino (ormai arrivati alla soglia dei 50.000 abitanti).

Atterraggi e decolli avvenivano ormai sopra agglomerati densamente popolati, in particolare Peretola, con immediato superamento della normativa riguardante i limiti di rumorosità. Insomma, **già alla fine degli anni Novanta l'aeroporto di Firenze era fuorilegge, e funzionava solo grazie a una deroga temporanea, che poi è diventata la normalità**.

A "spingere" verso un sempre maggiore ampliamento erano soggetti ben noti: la Società AdF (Aeroporto di Firenze), costituita dalla SAGAT (Società Gestione Aeroporto Torino, gruppo legato ai Benetton) per il 31%; la Meridiana SpA (legata all'Aga Khan) per il 15%; la Camera di Commercio di Firenze per il 13,5%; la So.g.im SpA per il 11,7%; il Monte dei Paschi di Siena per il 4,9%; il Comune di Firenze per il 2,18%; la Premafin Finanziaria (gruppo Ligresti) per il 2%, più altri, secondo i dati ufficiali Consob al 2009. In seguito le percentuali

sono un po' cambiate, ma i soci sono rimasti sempre quelli.

Manovre e pressioni per raddoppiare l'attuale capacità dell'aeroporto non sono cominciate nel 2010; è stato Giovanni Mion dirigente del Gruppo Benetton, sulla Repubblica del 26 luglio 2012, a rivelare i tentativi dell'allora sindaco di Firenze Domenici (si parla del 2005) di convincere il Gruppo di Mion a investire nel raddoppio dell'aeroporto. E molti di quei finanziatori li ritroveremo come finanziatori delle successive campagne di Matteo Renzi.

Tuttavia, il progetto di **raddoppio dell'aeroporto di Peretola non poteva prescindere dalla realizzazione di una pista parallela all'autostrada Firenze-Mare**. Quindi sin dall'inizio chi voleva il raddoppio dell'aeroporto ha puntato sulla pista parallela. La pista parallela poneva una serie di problemi:

- 1) c'era l'autostrada accanto da porre in sicurezza;
- 2) ci sarebbe stato da spostare il Fosso reale e l'oasi WWF di Focognano cambiando l'assetto idrogeologico della zona.
- 3) la trasgressione dei limiti di legge sull'inquinamento acustico su Peretola sarebbe venuta meno solo orientando la pista in direzione unica per decollo e atterraggio verso Campi Bisenzio e Prato;
- 4) nel frattempo, c'era anche la faccenduola dell'inceneritore di case Passerini, che andava avanti per conto suo, e del Parco della Piana, progettato appunto come opera di mitigazione dell'incenerimento.

Come fare? A questi punti furono date le risposte citate:

- 1) parte dell'autostrada verrà interrata (in un territorio di padule? Ahi ahi per il portafoglio!);
- 2) l'assetto idrogeologico verrà cambiato e Fosso Reale e oasi verranno spostate (che si arrangino quei tre uccellacci!);
- 3) Campi e Prato si beccano gli aerei in sorvolo, ma intanto diremo che siccome la pista è nell'Osmannoro meno gente è coinvolta.. come se decolli e atterraggi potessero avvenire sulla stessa direttrice senza per forza virare sui centri urbani;
- 4) la Regione si farà garante dell'operazione di ficcarci nel Parco lo stesso anche l'aeroporto, e per l'incompatibilità con l'inceneritore si vedrà... intanto AdF ha fatto ricorso al TAR contro le alberature previste nel Parco come opera di

mitigazione dell'inceneritore.. perché gli aerei in un bosco mica ci possono atterrare. AdF il ricorso l'ha perso ma il punto resta aperto. Cosa sia successo dopo l'intervento della Regione, è materia giornalistica recente, che ha interessato perlopiù finanziatori, amministratori e funzionari di partito.

Dal punto di vista dei cittadini ecco però i punti salienti:

1- **la mobilità nella Piana è scandalosa.** Gli amministratori si preoccupano più degli interessi di AdF e di chi viaggia da Amburgo a Firenze di chi va da Calenzano a viale Europa.

2- **la Piana, che è un patrimonio artistico-naturale di valore,** viene riempita di infrastrutture costose e nocive.

3- **Il futuro di queste infrastrutture colossali è incerto e precario.** La sola certezza è che i costi sono a carico nostro mentre eventuali profitti sarebbero in gran parte privati.

4-Oltre i danni sulla salute ai cittadini di Campi, Sesto e forse Prato tocca anche **la beffa della svalutazione del valore delle proprie case proprio per la vicinanza a aeroporti e inceneritori.**

Perché dovremmo sopportare ancora la svendita e la distruzione del NOSTRO territorio a vantaggio di interessi privati? Ribellarsi non è più solo giusto; è un dovere civico.

OCCORRE UNA MOBILITA' PUBBLICA E INTEGRATA

In una discussione seria contro le nocività e per lo sviluppo della Piana in modo sostenibile, il tema del trasporto pubblico deve tornare a svolgere un ruolo centrale. Le amministrazioni locali di Firenze e dei Comuni limitrofi hanno scelto di rinunciare ad avere voce in capitolo nell'ambito del trasporto pubblico locale ed hanno delegato ai privati quello che la Costituzione definisce come servizio pubblico essenziale. A seguito della recente privatizzazione di Ataf, una Spa a capitale pubblico di proprietà dei sindaci dei comuni dell'area fiorentina e dell'ingresso della società francese Ratp come gestore della tramvia, si persegue nell'intento di allontanare sempre di più i cittadini dal controllo sulla gestione di un servizio che rappresenta il futuro della mobilità. Poiché ci troviamo nel mezzo di una crisi economica, sociale ed ecologica di proporzioni enormi, la volontà di istituzioni vicine alle istanze

della cittadinanza dovrebbe farsi interprete della necessità di superare la concezione che ha visto i mezzi di trasporto privati come i principali soggetti degli interventi del legislatore e delle amministrazioni. Invece gli Enti locali e la Regione Toscana perseguono progetti come la realizzazione della Terza Corsia dell'A11 e l'ampliamento di peretola e collaborano al compimento il "sistema TAV" (Treno Alta Velocità): sperpero di denaro pubblico con conseguente aumento del debito e mancata riqualificazione del trasporto locale, devastazione dell'ambiente con progetti faraonici come la stazione-centro commerciale sotterraneo Foster e il tunnel sotto Firenze.

L'unica strada possibile per abbattere il costo dell'energia, ridurre le nocività e favorire la qualità della vita in un contesto metropolitano è quello di elaborare un piano di mobilità pubblica integrata.

E' possibile utilizzare e migliorare le stazioni diffuse sul territorio e le relative linee ferroviarie, gestire in maniera integrata il servizio su gomma e quello su ferro, scegliere di non privilegiare alcune aree a scapito di altre e collegare le aree della Piana che ad oggi risultano ancora caratterizzate da pesanti afflussi di mezzi privati.



Ampliamento dell'Aeroporto e Inceneritore a Case Passerini "assediano" la Piana

pianacontronocivita.noblogs.org