

Piccoli golpe estivi in Regione Toscana – Marson e Rossi volano su rotte diverse

Senza gli sgravi la Tirrenica a forte rischio

Stamani, nella sede della Giunta regionale, vertice di maggioranza, convocato dal presidente **Enrico Rossi**. Tre i temi all'ordine del giorno. La proposta di Enac per la nuova pista di Peretola con le fibrillazioni nella maggioranza (vedi articolo a parte). La situazione della sanità con l'avvento del nuovo assessore. E la **Tirrenica**. Sì, si parlerà ancora dell'autostrada da Rosignano a Civitavecchia. «Occorre valorizzare il ruolo di Rossi che ha svolto un grande lavoro. La maggioranza però finora è stata silenziosa. Ecco, è arrivato il momento di dire apertamente se appoggiamo Rossi o no. Io l'appoggio senza se e senza ma. Con la Tirrenica e la nuova pista di Peretola la giunta attuale realizza due opere su cui si discute da trent'anni», spiega il segretario del Psi toscano **Pieraldo Ciucchi**.

In realtà Rossi riferirà anche delle nubi che si addensano sull'opera. Tutto dipende dagli sgravi fiscali che il governo riuscirà a concedere a Sat. Condizione per aumentare le esenzioni sul pedaggio. Senza le quali la Regione non darà il proprio ok alla Tirrenica. Ma il decreto "Sviluppo Italia", in cui gli sgravi sono contemplati, deve essere convertito in legge. Il tempo intanto passa e aumenta il timore di qualche colpa di coda. Di qualche imprevisto. Che potrebbe buttare tutto all'aria.

Si era negata a qualsiasi intervista: «Voglio vedere, riflettere». Poi incalzata dai giornalisti, ai margini di una conferenza stampa sul paesaggio, l'assessore all'urbanistica **Anna Marson**, nota per le sue posizioni ambientaliste e anti-cemento, è sbottata di quel tanto da innescare una polemica

politica. Che stamani il vertice di maggioranza convocato da Rossi su aeroporto e Tirrenica (vedi articolo a parte) cercherà di dirimere.

Riguardo alla pista parallela convergente proposta da Enac, l'ente proposto alla gestione dell'aviazione civile, la Marson ha detto: «Si tratta di uno studio prodotto da un ente che dovrebbe essere un ente terzo. La decisione spetta ovviamente alle istituzioni e vedremo come avanzerà l'approfondimento, il dibattito e quali saranno le diverse posizioni». Parole caute, prudenti, soft. Di chi aspetta, ma si intuiscono perplessità, dubbi forti. Peraltro noti: la Marson le espresse un anno fa proprio al nostro giornale. E, come sottolinea il segretario del Psi Pieraldo Ciucchi: «Recentemente la Marson è andata a parlare ai sindaci della Piana». Ora si dà il caso che quelli della Piana, a cominciare dal combattivo sindaco di Sesto Gianni Giannassi, vedano la pista scelta da Enac come «la peggiore». E secondo l'assessore Marson «il territorio della Piana è di per sé quello che forse più in assoluto in Toscana ha subito il maggior numero di trasformazioni negli ultimi decenni. Ora qualunque discorso sulla trasformazione di questo territorio, come nel caso del potenziamento dell'aeroporto, mi sembra preliminare». Insomma, questa pista, in gergo la cosiddetta 12/30, per realizzarla comporta di dover tagliare una parte consistente del parco della piana fiorentina. Appena le parole della Marson sono rimbalzate sui tavoli del Palazzo della politica regionale, il capogruppo regionale del Pdl Alberto Magnolfi, pratese, ha preso la palla al balzo per un tiro mancino alla giunta Rossi: «Dopo le nuove dichiarazioni della Marson è evidente che la questione aeroporto è più che mai in alto mare. Non c'è una linea della Giunta, ma ci sono posizioni contrapposte che esprimono anche apertamente una dose di reciproca insofferenza.

Per chiamarla con il suo nome, questa è una vera e propria crisi politica della Giunta regionale che Rossi farebbe bene a dichiarare apertamente per aprire, nell'interesse della

Toscana, una nuova fase nella quale non si facciano solo dichiarazioni ma si prendano decisioni per risolvere i problemi». Esagerazioni? Polemiche politiche? Può darsi. Fatto è che per realizzare la pista è necessario che la giunta e il consiglio regionale approvino un atto urbanistico che la preveda. Solo dopo la società che gestisce lo scalo fiorentino potrà procedere a realizzarla. Per arrivare al nocciolo della questione, per approvare la variante urbanistica e la pista occorre una maggioranza di almeno 28 voti. Il Pd ha 23 seggi, Psi 1, Federazione della Sinistra 3 e Idv 5. Per cui il partito di Di Pietro, cui fa riferimento la Marson, è decisivo. E' l'ago della bilancia. L'opposizione – dal Pdl al gruppo misto di Locci e Staccioli e all'Udc – è favorevole alla pista scelta da Enac e fatta propria da Rossi. Potrebbe anche votare a favore. Alla condizione che la maggioranza sia compatta. Se non lo è non ci sarà un soccorso di voti, ma la crisi. Come ha spiegato Ciucchi: «Se dovesse prevalere una scelta che anziché privilegiare lo sviluppo futuro di Firenze e della Toscana lo abbandonasse definitivamente a se stesso con la bocciatura della pista parallela dovremmo assumercene tutta la responsabilità e considerare esaurita la legislatura». Dunque: o pista o urne. Di fronte a questo dilemma, è difficile pensare che l'Idv possa assumersi la responsabilità di chiudere anzitempo la legislatura. Ma non pronuncerà un sì scontato. Discuterà, cercherà di strappare il possibile. «La proposta della nuova pista per l'aeroporto di Firenze fatta da Enac non può essere considerata valida tout-court ma necessita di un doveroso confronto per analizzare lo studio nel complesso, vagliando eventuali criticità o lacune. Lo studio Enac deve essere accolto per quello che è: una mera ipotesi che dovrà poi produrre un progetto preciso e puntuale», fa sapere Marta Gazzarri, capogruppo dell'Idv. Di Pietro a parte, la maggioranza è compatta. Marco Ruggeri, vice capogruppo del Pd, sostiene ad esempio che il progetto di Enac è «serio, ambientalmente sostenibile» e supera «molte delle problematicità contenute nella prima proposta». Giudizio positivo anche da parte di Monica Sgherri, capogruppo della

federazione della sinistra: «La proposta di Enac convince». Per due ragioni, spiega: cancella i problemi di inquinamento acustico e compete con Pisa. Unico vero problema: il parco. Da tutelare. Ora la parola passa ai tecnici. E a Rossi. Che dovrà convincere la Marson e l'Idv a votare a favore. Per realizzare dopo trent'anni la pista. E per salvare la legislatura.

Mario Lancisi – Il Tirreno 29.6.2012

Comunicato di Italia Nostra:

E' molto inquietante quello che sta accadendo in Regione Toscana: il Presidente della Regione **Enrico Rossi**, con decreto del 15 giugno, toglie all'Assessorato all'Ambiente e riserva a se stesso le competenze su VIA (valutazione di impatto ambientale) e VAS (valutazione ambientale strategica), peraltro senza alcuna motivazione.

E' inquietante perché avviene all'indomani delle dichiarazioni dello stesso Presidente sull'assoluta necessità di procedere con le "grandi opere" infrastrutturali che interessano massicciamente la Regione, a partire dal nefasto progetto di sottoattraversamento fiorentino di TAV. Non vorremmo che quella dichiarata necessità comportasse lo svuotamento degli strumenti di controllo e valutazione dei progetti, fra cui appunto la VIA e la VAS.

Nello stesso momento voci fondate e sempre più insistenti parlano della rimozione, che sarebbe già avvenuta, del Responsabile del Settore regionale competente per la VIA, per destinarlo ad altro incarico.

Forse perché applicando le leggi e quegli strumenti di controllo e valutazione, costituiva un ostacolo agli appetiti dei cementificatori?

Non sarà perché, per esempio, con un atto esemplare, basato su pareri tecnici di ARPAT e Ministero, il Settore VIA ha dato parere negativo all'utilizzo alla miniera di Santa Barbara del materiale scavato nei tunnel fiorentini dalla fresa (Monnalisa) in quanto classificato come rifiuto?

Questa classificazione rende impossibile l'inizio dello scavo delle gallerie, dimostrando la falsità delle dichiarazioni di tutti quelli che vogliono questo progetto ad ogni costo (dall'AD delle ferrovie Mauro Moretti, all'ex ministro delle infrastrutture Altero Matteoli, all'ex assessore regionale e attuale responsabile del PD per le infrastrutture e consigliere del Fondo F2i Riccardo Conti, fino al presidente Enrico Rossi).

Purtroppo i fatti denunciati, privi di alcuna motivazione, autorizzano domande inquietanti, a cui speriamo qualcuno voglia dare risposta.

Si tratta di un atto gravissimo che non ha precedenti e che coinvolge un settore tanto delicato proprio in un momento in cui non solo per TAV, ma per le più grandi opere infrastrutturali della Toscana, sono in scadenza le autorizzazioni. Davanti a serie e circostanziate difficoltà la soluzione del presidente Rossi appare fortemente antidemocratica e assai opaca; possiamo definire questi atti come un piccolo golpe che svela l'ottuso e arrogante bisogno dei fautori del tunnel di non fermarsi davanti a nulla.

L'associazione Italia Nostra e il Comitato Notunneltav sperano in un sussulto di orgoglio del Consiglio Regionale perché fermi questo vergognoso tentativo di annullare ogni controllo democratico e amministrativo.

Italia Nostra Firenze

Comitato Notunneltav Firenze