

La nuova pista cambia tutto, fino a Prato

Il piano: tramvia, termovalorizzatore, parchi verdi, e limiti sulle autostrade a 100 all'ora

Via libera alla variante al Pit che consentirà la nuova pista parallela a Peretola. Ma dentro l'atto approvato dalla giunta Rossi, ieri, c'è molto di più. Tanto che al presidente Enrico Rossi sfugge una battuta: «Anche se non venisse fatta la pista, il resto lo faremo tutto». Non è un modo per rinviare l'intervento su Peretola, è il tentativo, da parte di Rossi, di valorizzare il «di più» che ha portato la Regione a cambiare rotta dopo 5 anni sul futuro dello scalo fiorentino. Un cambiamento che arriva con l'opposizione di parte dello stesso partito di Rossi, soprattutto dei sindaci della Piana, con i distinguo ed i mal di pancia di molti alleati. Ma con un carico di cose da fare, di interventi ambientali che, secondo Rossi coniugano «miglioramento ambientale, lavoro e sviluppo».

La pista che potrà essere realizzata sarà quella nota, la «parallela convergente». Consentirà di arrivare a 4.5 milioni di passeggeri, con una ricaduta (ipotizzata dall'Irpet) fino a 747 milioni sul Pil, fino a 5.737 posti di lavoro in più. Sarà monodirezionale, senza pista di rullaggio. Secondo l'Arpat i cittadini «colpiti» dal rumore sopra i 6 decibel degli aerei passeranno da 1.100 venti, quelli tra i 55 ed i 600 decibel da 4.750 a 2.820. L'inquinamento atmosferico vedrebbe un aumento, soprattutto per gli ossidi di azoto: ma sono, assieme a quelli del termovalorizzatore, complessivamente un decimo di quelli prodotto dall'inquinamento autostradale e stradale, pari o la metà a seconda delle sostanze rispetto a quelli prodotti dalle industrie della zona. E qui parte la «cura del ferro» e del verde.

Rossi si presenta a fianco dell'assessore al territorio Anna Marson, dei trasporti Luca Ceccobao e dell'agricoltura G Salvadori. Perché la variante al Pit disegna «il futuro di 7 mila ettari», quelli tra Prato e Firenze. La cura del ferro sono le due tramvie che, da quella che partirà da Peretola verso il capoluogo, porteranno i cittadini a Campi e Sesto: oggi Rossi chiederà all'Unione europea di finanziarle per oltre 400 milioni. Già da giugno, dice Ceccobao, dovrebbero esserci altre 4 nuove coppie di treni tra Prato, Sesto e Rifredi e una nuova coppia di treni veloci sulla tratta Firenze-Prato-Pistoia-Lucca per far arrivare la tratta Prato-Firenze Rifredi a transiti ogni 15 minuti nelle ore di punta. Poi, si copia dalla Germania: autostrade a 100 km/h per abbassare la produzione di smog automobilistico «dopo l'accordo con società Autostrade sia sull'A11 che sull'A!». Sono pronti i finanziamenti per rifare l'innesto autostradale.

A carico di Adf, oltre alla realizzazione della nuova pista, ci sarà lo spostamento del Fosso Reale, delle aree naturalistiche presenti, il rifacimento del reticolo idraulico, la «ricucitura» della viabilità interna «tagliata» dalla nuova pista. La Regione finanzia interventi sulle aree archeologiche presenti, il ritorno della cultura del grano perché quella (al netto dell'area aeroportuale) «sarà un'area agricola». E infine, un bosco di 150 ettari.

Non è solo per la pista, insomma, che Rossi e la sua giunta varano la variante al Pit. «Da una proposta di pianificazione a un atto integrato di governo del territorio un atto di governo» dice Marson. Entro l'estate, spera Rossi, l'approvazione in consiglio, poi la valutazioni, la partecipazione, anche il «dibattito pubblico» quando ci sarà il progetto Adf. Con l'incognita di come e quanto sarà forte l'opposizione, interna ed esterna. E di come procederà la holding tra le due società, Adf e Sat: «E la Regione potrebbe essere ancora più presente in Adf», spiega Rossi.

Marzio Fatucchi

RIPRODUZIONE RISERVATA