



piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

INDICE DEL CONSIGLIO COMUNALE DEL 4 SETTEMBRE 2018

PUNTO 1 ODG: COMUNICAZIONI:

Presidente Moscardi	
- Decreto 33 – Aggiornamento dichiarazioni dei Consiglieri	pag. 2
Consigliere Guarducci (Per Sesto)	
- Scuola	pag. 2
Consigliera Terzani (Insieme cambiamo Sesto-Per Sesto Bene Comune)	
- Costi prescuola	
- Glifosato	pag. 3
Consigliere Calzolari (Partito Democratico)	
- Crollo Ponte Morandi – Genova	pag. 5
Consigliera Tauriello (Forza Italia)	
- Omicidio Generale Dalla Chiesa	pag. 6

PUNTO 2 ODG: APPROVAZIONE DEL VERBALE DELLA SEDUTA CONSILIARE DEL 03.07.2018.

Votazioni	pag. 8
-----------	--------

PUNTO 3 ODG: PARERE RELATIVO AL PROGETTO “MASTER PLAN 2014-2029 AEROPORTO “AMERIGO VESPUCCI” DI FIRENZE” – PROCEDURA EX ART. 81 D.P.R. N. 616/1977 E D.P.R. N. 383/1994 E S.M.I.

ORDINE DEL GIORNO AVENTE AD OGGETTO “PARERE RELATIVO AL PROGETTO ‘MASTERPLAN 2014-2029 AEROPORTO AMERIGO VESPUCCI DI FIRENZE’” PRESENTATO DAL GRUPPO CONSILIARE PARTITO DEMOCRATICO.

Sindaco Falchi	pag. 9
Consigliere Zambini (Partito Democratico)	pag. 21
Consigliere Quercioli (Insieme cambiamo Sesto-Per Sesto Bene Comune)	pag. 27
Consigliere Soldi (Per Sesto)	pag. 33
Consigliere Cavallo (Movimento 5 Stelle)	pag. 36
Consigliere Madau (Sinistra Italiana)	pag. 39
Consigliere Guarducci (Per Sesto)	pag. 41
Consigliera Tauriello (Forza Italia)	pag. 44
Consigliere Sacconi (Sinistra Italiana)	pag. 48
Vice Sindaco Sforzi	pag. 52
Consigliere Cavallo (Movimento 5 Stelle)	pag. 56
Consigliere Zambini (Partito Democratico)	pag. 57
Sindaco Falchi	pag. 58
Presidente Moscardi	pag. 63
Consigliere Quercioli (Insieme cambiamo Sesto-Per Sesto Bene Comune)	pag. 64

Consigliere Cavallo (Movimento 5 Stelle)	pag.	66
Consigliere Zambini (Partito Democratico)	pag.	66
Consigliere Guarducci (Per Sesto)	pag.	67
Consigliera Tauriello (Forza Italia)	pag.	68
Consigliere Madau (Sinistra Italiana)	pag.	69
Votazione OdGe Deliberazione	pag.	70

PUNTO 8 ODG: INTERROGAZIONE AVENTE AD OGGETTO “INVESTIMENTI E PROGETTI DEL 'BANDO PERIFERIE' A SESTO FIORENTINO” PRESENTATA DAL GRUPPO CONSILIARE PARTITO DEMOCRATICO.

Consigliere Zambini (Partito Democratico)	pag.	72
Assessore Kalmeta	pag.	72
Consigliere Zambini (Partito Democratico)	pag.	75

PUNTO 9 ODG: INTERROGAZIONE AVENTE AD OGGETTO “MUSEO ARCHIVIO RICHARD GINORI DELLA MANIFATTURA DI DOCCIA. RICHIESTA AGGIORNAMENTO” PRESENTATA DAL GRUPPO CONSILIARE INSIEME CAMBIAMO SESTO - PER SESTO BENE COMUNE.

Consigliere Quercioli (Insieme cambiamo Sesto-Per Sesto Bene Comune)	pag.	76
Sindaco Falchi	pag.	76
Consigliere Quercioli (Insieme cambiamo Sesto-Per Sesto Bene Comune)	pag.	79

RINVIATI:

PUNTO 4 ODG: MOZIONE AVENTE AD OGGETTO "ACCESSIBILITÀ/VISIBILITÀ DI DOCUMENTI ED INIZIATIVE DEI GRUPPI CONSILIARI" PRESENTATA DAL GRUPPO CONSILIARE INSIEME CAMBIAMO SESTO - PER SESTO BENE COMUNE.

PUNTO 5 ODG: MOZIONE AVENTE AD OGGETTO "INSTALLAZIONE DI ATTREZZATURE SPORTIVE NELLE AREE DI VERDE PUBBLICO" PRESENTATA DAL GRUPPO CONSILIARE PARTITO DEMOCRATICO.

PUNTO 6 ODG: ORDINE DEL GIORNO AVENTE AD OGGETTO “SOLIDARIETÀ ALLE VITTIME DEL SISTEMA FORTETO E INVITO AL GOVERNO ITALIANO DI ISTITUIRE UNA COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA SULL’ATTIVITÀ DI AFFIDAMENTO DI MINORI A COMUNITÀ E ISTITUTI” PRESENTATA DAL GRUPPO CONSILIARE FORZA ITALIA.

PUNTO 7 ODG: MOZIONE RIGUARDANTE IL "SUPERAMENTO DI BARRIERE ARCHITETTONICHE NELLE STAZIONI FERROVIARIE SITUATE NEL COMUNE DI SESTO FIORENTINO" PRESENTATA DAL GRUPPO CONSILIARE MOVIMENTO 5 STELLE.

COMUNE DI SESTO FIORENTINO
(CITTA' METROPOLITANA DI FIRENZE)
CONSIGLIO COMUNALE DEL 04 SETTEMBRE 2018

Il consiglio comunale è stato convocato alle ore 15,00, nella Sala Consiliare "5 Maggio" del Palazzo Comunale.

Presiede la seduta il Presidente del Consiglio Comunale, sig. Moscardi Ivan, assistito dal Segretario Comunale, Dr.ssa Paola Anzilotta, incaricato della redazione del presente verbale.

La seduta inizia alle ore 15,27

Sono presenti dall'inizio della seduta il Vice Sindaco Damiano Sforzi e gli Assessori Marco Becattini, Silvia Bicchi e Diana Kapo.

Parla il Presidente Moscardi:

<< Inserire nell'apposita fessura il tesserino. Bene, buonasera a tutti e a tutte. Do la parola alla Segretaria per il consueto appello. >>

Parla il Segretario Comunale Dott.ssa Anzilotta che inizia l'appello:

Falchi Lorenzo	Sindaco presente
Madau Jacopo	S.I. presente
Sacconi Antonio	S.I. presente
Falchini Irene	S.I. presente
Pacchiarotti Mara	S.I. assente
Marzocchini Marco	S.I. presente
Moscardi Ivan	S.I. presente
Gambacorta Giuliano	S.I. presente
Barducci Andrea	S.I. presente
Conti Cristina	S.I. presente
Longo Caterina	S.I. presente
Stera Aurielio	Per Sesto presente
Guarducci Andrea	Per Sesto presente
Bruschi Gabriella	Per Sesto presente
Rogai Vanna	Per Sesto presente
Salvadori Marco	Per Sesto presente
Zambini Lorenzo	PD assente
Martini Sara	PD presente
Calzolari Marco	PD presente
Adamo Michele	PD assente
Bassi Alessio	PD assente
Quercioli Maurizio	Insieme cambiamo Sesto-Per Sesto Bene Comune presente
Terzani Serena	Insieme cambiamo Sesto-Per Sesto Bene Comune presente
Cavallo Pietro Pompeo	Movimento 5 Stelle presente

Tauriello Maria

Forza Italia presente

Parla il Segretario Generale Dott.ssa Anzilotta:

<< Grazie Presidente. Mi dà gli scrutatori, Presidente. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Sì, Madau, Longo e Cavallo. >>

Parla il Segretario Generale Dott.ssa Anzilotta:

<< Grazie. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Bene, allora la seduta ha inizio.

PUNTO N. 1 - Comunicazioni.

Al primo punto ci sono delle comunicazioni. Prima di chiedere se la Giunta, e poi successivamente i gruppi, devono comunicare qualcosa, c'ho una brevissima comunicazione io e vorrei ricordare a tutte le Consigliere e a tutti i Consiglieri di adempiere a quella, alla normativa sulla trasparenza e quindi di comunicare al comune di Sesto Fiorentino il 730, oppure l'Unico, insomma la propria situazione patrimoniale, oltretutto i curriculum laddove, ovviamente, ci sono delle variazioni sul curriculum vita. Questo per ovviare alla disposizione normativa della trasparenza, della legge sulla trasparenza per i pubblici amministratori, per gli amministratori pubblici. La mail vi è stata mandata a tutti, ce l'avete nella propria mail istituzionale, la letterina di accompagnamento di cosa il Comune chiede ed è mandata dalla Dottoressa Luisa Sarri. Questo per ricordarvelo, per andare a ricercare la mail a punto sicuro. Mi raccomando, al prossimo Consiglio Comunale, che sarà per la fine di settembre, guardiamo se tutti siamo riusciti, compreso il sottoscritto, perché ancora vi dico io non l'ho fatto, quindi guardiamo se si riesce ad adempiere a questo nostro obbligo.

Bene, chiedo alla Giunta, al Sindaco e alla Giunta se ci sono comunicazioni. Sindaco? Bene, il Sindaco non ha comunicazioni, gli Assessori nemmeno. Quindi, chiedo ai Consiglieri, alle Consigliere, ai capigruppo se ci sono comunicazioni. Consigliere Guarducci. >>

Entra il Consigliere Adamo.

Parla il Consigliere Guarducci (Per Sesto):

<< Sì, grazie Presidente. La mia comunicazione oggi vuole parlare di scuola perché siamo all'inizio, appunto, di un anno scolastico, non ci ritroveremo prima del 17 e già in questi giorni, appunto, le attività nelle nostre scuole sono riprese. La scuola, appunto che credo sia l'unico rito collettivo, che ancora oggi tiene, in un mondo

di divisioni dove quasi tutti i riti collettivi sono stati distrutti. Credo ci sia una magia particolare quando si vede, nei primi giorni di settembre, ripopolarsi le nostre scuole. E' una magia che dovrebbe continuare ad affascinare anche chi non ha più nessun contatto con questo mondo. Credo che la scuola sia l'unica via per realizzare l'uguaglianza, abbattere le differenze e fare le persone libere. Per questo agli studenti, agli insegnanti, al personale scolastico e a tutte le famiglie i nostri più grandi auguri per un anno proficuo che apra i cervelli e cuore della nostra città. E' un anno particolare e credo che, infatti salutiamo a Sesto tanti investimenti fatti per la scuola e per questo, anche su questo voleva vertere la mia, la comunicazione. Tanti investimenti in opere e strutture. E' stata una estate importante che ha visto cantieri in tante scuole. Al netto di intoppi e ritardi sono convinto che questo importante sforzo vada salutato davvero con entusiasmo. E quindi un grazie al Sindaco, Assessore e ai tecnici che questa estate hanno fatto davvero uno sforzo importante. Tanti investimenti fatti non solo sugli edifici, ma su tutto il mondo della scuola. Sono nati a Sesto altri due istituti comprensivi ed è nata la scuola secondaria di primo grado, Renato Brogi, che, grazie per l'invito, festeggeremo la domenica 16. Festeggeremo questi, nei prossimi giorni questi importanti novità, belle e piene di ricchezza per la nostra città. Anche qui davvero un grazie a chi tanto ci ha lavorato assieme ai dirigenti e a tutto il mondo della scuola, a tutti coloro che credono che da qui passi il futuro delle nostre città. In un dibattito organizzato da una nota radio fiorentina, negli scorsi giorni, il Vice Presidente della Camera di Commercio, scoperciando le carte di chi baratterebbe i propri interessi economici con la scuola, ha saputo spudoratamente dire che al Polo Scientifico, che tra l'altro è il luogo dove noi abbiamo pensato, invece, di portarci una scuola nuova e importante come il liceo, al Polo Scientifico preferiscono l'Aeroporto. Anche di questo discuteremo oggi. Tante di queste cose che influisce, appunto, sulla scuola. Questo pensa una cultura miope. Aspettiamo dal Governo, che si è autodefinito del cambiamento, un pochino di luce anche su questo mondo, ma nel frattempo noi a Sesto e anche con questa comunicazione, gli facciamo tanti auguri alla nostra scuola, che ne ha davvero tanto bisogno. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie Consigliere Guarducci. Consigliera Terzani. >>

Parla il Consigliere Terzani (Insieme Cambiamo Sesto-Per Sesto Bene Comune):

<< Sì, grazie Presidente. La mia comunicazione è su due punti. Una è anche sulla scuola, appunto. Sta per iniziare l'anno scolastico e, come tutti gli anni, le famiglie si accingono a sostenere una serie di spese, libri, zaini, corredo scolastico di vario genere. Alcune di queste famiglie avranno necessità di portare i figli in orario

anticipato a scuola e quindi di usufruire del servizio di pre-scuola o anche quello di post-scuola. Quest'anno, a Sesto, chi usufruirà del pre-scuola dovrà pagare quasi 35 Euro al mese, 34,69 per l'esattezza, a differenza dell'anno passato, dove le tariffe erano scaglionate in tre fasce ISEE, permettendo quindi una progressione fiscale in base al reddito e quindi rispettando anche un principio di equità fiscale, così come sancito anche dalla nostra Costituzione. In pratica, chi l'anno scorso era in prima fascia, si vede quest'anno aumentare la spesa del cento per cento e chi era in seconda fascia dell'85%. Se poi ci guardiamo intorno, si vede che la tariffa applicata a Sesto è la più alta in assoluto. A Bagno a Ripoli pagano da 5 a 20 Euro con sei fasce ISEE, la prima addirittura è esente. A Prato pagano da 14 a 18 Euro con tre fasce ISEE. A Fiesole non ci sono fasce ISEE ma pagano 13 Euro al mese e non 35. A Empoli 15 Euro. A noi sembra inopportuno e sconcertante questa decisione, che c'è stata comunicata in commissione. Inopportuna perché molte famiglie fanno ancora i conti con la crisi e il caro vita. E sconcertante perché viene da una Amministrazione che si proclama progressista e contraria alla Flat Tax di cui si parla da quando c'è questo nuovo Governo. Però, si sa, a parole siamo buoni tutti, però poi quando si devono prendere delle decisioni è qui che la politica diventa concreta e si capisce da che parte sta.

La seconda comunicazione, visto che sono ancora nei tempi, è sulla sentenza che ha obbligato la Monsanto questa estate a pagare 300 milioni di dollari ad un giardiniere perché aveva contratto un linfoma non hodgkin per avere usato gli erbicidi a base di glifosato. Questa sentenza ha ridestato dal torpore anche il Presidente della Regione Toscana, Rossi, che ha fatto una comunicazione dicendo che voleva disincentivare l'impiego di glifosato all'interno della sua Regione. Un'ottima notizia, se non che non segue mai nessuna azione, tant'è vero che il Consiglio Comunale della Regione Toscana ha già approvato all'unanimità..sì, Consiglio Regionale della Toscana ha approvato all'unanimità una mozione presentata da "Sì, Toscana a Sinistra" in cui si diceva di rimuovere il glifosato da tutti i disciplinari di produzione e di escludere dai premi del programma di sviluppo rurale le aziende che ne facevano ancora uso. Però, quella mozione sta dentro il cassetto. Il Presidente Rossi è un po' ipocrita, diciamo così, la coerenza io mi chiedo dove sta. Dipende, molto spesso, dalle persone, dagli Assessori, dai Sindaci appunto, dai presidenti, che debbono fare delle azioni concrete e non soltanto approvare delle mozioni, diciamo così, in Consiglio. Perché, vedete, ci sono degli esempi, anche sul nostro territorio, in questo senso di eco-sostenibilità e contro questi pesticidi e ve lo dico subito: è il Sindaco di Carmignano, Prestante, che tra l'altro è del PD, ma è una persona che sull'ecologia in qualche modo si sta battendo, tant'è vero che il Comune di Carmignano, già dal 2016 ha intrapreso una serie di iniziative che ha portato avanti il tema dell'agricoltura biologica e addirittura lui ha fatto una ordinanza in cui ha vietato

sul proprio territorio l'uso del glifosato, totalmente, sia sul verde pubblico che su quello privato, sia agricolo che non. E' una conquista. E' una conquista per quel Comune. Ha coinvolto tutti i cittadini, anche gli agricoltori, quindi c'è arrivato con un coinvolgimento dell'intera comunità. Bisogna essere convinti perché questi pesticidi sono, ovviamente dannosi e l'ultimo report di ARPAT ci dice che il 93% dei corpi idrici, superficiali della Toscana, ha all'interno pesticidi tra cui anche il glifosato. Il 93%. Quindi, non c'è scampo, ce li beviamo e ce li mangiamo. Quindi, dobbiamo invertire la rotta. Ora noi, il nostro Consiglio, ha approvato una mozione che andava in questa direzione, d'accordo? E quindi noi quella mozione bisogna ritirarla fuori dal cassetto e metterla in pratica, non fare solo dei proclami così come fa Rossi.

Riporto un'altra volta l'esempio di Carmignano perché è un Comune che su questo si sta battendo, anche contro la plastica perché adesso, il 28 giugno, è stata deliberata una delibera di Giunta, che si chiama plastic-free, è il primo Comune che toglierà la plastica, e, addirittura, toglie la plastica da tutti gli eventi organizzati dalla pubblica amministrazione. Ora, noi su questo siamo ancora, siamo al passo perché, se vi ricordate, una nostra mozione che diceva di bandire la plastica dagli eventi organizzati dal Comune, è stata approvata in Consiglio. Quindi, io sono sicura che la nostra Amministrazione per il prossimo evento organizzato, e che si svolgerà a partire da domani, "Sound Sesto", con lo "Street Food", sicuramente io sono sicura che, a differenza di "Gnamo" dove l'altra volta, nell'altra manifestazione c'erano solo e soltanto stoviglie di plastica, questa volta troveremo le stoviglie compostabili, come è giusto che sia in un Comune, che ha aderito a rifiuti zero. Grazie.

>>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie Consigliera Terzani. Chiedo se ci sono altre comunicazioni da parte dei gruppi. Calzolari. >>

Parla il Consigliere Calzolari (PD):

<< Sì, grazie. Grazie Presidente, buongiorno a tutti, ai Consiglieri, ai cittadini, che sono venuti oggi in Consiglio. Sarebbero tante le cose da dire perché, ovviamente, come succede spesso, durante l'estate sono successe tante cose, da quando l'ultima volta che ci siamo visti. Io voglio soffermarmi su quanto è successo il 14 agosto a Genova, ovvero sul crollo del Ponte Morandi e sulle 43 vittime, che questo ha comportato. Ora, io non voglio soffermarmi sulle polemiche, che sono susseguite ai giorni del crollo del ponte, il più delle quali, devo dire, sono state stucchevoli per non dire offensive, se non ridicole. Né su chi subito dopo il crollo di una vicenda così tragica, ha alzato immediatamente la mano per illuminarci con soluzioni semplicistiche e che non aiutano, non aiutano nessuno. Mi voglio soffermare, però, su un fatto, sul fatto che più della metà

delle famiglie delle vittime ha disertato i funerali di Stato dopo una vicenda del genere. Io, a memoria, ecco, ho 25 anni, però a memoria non mi ricordo di un dato così importante dopo una tragedia di questo tipo. Io credo che questo dato debba farci, debba essere osservato e debba farci riflettere. A me, personalmente, fa paura e mi preoccupa, e rispettando ovviamente chi ha scelto di celebrare i funerali in forma privata. Ecco, io vorrei che riflettessimo tutti, ognuno di noi, su quanto ognuno di noi nelle cose più importanti, o anche in quelle più piccole, è diverso da chi doveva controllare e per un tornaconto immediato e per interesse personale non ha controllato. Quanto siamo diversi da chi è chiamato a risolvere i problemi anche se non soprattutto quando questi sono scomodi e per tornaconto personale, o addirittura elettorale, non li risolve. Quante volte ci è capitato di dare a parole o anche solo nel pensiero un giudizio immediato, senza aspettare che i tribunali o in generale che gli organi di competenza concludessero, anche solo iniziassero il loro lavoro. Qual è nel profondo la differenza tra urlare dopo una tragedia del genere "non sono stato io", se nel nostro piccolo ci preoccupiamo esclusivamente di dire non sono stato io? Per questo, vorrei chiedere al Presidente e all'organo di cui faccio parte, un minuto di silenzio per ricordare e onorare le vittime di Genova, le loro famiglie, i loro amici, ma anche per riflettere, ognuno di noi, su quello che possiamo, dobbiamo fare e non facciamo ogni giorno nel nostro piccolo o nel nostro grande per evitare che tragedie del genere, o anche per fortuna più piccole, succedano nel nostro quotidiano. Grazie.>>

Entra il Consigliere Zambini.

Parla il Presidente Moscardi:

<< Prego. Si va avanti con le, Tauriello. Poi, dopo si fa.>>

Parla il Consigliere Tauriello (F.I):

<< Grazie Presidente, buon pomeriggio ai colleghi e ai partecipanti al nostro Consiglio, ai cittadini. Era il 3 settembre 1982, quando cosa nostra ammazzò il Generale dei Carabinieri Carlo Alberto Dalla Chiesa, a Palermo, assieme alla moglie Emanuela Setti Carraro, mentre rientravano a caso, uccisi con trenta colpi di kalashnikov. Assieme a loro, i mafiosi, colpirono anche l'agente di scorta, Domenico Russo. Il Generale Dalla Chiesa è stato un vero esempio di eccezionale fedeltà della democrazia, ai valori della democrazia, di difesa della legalità e dello stato di diritto, sino al prezzo della propria vita. Il sacrificio del Generale Dalla Chiesa deve essere ricordato ogni giorno. Un eroe. Un eroe però non è tale per un gesto compiuto in una sola eccezionale occasione. Eroe si diventa perché ogni giorno si fa il proprio lavoro con dignità e dedizione. Si fanno scelte sul campo, scomode delle volte, pericolose fino a perdere la vita delle altre.

Chiudo questa mia brevissima comunicazione con le parole che lo stesso Dalla Chiesa ha pronunciato e che mi piacciono particolarmente rispetto a tanti altri suoi scritti: "certe cose non si fanno per il coraggio, si fanno solo per guardare più serenamente negli occhi i propri figli e i figli dei nostri figli". Grazie. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie. Ci sono altre comunicazioni? Bene, se non ci sono comunicazioni, si fa il minuto di silenzio.

Il Consiglio Comunale osserva un minuto di silenzio.

Bene, i lavori possono riprendere. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Allora, adesso si passa al Punto n. 2, che ha per titolo.

**PUNTO N. 2 - Approvazione del verbale della seduta consiliare del
3.07.2018.**

Non avendo ricevuto osservazioni, propongo di metterlo in votazione.

Dichiaro aperta la votazione.

Allora, presenti 23, votanti 23, favorevoli 20, contrari nessuno, astenuti 3. Quindi, il verbale è approvato. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Adesso si passa al Punto n. 3 all'ordine del giorno, la delibera, che ha per titolo:

**PUNTO N. 3 - Parere relativo al progetto "Master Plan 2014-2029
aeroporto "Amerigo Vespucci di Firenze" - Procedura ex art. 81 DPR n.
616/1977 e DPR n. 383/1994 e S.M.I.**

Do la parola per l'illustrazione al Sindaco. >>

Parla il Sindaco Falchi:

<< Grazie Presidente. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Scusa, scusi Sindaco, un attimino. Volevo ricordare a tutti, al Sindaco compreso quindi, mi sono scordato, che come avevamo discusso e pianificato in conferenza dei capigruppo, per questa delibera i tempi sono raddoppiati, come prevede appunto il Regolamento. Prego, Sindaco. >>

Parla il Sindaco Falchi:

<< Grazie Presidente. Buonasera a tutte le Consigliere e i Consiglieri, al pubblico presente, a chi segue questa discussione molto importante per, diciamo, gli assetti e il futuro del territorio della nostra città, in streaming, quindi da casa.

Entra l'Assessore Sanquerin.

Come sapete, questo Consiglio Comunale è stato convocato proprio nella giornata di oggi per consentire anche di poter esprimere in tempo rispetto alla Conferenza dei Servizi, convocata per il 7 settembre a Roma, il parere del Comune di Sesto Fiorentino in merito al Master Plan. Questo parere è stato ovviamente oggetto a parte di un lavoro tecnico molto approfondito nelle settimane scorse, su cui ritornerò, anche per darne giusto riconoscimento a chi ha svolto un lavoro davvero esemplare ed importante, ma è stato oggetto anche di lavoro da parte delle Commissioni Consiliari, che si sono riunite la settimana scorsa, giovedì con i tecnici del Comune e con le sedute della Seconda e della Terza Commissione Consiliare congiunta, che hanno approfondito il parere, che adesso presentiamo al Consiglio Comunale e che sarà oggetto della discussione e della votazione di oggi. Il giorno successivo, venerdì, come sapete, invece, le sedute della Commissione hanno ospitato l'audizione di ENAC e di Toscana Aeroporti, che sono appunto i proponenti del Master Plan, e che hanno illustrato, diciamo, le loro considerazioni e la loro relazione e hanno risposto alle domande dei Consiglieri Comunali.

Giusto per chiarezza, ma perché credo sia anche un elemento importante, per la discussione, che facciamo oggi, provo a ricostruire brevemente il crono programma delle ultime settimane, degli ultimi mesi, che ci portano alla discussione di oggi, alla presentazione del parere nella seduta di oggi del Consiglio Comunale. Come avete avuto modo di vedere, ENAC trasmette gli elaborati del Master Plan del nuovo aeroporto di Peretola anche al nostro ente, al Comune di Sesto Fiorentino, in data 14 maggio. Già il 13 giugno il nostro Comune si esprime in merito all'attestazione di non conformità urbanistica delle previsioni contenute nel Master Plan, ovviamente sulla base di quelli che sono gli strumenti urbanistici attualmente vigenti nel nostro Comune, quindi il Piano Strutturale e il Regolamento Urbanistico che contengono, come ben sapete, delle previsioni ben precise per quell'area, per quella porzione importante del nostro territorio e che sono, diciamo, previsioni afferenti al cosiddetto progetto di Parco della Piana. Il 10 luglio arriva la convocazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti per la Conferenza dei Servizi il 7 settembre. Il 2 agosto, ovviamente, andando avanti l'attività istruttoria da parte del nostro comune, così come degli altri enti coinvolti nella Conferenza dei Servizi, il 2 agosto si riunisce ed esprime il proprio parere la Commissione per il Paesaggio, che esprime un parere, come ben sapete, negativo in merito al progetto e poi vediamo più avanti anche con quali specifiche e con quali considerazioni e valutazioni. Il 6 agosto arriva comunicazione a questo Comune, così come a tutti gli altri enti convocati per la conferenza dei servizi, che erano stati presentati altri elaborati, quindi nella scadenza dei 30 giorni precedenti alla Conferenza dei Servizi, come è previsto dalla legge, ma degli elaborati che la stessa ENAC, nel consegnarli al Comune, dichiara essere, "tale e nuova documentazione deve intendersi interamente sostitutiva di quella precedentemente trasmessa in data 20 aprile 2018", in realtà acquisita dal nostro Comune, come dicevo prima, in data 14 maggio. Quindi, documentazione superata ed annullata dalla presente trasmissione. Questo, come sapete, ha comportato da parte degli uffici delle difficoltà oggettive, tecniche, di dover ricontrollare ogni singola tavola delle 1.100 elaborati, 1.100 file presentati, che compongono diciamo i vari elaborati e i vari approfondimenti del Master Plan ed ha fatto sì che il nostro Comune avanzasse richiesta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di posticipare e di rivedere la convocazione e la data della Conferenza dei Servizi perché tale data, e continuiamo a mantenere questo giudizio, è una data che non consente, non ha consentito in maniera approfondita una analisi della modificata documentazione su un progetto così importante, indipendentemente dalla posizione e dall'opinione politica che ogni gruppo, che ogni amministrazione, che ogni gruppo consiliare e che ogni amministrazione e soggetto coinvolto nella conferenza dei servizi ha formato sul parere. Ma, da un punto di vista tecnico, una

modifica così importante, che riguarda una percentuale altissima di questi elaborati con nuove tavole e nuova documentazione presentata ci ha fatto, appunto, prendere la decisione di chiedere al Ministero una proroga di tale convocazione, ma, come ben sapete, nei giorni scorsi è arrivata invece da parte del Ministero la conferma della convocazione della Conferenza dei Servizi del 7, di venerdì prossimo, del 7 settembre. Dicevo, questo mi serviva per dare, come dire, contessa non solo ai Consiglieri Comunali, che già lo conoscono, ma direi anche a tutta la città, essendo questo un luogo del dibattito, della discussione pubblica di tutta la città, di quali sono stati i passaggi delle ultime settimane e delle difficoltà, che hanno avuto tutti gli enti, in particolar modo noi, per la complessità, per la mole degli impatti, che un'opera del genere ha sul nostro territorio, ad approfondire, non politicamente, ma tecnicamente tutti gli elaborati e tutte le previsioni contenute all'interno del Master Plan per il progetto del nuovo aeroporto di Peretola. E quindi mi sento anche in maniera ufficiale, l'ho già fatto in commissione, ma mi sembra giusto farlo qui, ringraziare il gruppo di lavoro interno al Comune, gli architetti Venturini, l'Architetto Guidotti e Bonatti per quanto riguarda l'assetto del territorio, l'Ing. Dabizzi per quanto riguarda l'U.A. Infrastrutture ed Ambiente, l'Avvocato Zucchermaglio per quanto riguarda gli affari generali, ma, più in generale, tutti i settori e tutti i dipendenti e i professionisti del nostro ente, che davvero si sono trovati in questo mese di tempo, a fare un lavoro straordinario di grande capacità, di grande qualità, ma anche con tempi strettissimi e credo che il lavoro, che sono riusciti a produrre, indipendentemente, poi ripeto, dalle opinioni politiche, che possiamo mantenere su questo tipo di opera, credo vada riconosciuto e apprezzato anche in questa sede.

Come avete avuto modo di apprezzare, il parere tecnico è articolato in una serie di ambiti che riguardano, diciamo, gli aspetti che vanno ad impattare da un punto di vista amministrativo, ambientale, urbanistico, territoriale, sanitario, sul nostro territorio.

Partiamo da quelle che sono le valutazioni in merito alla pianificazione urbanistica. Il parere, da questo punto di vista, e la delibera che accoglie, diciamo, e che fa proprio il parere presentato dagli uffici, non poteva non partire dalla rilevazione del fatto che da un punto di vista urbanistico per il nostro Piano Strutturale e per il Regolamento Urbanistico vigente e anche per il PIT Regionale, ma, a maggior ragione, per i nostri strumenti urbanistici del nostro Comune, del nostro ente, prevedono per quella porzione di territorio il Parco della Piana. E quindi la conformità urbanistica non è rispettata in nessun modo. E quindi il primo elemento, che noi individuiamo, in merito alla pianificazione urbanistica, è che tale progetto è in evidente contrasto con tutti gli strumenti urbanistici presenti nel nostro Comune, ma anche al livello regionale. Non solo, c'è un contrasto da un punto di vista degli strumenti urbanistici, ma c'è anche un contrasto, una compromissione, in qualche modo, delle

azioni pianificatorie, già intraprese da questa Amministrazione ed è un Master Plan, sono previsioni che incidono in maniera irreversibile sui sistemi di relazione della pianificazione a scala di area metropolitana, alcuni dei quali sono già in fase di attuazione. Nell'area, infatti, interessata dal progetto del Master Plan aeroportuale ricadono vari progetti, a partire dalla realizzazione completa del percorso pedonale e ciclabile, che collega il Polo Scientifico con villa Montalvo a Campi Bisenzio, e questa estate ha visto, tra l'altro, il partire i lavori sui primi lotti di tale importante intervento per il nostro territorio. Ma anche ricadono progetti come il completamento della sistemazione ambientale della cassa di espansione di Padule; l'accordo di programma per la realizzazione di interventi di forestazione, imboschimento volti al miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica del Parco della Piana; il famoso progetto dei "boschi della Piana", progetto di riqualificazione e miglioramento ambientale della Piana Fiorentina, che, solo in parte, nasceva come conseguenza della realizzazione e della previsione dell'inceneritore di Case Passerini, ma che aveva una valenza che andava ben oltre la realizzazione di quell'intervento.

Sono previsioni, quelle del Master Plan, che vanno da un punto di vista urbanistico in contrapposizione anche con il progetto definitivo delle opere per la messa in sicurezza idraulica del Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino, in particolare con le previsioni dell'ambito di trasformazione, scheda 48, Via dei Frilli, del nostro Regolamento Urbanistico. Sono interventi questi ultimi, che ho citato, funzionali alla messa in sicurezza idraulica del sistema di canale di cinta del Fosso Reale, alla riduzione del rischio idraulico della Piana e, in particolare, dell'insediamento del Polo Scientifico Universitario.

In sostanza, la localizzazione del progetto, contenuto nel Master Plan, contrasta anche con gli scenari della prossima pianificazione comunale già tracciata. Nei suoi indirizzi generali nel Piano Strutturale Intercomunale, che è in fase avanzata e che, come i Consiglieri Sanno, vedrà nei prossimi mesi la discussione per la sua futura adozione in questa aula. Quindi, per tutte queste motivazioni, esclusivamente sull'ambito che riguarda, diciamo, la conformità e gli aspetti urbanistici, gli uffici comunali ritengono che l'attuazione delle previsioni contenute nel Master Plan aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze comporti, di fatto, la sostanziale sottrazione al Comune della tutela degli specifici interessi di rilievo comunale, connessi al governo del territorio.

Abbiamo poi un altro ambito del parere tecnico, che il nostro Comune ha elaborato e che presentiamo quindi in Consiglio Comunale, in merito alle valutazioni circa la procedura di apposizione del vincolo preordinato agli espropri. Questo è un aspetto più prettamente urbanistico. Mi scuserete se su alcuni di questi aspetti possono sembrare meno importanti, ma il parere del nostro Comune doveva,

deve, e dovrà basarsi su molti degli aspetti, che riguardano il Master Plan per alcuni anche aspetti diciamo non prettamente ambientali ed urbanistici, ma anche più squisitamente amministrativi, come quello relativo all'apposizione del vincolo preordinato agli espropri. Su questo aspetto i nostri uffici rilevano poca chiarezza nel procedimento e nelle funzioni, che dovranno svolgere alcune delle particelle, alcune delle aree, che sono oggetto di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, come, ad esempio, le aree di cosiddetta compensazione ambientale, anche per la comprensione della loro, diciamo, rientranza in quello che è le aree di sedime aeroportuale.

Esistono, poi, motivazioni, ed è la terza area sotto ambito diciamo contenuto nel parere tecnico in discussione, in merito alla compatibilità paesaggistica. Su questo aspetto vi ho già accennato prima nell'introduzione, che la Commissione del Paesaggio del nostro Comune, vi ricordo essere composta da tecnici esterni all'Amministrazione Comunale, si era già riunita più volte e aveva espresso un parere in data 2 agosto, parere che, ovviamente, visto il crono programma, a cui ho fatto riferimento nella mia introduzione, è precedente alla comunicazione di ulteriore documentazione modificativa e sostitutiva di quella precedente, presentata dai proponenti del Master Plan, ma è una valutazione ed è un parere che, nel caso in cui ci sarà bisogno, e nel caso in cui soprattutto ci saranno le condizioni all'interno della Conferenza dei Servizi, dovrà ovviamente essere aggiornato, ma è quanto mai attuale, anzi caso mai alcuni di questi aspetti, come vedremo, non possono che essere peggiorati da quelle che sono le valutazioni e gli approfondimenti fatti con la documentazione consegnata a questo Comune in data 7 agosto.

La Commissione per il Paesaggio, e cito il parere della commissione stessa, ha evidenziato che la porzione della Piana interessata dall'intervento detiene un notevole grado di integrità paesaggistica, con permanenza di caratteri di ruralità diffusi e puntali, la cui tutela e valorizzazione è affidata principalmente al Parco della Piana, agli ulteriori strumenti di pianificazione correlati ed ai progetti in corso di realizzazione, finalizzati alla fruizione del parco.

L'intervento proposto accentua le criticità territoriali, espresse nella scheda di ambito del PIT, producendo ulteriore frammentazione territoriale e cesura tra la Piana e la zona collinare. L'intervento progettuale altera in modo irreversibile la matrice storica e consolidata del paesaggio rurale.

La Commissione ha inoltre evidenziato che la metodologia di valutazione delle trasformazioni adottata, non sia adeguata alla dimensione e alla complessità dell'opera, in particolare nelle valutazioni delle interferenze con le opere esistenti e con gli ulteriori interventi previsti nelle aree limitrofe.

Le misure di compensazione previste, consistenti nella sottrazione di suolo al tessuto agricolo consolidato, producono elementi di ulteriore impatto paesaggistico, non risolvendo, peraltro, le criticità evidenziate.

Considerato che alla luce della nuova documentazione acquisita in data 7 agosto, a cui facevo riferimento prima, e alla dichiarata sostituzione integrale degli elaborati progettuali del Master Plan e l'annullamento di quelli acquisiti dal Comune in data 14 maggio, risulta necessario sottoporre una nuova documentazione all'esame della Commissione per il Paesaggio al fine di consentire alla stessa l'espressione di un nuovo parere o di un aggiornamento dello stesso. Gli ulteriori approfondimenti della nuova documentazione, che comunque sono già stati avviati da parte degli uffici e che saranno, come dicevo, oggetto di un approfondimento anche da parte della Commissione del Paesaggio, consentono di valutare in maniera inequivocabile la nuova barriera visuale, che sarà costituita dalla cosiddetta "duna antirumore". Nel documento si afferma che l'inserimento dell'infrastruttura, se da un lato migliora sensibilmente il clima acustico delle aree adiacenti il Polo Universitario, dall'altro costituisce un detrattore dal punto di vista estetico-paesaggistico, in quanto costituisce una sorta di barriera visiva, avente sviluppo complessivo pari a circa 1.500 metri, che restringe fortemente i coni visivi e altera lo skyline percepito. Inoltre, la particolare morfologia della duna, lato polo universitario, altezza del paramento pari a dieci metri, inclinazione costante pari a 65 gradi, peraltro non modificabile per ragioni funzionali di fono assorbimento, conferisce al rilevato un aspetto antropico che ricade, che richiede interventi di inserimento paesaggistico, al fine di mitigarne l'impatto sul contesto, riportando maggiormente ai caratteri del paesaggio circostante, dichiarando così tutta l'invasività di tale manufatto dal punto di vista paesaggistico. Mi perdonerete la tecnicità dei riferimenti, che ho fatto, ovviamente, all'espressione del parere della Commissione del Paesaggio e alle dichiarazioni, le affermazioni contenute nel Master Plan, ma per essere chiari questo significa che la nostra Piana, vista da Monte Morello, avrà una duna, un muro alto dieci metri con una inclinazione di 65 gradi, di circa 1.500 metri, che sarà parallelo alla pista, alla futura pista dell'aeroporto di Peretola, che la costeggerà e che sarà a fianco al Polo Scientifico Universitario. Quindi, queste sono le valutazioni della Commissione del Paesaggio per quanto riguarda l'impatto paesaggistico che, pur non essendo architetti paesaggistici, credo chiunque di noi possa apprezzare nella sua interezza. Apprezzare, ovviamente, è un eufemismo.

La quarta area sotto ambito di intervento del parere riguarda le valutazioni in merito agli interventi edilizi. Come è stato ricordato anche in Commissione, se la Conferenza dei Servizi si dovesse concludere, diciamo, con parere favorevole, la conclusione della

Conferenza dei Servizi costituisce già permesso a costruire, quindi, sostanzialmente, i proponenti con la conclusione della Conferenza dei Servizi si troverebbero già possesso di tutti quegli strumenti amministrativi per poter realizzare l'opera. Questo anche per quanto riguarda, ad esempio, i terminal, tutte le aree di, l'albergo e tutti quei, diciamo, interventi di contorno rispetto alla pista aeroportuale e che anche da un punto di vista edilizio non avrebbero più nessun ritorno, nessun passaggio anche negli uffici tecnici del nostro Comune e anche da questo punto di vista capirete bene come, in mancanza anche della conformità urbanistica, i nostri uffici abbiano rilevato come questo fosse un elemento, diciamo, sicuramente non positivo, ma che contribuisce a fornire un parere negativo.

Veniamo al punto 5, che sono le valutazioni in merito agli aspetti ambientali. Come è citato nel parere, la dimensione della documentazione prodotta e il tenore delle misure di gestione da attuare delineano una evidente incidenza ed invasività dell'infrastruttura aeroportuale. Anche questo non c'è bisogno di essere degli ingegneri ambientali per capire che la mole importante, fondamentale di prescrizioni, di documentazione in merito alla mitigazione di un impatto ambientale, dimostra che questo impatto è importante su questo territorio.

Sotto questo profilo, gli interventi compensativi previsti nella parte residua della Piana di Sesto, a fronte della sottrazione di centinaia di ettari di suolo produttivo e della alterazione del sistema idraulico e della rete ecologica esistenti, non possono essere considerati tali. Non possono essere considerati mitigativi, sostitutivi, poiché non considerano la natura delle risorse, che vengono sostanzialmente alterate e ridotte dal progetto in esame.

I nostri uffici rilevano anche come i progetti presentati, su tutti questi aspetti, diciamo, mitigativi da un punto di vista ambientale, abbiano uno stato di elaborazione molto approssimativo, molto superficiale, che sicuramente all'interno della Conferenza dei Servizi potranno essere approfonditi, ma che in questa fase non consentono di esprimere un parere, ad esempio, su aspetti che sono comunque importanti, pensate al fabbisogno idrico delle aree individuate: solo per la duna antirumore viene fatto uno studio specifico che individua, diciamo, fabbisogno ed esigenze di, diciamo, fabbisogno idrico estremamente importanti e difficilmente reperibili in zona, come viene ricordato giustamente dagli uffici comunali. Si parlava poi della superficialità e del non approfondimento su alcune questioni importanti, pensate che, ad esempio, nel Master Plan viene ancora considerato l'inceneritore di Case Passerini, come prossimo alla sua realizzazione, e, addirittura, il terminal e tutte le strutture di servizio dell'aeroporto nel Master Plan sono indicate da un punto di vista del loro fabbisogno energetico come servite dalla energia prodotta dalla futura costruzione dell'inceneritore di Case Passerini. Sappiamo tutti bene, non solo che da un punto di vista autorizzativo, il TAR e poi il Consiglio di Stato hanno confermato

l'annullamento della autorizzazione, quindi non esiste nessuna autorizzazione per la realizzazione di quell'impianto. Sappiamo bene, anche da un punto di vista politico come la Regione si sia già impegnata a modificare prossimamente il Piano Regionale dei Rifiuti e togliere definitivamente quell'impianto dalla programmazione regionale dell'impiantistica sui rifiuti. Quindi, da questo punto di vista, diciamo, non è sicuramente esaustivo questo esempio, ma penso renda bene l'idea del perché anche da un punto di vista ambientale, non solo l'impatto sia forte e spropositato sul nostro territorio, ma sia anche non valutato correttamente nel Master Plan. E da questo punto di vista, a maggiore ragione, gli ulteriori approfondimenti fatti successivamente fanno richiedere al nostro Comune, fanno avanzare al nostro Comune la richiesta che il progetto sia nuovamente sottoposto a VIA, a valutazione di impatto ambientale. Valutazione di impatto ambientale di un progetto sostanzialmente modificato rispetto a quello oggetto di valutazione ambientale, mesi e mesi fa, è, per oggettiva diciamo definizione della valutazione ambientale, deve essere riproposta e rivista, rivalutata alla luce delle modifiche importanti, che sono state presentate. Il sesto ambito riguarda le valutazioni in merito alla mobilità stradale. Anche da questo punto di vista è facile comprendere, pur non essendo ingegneri trasportisti, come un intervento di questo tipo, che taglia la nostra Piana a metà, che separa completamente l'area del centro abitato di Sesto Fiorentino dall'area commerciale, industriale, produttiva dell'Osmannoro, crea diciamo un impatto su una viabilità, su una rete viaria già in situazione di forte stress e di forte criticità. Anche questo viene riconosciuto all'interno degli studi preliminari contenuti nel Master Plan. In una situazione di forte criticità le uniche soluzioni, diciamo, migliorative e mitigative sono quelle già però previste, quindi già previste allo stato attuale, il completamento della Perfetti Ricasoli Mezzana, il nuovo svincolo della A11, tutti interventi, alcuni in fase avanzata, alcuni ancora da progettare e da trovare le risorse, che però servivano per, diciamo, trovare una soluzione migliorativa alla situazione attuale, non certo a quella, visto che le previsioni contenute nel Master Plan parlano al 2030, con il nuovo aeroporto in funzione, di un incremento dell'8,6% del traffico delle auto, del 17,96% di veicoli commerciali leggeri, del 20,20% di veicoli commerciali pesanti sul nostro territorio. Non solo su quello di Sesto, ma su tutta l'area interessata e che avrà delle ricadute da un punto di vista della mobilità stradale. E' facile quindi comprendere come quegli assi, penso a Viale Guidoni, Viale 11 Agosto, Viadotto dell'Indiano, l'area dell'Osmannoro e di Via Lucchese, che già adesso soffrono un momento di criticità, con un intervento del genere sicuramente si troveranno in una situazione di forte stress e di forte difficoltà, con quello che vuol dire da un punto di vista della viabilità stradale, ma anche da quello che vuol dire da un punto di vista dell'impatto ambientale, che la mobilità, soprattutto quella privata, ha sul nostro territorio

e sul nostro ambiente. Senza considerare, come dicevo prima, accennandolo e mi scuserete se su questo sono un po' lungo, l'allungamento derivante dalla nuova viabilità, che collegherebbe il centro di Sesto Fiorentino con l'area dell'Osmannoro non prevedendo nessun sottopassaggio della nuova pista dell'aeroporto di Peretola, in Europa sono tanti i casi, penso a Losanna, penso a Parigi, penso da Amsterdam, penso a tante realtà dove sono previsti dei sotto attraversamenti della pista, in questo caso ENAC ci ha, come dire, ribadito la non impossibilità tecnica in questo caso, in questo specifico caso di poter realizzare un intervento del genere. Per cui, per collegare Sesto all'Osmannoro dovremmo avere, oltre ai tre chilometri in più, quasi quattro chilometri di strada, che costeggerà e circumnavigherà interamente la pista, la nuova pista di Peretola, con tutto quello che vuol dire da un punto di vista della difficoltà a collegare Sesto con uno dei principali polmoni industriali produttivi, commerciali, come dicevo prima, di tutta la Toscana. Con quello che ne deriverà da un punto di vista anche dell'impatto ambientale in una maggiore percorrenza dei veicoli sul nostro territorio, abbiamo visto quali sono le previsioni di crescita del traffico, anche in virtù di quel tipo di intervento e con quello che vuol dire, permettetemi anche questo, perché poi sono soldi tutti, anche come maggiore manutenzione e come maggiore intervento di risorse di tutti per mantenere una nuova strada che fa un intervento, non richiesto dalla comunità, non necessario e sicuramente non utile per migliorare la viabilità, ma i cui costi, poi, sarebbero interamente a carico dell'Amministrazione Comunale, così come, e ci vediamo dopo, perché anche questo è un aspetto importante, su tanti altri degli altri interventi che sono previsti di prossima realizzazione.

Il settimo punto riguardano le valutazioni in merito alla configurazione delle zone di rischio aeroportuale. Le zone definite dalla nuova pista avranno gli effetti maggiori sull'area del Polo Scientifico e Tecnologico, con la zona dell'Osmannoro, e con ambiti interessati da previsione urbanistiche in fase di realizzazione o con nuove previsioni del Secondo Regolamento Urbanistico, già contenute nell'appendice 1 delle norme generali. Tali previsioni potrebbero risultare compromesse o non realizzabili. Quindi, ci sono già previsioni previste nei nostri strumenti urbanistici, che riguardano alcune aree dell'Osmannoro e del Polo Scientifico, la cui certezza e la cui effettiva realizzabilità è tutta messa in discussione da, diciamo, la configurazione delle zone di rischio aeroportuale.

Infine, le valutazioni in merito alla gestione economica e finanziaria delle opere non strettamente appartenenti alle funzioni aeroportuali. Può sembrare una cosa secondaria, ma, assolutamente, non lo è. Nella documentazione, come rilevano gli uffici del nostro Comune, non vi è traccia del quadro analitico della stima economica e finanziaria delle opere accessorie di compensazione e mitigazione esterna al perimetro aeroportuale, e, specificamente quello di

gestione delle opere realizzate. Si fa riferimento all'interno del Master Plan, poi di un passaggio ad un fantomatico Ente, con la "E" maiuscola, non si capisce quale sia, qualcosa mi fa pensare che si pensi al Comune di Sesto come quello che si prende in carico poi la gestione, la manutenzione ordinaria e straordinaria di tutte le opere, che verrebbero realizzate, va detto, senza che vengano, siano state richieste da questa amministrazione e da questa comunità e quindi la realizzazione delle aree verdi, la realizzazione delle aree attrezzate, la realizzazione delle dune antirumore a cui facevo riferimento prima, le strade. Tutta una serie di interventi su cui non si fa chiarezza, una volta realizzati, chi sarà l'ente gestore e soprattutto l'ente, che dovrà farsene carico da un punto di vista economico. Va da sé e non è questa una, è anche ovviamente una critica politica, ma è anche un dato di fatto, e sfido chiunque a dire diversamente, che le risorse e le finanze del Comune di Sesto Fiorentino non sarebbero certo in grado di poter garantire e di poter gestire la manutenzione ordinaria e straordinaria di una così mole, di una mole così importante di aree che, attualmente, invece sono private e per cui verrebbero consegnate al pubblico e con tutti gli oneri e gli onori, ma soprattutto oneri da questo punto di vista, di gestione relativi.

Ecco, queste è, e mi perdonerete la lunghezza, ma credo che un tema del genere avesse bisogno, anche in questa sede, di una diciamo analisi tecnica, di una illustrazione tecnica, ovviamente fatta in maniera indegna da parte mia e non all'altezza di quella fatta dai tecnici del Comune, che ho già ringraziato per il lavoro fatto e anche per l'illustrazione fatta in Commissione Consiliare. Però, care Consigliere e cari Consiglieri, care forze politiche, non possiamo nasconderci dietro un dito: la discussione di oggi è una discussione che è in merito ad un parere tecnico che il nostro Comune presenta e che il nostro Comune porterà alla Conferenza dei Servizi del 7 settembre, ma è una valutazione che è fortemente politica. E' una valutazione che non può prescindere da una idea di città, una idea di territorio, un'idea di Piana Fiorentina, che ogni forza politica e che ogni cittadino deve poter avere sulla propria città. Non esiste poter pensare che sia indifferente la previsione attuale del Parco della Piana con tutta la storia urbanistica, la storia di buon governo amministrativo, le scelte lungimiranti fatte nel corso dei decenni scorsi da chi ha governato questo territorio, in particolare in quell'aspetto, in quella scelta di prevedere un vuoto urbanistico, un'area che servisse da compensazione, l'abbiamo detto decine e decine di volte, a sfinimento, un'area che servisse di compensazione per i tanti pieni urbanistici, per lo sviluppo economico, per lo sviluppo industriale, commerciale, infrastrutturale del nostro territorio. E non è indifferente immaginarsi un futuro della Piana, con il Parco della Piana, così come sempre immaginato fino ad adesso, e una Piana che preveda una striscia di cemento di 2.400 metri, con la duna antirumore di 1.500, alta 10 metri, con tutte le opere di

compensazione, con tutte le opere viarie, con lo stravolgimento del reticolo idraulico e con lo stravolgimento della pianificazione di questo territorio degli ultimi 40-50 anni. E' inutile girarci intorno, è inutile su questo essere troppo lunghi su un aspetto che è sotto gli occhi di tutti. Ma, a maggior ragione, non c'è solo l'aspetto urbanistico, non c'è solo l'aspetto ambientale, non c'è solo l'aspetto economico, non c'è solo l'aspetto dell'impatto sulla rete viaria a cui facevo riferimento prima. C'è anche l'aspetto del modello di sviluppo, di che cosa noi ci immaginiamo per il nostro territorio. Se Sesto, la Piana Fiorentina, l'area più importante, da un punto di vista produttivo, della Toscana, si immagina il suo futuro come un'area a vocazione ancora industriale, di alta qualità, di produzione e di manifattura di qualità, che crea, e lo sappiamo bene, maggiore ricchezza, la distribuisce maggiormente rispetto alla rendita immobiliare, rispetto alla rendita fondiaria, rispetto al modello di sviluppo basato sul turismo mordi e fuggi. Lungi da me, in questa sede, fare polemiche di altro tipo. Però, quando in questi mesi si assiste ad un dibattito, all'interno della città di Firenze, che spinge l'Amministrazione Comunale Fiorentina a prendere scelte come quella di non fare, con alcune ordinanze, sedere i turisti sui sagrati delle chiese, di non fare mangiare i panini in alcune, o di non poter fare mangiare niente nelle strade di alcune vie del centro, sono sintomo di un problema, di una trasformazione, che c'è stata in questi ultimi 10-15 anni, in parte trasformazioni globali, in parte sicuramente non contrastate dal mio punto di vista, come avrebbero dovuto e come avrebbero potuto, con scelte diciamo di politica locale, che hanno spinto il nostro territorio, Firenze in particolare, a trasformarsi piano, piano in un territorio, che, invece, essere culla non solo del turismo, delle bellezze artistiche e del terziario, ma anche e soprattutto della produzione della manifattura di qualità, che aveva qui sede e che fa ancora avere qui sede non solo a grandi multinazionali, ma ad aziende grandi, aziende medio piccole, aziende che fanno con il loro tessuto produttivo, con il loro indotto, con i riflessi, che hanno dal punto di vista dell'occupazione, uno degli elementi che hanno garantito crescita economica, sicuramente più sostenibile rispetto a quella basata sulla rendita finanziaria. E quando noi siamo ad immaginarci un investimento, che in parte è importante, si parla del 40%, circa 150 milioni di Euro, ma sulla stima finale ancora non abbiamo nessuna certezza e quindi facciamo una valutazione anche su quella che è l'individuazione di risorse pubbliche, dove si spendono le risorse pubbliche. E quindi, laddove si spendono risorse pubbliche è una grande, diciamo, indirizzo, un grande input che si danno anche agli operatori economici, all'economia di un certo territorio. Noi siamo un messaggio ben chiaro, noi, o meglio, chi ritiene che questa opera debba essere fatta. Diamo un messaggio ben chiaro: che il futuro di questo territorio, dell'area metropolitana fiorentina sarà a competere nella vendita in schiacciate e nella vendita di gelati. Io

non banalizzo, ripeto, l'importanza del commercio, l'importanza del turismo, l'importanza del terziario, ma non possiamo immaginare che questo territorio abbia, come unico futuro economico e come unico futuro di occupazione per le generazioni, che verranno, il terziario. Perché solo attraverso un sostegno forte, di quella che è la produzione di alta qualità, i grandi riflessi, che può avere la presenza del Polo Scientifico Universitario sul nostro territorio e abbiamo visto con quali difficoltà potrebbe proseguire le proprie attività e, soprattutto, venire messo in serio rischio il proprio futuro e il proprio sviluppo. Ecco, io mi immagino un futuro che, diciamo, nel suo modello di sviluppo, abbia quello come uno degli elementi centrali e non certo quello dell'aumentare l'afflusso indiscriminato, diciamo, di presenze turistiche nell'area fiorentina, soprattutto senza una idea, senza un governo di quelli che sono anche i modelli di turismo, perché sono stato ripreso recentemente in un dibattito, con il Direttore Generale del Comune di Firenze e con il Vice Presidente della Camera di Commercio e il Presidente di Confesercenti sulla durata media dei pernottamenti dei turisti a Firenze. Io avevo detto sotto le due, invece è un po' sopra le due notti, 2,6 notti. Io ritengo che questo sia un modello che va sempre più verso il turismo mordi e fuggi, verso le presenze, diciamo, concentrate in alcuni periodi dell'anno. Diciamo una sorta di turismo, passatemi, diciamo, l'iperbole, predatorio nei confronti della città. E le scelte, che noi facciamo, invece che indirizzare verso un modello di sviluppo più sostenibile, che si basi su una lunga durata, che si basi su una qualità anche dell'offerta ricettiva, dell'offerta turistica, anche dell'offerta culturale, insomma, da questo punto di vista siamo tutti chiamati ad un grande sforzo, io credo che un'opera di questo tipo sia una forte distrazione di risorse rispetto a quello che deve essere, invece, uno dei principali punti su cui basare lo sviluppo futuro del nostro territorio, per noi, per le generazioni che verranno.

Mi scuserete se l'ho fatta lunga. Questo è un tema, come dicevo, che ci richiama tutti ad una valutazione sicuramente tecnica, avete avuto modo, le forze politiche presenti in Consiglio Comunale, di approfondire, di chiedere, di studiare le carte, di studiare gli elaborati del Master Plan, di studiare il parere che gli uffici tecnici, con grande sacrificio e con grande qualità, hanno presentato a questo Consiglio Comunale per presentare alla Conferenza dei Servizi del 7 settembre. Però, non possiamo sottrarci, come dicevo prima, ad una valutazione anche politica su quella che è la scelta che noi facciamo oggi, perché questa è l'ultima e unica sede, unica occasione in cui questo Consiglio Comunale si troverà a dare un parere e una espressione prima della Conferenza dei Servizi. Se non dovesse avvenire altro e se la Conferenza dei Servizi non dovesse, diciamo, trovare elementi ostativi che noi, ovviamente, ci auguriamo e faremo di tutto per fare emergere anche in sede tecnica, anche in quella occasione, come ricordavo prima, la Conferenza dei Servizi si

potrebbe concludere con il permesso a costruire in mano ai proponenti. E quindi, diciamo, nessun ulteriore passaggio, politico e amministrativo, che riguardi il nostro territorio. Un'opera che ci passa totalmente sopra la testa anche per quanto riguarda la possibilità pianificatoria del nostro territorio. Quindi, invito tutte le forze politiche, nelle valutazioni, che faranno anche oggi, a tenere bene a mente del momento in qualche modo importante da un punto di vista non solo tecnico, ma anche da un punto di vista politico dell'occasione e dell'appuntamento di oggi. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie Sindaco. Chiedo..Zambini. >>

Ordine del Giorno avente ad oggetto "parere relativo al Progetto Master Plan 2014-2029 aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze" presentato dal Gruppo Consiliare Partito Democratico. (Discusso insieme al Punto n. 3 all'ordine del giorno).

Parla il Consigliere Zambini (PD):

<< Sì, buonasera. Il Presidente mi ha detto, visto c'era l'ordine del giorno, di intervenire ovviamente. Parto, intanto, con alcune considerazioni più che altro di cronaca, nel senso che, ovviamente, come ha relazionato il Sindaco di Sesto, noi ci troviamo a fare questo Consiglio Comunale in vista di questa Conferenza dei Servizi del 7 settembre. Quindi, abbiamo avuto un periodo, e non c'è dubbio che un ringraziamento va agli uffici tecnici ed amministrativi del Comune, un periodo molto intenso di lavoro dell'Amministrazione, su una convocazione arrivata i primi di luglio, con una documentazione e poi, magari, dopo mi soffermo un attimo, una documentazione arrivata i primi di agosto, e quindi con una macchina amministrativa, che ha visto nel mese di agosto un lavoro su questo master plan. E, inoltre, diciamo, la parte politica, quindi noi Consiglieri Comunali, ci siamo ritrovati a dover analizzare questa documentazione. Abbiamo svolto due sedute, congiunte, della seconda e della terza commissione, cercando di, diciamo, approfondire questi aspetti, prima con la parte tecnica del Comune, e poi, diciamo, questa è una richiesta che abbiamo fatto anche noi del Partito Democratico, ma che è stata accolta, quella di invitare in commissione anche ENAC e Toscana Aeroporti, perché, vista la materia complessa, di quest'opera, diciamo, il rapporto e il confronto con più soggetti possibili, per entrare nelle varie specifiche, è fondamentale per la costruzione, in questo momento, di un giudizio. Ovviamente, tutto questo percorso è stato fatto proprio in virtù che il 7 ci sarebbe questa Conferenza dei Servizi. Ovviamente, diciamo, prendiamo le cronache, che si leggono sul giornale, come cronache che si leggono sul giornale. Oggi vediamo che il Ministro Toninelli sta lavorando per rimandare questa Conferenza dei Servizi. Quindi, ci troviamo oggi con questa ipotesi dopo questo, diciamo, percorso e questo lavoro fatto. Io devo dire

che su questa questione, visto, diciamo, stiamo facendo politica, poi, magari, si entrerà anche su qualche aspetto diciamo tecnico, ma diciamo l'atteggiamento del Governo, ad oggi, non ha per niente chiarito l'opinione, qualsiasi essa sia su questa opera, su tante questioni del paese, ma anche su questa opera, diciamo agendo con, io direi con una cialtroneria che in pochi casi si è vista, e qui ribadisco al di là delle posizioni. Quindi, oggi ci troviamo con questa incognita, diciamo, che gira sui quotidiani. Però, diciamo, io vado avanti ed entro un po' nel merito. Altra anomalia e altra, diciamo, sottolineatura. Evidentemente, oggi noi siamo a fare un ragionamento di ordine politico, almeno io, e non prettamente, diciamo tecnico, ma l'atto è figlio dei tecnici. Quindi, questo Consiglio Comunale si trova, diciamo, a votare un atto redatto da dei tecnici, che hanno buttato giù questo parere e sul quale, diciamo, la politica si può dare un giudizio, ma, diciamo, la votazione su questo atto tecnico è abbastanza anomala. Tra l'altro, in un momento in cui, diciamo, la confusione sui politici che fanno i medici, sui politici che fanno gli ingegneri, è abbastanza diffusa. Quindi, oggi, noi ci troviamo a fare, almeno io, perché ci tengo diciamo a distinguere e ad allontanare ogni tipo di accostamento di natura tecnica, delle riflessioni di ordine politico su un parere tecnico che dovrà andare, immagino, alla Conferenza dei Servizi.

Le considerazioni. La prima considerazione, che mi sento di fare, che è quella di aspetto più complessivo, sul parere stesso del, che ho letto, è che questo parere tecnico, ovviamente, riconferma, diciamo, la contrarietà dell'Amministrazione Comunale di Sesto Fiorentino sull'opera. E' una fotografia di quello stato delle cose, di quel giudizio, dicendo tutte quelle serie di osservazioni che il Sindaco Falchi ha, diciamo, appena illustrato nella sua, diciamo, descrizione di questo parere. La cosa che mi colpisce, e anche qui nasce un approccio di ordine politico su determinate questioni, determinati aspetti, giudicando anche l'atteggiamento che l'Amministrazione Comunale ha avuto in questi due anni, su questa opera. Noi, lo ricordo, l'abbiamo già detto diverse volte perché, diciamo, sull'aeroporto abbiamo già dibattuto in questo Consiglio, all'inizio della legislatura uscì l'ipotesi di un lavoro continuativo, delle commissioni, quindi che la maggioranza, che guida questo Comune, incentivava, di merito nelle opere, addirittura pensando ad una Commissione Speciale su queste opere. Noi, a quell'ipotesi, dicemmo che, diciamo, non serviva, che c'erano le commissioni ordinarie, che potevamo utilizzare al meglio, con l'idea di approfondire, con i vari soggetti, con i vari enti, con le varie istituzioni, le varie questioni, i vari problemi, le varie criticità, che emergono da questo progetto. Questo percorso, diciamo, non è stato fatto. Il parere, che noi leggiamo, è una fotografia, diciamo, dello stato delle cose, fatta dai tecnici del Comune, dove non si vede raccomandazioni, dove non si legge prescrizioni. Mi sembra che, diciamo, la natura culturale e politica della presente

amministrazione sia quella di giocare un po' d'azzardo. Cioè io cerco di spiegarmi: ora non dico, ma potrei anche dire giocare d'azzardo sul rosso o sul nero, nel senso che su quest'opera, evidentemente, l'Amministrazione non ha il controllo di decidere, no? Non ci nascondiamo sul fatto che questa amministrazione possa controllare, diciamo, quest'opera. Però, può fare, diciamo, negli strumenti che può avere un lavoro di ordine politico, di incontri, di ordine istituzionale, di coinvolgimento dei soggetti. Se no le ipotesi sono due, che emergono: o non si fa, e quindi l'opera, in qualche maniera, si punta sul fatto che in qualche maniera salta e diciamo il perché in questo paese possa saltare le opere pubbliche possano essere, al di là di questa, diciamo una miriade di aspetti, di congiunture, opere che si trascinano per anni e poi trovano un ingorgo, di qualsiasi natura. Ovviamente, se l'aeroporto, se la nuova pista non viene fatta, io ancora non ho capito, diciamo, qual è il piano. L'aeroporto attuale, la pista attuale, l'Amministrazione di Sesto Fiorentino che giudizio dà? Come la vorrebbe? Vorrebbe chiuderlo l'aeroporto attuale di Peretola? Questo ci serve per avere, però, anche la visione alternativa di quello che è perché non penso che, diciamo, i cittadini di Sesto abbiano più dignità dei cittadini di Peretola o di altre zone della città, dove, se qualcuno di noi ha preso l'aereo, vede da dove passa gli aerei che oggi atterrano a Firenze. Quindi, sarebbe interessante, in una discussione politica, avere chiaro lo scenario n. 1 se la pista dovesse saltare. Riguarda anche, diciamo, l'aspetto non solo aeroportuale, ma riguarda anche, penso, la questione del Polo Scientifico. Io condivido il fatto che, ad oggi, il Polo Scientifico e tutta quell'area ha bisogno di una riprogettualizzazione, con il Comune di Sesto, coinvolgendo l'Università, abbiamo impianti sportivi, come sappiamo, chiusi, deve essere una zona ricollegata alla città, vissuta dalla mattina alla sera. Insomma, ci sono aspetti su cui lavorare e su cui, diciamo, l'immobilismo, che abbiamo visto è abbastanza, diciamo, negli occhi di tutti.

La seconda ipotesi: l'aeroporto si fa. La nuova pista arriva, diciamo, e la subiamo per come è, per come arriva. Quindi, diciamo, quello che intendo io, lo strumento che ho sempre dato, che do, che diamo alla politica è quello di poter e di dover, con tutte le difficoltà del caso, io da questo punto di vista non dico che sia la passeggiata sul fiume e che tutto sia una questione e una problematica di questa Amministrazione, questo non lo penso minimamente. Penso soltanto che tutti i centimetri, tutti gli atti, che si può fare, per migliorarla nel caso dovesse ricadere su questo territorio, e dare quindi, diciamo, delle risposte alla cittadinanza di Sesto e alla città, debbono essere compiuti fino all'ultimo istante. Ad oggi, questi passi non li abbiamo visti e questo documento un po' fotografa questo tipo di atteggiamento.

Io poi, diciamo, guardando, mi colpiscono anche alcuni aspetti. Noi, su questo documento, vedo che c'è una grande trattazione, ovviamente,

nelle prime pagine di ordine burocratico, sulle date, su quando è arrivata l'opera, su quando è arrivato il materiale. Diciamo, in Commissione abbiamo anche sentito che il materiale, che è arrivato, poi non ha avuto queste modificazioni, alla fine, sostanziali, su questo elemento. Questo non vuol dire che il Comune e gli uffici non abbiano lavorato, diciamo, duramente su questo. Mi colpisce, però, anche un aspetto, diciamo, di natura politica e delle volte anche di natura ideologica, quando lo si vuole cogliere. Si dice dobbiamo rifare la valutazione di impatto ambientale e si cita il termovalorizzatore di Sesto Fiorentino. Ora io, da questo punto di vista, quello che ho sentito in questi anni, è che la natura di quell'opera andava a sommarsi a tutte le opere, che erano pensate su questo territorio, andando ad aggravare ulteriormente e quindi a peggiorare la valutazione di impatto ambientale. Immagino che non si voglia sottintendere che se manca quel termovalorizzatore, e qui concordo con, diciamo, con il Sindaco di Sesto, anche se non c'è, diciamo, la formalizzazione del fatto che quell'opera non c'è più, non ci sarà più sul territorio, anch'io sono convinto che quell'opera non ci sarà più sul territorio.

Detto questo, suppongo, che da quello che ho sentito, diciamo, propagandare, il fatto che non c'è migliora la valutazione di impatto ambientale di quest'opera e del contesto cittadino. A meno che non si voglia dire che l'impianto di Case Passerini dava calore, elettricità all'Aeroporto, e quindi l'Aeroporto, senza di quello, potrebbe inquinare di più. Diciamo, questi sono quegli spunti che mi rendono anche questo parere fortemente distante.

Noi, quello che abbiamo presentato, e cerco di andare un attimo sull'ordine del giorno, poi tanto ci sarà modo, immagino, nella discussione di dibattere, abbiamo presentato un ordine del giorno, da questo punto di vista, che cerca di dare e di portare la nostra posizione, di portarla in quest'aula, di portarla, ovviamente, alla città, che si fonda e si basa soprattutto sull'approccio. Perché non c'è dubbio che l'avvicinarsi della Conferenza dei servizi pone una urgenza, una urgenza ulteriore rispetto a tutto un percorso, che, diciamo, che almeno io ho visto, soltanto in parte. Io l'ho visto quando ero nel 2015 Vice Sindaco, e quindi vedevo il lavoro che veniva fatto per quanto riguarda le valutazioni di impatto ambientale, con la costruzione di due tavoli, uno tecnico e uno politico. E a quell'elenco di osservazioni e di criticità, molto dure, che sono arrivate poi al Ministero. Quindi, l'ho visto lì, in quel contesto, per la prima volta, diciamo, da parte attiva al percorso. Poi, durante la campagna elettorale del 2016, nonostante, diciamo, le banalizzazioni che, ovviamente, le campagne elettorali portano a fare, perché, evidentemente, diciamo radicalizzare sul sì e sul no, e io lo dico anche qui l'ideologizzazione sull'opera dell'aeroporto io la contesto sul no e la contesto sul sì. Dobbiamo, diciamo, affrontarla nel merito e nel merito anche dell'aeroporto attuale.

Quello che dicevo in quella campagna elettorale, furono alcune cose, che affrontavano alcune macro criticità, che c'erano, che c'erano allora e che, purtroppo, noi vediamo anche oggi. E quindi c'era la necessità di affrontare, con estrema attenzione e serietà, le problematiche relative al rischio idraulico, cercando trovare le soluzioni più idonee a mettere il nostro territorio in massima sicurezza. E, devo dire, che ad oggi, con le cose che abbiamo in mano, questa certezza non l'abbiamo. Poi capiamo in Conferenza dei Servizi.

L'esigenza di assicurare un collegamento funzionale tra il centro di Sesto e l'area dell'Osmannoro, evitando un effetto cesura fra queste aree. Su questo punto la questione è ancora più scura, è ancora, dal mio punto di vista più drammatica se sull'altra ci possono essere, diciamo, da capire, su questa mi sembra che, anche in commissione, diciamo, la questione che abbiamo sollevato anche ad ENAC, a Toscana Aeroporti, ha visto una risposta confusa, una risposta non chiara che, diciamo, mette come dato di fatto questa forte cesura sul territorio di Sesto Fiorentino andando a costituire una frattura che, invece, andava ricucita.

E poi la convinzione, ovviamente, che la nuova pista, quale essa sia, non possa, diciamo, andare ad impattare e a diventare un fattore di mancanza di sviluppo del polo scientifico-universitario. Diciamo questo è il percorso che io ho vissuto in prima persona. Poi c'è stato il commissariamento del Comune di Sesto Fiorentino, quindi, diciamo, lì l'attività politica immagino che si sia in qualche maniera spenta. E poi abbiamo avuto questi due anni, che, diciamo, dal mio punto di vista ho già in qualche maniera descritto. Io, in questo momento, politicamente, diciamo anche nel confronto, ovviamente, che abbiamo avuto all'interno del Partito Democratico, di fare una fotografia dello Stato attuale del Master Plan e, diciamo, delle risposte, che abbiamo avuto su questo, il giudizio su questo progetto attuale è un giudizio negativo, che non risponde a quelle macro questioni e macro criticità, che devono essere assolutamente risolte e che hanno bisogno di una risposta chiara e definitiva. Quindi, diciamo, l'ordine del giorno, oltre ad illustrare questo percorso, cerca anche di impegnare, in questo tempo sempre più stretto, evidentemente, il Sindaco e la Giunta prima di tutto ad inviare questo, questo atto a tutti i soggetti, che compongono la Conferenza dei Servizi; a rappresentare in Conferenza dei Servizi, a condividere con tutti gli enti interessati al procedimento le criticità sopra citate per una risoluzione chiara e definitiva della questione idrogeologica, della viabilità futura e della frattura urbanistica tra Sesto e l'Osmannoro, nonché di tutte le prescrizioni contenute in quei pareri di VIA di cui parlavamo prima e ad istituire immediatamente un tavolo congiunto con Regione Toscana, Città Metropolitana, Università di Firenze e con tutte le rappresentanze del Polo Scientifico di Sesto per costruire una progettualità di sviluppo del Polo Scientifico. Fatto anche sulla progettualità, su

questo ultimo punto, al di là che ci sia la nuova pista o no. Io penso che sia una esigenza, diciamo, prioritaria quella di istituire questo tavolo, coinvolgendo la Regione, coinvolgendo l'Università, coinvolgendo la Città Metropolitana e tutti gli elementi, che compongono il Polo Scientifico per riparlare di quello spazio e di vedere una progettualità che va nello sviluppo di quello spazio. Perché, anche sul Polo Scientifico, nei pareri che ci sono, noi vediamo, dal mio punto di vista, una approssimazione di quelle che sono le questioni. Parliamo, ovviamente, di questa duna, che in commissione è uscita che è stata una richiesta dell'Università. Anche qui, diciamo, consiglio ai vari enti di, diciamo, anche che vivono il territorio, di dialogare, di rapportarsi fra di sé sulle diverse, sulle diverse questioni.

Io mi soffermo anche un attimo, se ho due minuti, su un ultimo punto, su quello che diceva il Sindaco sulla questione finale, quando parlava, diciamo, del modello di turismo, di sviluppo. Io penso che se noi continuiamo a vedere la città di Firenze come quelle tre vie, che sono là, quell'incrocio fra Piazza del Duomo, Piazza Signoria, dove tutti devono andare là a mangiare, come si diceva, i panini e i gelati, sia un ragionamento di sviluppo che non risolve nulla, che fa rimanere la nostra città e io intendo la nostra città come l'ambito metropolitano, che ancora ad oggi siamo, diciamo, indietro nella costruzione di questa Città Metropolitana, come si può vedere in tante altre città europee. E non c'è dubbio e dobbiamo, diciamo, dire che l'Amministrazione di Scandicci, per quanto riguarda il collegamento tramviario, ebbe una visione giusta nel partire e nel fare arrivare a Scandicci la tramvia che collegava a Firenze e che oggi, molti cittadini di Firenze possono andare ad usufruire del concetto di Capodanno nella Piazza Centrale di Scandicci con una comodità e una facilità estrema non inquinando. Quindi, che ci sia una visione di Città Metropolitana, con una mobilità pulita e sana, che permette a questo territorio di essere collegato fortemente e che possa anche permettere al turismo, che arriva a Firenze, che deve essere, condivido, un turismo consapevole e non mordi e fuggi, però di potere venire anche a Sesto Fiorentino a vedere, magari, il futuro Museo Ginori e poterci arrivare con facilità e con semplicità senza perdere due ore di ritardi di treni o non avere una tramvia o servizi poco efficienti. Penso a tutto il discorso archeologico e al grande patrimonio, che abbiamo, da questo punto di vista culturale, che anche questo va messo a sistema in un'area più ampia, diciamo, quindi, anche il modello di sviluppo e il turismo, se dovesse esserci una previsione di persone in più, al di là dell'aeroporto, dico io, che arrivano sul nostro territorio, di avere una visione che, in qualche maniera, accolga non solo in quelle tre strade, che sono, evidentemente, una zona icona mondiale di attrazione, ma che possa permettere, ovviamente, di far spostare sia i cittadini della zona, i fiorentini, sia ovviamente i turisti in un sistema molto più grande

che possa permettere, ovviamente, una fruizione più consapevole del territorio. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie Consigliere Zambini. La parola al Consigliere Quercioli. >>

Parla il Consigliere Quercioli (Insieme Cambiamo Sesto-Per Sesto Bene Comune):

<< Buonasera a tutti. Stiamo in un momento, in uno snodo importante nel dibattito di questi anni. Il voto di oggi, in previsione della Conferenza dei Servizi di venerdì, solleva uno dei temi caldi, fondamentali della vita politico-amministrativa di questi anni. Sono stati temi che hanno visto, è stato un tema che ha visto cadere una Giunta. E' stato un tema che ha visto capovolgere una maggioranza. E' uno dei temi che ha notevolmente modificato la vita sociale, la vita politica della nostra città. Quindi, è importante. E' importante, ancora di più, per quello che diceva il Sindaco alla fine, quando ricordava che se per caso la Conferenza dei servizi dovesse dare il via all'operazione, tutto passerebbe sopra la nostra testa e, niente, potremmo più fare in quella, su quel piano. Io, nei nostri interventi, nei miei interventi ormai da tutti questi anni, nei quali, bene o male, il tema aeroporto, insieme, a quello dell'inceneritore, insieme al tema dell'assetto del territorio complessivo, è stato il tema della politica in questa città, faccio, come sempre, riferimento principale nostro. Il riferimento principale nostro è il riferimento ai beni comuni, che sono i beni fondamentali per la vita, della qualità della vita delle persone ed è fondamentale che questi beni comuni siano sotto il controllo e la gestione comune a difesa dei diritti di tutti. Per questo, tante semplificazioni fatte in questi anni ci trovano fortemente preoccupati.

La Piana di Sesto non è un luogo dello spirito la Piana di Sesto. La Piana di Sesto è una concreta parte del territorio, concreta lo ricordava anche il Sindaco. Risultato di secoli di lavoro e iniziative umane sul nostro territorio. Era una palude. Sia l'attuale piana, sia tutta quella più vasta. E' stata bonificata, è stata organizzata sul piano idraulico per il bene dei cittadini di Sesto e di tutta l'area. La raccolta delle acque dei torrenti e dei canali, il Fosso Reale, sono cose di alcune centinaia di anni fa. Poi, si è sviluppata l'area dell'Osmannoro. Si sono fatte due autostrade. Si è avuta l'espansione dell'industria, del commercio in quella zona specifica dell'Osmannoro. Si è avuto anche una espansione del vecchio centro storico sestese, verso la Piana. Una serie di quartieri, una serie di insediamenti produttivi, nel corso dei decenni passati hanno in parte occupato la parte di sotto, la parte sud della Ferrovia, come veniva detto. Contemporaneamente si è avuta l'idea, bella, importante, poi ci vengo, anche dell'occupazione di una parte di territorio con il Polo Universitario. E cosa è rimasto a questo punto di quella Piana? Un grande rettangolo da tre le autostrade e

l'attuale aeroporto. Un rettangolone, basta vedere, si va, basta salire un attimo sulle colline nostre e si vede pieno quello spazio che vediamo sotto è tutto pieno eccetto questo rettangolo chiuso dalle autostrade e dall'attuale pista. Un grande rettangolo che misura, mi ricordo ci fu detto più di una volta in incontri, anche con alcuni cittadini, grande quanto Central Park. Quindi, non enorme. Non un grande, non un parco enorme, ma un parco di grande valore, che acquista valore ancora maggiore per l'equilibrio complessivo di tutta l'area e non solo come semplice vuoto, certo, ma come sede di attività di qualità, quindi un vero e proprio bene comune. E la scelta del Polo Scientifico, a cui facevo riferimento prima, fu una scelta lungimirante, viene da lontanissimo, ricordava anche in Commissione: l'idea dell'Università in quella zona viene da trent'anni fa, se non sbaglio. Era una scelta già allora coraggiosa. Purtroppo i tempi italiani sono quelli che sono, però adesso esiste concretamente, ha occupato uno spazio, ha bisogno di estendersi e ha dato all'intera zona uno sviluppo, la possibilità di uno sviluppo basato su ricerca, sullo studio e sul potenziale aiuto allo sviluppo e all'uso delle tecnologie per uno sviluppo positivo nella nostra realtà. Noi continuiamo a dire, come ha detto qualcun altro, mi sembra lo dicesse anche Zambini, che Sesto è ancora troppo lontana dal Polo, è uno dei punti su cui ci siamo e altre volte l'ho detto in questo Consiglio Comunale, e non è troppo lontana fisicamente, ma come parte della comunità, della vita della città. Studenti e ricercatori dovrebbero trovare a Sesto la città che li ospita, accoglienza e reciproco aiuto, reciproco contributo di intelligenza e di cultura. E questo, purtroppo, ancora non è e in questi anni niente per ora è stato fatto in questa direzione, ma l'idea è chiara: parco e Polo Scientifico. E in una situazione già satura di uno sviluppo economico tipico della nostra zona, in un'area più industrializzata della Toscana, che va da Firenze a Prato, Pistoia, è l'area più industrializzata della Toscana, è chiaro che va trovato un equilibrio, è chiaro che bisogna equilibrarlo, altrimenti esplode. Quindi, le scelte da fare sono scelte che siano, che sia uno sviluppo rispettoso dell'ambiente e del futuro, basato sulla valorizzazione dell'intelligenza e dell'ingegno. Scelte lungimiranti per valorizzazione del bene comune, del bene e della comunità.

La proposta della nuova pista dell'aeroporto, così com'era quella dell'inceneritore stravolge questa idea di futuro, confligge, oggettivamente con l'idea di futuro del tipo che dicevo prima. Intanto, e qui vengo al punto, è davvero necessario un medio, grande aeroporto quasi in centro a Firenze? Questo anche per, io continuo, è vero che siamo andati avanti in questi decenni dicendo c'era bisogno. Ora, francamente, tutti dicono che c'è bisogno, ma a me sembra che non è così necessario, che non sia così necessario o che, comunque, questo assunto, per cui è fondamentale, non sia così dimostrato. Davvero turisti, operatori, congressisti non verrebbero più a Firenze senza la nuova pista? Ma davvero non c'è più turismo a Firenze senza

la nuova pista? Davvero non vengono a fare i congressi a Firenze se non c'è la nuova pista? Firenze, e lo si diceva prima, e lo diceva il Sindaco ed io concordo, è sempre più compressa in tutte le stagioni, io ci lavoro a Firenze, ci vivo a Firenze e l'ho vista appesantirsi in questi anni, diventare più brutta nonostante le bellezze e le potenzialità che essa ha, nonostante l'attrazione, che essa ha. E' diventata più brutta. Perché è brutto passeggiare in centro a Firenze, ora, in questi mesi, in questo anno. Sfido chiunque a dimostrarmi il contrario. Ma, ecco, allora è necessario avere il nuovo aeroporto per incrementare a 40 mila? Quanto diceva? Non mi ricordo ora 40? 4 milioni e mezzo sì, ero anche troppo, il 4 c'era però, a quattro milioni e mezzo i passeggeri del volo, con tutto quello che comportava e ci dicevano i membri dell'ENAC lì, di Toscana Aeroporti di indotto, il lavoro indotto di aumento della viabilità, del traffico, di aumento del turismo e così via. E soprattutto questo è necessario, così necessario avendo vicini Pisa e Bologna? Evidentemente nella privatizzazione recente dei due aeroporti, ricordo privatizzazione, si parla tanto in questo mese, no? Di privatizzazione, ci cascano i ponti e di conseguenza si comincia a pensarci. Nella privatizzazione recente dei due aeroporti perché anche quelli sono privatizzati, nella richiesta di danaro pubblico per ampliarli, c'è tutta l'Italia di questi anni, tutta. L'Italia delle grandi opere, del famigerato decreto "Sblocca Italia", l'Italia dello sviluppo miope, basato sull'inutile consumo di territorio, l'Italia dei grandi interessi, dei tanti gruppi privati o tanti gruppi privatizzati. Ma lo sviluppo, in questo ventunesimo secolo, non può essere solo corsa al prodotto interno lordo, all'accumulo della produzione, al consumo. Noi crediamo che il termine sviluppo ha accezione positiva solo se coincide con il bene di tutto e non con l'interesse dei pochi. Il paese cresce quando lo sviluppo innalza la qualità della vita e non quando la distrugge. Lo sviluppo non può essere misurato solo dal prodotto interno lordo. Il PIL sale anche quando fai cose che uccidono. Fai quando anche distrugge l'ambiente. Il PIL sale, ma la ricchezza dov'è? Questa ricchezza che sale con il PIL quando distrugge un ambiente? E non importa andare ai comunisti o a Marx, non importa ritornare a cose morte, l'attuale capitalismo si può criticare anche da una visione di economia di mercato. Bob Kennedy, non noto comunista, il 18 marzo del 1968, si riferiva al PIL, probabilmente è una citazione che già conoscete e ricordava che il PIL cresce quando produciamo le armi e il napalm. E allora il napalm era una delle produzioni maggiori degli Stati Uniti perché loro lo dovevano buttare in Vietnam. Cresce con le serrature speciali per le nostre case e l'antifurto per le nostre case. Ne fai tanti perché ci sono paure dei furti, c'erano i neri allora che facevano paura. Allora, facevano paura in America, ora fanno paura qua. Con le prigioni per quelli che tentano di forzare quelle serrature. Costruisce prigioni, cresce PIL. Ma non contempla il PIL la bellezza della poesia, delle relazioni umane, l'intelligenza, l'arguzia, il

coraggio, la saggezza, la conoscenza. Il PIL misura tutto eccetto ciò che rende la vita veramente degna di essere vissuta. Ma ancora prima un certo Keynes aveva sollevato gli USA dalla crisi economica del '29 con ricette opposte a quelle oggi usate nell'economia. Opposte a quelle che oggi prevalgono e vengono considerate intoccabili. Alternative ci sono, bisogna perseguirle con convinzione ed intelligenza. E, ritornando a noi, allora, in una zona fortemente industrializzata nella Piana tra Firenze e Prato e verso Pistoia, con grandi, medie, innumerevoli piccole industrie, con centri di eccellenza, c'è bisogno di crescita basata sulla qualità. Qualità del lavoro, qualità dei rapporti di produzione e ritorniamo anche a queste parole ogni tanto, qualità della vita. Quindi, la priorità non può andare che lì. La priorità è la ricerca, la cultura, l'università. La priorità è la natura, lì parco. Entrambi i soggetti, la ricerca e la natura, reali portatori di sviluppo. Lo sviluppo può venire anche di lì, peccato che non porti tanti soldi a quelli che vogliono soldi subito nelle speculazioni. Quindi, da parte nostra, un no assoluto alla nuova pista dell'aeroporto, partendo dalle considerazioni generali sopra esposte, ma anche guardando poi le analisi del Master Plan. Come avete visto, ancora, non ho accennato alle cose che sono in discussione stasera, cioè al giudizio che il Comune deve dare nel merito del Master Plan dell'aeroporto. Io ho fatto poche domande, un paio di domande le ho fatte ad ENAC e una era questa: ho chiesto la spesa prevista per questa opera. La risposta, la spesa prevista nel pubblico, cioè quanto noi tutti, noi tutti quanto il pubblico deve spendere per questa opera. La risposta, che, ovviamente, è di previsione e, quindi, essendo in Italia è più bassa di quella che in realtà sarà, è stata 150 milioni. Cioè noi dovremo spendere 150 milioni, tutti noi, corrispondenti al 40% della spesa totale prevista, quindi, molte di più nel futuro, quindi quasi la metà di quest'opera dobbiamo pagarla noi. Ecco, mettiamoci l'animo in pace. Tutti noi contribuiamo per il 40% a costruire un aeroporto che sarà gestito dal privato, ponte, no? Autostrade ecc. Una importante opera pubblica positiva sarebbe, invece, un investimento nella Ferrovia Locale e lì sarei disposto a contribuire personalmente anche, innanzitutto per Pisa e per il suo aeroporto. Gioverebbe sia al movimento aeroportuale, sia al movimento pendolare nel cuore della Toscana e quindi ad uno sviluppo più positivo, di maggiore qualità. Aiuterebbe anche quelle cose che diceva, non è questa Ferrovia, ma ovviamente investendo nella Ferrovia, nel suo complesso in Toscana, fior di milioni, potremmo investire anche nella Ferrovia che passa da qui, che passa da Sesto e potrebbe essere la Ferrovia, finalmente, come abbiamo detto mille volte, il punto, il modo di avvicinarci a Firenze, di avvicinarci al centro di Firenze. Noi, ovviamente, in quella attuale soluzione non si risolve nulla e ce ne siamo già accorti, io lo dicevo già prima che cominciasse tutta la questione dei bus, tram e così via. L'unica soluzione per Sesto sono i 12 minuti, Sesto-Santa Maria Novella, di treno che vanno potenziati ecc,

ecc. Ecco, investimenti di questo tipo li comprenderei sia per la qualità della vita, ma anche per la qualità della produzione. Ragazzi, i pendolari vanno a lavorare. E' qualità nuova, è aiuto alla produzione, no?

Le osservazioni nel merito del Master Plan e mi avvio a concludere. Anch'io voglio dire, tanto di cappello e congratulazioni e grazie ai dipendenti comunali che hanno lavorato praticamente in agosto per tentare di leggere, valutare, proporre soluzioni ad un'opera, a mille file, quanti sono, che erano sottoposti alla nostra attenzione. Importante anche quello, lavoro fondamentale perché anche quello è fondamentale, ma rimane il giudizio principale, che è quello che dicevo prima. E allora anche noi alcune considerazioni vogliamo farle: eh, sulla viabilità. Ma qui mi sembra ci se ne sia accorti tutti, basta guardare la piantina e praticamente per andare da qui a qui si fa così. Cioè se si aggiunge quattro chilometri di percorso per andare dal centro di Sesto all'Osmannoro. E una cosa insostenibile in qualsiasi, dico da nessuna parte. Cioè, quindi, in questo modo te sancisci la divisione di un Comune, importante come Sesto, fra il suo centro storico, il suo nucleo urbano tradizionale e, invece, un centro importante, che fa parte del suo Comune. Fai una duna, è vero, è una duna fatta su richiesta, probabilmente, no è una duna richiesta, cioè il Polo Scientifico ha richiesto garanzie sul rumore, evidentemente, no? Dice se qui c'è il rumore non ha detto fateci la duna. Sono loro che hanno visto, siccome c'era questa imposizione di dare una risposta a questo problema del rumore, hanno inventato una duna di un chilometro e mezzo alta dieci metri, che, ragazzi, 10 metri di altezza per un chilometro e mezzo mi sembra che si presenti da sola, diciamo, non c'è bisogno di farla tanto lunga, diciamo, le considerazioni. E' una aberrazione anche nel paesaggio sestese. Insomma, è inutile voler sperare di portare a Firenze, ora arriva 4 milioni di turisti, no? E dice si portano un po' anche a Sesto. Ma se sanno che vengono a Sesto e vedono una duna, probabilmente per vedere le dune vanno più volentieri nel deserto, piuttosto che venire a Sesto.

Scusate, un po' le battute, un po' per alleviare ci vuole anche quello. La duna, comunque, che vorrebbe essere un salvataggio diciamo, un aiuto al Polo, alla fine, ottiene l'opposto: cioè blocca ogni possibile sviluppo del Polo. E' evidente, te ci fai un muro di dieci metri per un chilometro e mezzo, lì non ci farai più nulla, il polo è quello e tale rimarrà, ammesso anche che riescano a lavorare e, ovviamente, questo significa solo peggioramento di quei due elementi, che si diceva, relativi alla qualità del lavoro, alla qualità dello sviluppo, che noi vogliamo.

Le oasi faunistiche. Ora ci sono due oasi, piccoline, nella Piana, che sì il direttore, quello che parlava, insomma, a nome dell'ENAC ci spiegava che, in fondo, era roba recente, non hanno nulla di storico, fatte da un terreno di risulta. Però, insomma, saranno anche una roba non di grande valore, ma è una roba interessante, basta andare lì e

vedere cosa significa una gestione democratica di un'area faunistica e quindi, diciamo, anche quelle dice si compensa, si fanno da un'altra parte. E va beh, però non ci sono più lì. E l'altra cosa, che colpisce, l'ha un po' accennata anche il Sindaco e io, ovviamente, anche su quello sono d'accordo, l'altra cosa che colpisce è quando si dice: vi facciamo le opere di compensazione. Vi facciamo la pista, ma vi facciamo anche un bel parco. Ora, si dà il caso che lì ci sarebbe un parco di, quanti? Di tutti quegli ettari lì, te me lo occupi e per contentarmi mi fai un parchettino da una parte. Ora, sinceramente, più che compensazione, direi, è una presa in giro per non usare una parola che in questa sede potrebbe essere non opportuna.

E poi c'è le valutazioni di rischio. Noi abbiamo portato anche il Professor Benedetti, che è ricercato del Consorzio LAM a seguire e lui ci ha spiegato chiaramente. Lo studio fatto sul Master Plan, riguardo alle valutazioni di rischio degli aerei in decollo e in atterraggio, è fatto dal, con tutti i crismi giusti, cioè lui ha detto non c'è niente di errato in quel tipo di studio, c'è solo un punto fondamentale, che lo invalida completamente, il fatto che è astratto rispetto alla realtà locale. Cioè, potrebbe andare bene qui, così come potrebbe andare bene nel deserto. Allora se nel deserto è evidente che non ci sarà un eventuale incidente, non ammazza nessuno se non quelli dell'aereo, in una zona dove c'è un Polo Scientifico con mille studenti di un liceo, migliaia di studenti dell'Università, centinaia di ricercatori, centinaia di lavoratori, diciamo che, forse, quella percentuale di rischio, se avviene, il risultato mi sembra molto diverso. Quindi, queste curve di rischio vanno lette e vanno dette con onestà relative alla realtà in cui si opera e non alla realtà teorica. Perché, in teoria, siamo tutti bravi.

Allora, finisco, non siamo d'accordo con questo Master Plan. In generale non siamo d'accordo con queste scelte di distruggere la Piana, l'aeroporto, l'inceneritore. L'inceneritore sembra, finalmente, forse superato, ma bisogna fare tante cose per renderlo insuperato, e l'aeroporto. Non siamo d'accordo con le politiche di questi anni. Le politiche che preferiscono una crescita inutile e dannosa alla tutela di ciò che esiste e che serve davvero. C'è una tutela di un patrimonio enorme, anche qui si diceva, lo diceva Zambini, tutto il patrimonio relativo all'archeologia nel nostro territorio, che è enorme, per niente valorizzato. Abbiamo un patrimonio enorme in Italia e anche nella nostra realtà. Diciamo basta al sacrificio dell'interesse pubblico in favore dell'interesse privato. Il fine dello Stato è il bene comune. E il bene comune va riconquistato pezzo per pezzo nelle battaglie sui territori, per una cultura del territorio e una cultura della prevenzione, che faccia ridurre a zero i ponti di Genova e tutti gli altri disastri, che noi sappiamo. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie Consigliere Quercioli. La parola al Consigliere Soldi. >>

Parla il Consigliere Soldi (Per Sesto):

<< Grazie. Grazie Presidente. Buonasera a tutti i Consiglieri e Consigliere, buonasera anche al pubblico, che stasera vedo particolarmente presente.

Il Comune di Sesto Fiorentino, le amministrazioni del Comune di Sesto Fiorentino hanno sempre detto no alla realizzazione della pista di 2.000 metri, figuriamoci di 2.400. Quando qualcuno ha detto un "ni" o "un so" ha rotto il rapporto con la città. Perché? Perché a Sesto ancora si crede nella politica, nel modo di fare politica che sta con i cittadini, che li ascolta, che prova a dare speranze e prospettive ai giovani e non solo. Quindi, poi fa sintesi e fa scelte politiche. E le scelte del Parco della Piana, come la più grossa infrastruttura sul territorio, sono scelte che vengono da lontano. Invece, c'è stata una parte della politica che ha fatto altri tipi di scelte. Ha fatto scelte, che sono di pochi, per pochi. Ha fatto scelte come se si decidesse sulla pelle dei cittadini, come se si prendesse un gratta e vinci, vediamo se abbiamo vinto, prendiamo il gratta e vinci e poi vediamo se abbiamo vinto. Perché gli strumenti per poter, forse, convincere anche i cittadini, forse li avrebbero anche avuti, ma nessun ci ha mai presentato un business plain dello sviluppo aeroportuale coerente ed esplicativo. Allora, io dico: si è voluto fare e si sono prese delle decisioni senza se e senza ma. E lo dimostrano ancora gli atti che qualche amministrazione ha votato come atto di fede, ancor prima di avere visto nelle proprie Giunte, e questo è il segnale che ancora una volta si fanno le cose senza se e senza ma, ed è la cosa peggiore forse, per chi intende la politica al servizio del cittadino. Lo dimostrano gli atti, eh? Su 1.103 file arrivati al Comune di Sesto il 7 di agosto, 598 sono stati modificati, 304 sono totalmente nuovi e 201 sono come i precedenti. Nel Master Plan si considerano opere già terminate come la Perfetti-Ricasoli, e non lo è sicuramente, e come la terza corsia della A11. Da quello parte il ragionamento: inceneritore sì o inceneritore no. E lì c'è l'inceneritore dentro. Con un aumento del traffico pesante sulla zona del 20% e del traffico leggero del 10%. Con un investimento di 500 milioni, che potrebbe anche essere, per un Sindaco soprattutto, e per una Amministrazione che non ha, purtroppo, i soldi a fatica e lo abbiamo visto per le scuole, nella comunicazione che ha fatto il Capogruppo Guarducci prima, e comunque continuiamo a dare quell'indirizzo lì, positivo sulle scuole, quindi cioè continuiamo a provare ancora a renderle sempre migliori, 150 di questi milioni però vengono spesi dal pubblico per fare opere di compensazione, come dicevano i Consiglieri, che prima mi hanno preceduto, per 133 movimenti al giorno di aerei sulla zona. L'impatto dell'atterraggio e del decollo degli aerei lasciamolo fare per un secondo. Sotto un punto di vista ambientale. 4,5 milioni di passeggeri con un aumento di 2 milioni passeggeri, che porteranno

1.200 addetti in più, secondo le previsioni di ENAC. Andate a provare a sentire che cosa ne pensano a Trapani di questa questione, che è la stessa compagnia che poi dovrà gestire Firenze, dei 1.200 addetti che cosa stanno facendo, provate a chiederglielo, perché la compagnia sta fallendo, su Trapani lo stanno chiudendo lo scalo. Ed è lo stesso sistema, ed è lo stesso sistema che ci preoccupa per l'esternalizzazione dei servizi, che sono stati fatti su Toscana Aeroporti all'aeroporto di Firenze. Un aeroporto, che ricordo, perché ho visto sui social alcune imprecisioni, cioè l'aeroporto non diventa intercontinentale, scordiamocelo. Al massimo si arriva a Mosca volando. E quindi abbiamo già perso la competitività con Bologna e i tecnici di ENAC, sotto, sotto, ce l'hanno detto, ci hanno detto: attenzione, c'è già un aeroporto ben servito dalla TAV, che farà concorrenza con Firenze. Allora, però, io credo che i numeri possono anche essere secondari, soprattutto per la maniera in cui vengono posti. Nelle commissioni, noi, ne abbiamo discusso, ne abbiamo ridiscusso, abbiamo letto, sono anni che dai 2.000, ai 2.400 metri, dal milione di costo delle opere di mitigazione ambientale ed anche idraulica. Se n'è parlato fino allo sfinimento. Io vorrei fare, però, un passo che, secondo me, spetta a questo Consiglio e due sono le domande: per che cosa si fa un aeroporto? E per chi? E questo la politica bisogna che si interroghi su queste cose perché, diversamente, si corre il rischio di perdere il contatto con la città. Allora io dico, io credo che le cose si fanno per lo sviluppo di un territorio, fatto però in una certa maniera. La nostra vocazione non può essere, come giustamente diceva il Sindaco, soltanto terziaria. Abbiamo fior fiore di aziende sul territorio che lavorano sulla manifattura, lavorano sulla moda, lavorano sulla farmaceutica e sono aziende alle quali non importa un granché di fare arrivare un milione di manager in più a Firenze.

Entra il Consigliere Bassi.

Non si capisce il senso dell'opera. E allora noi dobbiamo capire quel è il modello di sviluppo che noi vogliamo. E il modello di sviluppo, che noi vogliamo, è quello che negli ultimi trent'anni è stato aiutato ed eletto e sostenuto dai cittadini della Piana. Ed è quello che le amministrazioni hanno portato avanti negli ultimi trent'anni, che deve essere ulteriormente consolidato.

Io credo che a questo bisogna aggiungere le migliaia di piccole aziende, che sono veramente il cuore produttivo di quest'area. Ho sentito che si fa l'aeroporto perché una azienda non è riuscita a firmare un contratto con una nota azienda francese perché ha perso l'aereo per poter andare perché c'era vento a Firenze. Cioè, facciamola finita, per favore. Cioè siamo un pochino più, alziamo un minimo il livello del ragionamento. E quindi se si vuole ragionare sul modello di sviluppo, io credo che quello che è il modello di sviluppo sostenibile, sia quello sì del turismo, sul manifatturiero

e, inoltre, anche su tutto quello che nel territorio abbiamo oggi. Dobbiamo valorizzare maggiormente il territorio nel quale stiamo. E quindi la conferenza dei servizi pone a questo Consiglio Comunale e alle forze politiche, che stanno dentro al Consiglio Comunale queste scelte. Oggi non si può decidere di non decidere, perché il non decidere significa semplicemente che siamo pronti a saltare sul carro dei vincitori, qualsiasi sia, o aeroporto sì o aeroporto no, per poi rappresentare chissà che cosa. Si diventa solo rappresentanti di sé stessi a fare così. La politica deve decidere. Questo Consiglio Comunale si deve esprimere chiaramente, deve dire, si deve dire chi è d'accordo e chi non è d'accordo con l'aeroporto. Sentivo, concludo Presidente..sì, sì, va bene, però poi alla fine..>>

Parla il Presidente Moscardi:

<< No, allora, un attimo. >>

Parla il Consigliere Soldi (Per Sesto):

<< Sì, sì. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Il tempo doppio è, in questo caso invece..>>

Parla il Consigliere Soldi (Per Sesto):

<< Avevo visto 10, mi sono confuso. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< No, no va bene è ancora, insomma, il Capogruppo da 10 minuti va a 20 minuti, il Consigliere da 5 minuti va a 10. SE lei fa l'intervento come capogruppo, allora va a venti. >>

Parla il Consigliere Soldi (Per Sesto):

<< No, no, chiudo subito, chiudo subito. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Allora, si avvii a chiudere. Questo l'ho chiarito anche un po' per tutti perché prima non avevo specificato. >>

Parla il Consigliere Soldi (Per Sesto):

<< Sì, sì. No, va bene, va bene. Grazie capogruppo. Ho sentito dire che cosa ne pensa la maggioranza dell'aeroporto di Firenze, deve essere chiuso? Deve essere aperto? Noi l'abbiamo già detto in parole chiare: Firenze deve essere un city airport. Dobbiamo far crescere Pisa e dobbiamo sviluppare quello che è il trasporto ferroviario e il collegamento fra Firenze e Pisa. Magari, aggiungo un'altra cosa, che diceva anche il Consigliere Quercioli: se, forse, da parte della Città Metropolitana si fosse deciso di chiudere la faccenda, la dico come la dicono a Firenze, del tubone eh, e quindi del sottoattraversamento di Firenze e si liberasse i binari di Santa

Maria Novella dall'Alta Velocità, sicuramente si porterebbe a termine quel progetto, che ha previsto la realizzazione delle stazioni, Pratignone, Zambra, Neto, ecc, ecc, Statuto ecc, ecc, che faceva parte, se non mi sbaglio, dei Mondiali del '90. Sto parlando di 28 anni fa.

Entra l'Assessore Kalmeta.

Allora, quello è il passaggio e la scelta politica forte, 28 anni fa sono stati fatti da queste amministrazioni, oltre che, non c'è solo Scandicci, che ha scelto la tramvia per poter fare questo passaggio, Sesto la tramvia ce l'ha di già perché in otto minuti riusciamo ad andare dal centro di Sesto alla Stazione fino a Santa Maria Novella e, forse, ci sarà anche un ragionamento da dover fare, meno male, sulla tramvia, perché, forse, non è conveniente da Sesto andare a Peretola e da Peretola andare a Santa Maria Novella. Ci vogliono 40 minuti. Allora, forse, siccome la tramvia ce l'abbiamo di già, proviamo a chiudere quella ulteriore opera infrastrutturale. Grazie Presidente. Mi scuso per il ritardo. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< No, no perfetto. Consigliere Cavallo. >>

Parla il Consigliere Cavallo (M5S):

<< Io sono fresco, non perché, sono fresco dell'esperienza di viaggio, fresco nel senso che l'ho fatta proprio in questi ultimi giorni di agosto, cioè ho dovuto prendere un aereo a Pisa, per la prima volta in vita mia, invece di utilizzare la macchina ho utilizzato il mezzo pubblico. Ho detto: voglio prendere il treno che collega Firenze a Pisa. Prima di averlo fatto mi sembrava un collegamento, veramente, ma chissà com'è? Quanto ci metterò? Che tempi assurdi? Niente, intanto quando faccio il biglietto vedo che c'è un treno ogni mezzora, quindi rimango proprio, poco più di mezzora che siamo lì, c'è un collegamento frequente. Poi, niente, facendo il viaggio verso Pisa l'ho voluto analizzare, no? Visto che si sta parlando del tema del momento, quello dell'aeroporto. Allora, l'ho analizzato e ho visto che all'andata ha fatto un 7-8 fermate, anche in stazioni minori, e in alcuni punti, verso Montelupo, ha dovuto rallentare per problemi di linea, di sicurezza ecc. Nonostante ciò, ci ho messo, era andata poco più di un'ora, al ritorno invece ha saltato alcune fermate minori, ci ha messo un'ora appena. Ma nei tratti più veloci, tra Pisa ed Empoli, verso Pontendera così, ho letto più volte sul display delle informazioni, velocità prossime ai 150 all'ora, quindi un treno che cammina.

Allora, riducendo il numero delle fermate, eliminando quelle minori, velocizzando la linea e migliorandola nei punti più difficoltosi e collinari, velocizzandola in questi punti qui, si arriverebbe a, sicuramente a tempi di 40-45 minuti. Tre quarti d'ora. 45 minuti è un

numero magico, perché? Perché è il tempo che la stragrande maggioranza dei treni, nelle varie città europee, impiegano per collegare un aeroporto alla propria città di riferimento. Io sono stato a Londra, Londra (parola non comprensibile), Londra 3 quarti d'ora. Quindi, mi chiedo dov'è il problema per questi imprenditori? Per i milioni di turisti, che devono arrivare? Cioè, veramente, non lo vedo questo problema qui, non. Forse, il pubblico non so. Niente, quindi il problema del collegamento tra Firenze e Pisa non esiste. Poi, le grandi opere. Io credo che nel passato, con i precedenti governi, le grandi opere, di cui si sta trattando oggi, siano nate principalmente da esigenze speculative. E questa opera, di cui stiamo parlando ora, fa parte, secondo noi, di questa categoria. Lo dimostra, per esempio, il fatto che la TAV nel nord Italia, il tratto della TAV italiano costa tre volte di più dello stesso tratto nel territorio francese. Non si capisce perché. E quindi, e poi anche il discorso del Master Plan dimostra questo, secondo noi, questo aspetto qui. Perché come sarebbe nato un po' questo Master Plan? Non è nato come un progetto unitario. Secondo noi, i proponenti, ma anche ENAC, perché è in pieno conflitto d'interessi, hanno pensato questa striscia inizialmente, valutata intorno, pista di atterraggio valutata intorno a 2.400 metri. Hanno individuato questo fazzoletto di terra, l'hanno piazzata nel modo meno peggio possibile. Ha decantato per un certo periodo e poi sono venuti fuori i problemi, volta per volta. Cioè i problemi sono venuti fuori nel tempo, con le relative soluzioni, fino ad arrivare, il Consigliere Soldi lo ricordava prima, alle numerosissime variazioni, presentate proprio ultimamente, ad inizio agosto, a questa Amministrazione. Quindi, un Master Plan nato così alla cieca, sviluppatosi volta per volta, e volta per volta, mah, qui c'è un problema come facciamo? Mah, aggiriamolo. Qui c'è un altro problema. Ah, boh, facciamo così, facciamo mille giri, è così. Quindi, un Master Plan assolutamente non all'altezza del progetto che si propone di realizzare. Comunque, qui non voglio entrare nei particolarismi, nei mille dati, che abbiamo trattato in questi giorni qui, sennò supero poi i tempi tipici del Consigliere Quercioli, insomma. Va bene, è una battuta. E' una battuta.

Mi preme, diciamo, porre l'attenzione su un punto, su un aspetto. Facciamo un esempio: un passeggero, che si trova su un aereo, che sta atterrando a Firenze, ed è vicino al finestrino, naturalmente. Cosa vede? Vede un fazzoletto di terra, ancora libero per ora, con una pista e tutto intorno tutto fabbricato, tutte costruzioni o infrastrutture. Cioè a 360 gradi non c'è una linea, un corridoio libero per gli aerei, è tutto occupato a 360 gradi. Lo stesso passeggero, si trova su un aereo, che atterra a Pisa, l'ho fatto, ripeto, proprio qualche giorno fa e ho potuto godermi tutta la procedura di atterraggio. Dopo la manovra dell'aereo sul mare, dopo la virata sul mare, l'aereo si mette in asse dell'aeroporto e atterra senza problemi, perché quel territorio è quasi completamente vuoto.

Basterebbe confrontare queste due viste, queste due visioni per capire qual è il progetto da rigettare e qual è quello da spingere avanti. Apro una parentesi: Consigliere Zambini, se dopo due anni che se ne parla, non hai capito ancora qual è il progetto alternativo, io che ti devo dire? Ci vediamo dopo il Consiglio, in un bar, e te lo spiego ancora una volta. Perché il progetto alternativo è Pisa. Il potenziamento, il miglioramento del collegamento è l'ampliamento di Pisa, che costa infinitamente meno di questo progetto. (VOCI FUORI MICROFONO) Certo, certo. No, un momento, nel progetto fa parte, rimane quello attuale, che diventa più un, diminuisce la portata, le dimensioni degli aerei e diventa più un aeroporto, diventerebbe più al livello turistico con aerei molto più piccoli e anche più..all'attuale sì. Quindi, il progetto, l'alternativa è Pisa con il miglioramento, la messa in sicurezza e il miglioramento dell'attuale, dell'attuale aeroporto.

Esce l'Assessore Bicchi.

Quindi, e poi c'è anche l'aspetto ora più politico sollevato da, proprio in questi giorni, da qualche comunicato stampa di questa Amministrazione, che è una Amministrazione che non certo brilla in maniera, per quanto riguarda il dinamismo, insomma. C'è la tempistica. Soprattutto la tempistica del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture. Dall'insediamento del Governo sono passati tre mesi circa. In questi tre mesi, purtroppo, con il Ministero è stato investito da problemi veramente grossi: prima quello dell'immigrazione, con il problema dei porti, che ha portato via tanto tempo. Poi, il dramma del collo del ponte di Genova, anche quello lì ha portato via tanto tempo. Nel frattempo, affrontato ugualmente il problema delle grandi opere pendenti ancora sul questo Governo, su questo Ministero qui. Fra l'altro voglio aprire una, per chiarire ancora una volta, una parentesi: che il Movimento 5 Stelle non è sempre contrario alle grandi opere. E' contrario alle grandi opere inutili ed è favorevole alle opere, alle grandi opere utili. Questo concetto mi sembra chiaro. Quindi, dicevo, gli impegni del Ministero dei Trasporti. Fra l'altro, si è occupato anche di Ferrovie, di trasporti regionali, è stato in Puglia sul luogo dell'incidente dell'anno scorso, del treno a (parola non comprensibile) di Puglia, e poi, proprio in questi giorni qui, alla fine di agosto ha fatto in modo, ha favorito un accordo tra Trenitalia e Trenord, che, dal prossimo ottobre, migliorerà notevolmente la guida, la vita dei pendolari nelle regioni del nord Italia con l'aumento dei treni e con l'aumento del personale. Quindi, diciamo, come tempistiche, nonostante i problemi, ci siamo. Anche perché, a luglio, ho avuto modo di scambiare due chiacchiere con un nostro parlamentare, De Lorenzis, che anche in questa legislatura fa parte ancora della commissione, è in Commissione Trasporti. Lui ha detto, la questione grandi opere: non sono inserite nell'accordo di

Governo, nei venti punti, i famosi venti punti. Questo cosa vuol dire dal punto di vista tecnico, puramente tecnico? Siccome siamo in due forze politiche a governare, Movimento 5 Stelle e Lega, vuol dire che tecnicamente, per forza, per ogni, su ogni tema, su ogni grande opera ci si dovrà sedere ad un tavolo e discutere. Il problema dove nasce? Nasce su alcune grandi opere del nord Italia, soprattutto la pedemontana, voluta fortemente dalla Lega e anche dalla popolazione locale.

Per quanto riguarda, invece, il nostro problema, l'aeroporto qui, almeno il progetto dell'aeroporto, del nuovo aeroporto di Firenze, anche la Lega, fortunatamente per noi, si è espressa in modo contrario, sia al livello locale che al livello nazionale. Va beh, non siamo a posto, c'è da discutere, però è un enorme vantaggio, è un enorme vantaggio che discutere su una, su posizioni contrastanti.

Quindi, le cose vanno valutate naturalmente a bocce ferme, come si usa dire, io non mi esprimo prima, però siccome il Movimento 5 Stelle è sempre stato contrario ed è ancora contrario alla realizzazione di questa opera, cioè del nuovo aeroporto di Firenze, e, siccome, stando alle dichiarazioni, anche la Lega non è certo favorevole, diciamo la conclusione dovrebbe andare, come speriamo tutti quanti, in una direzione: quella di mettere una bella pietra tombale su questo progetto e avviare l'alternativa. Grazie. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie Consigliere Cavallo. La parola al Consigliere Madau.>>

Parla il Consigliere Madau (S.I.):

<< Allora, grazie Presidente. Io credo che questo sia, probabilmente, il più importante Consiglio di questi cinque anni perché si parla di un tema, arrivando diciamo ad una, quasi alla fine, speriamo di no, di un tema che comunque andrà ad incidere nel futuro di Sesto in maniera sostanziale. Non si parla di un rifacimento di una via, non si sta parlando di una mozione, ma si sta parlando di un qualcosa, che va a modificare, veramente, in maniera importante la Sesto del futuro. Quindi, ho letto con, veramente con grande attenzione tutti i documenti, redatti dai tecnici. Non sono potuto essere presente alle commissioni, ma ho letto ed ho guardato molto bene le diapositive, ho letto anche con interesse il documento proposto dei tecnici fiorentini che danno, insomma, un parere favorevole con tantissime, tantissime prescrizioni. E ho ascoltato con interesse tutti gli interventi, ovviamente mi sono trovato molto d'accordo con gli interventi del Consigliere Quercioli, con il Consigliere Soldi.

Ecco io, una piccola parentesi personale: io il tema dell'aeroporto è uno dei pochi temi, che mi ha avvicinato alla vita politica locale, perché da vent'enne qual ero, sì ero molto interessato alla politica, ma ad una politica più alta, una politica come strumento per migliorare la condizione e la situazione di tutti i popoli del mondo, avvicinarsi strettamente al tema locale non è mai facile per un

giovane, perché comunque si parla di tanti temi, che vanno dalla buca nella strada, anche a questi. E quando io mi sono ritrovato in una situazione in cui si parlava di aeroporto, ma anche di inceneritore, mi sono avvicinato molto volentieri e con grande interesse alla politica. Perché nell'aeroporto, nella costruzione di un aeroporto, in queste condizioni qua, perché, ovviamente, nessuno di noi è contrario alla costruzione degli aeroporti, ma ad un aeroporto nelle condizioni in cui lo vogliono costruire nel nostro territorio, ovviamente si ha l'idea, è l'idea di quanto c'è di più lontano dal modello di sviluppo, che avevo in testa io di un territorio. Io credo che una amministrazione seria debba, innanzitutto, difendere il territorio, difendere l'ambiente, perché nel nostro caso ce n'è rimasto veramente poco. SE noi guardiamo lato Osmannoro, se guardiamo, se Dio vuole, lato Monte Morello di verde ce n'è tanto e rimarrà intatto. SE si guarda dall'altro lato di Sesto Fiorentino c'è rimasta una piccola striscia. E io credo che non si possa fare nessun passo indietro, quella striscia verde deve rimanere e su quella ci devono essere investimenti sostenibili e non, sicuramente, la costruzione di un aeroporto.

Difesa dell'ambiente, del territorio, ma difesa anche della bellezza, con delle oasi che ospitano specie, che la natura ci offre e che dobbiamo preservare. Alludo, per esempio, ai fenicotteri che sono, nei mesi scorsi sono ritornati nella Piana Fiorentina e che, probabilmente, tante persone non sanno neanche della bellezza di quel territorio, che abbiamo a pochi passi. Quindi, difesa del territorio, difesa dell'ambiente, difesa della bellezza e la difesa anche allargando il raggio, anche a Firenze, all'area metropolitana, anche del turismo di qualità. Facendo due chiacchiere con la Consigliera Caterina Longo si parlava di questi sempre più numerosi gruppi di turisti, che mettono quasi angoscia, che si muovono in gruppi di 50 persone con una radiolina all'orecchio, quindi senza alcun tipo di contatto con l'ambiente, che corrono da un monumento all'altro, all'unico fine di fare una fotografia e per ripartire velocemente la sera perché devono andare a Venezia o a Roma. Sono scene un po' grottesche, per chi vuole aumentare l'afflusso di passeggeri di 2 milioni e mezzo nel nostro territorio.

Quindi, difesa del territorio, dell'ambiente, della bellezza, di un turismo di qualità e difesa di un modello di sviluppo, che noi abbiamo. Un modello di sviluppo, inteso anche com'è la costruzione di una infrastruttura, se questa non intacca la vivibilità di una cittadinanza.

Zambini ha detto che è contrario all'ideologizzazione del sì e del no all'aeroporto. Io, francamente, capisco tutto, capisco le dinamiche all'interno di un partito, capisco che ci possono essere dei dubbi sulla strada migliore da percorrere. Capisco le incertezze dovute ad un iter in cui, purtroppo, la politica locale, ovvero quella più vicina al cittadino, ormai ha tristemente una importanza limitata rispetto a quella regionale e nazionale, ma purtroppo anche dei

tribunali perché se, veramente, si vuole bloccare l'iter, c'è da sperare anche nel TAR, bisogna dircelo questo, e la politica locale non conta più nulla. Però, tutte questo non può giustificare ancora una volta una posizione intermedia. Non si tratta di ideologizzare le posizioni, Zambini, però io ricorderei che al termine della Conferenza dei Servizi, si deciderà se sarà SI, se dare il permesso a costruire, non è che c'è tempo da aspettare e di ideologizzare le posizioni. Io credo, in determinati contesti, che la responsabilità, a cui comunque fa riferimento, in senso generale, il discorso di Zambini, sia un valore fondamentale in politica, fondamentale. Però, e questo non mi permetto di dire che è il caso del Partito Democratico, occhio a non trascendere in ignavia, nel senso dantesco del termine. Questo è un tema su cui i sestesi si sono ampiamente espressi. E' un tema che come ho anticipato avrà una importanza fondamentale e sostanziale sul futuro di Sesto. Non è il momento di dare un parere tendenzialmente contrario e di lavorare ad elementi migliorativi. Un'opera scellerata come questa, non può essere migliorata, ma solo cancellata da tutte le previsioni, rifacendosi non a principi alti quali la fisica, l'ingegneria idraulica o alla macro economia, ma semplicemente di logica. E' illogico, dal punto di vista economico e dell'opportunità questo aeroporto. E' illogico, e qua sarò veramente poco tecnico, per me tutte le mattine, e come lo sarà per me lo sarà per tanti sestesi, alzarsi, affacciarsi alla finestra e vedere a pochissime centinaia di metri una duna che è tre volte il Muro di Berlino, ergersi accanto al Polo Scientifico, con una inclinazione del 65% alta 10 metri e lunga quasi due chilometri. Scusatemi, ma questa cosa non mi va giù. Grazie. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie Consigliere Madau. Chiedo se ci sono altri Consiglieri che vogliono intervenire. Guarducci. >>

Parla il Consigliere Guarducci (Per Sesto):

<< Sì, grazie Presidente. Ho ascoltato con attenzione il dibattito, bello. Ancora una volta su questi temi credo che questo Consiglio tira fuori il meglio di sé, insomma. Personalmente, per prepararmi a questo dibattito, non ho preso un aereo, ma tempo fa mi è capitato di andare a camminare al Libro Aperto. Una bella esperienza, una passeggiata molto semplice, insomma medio-facile. Dietro hai il Cimone, davanti tutta l'area metropolitana Firenze, Prato, Pistoia. Ancor più che da Monte Morello, dove abbiamo una visione solo sulla nostra area di Firenze e Sesto, si vede quello spicchio di terra che, in diversi, hanno citato nel dire le ragioni di un SI o di un no a quest'opera. Io credo, davvero, poco altro ci sarebbe da aggiungere, quando ci si approccia a questi discorsi. Mettere l'ideologia nel capire che una cosa ci sta o non ci sta, io credo sia davvero, davvero quella un tentativo di forzarla questa discussione. Però, sono d'accordo con alcune cose che diceva il Consigliere Zambini

prima: noi, il Comune di Sesto, i cittadini di Sesto, stanno subendo quest'opera. La stanno subendo e non per colpa dell'Amministrazione sestese. Io ricordo, ora, poi, davvero cercherò di non parlare del passato, ma già da come è stata concepita dalla Regione Toscana, che vota una cosa di 2 mila metri, e un minuto dopo una cosa, che non è politica, decide che diventa 2.400. Dove sta la pianificazione in tutto questo. Un'opera che, ad oggi, non ha, nella Regione Toscana, qui nell'ordine del giorno chiede confronti tra Regione, Città, Provincia. Quest'opera è stata portata via dalla discussione locale, dal Decreto Sbocca Italia, che ha consentito che tutte queste autorizzazioni passassero sopra a tutto. SE qualcuno chiede perché noi subiamo quest'opera, io non credo. Per l'amor di Dio, il Sindaco Falchi è il più immobile del mondo, e questo lo diamo come dato assodato, ma con tutta la buona volontà si va a discutere con qualcuno che vuole, da Roma vuole fare quest'opera. Perché il Decreto Sbocca Italia questa roba non l'ha portata nemmeno in Regione. Io ricordo che il TAR ha bocciato la variante al PIT. C'è scritto in questi fogli, in questi file che abbiamo analizzato in Commissione: che la variante al PIT non dice che c'è un aeroporto lì. Perché il TAR ha bocciato quella parte lì, dice che c'è il parco. E la Regione non ha nemmeno fatto ricorso al Consiglio di Stato. Io penso, sono maligno, perché c'era già una strada per bypassare anche quello, ma ad oggi siamo lì. Se noi vogliamo, vorremmo capire chi è il padre politico attualmente, la regia politica attuale di quest'opera, si fa fatica a capirla perché il Governo è cambiato, questo Governo del cambiamento è impegnato in mille altre cose, ce l'ha ricordate il Consigliere Cavallo, immagino che fare il Ministro non glielo ha ordinato il dottore, Consigliere Cavallo. Se c'è una Conferenza dei Servizi convocata, santo il Dio, e questa conferenza dà l'unanimità di parere positivo, hai voglia il Ministro Toninelli ad essere contrario, pigliano le ruspe e fanno l'opera! Quindi, io immagino che se aveva dei dubbi, forse, un minimo di prudenza in più su questa cosa ci andava messa. Perché, ripeto, mi auguro e credo che questo Consiglio darà un parere favorevole alla delibera, che stiamo approvando, quindi il Comune di Sesto e penso, sono sicuro, tante altre amministrazioni, che si sono già, e non a guida del PD, non a guida del, non con la maggioranza politica che governa Sesto, tanti anche a guida del PD porteranno un parere contrario in conferenza dei servizi. E quindi mi auguro che non si voglia andare a chiuderla subito, quindi si lasci aperta questa cosa. Mi auguro anche che non debba di nuovo intervenire la magistratura per dire sì o no ad un'opera, perché di nuovo si arriva alla sconfitta della politica. La politica su quest'opera ha smesso di incidere da anni! Da anni! E via, via la portavano sempre più in alto per toglierla al dibattito. E si dice che già stato un immobilismo della Giunta Falchi. Io credo che andare a cercare un approfondimento, a cercare trattative con chi quest'opera la vuole fare, sia sbagliato, anzi mi spaventa. Qualcuno l'ha citato semplicemente l'Università ha detto: signori, qui ci

decolla gli aerei, ci fanno rumore. Non ha detto metteteci la duna. Ci s'ha un problema. "Houston, abbiamo un problema", la celebre frase di un film. Cosa hanno pensato di fare? Un muro di dieci metri lungo due chilometri. Ora, io immagino se gli si dice c'è i problemi della viabilità, che ci fanno? L'altro ponte Morandi? La teleferica? Una galleria? Io sono spaventato dalla volontà di, non si sa bene chi, di fare quest'opera e dal fatto che qualcuno ci dice: governiamola, chiediamo. Ci offrono, io non so che ci possono offrire in cambio di quest'opera. Attenzione a percorrere questa strada. Io credo che il lavoro serio, attento, dei nostri uffici ci hanno ribadito che questo, il parere va portato contrario alla Conferenza dei Servizi, non favorevole con 7 milioni di prescrizioni, che non è governare un'opera, è altro. Perché si può anche portarlo favorevole con 800 mila prescrizioni il parere, non è se i tecnici ci dicono che non ci sta si deve portare per forza un parere negativo, non è vero. Si può portare anche il parere positivo alla Conferenza dei Servizi, gli si fa un elenco di roba, si governa quest'opera, e poi? Ecco, io credo che davvero oggi sia, anche secondo me, un momento piuttosto importante, spero non decisivo perché io mi auguro che qualcuno freni un attimino, che finalmente questo governo del cambiamento, libero da tutti gli impegni, mi immagino di dire qualcosa anche su questa opera, dopo che avranno parlato con la Lega. Spero che ci si prenda il dovuto tempo per riflettere sul modello di sviluppo. Io qui non ci torno perché l'ha detto bene il Consigliere Soldi. Credo che l'abbiamo detto in tante occasioni qual è lo sviluppo che desideriamo per questo territorio. Quindi, non credo ci sia bisogno di quest'opera. E' un'opera sbagliata, inutile e dannosa. Credo, pertanto, che il nostro voto debba essere favorevole alla delibera e contrario. Per la prima volta, però, e questo lo devo dire, noto positivamente che in questo ordine del giorno, che ci porta il Consigliere Zambini si dice, per la prima volta, che si dà un parere negativo sul Master Plan dell'aeroporto. Quindi, credo che questo sia, io immagino che dopo un ordine così, il vostro voto sarà favorevole alla delibera perché non ci può essere altra strada. Se si dà un parere negativo su un Master Plan, o si dà favorevole con ottomila prescrizioni o si dà negativo, contrario. Io credo che questo, questo ordine del giorno chieda questo. In qual caso io credo sia una strada assolutamente nuova e che vale la pena di approfondire. Quindi, però, è chiaro che se si dà un giudizio negativo sul Master Plan, ma non si vota la delibera, io c'è qualcosa che, al livello di dissociazione, che riesco a non capire. Però, attualmente, visto che ancora non ci hanno manifestato la loro intenzione di voto, colgo con favore, per la prima volta, che il PD sestese, cioè per la prima volta, per la prima volta negli ultimi pochi anni, insomma, dà un giudizio negativo sul Master Plan dell'aeroporto. In questo senso auspico che davvero la discussione vada avanti e ci sia la più larga convergenza possibile sul voto a questa delibera. Grazie. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie Consigliere Guarducci. Ci sono altri interventi? Consigliera Tauriello. >>

Parla il Consigliere Tauriello (F.I.):

<< Grazie Presidente. Ancora buon pomeriggio a chi è arrivato poco fa tra il pubblico. Un ringraziamento doveroso e sincero va agli uffici tecnici del Comune, che, l'abbiamo visto tutti, in così breve tempo hanno dovuto rivalutare la documentazione pervenuta così a ridosso della Conferenza dei Servizi, che si svolgerà il 7 di settembre prossimo. Questo per poter esprimere, da parte loro, un parere tecnico in merito alla realizzazione di questo progetto. La cronologia stessa delle azioni, che sono riportate nel documento, che oggi voteremo, mette in evidenza la ristrettezza dei tempi e anche una certa difficoltà per poter serenamente valutare la documentazione pervenuta. Sono state organizzate due commissioni consiliari in merito a questo progetto, una delle quali con l'audizione dei vertici di ENAC e Toscana Aeroporti, commissioni che sono state utili alla comprensione delle criticità, riportate nella relazione redatta dai tecnici del Comune, legate alla realizzazione di questo progetto e anche per ottenere una risposta alle stesse problematiche che, così come abbiamo visto è avvenuto, dopo i chiarimenti ricevuti dai funzionari ENAC e Toscana Aeroporti in sede di commissione. Oggi, però, siamo chiamati ad esprimere un voto squisitamente politico. Il documento, che voteremo oggi, tratta di aspetti prevalentemente tecnici, invece. Aspetti tecnici che rappresentano delle criticità, l'abbiamo visto. Parere tecnico che prova a sostituirsi, o per meglio dire nasconde dietro di sé un parere politico e l'abbiamo sentito prima dal Sindaco, infatti. Se per ipotesi, perché la domanda verrebbe spontanea, ma la risposta l'abbiamo già avuta, se per ipotesi queste problematiche, queste spinosità fossero come per magia dissolte, mi chiederei quale sarebbe il voto della Giunta e del Sindaco stesso. Abbiamo già la risposta, l'abbiamo già sentita. Sono state fatte tante, troppe polemiche. Troppe polemiche intorno a questo progetto. Così come lo stesso progetto è stato sottoposto a numerosissime valutazioni. Sempre più dettagliate, sempre più approfondite, confermando la validità del progetto stesso, della pista e delle opere del Master Plan.

Troppo tempo si è perso in questi quarant'anni, dovendo utilizzare i treni per pendolari e navette, fino a Pisa, tra ritardi e disagi, invece di volare direttamente da Firenze verso l'Europa, magari per lavoro, da Firenze a Stoccolma, per esempio. Magari per turismo, da Firenze a Parigi, oppure per motivi familiari, magari per il figlio che studia o lavora in una capitale europea.

Vi leggo lo scritto datato 1961 a proposito della costruzione dell'Autostrada del Sole:

"lungo il percorso, l'enorme terrapieno del corpo stradale, inonda e riempie le valli con la propria massa di terra, alterando brutalmente la fisionomia dei luoghi. Altrove, al strada scava e demolisce le colline, intacca e scalza la montagna. Tutto abbattendo e tagliando inesorabilmente sul suo paesaggio. Tutto denuncia una concezione tecnicista ed ottusamente ingegneristica che prescinde dagli aspetti e dalle esigenze, che non riguardino strettamente la tecnica della viabilità e l'economia.

E' evidente, continua lo scritto, che il tracciato è stato concepito in modo rigido ed astratto, senza tenere alcun conto della conformazione e dei caratteri formali delle zone attraversate e prescindendo dagli effetti visivi, che sarebbero derivati dalla forzata inclusione della strada nel paesaggio delle Regioni collinose e montane."

Ora, con queste pesanti definizioni, la rivista "Comunità", era una rivista, un periodico di cultura e politica dell'epoca del dopoguerra, nel gennaio 1961 si commentava così l'inaugurazione dei primi tratti della cosiddetta Autostrada del Sole, grande via di comunicazione tra Milano e Napoli e l'articolo esprimeva una valutazione assolutamente negativa. Dietro al forte dissenso, contro le autostrade, si nascondeva il timore verso la modernità e lo sviluppo del processo industriale dell'epoca. Oggi possiamo certamente affermare che resta sì l'impatto di quest'opera sui territori fortemente critico, è vero, ma a fronte di ciò l'autostrada, l'Autostrada del Sole è servita ad unire l'Italia da nord a sud. Alimentò l'industria delle automobili, dei consumi, anche delle costruzioni. A quel tempo, per andare da Milano a Napoli si impiegavano due giorni. Con l'autostrada si impiegano oggi solo poche ore. Cosa accade oggi? Qui si tratta di un gestore del sistema toscano, che ha avuto in concessione dal Ministero due scali aeroportuali, quello di Pisa e quello di Firenze, sulla base di progetti e prospettive di crescita riportate nei due rispettivi Master Plan, in attesa di essere valutati e approvati. In particolare, l'ampliamento dell'aeroporto di Firenze è conseguente al piano di sviluppo previsto da un piano nazionale degli aeroporti strategici. Fa riferimento al Decreto del Presidente della Repubblica, che dà mandato ad ANAC di sviluppare, per conto dello Stato, il sistema aeroportuale del nostro paese, in sicurezza, e in tutela delle esigenze del territorio. Il sistema che individua come strategico quello aeroportuale di Firenze e Pisa, che vede Pisa con una presenza da due a quattro milioni di passeggeri, e Pisa..e Firenze, pardon, e Pisa da 5 a 6 milioni di passeggeri. Chi dice che si potrebbe potenziare la linea Firenze-Pisa deve fare i conti con difficoltà tecniche ed economiche insuperabili. Non è questa la soluzione. Inoltre, l'aeroporto di Pisa prevede uno sviluppo massimo fino a 7 milioni di passeggeri annui, ma rappresentando una base operativa militare, al livello europeo, non è espandibile in termini logistici ed infrastrutturali, perché l'uso militare resta

prioritario su quello civile, questo è bene ricordarselo sempre. Cioè in caso di emergenze l'aeroporto di Pisa funzionerebbe solo come aeroporto militare, badate bene. Lo sviluppo dell'aeroporto non esiste in questo senso e azzererebbe l'attività di aeroporto civile. Il vero concorrente, quindi, oggi allo sviluppo dell'aeroporto di Firenze, non è certamente Pisa, ma Bologna. Bologna che è collegata a Firenze in meno di un'ora con l'alta velocità. Noi vogliamo questo? La necessità di modernizzazione viene avvertita oggi in ogni ambito, così come la forte attenzione nel ridurre la disoccupazione, altro tema importante. Sempre più persone, infatti, soprattutto i giovani, sono destinati ad un lavoro che porta loro al di fuori del territorio nazionale e sempre più in Europa. L'importanza, quindi, dello sviluppo dell'aeroporto per le ricadute in termini occupazionali, non da poco, 1.200 persone assunte ogni milione di passeggeri. Calcolando il numero di passeggeri in transito a Firenze, abbiamo detto prima da 2 a quattro milioni circa, ci rendiamo conto dell'aumento degli occupati del territorio. Bisogna rendersi conto di questo. Quindi, penso ai giovani. Quindi penso alle famiglie in questo momento di crisi dell'occupazione. Quale respiro darebbe la realizzazione di quest'opera? Anche in questo ambito? La nuova pista parallela convergente, mono direzionale, per tanto, con una lunghezza di 2.400 metri consentirà l'atterraggio in qualunque condizione meteorologica, cosa che oggi non avviene nell'aeroporto di Firenze. Attualmente il 3,7% dei voli vengono annullati per condizioni meteo e avverse. E sappiamo anche che saranno utilizzati nuovi aeromobili, più silenziosi degli attuali. Superate e risolte, come c'è stato chiaramente dimostrato che saranno risolte, le questioni tecniche, noi vogliamo massimo sviluppo dell'attività economica dell'aeroporto e massimo livello di sicurezza. Che vi è la possibilità a Firenze di ottenere una fetta del traffico internazionale ed europeo nella direzione dello sviluppo economico sociale e culturale, quello che merita, con tutte le ricadute positive, economiche, sociali e culturali anche per Sesto. Sviluppo economico non è una cattiva parola, non ci facciamo impressionare. Lo è invece in Toscana e a Sesto in particolare da sempre, perché da sempre i giovani di Sinistra..pardon, perché da sempre i Governi di Sinistra hanno cercato di immobilizzare ogni forma di sviluppo. Anche i giovani, Madau. Per ingessare il tutto, perché tutto fosse ingessato, in relazione a preordinate assunzioni ideologiche, assolutamente avulse dagli aspetti tecnici, che sono di questo documento.

Negare l'ampliamento dell'aeroporto ha un significato che va ben oltre il negare l'ampliamento di una pista. Significa negare la possibilità di comunicare con culture diverse, in distanze e tempi ridotti, nuovi modi di pensare, condivisioni di nuove idee nel modo più rapido che si conosca. Quello di creare incontri, mettere in contatto esseri umani tra loro nel minor tempo possibile e diffondere attività commerciali, culturali, risorse in senso lato e quindi dare, finalmente, respiro a questa terra, che merita infrastrutture degne

di questi, del suo livelli in termini europei, perché Firenze è una città europea.

Firenze e tutta la Città Metropolitana deve avere un aeroporto degno di una città internazionale qual è. Il turismo, prima fonte di lavoro per tutti gli operatori della Città Metropolitana stessa, deve essere fruibile ed aderente ad un progetto futuro, di Firenze, della Regione e dell'Italia. La vecchia pista deve essere cancellata in ogni caso, perché inadeguata per dimensioni e posizionamento, per far posto ad una pista che non abbia criticità per il suo utilizzo.

E poi, Consigliere Guarducci, la vedo insofferente, dobbiamo renderci conto di come va il mondo fuori. Dobbiamo renderci conto di come va il mondo fuori. Dobbiamo avere il coraggio del confronto, lasciando da parte gli ideologismi e a tutti i costi se si tratta di scelte di sviluppo di un territorio, perché è questo quello che accade. Sono gli stessi imprenditori economici, d'altronde, le stesse grandi aziende di importanza nazionale ed internazionale, che contribuiscono e stanno contribuendo alla riqualificazione della nostra città, lo sappiamo, lo sappiamo benissimo, che hanno deciso di investire allo sviluppo e sul nostro territorio con un adeguamento, un vero adeguamento, con infrastrutture adeguate e d'altronde, se rispondiamo di sì agli investimenti, che vengono fatti sul nostro territorio, è quasi fisiologico procedere di pari passo allo sviluppo economico ed infrastruttura di Sesto. Il nuovo aeroporto servirà per essere collegati con l'Europa, dicevo prima, per diminuire le distanze tra Firenze ed il resto dell'Europa. Perché è anche con scambi così immediati e riducendo le distanze oggettive tra città e città, che si crea una coscienza di Stati Uniti d'Europa e in questi sentimenti noi ci riconosciamo.

Sono quarant'anni, quarant'anni che si discute dell'aeroporto e delle altre grandi infrastrutture del territorio con notevole sperpero di risorse in termini di denaro e di tempo. In tutti questi anni la sorte dell'aeroporto è rimasta agganciata alla volontà politica degli amministratori delle varie giunte. Ed oggi rimangono immutate, ferme, nei Governi di Sinistra le lotte del passato, le tante contraddizioni e tutte le storiche ostilità verso questo progetto e verso lo sviluppo. Il tutto contornato da indecisionismo e relativismo. Questo è quanto.

Il parco della piana esiste come luogo geografico. Nessuno sviluppo, però, che offra aggregazione, attività culturali, nulla. Si presenta oggi come si presentava negli anni '70. Il cancello d'ingresso ne è l'emblema infatti: non sono indicati gli orari di apertura, non ci sono indicazioni di nessun genere, è chiuso. Cosa si trova, dunque, il turista che viene da Dublino e segue le indicazioni a Sesto del Parco della Piana? Cosa si trova di fronte? Ieri vedere quel cancello mi ha fatto veramente, veramente dispiacere e mi ha fatto pensare anche alla parabola dei talenti. La parabola dei talenti laddove il Parco della Piana è il talento, che c'è stato dato, ma che non abbiamo saputo sfruttare. E' rimasto lì, fermo.

Le infrastrutture sono il motore dello sviluppo vero e duraturo per nostre aree. Non possiamo pensare di vivere senza produzione, non possiamo pensare di vivere e crescere economicamente senza infrastrutture, non lo possiamo fare. Tutto ciò, tuttavia, deve avvenire tenendo conto delle esigenze di un territorio, certo, quello della Piana Fiorentina, che in questi anni è stato veramente, fortemente sacrificato dalle ottuse visioni della Sinistra. Perché dico ottuse? Appena abbiamo da poco scongiurato l'inceneritore, voluto però dai governi di Sinistra, e grazie a Dio e per fortuna, negato poi dagli stessi governi di Sinistra. Quindi, abbiamo sperperato per questo progetto risorse in termini di tempo e di denaro pubblico e speriamo che sia finita. Come vedete, questo è davvero un caos politico, è innegabile. In questi territori ha sempre governato la Sinistra, lo sappiamo, e le assurdità, nelle quali ci ritroviamo adesso, sono il frutto di questi Governi. Stiamo scontando e subendo gli effetti di un sistema politico di troppi anni di potere assoluto, questo è innegabile. Una classe politica lontana, però, e scollegata, dalle reali esigenze dei cittadini e da chi in questi territori vive, lavora e fa impresa, perché è questa la realtà. Noi, quindi, confermiamo la necessità di uno sviluppo sostenibile e compatibile con la salvaguardia dell'ambiente per le generazioni future. Speriamo che si possa davvero porre fine ad un dibattito politico pluri decennale, fatto di tira e molla, e di posizioni diverse nel tempo e tra gli stessi schieramenti. Noi l'affrontiamo responsabilmente con la consapevolezza e la forza di chi, oggi, ha a cuore il futuro e lo sviluppo della propria città, nel rispetto della nostra storia e del nostro territorio. Grazie. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie Consiglieria Tauriello. La parola al Consigliere Sacconi. >>

Parla il Consigliere Sacconi (S.I):

<< Allora, credo che in questo Consiglio Comunale diventeremo più esperti di ENAC sugli aeroporti, lo stiamo trattando da tanti anni. Io, personalmente, mi vedevo gli appunti e le relazioni preparate e ci sto dietro dal 2014. Abbiamo conosciuto tante persone in questi anni, su questo tema, e alcune mi hanno lasciato un, così, un riscontro positivo, molte altre negativo. In particolare, sono rimasto stupito e anche arrabbiato dell'incontro con ENAC. E mi sono segnato tre frasi di quell'incontro: "non dovete avere paura", "noi siamo un ente istituzionale". L'altra frase è "se la politica non decide si prende quello che capita". E la terza è: "cosa volete? In campo di patate in quella zona". Quindi, queste tre frasi mi hanno dato, come dire, assodato una impressione che avevo di ENAC fin dall'inizio, di non essere assolutamente un ente imparziale, anche se istituzionale, ma di avere accompagnato questo processo in maniera di arrivare alla soluzione a prescindere dagli aspetti tecnici. In un documento del 2016 mi ero scritto una frase: "l'idrologia e

l'idraulica sono sicuramente scienze, che più di altre si prestano ad essere interpretate e addomesticate, in funzione del risultato atteso o preteso, ma, in realtà, credo che ENAC l'abbia esteso a tutti i settori interessati da questo Master Plan.

Allora, quando si dice che la politica, quando ENAC dice che la politica non decide, non è vero. Noi, per lo meno, nel nostro territorio comunale l'aeroporto non l'abbiamo mai voluto e abbiamo sempre dato indicazioni da quando era, anche quando si era in altri partiti per non fare quest'opera. Fra le persone, invece, mi hanno lasciato, come posso dire, una impressione positiva, stranamente c'è l'Ing. Roberto Naldi, di (parola non comprensibile) America, perché lo ritengo una persona che, per lo meno, ha parlato fuori dai denti. In un incontro del 2 luglio 2014, spiegò papale, papale quello che volevano fare, disse: noi abbiamo fatto, siamo una compagnia argentina, gestiamo 33 aeroporti nel mondo, abbiamo fatto una scommessa sul turismo e abbiamo puntato per questo in Italia su Trapani e Firenze. Firenze, di per sé, non era sufficiente a ricevere finanziamenti pubblici adeguati, abbiamo deciso di accorpare anche Pisa, in modo da fare un unico aeroporto, superare la quota minima di passeggeri, di milioni di passeggeri/anno per aumentare finanziamenti pubblici. Questo disse. E in quella operazione c'erano anche altri, il 2 luglio del 2014, c'erano tanti interventi. Filippeschi, che era Sindaco di Pisa, fece un resoconto di SAT, la società pubblica che gestiva l'aeroporto di Pisa, dicendo che era una società in positivo, che investiva il 70% degli utili lo reinvestiva in strutture e il 30% erano dividendi fra i soci, quindi la maggior parte erano pubblici o tutti pubblici non lo so, e di 160 milioni di investimenti effettuati, solo 10 milioni avevano avuto un contributo pubblico perché riguardavano la sistemazione di parcheggi. Quindi, per dire che l'aeroporto di Pisa funzionava, un po' meno quello di Firenze e abbiamo deciso di sostituire al pubblico il privato. Come stiamo facendo da tanti anni. Quindi, non è vero che non ci sono indirizzi politici, ci sono indirizzi politici in un senso e in un altro. E' stato deciso, per esempio, di favorire il trasporto su gomma, piuttosto che quello su ferro. Quando sento i tempi, che mi dice la Tauriello, Pisa, negli anni '80, si raggiungeva in 48 minuti. Da 48 minuti siamo passati ai 60 e, forse più, attuali. Quindi, abbiamo aumentati i tempi. Gli investimenti da fare per diminuire da 48 e scendere ancora erano il raddoppio delle linee ferroviarie, perché c'è dei colli di bottiglia, e gli investimenti fatti dall'Ing. Pezzati, all'epoca Presidente degli Ingegneri Ferroviari Italiani, della Toscana, erano complessivamente di circa 350 milioni fra vari tratti e miglioramenti. Grosso modo quello che costa il, per lo meno inizialmente questo aeroporto. Però, lì il beneficio sarebbe stato molto più ampio perché raddoppiando la linea potevi avere un miglior collegamento anche quotidiano per i cittadini, che si devono spostare. Quindi, qui certe politiche sono state fatte: si favorisce il trasporto su gomma e, guardate, che questo è un tema importante,

non solo per la Toscana. Io ho esperienze con il sud, 15 anni fa in Calabria avevamo dei treni per arrivare giù, ora è tutto in mano a pullman e trasporto su gomma e con il treno, sostanzialmente, non ci si arriva. Quindi, c'è una politica dietro e interessi economici forti. Poi, in Calabria, forse, anche vanno al di là della normalità. Allora, quando si parla di, dicevo prima, di scelte economiche e tecniche, sulle scelte economiche ci hanno rintortato il fatto che la realizzazione dell'aeroporto avrebbe consentito, se non mi ricordo male, e me l'ero scritto, guardiamo se lo ritrovo, 800 milioni l'anno di indotto per ogni milione di passeggeri e 1.200 lavoratori diretti, oltre a quelli indiretti. In realtà, come diceva il Consigliere Soldi, l'unica esperienza, che ha avuto, (parola non comprensibile) America in Italia fino ad ora è stata Trapani, che, dopo un boom iniziale, è andata sostanzialmente in bancarotta, tant'è che è uscita, credo avesse il 30% delle quote della società aeroportuale di Trapani, non mi ricordo come si chiama, sta uscendo o è già uscita dall'operazione, perché è stata fallimentare. Quindi, quando si parla di aspetti economici è vero valutare anche queste situazioni, ma non è detto che, cioè lo sviluppo economico, secondo me, è discutibile sia per qualità, ed è già stato detto, che per gli effettivi risultati, come si diceva di Trapani. Per qualità, brevemente, lo ridico anch'io, noi se vogliamo essere competitivi in Italia bisogna puntare ad un'alta specializzazione e una tecnologia avanzata. Non si può essere competitivi sul lavoro diciamo in cui prevalgono altri paesi, che hanno un costo della manodopera nettamente più basso. Certamente, anche il turismo procura incrementi di PIL, perché se hai valuta da fuori, che entra in Italia aumenti il PIL, ma, forse, è preferibile per la maggior parte delle persone avere maggiore, una industria che dia lavoro e che crei competitività nel mondo e ricevere un aumento di PIL esportando nel resto del mondo. Quindi, questo è l'aspetto, che dicevo economico. Per quanto riguarda gli aspetti sulla sicurezza e sugli impatti sul territorio, c'è un aspetto fondamentale che è quello della sicurezza in cui fra i pareri della VIA si chiedeva, per esempio, dal punto di vista idraulico, ne ho già parlato in commissione, di avere una ridondanza di sicurezza, perché noi sappiamo che quando non c'è possibilità o c'è scarsa possibilità di un intervento tempestivo, insomma umano diciamo, di persone che siano disponibili per intervenire in tempo, bisogna lavorare sulla ridondanza della sicurezza. Noi abbiamo le nostre Ferrovie che un tempo, su questo principio, avevano criteri di sicurezza esagerati, forse, rispetto ai tempi attuali. Però siamo passati da un estremo ad un altro, chiaramente perché quando si privatizza dove vai a risparmiare? Se c'è, per avere un risultato, invece che spendere dieci, devi spendere 20 perché raddoppi la sicurezza, ma non è strettamente necessario, elimini quello che è ridondante. Quindi, si lavora in questi termini e in termini di manutenzione vediamo che è successo con Autostrade, anche quella privata, dove si elimina tutto quello che è ridondante, ora lì hanno,

forse, un po' esagerato perché non avevano previsto una situazione così grave.

Ecco, sempre Naldi ci parlò dell'aeroporto di Firenze come un aeroporto lo definì point to point, con tariffa di tipo full care, quindi di tariffa piena. Mentre, Pisa avrebbe lavorato, avrebbe dovuto lavorare sul low cost. All'epoca la distribuzione nel 2013 era sul low cost 23% Firenze, 80% Pisa. Mentre sulla tariffa piena full care era esattamente l'incontrario 77% Firenze e 26%. Quindi, voleva dire che per Firenze si puntava ad un turismo, ad un turismo di qualità diciamo, quello disposto ad andare negli alberghi di lusso, che sono fioriti a Firenze negli ultimi anni. La sotto, come posso dire, utilizzazione dell'aeroporto non derivava dall'intasamento durante la giornata, ma dal fatto che il tipo di clienti, che frequentano l'aeroporto di Firenze, sono più che altro clienti per affari e i voli sono concentrati negli orari mattutini, gente che arriva per fare gli affari durante la giornata e riparte la sera. Nel resto del giorno era sottoutilizzato l'aeroporto. Per fare questa inversione io non ci credo si vada sul turismo di qualità e bisogna ritornare al low cost anche a Firenze. Quindi, avremo sicuramente un aumento di voli più esteso in tutta la giornata.

Allora, quindi dicevo sugli aspetti noi siamo, Consiglieria Tauriello, a prescindere che tutti gli aerei, la maggior parte degli aeroporti in Italia sono di origine militare, anche gli otto presenti in Toscana sono di origine militare e, in particolare, abbiamo Pisa e Firenze, Marina di Campo, Grosseto, Siena Ampugnano, Marina di Massa Cinquale Lucca, Tassignano e Arezzo. Tutti di origine militare. Hanno tutti la stessa medesima genesi.

E mentre per quanto riguarda il fatto di essere contrari allo sviluppo, non è vero, come ho già detto prima, e come hanno detto altri, noi siamo favorevoli ad uno sviluppo diverso, siamo contrari a quest'opera perché è impattante sul territorio e, comunque sia, non porta lo sviluppo economico e sociale, a cui volevamo andare incontro, e poi perché da un punto di vista tecnico questo progetto fa acqua da tutte le parti. Allora, quando ENAC mi dice state tranquilli, noi siamo un ente istituzionale, sta dicendo fesserie perché se era veramente un ente istituzionale avrebbe dovuto bloccare il progetto fin dall'inizio, perché il progetto, il primo progetto presentato erano, non mi fate dire i che, ma inguardabile, non aveva di tecnico niente, erano un po' di, cinque paginette buttate lì o poco più. Allora, io dico che tutto si può fare, quindi noi si può essere favorevoli o contrari da un punto di vista politico sulle scelte fatte in questo territorio, ma sul fatto tecnico bisogna che un progetto, fin dall'inizio, sia assolutamente completo e questo non lo era, tant'è che ha dovuto, hanno dovuto fare continui aggiornamenti ed integrazioni, un progetto che trova 142 prescrizioni, si capisce da sé che c'è qualcosa che non va e l'ultima versione vista, io vi ho già detto in Consiglio Comunale, per la parte idraulica, perché ho guardato quella, assolutamente per me

stanno facendo miracoli, fanno andare l'acqua in salita. E' questo che stanno facendo. Perché hanno più che triplicato il percorso. Non riuscendo, probabilmente, a superare le prescrizioni normative sul sotto attraversamento dell'Autostrada, hanno fatto un doppio tornante, girano, vanno in qua, ritornano indietro e ritornano nel vecchio percorso, come si fa su una strada di montagna, siamo a questi livelli. Io non so, e hanno dovuto, come dicevo, fare un canale largo 20 metri, alto cinque, in cemento, lungo due chilometri con una pendenza dello 0,4 per mille. 0,4 per mille che se glielo chiedete ad un muratore o ad una impresa di farvelo, vi ride in faccia. Quindi, non si può essere, Consiglieria Tauriello, come posso dire si può avere posizioni politicamente diverse, ma sugli aspetti tecnici tutti si deve pretendere che siano eseguiti e consegnati dei progetti, che stiano in piedi da soli. Poi, deciderà la politica se farli o meno, ma in questo caso non siamo in questa situazione. Siamo sempre in un'alea di rischio troppo forte per il nostro territorio. Questo è assolutamente lampante. A quanto siamo? Eh, va bene, vi ringrazio mi fermo qui. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie. Beh, ha fatto l'intervento da capogruppo perché Madau l'ha fatto di sette minuti. La parola all'Assessore Sforzi. >>

Parla il Vice Sindaco Sforzi:

<< Grazie Presidente. Io ringrazio la Consiglieria Tauriello perché con il suo intervento manifesta, descrive plasticamente la differenza assoluta del suo modello di sviluppo rispetto al mio modello di sviluppo. Quello che dice la Consiglieria Tauriello, in onestà intellettuale e politica assoluta, è un qualcosa che è vero dal suo punto di vista, ma in generale è vero, cioè come lei intende lo sviluppo e il benessere dei cittadini, e come vorrebbe portarlo, è una visione del tutto legittima, che ha un senso a cominciare da quello economico, perché, ovviamente, la realizzazione, l'ipotetica realizzazione dell'aeroporto, della pista aeroportuale porterebbe a, sicuramente, ingenti capitali, che arriverebbero nelle nostre zone, il Consorzio di Bonifica ci dice che, insomma, le opere soltanto di messa in sicurezza idraulica del vecchio Master Plan si attestavano sui 120 milioni di Euro solo per la messa in sicurezza idraulica, più tutte le opere di costruzione, di progettazione. Ha ragione eh. Arrivano qui, nella nostra Regione, nel nostro territorio, enormi quantità di denaro, di lavoro e di economia per consentire la realizzazione di quest'opera e, probabilmente, anche dopo qualcosa arriverà nell'utilizzo. E quindi dice: alla luce di tutto questo perché siete contrari? E' soltanto un, ci sono soltanto elementi positivi, nel momento in cui qualcuno, si cui il Consigliere Sacconi non si fida, probabilmente neanche io, probabilmente nemmeno qualcun altro, ma qualcuno ci garantisce che ci sono, che vengono messi in piedi tutti i sistemi per poter evitare disastri ambientali e,

comunque, mantenere in sicurezza queste aree. Allora, da questo punto di vista, non c'è niente di male se ci si limita a vedere, come dire, astrattamente la costruzione dell'Autostrada del Sole, in quel periodo storico lì, aveva qualcuno che era contrario, ma le condizioni del mondo e anche del nostro paese, consentivano e richiedevano un collegamento, che fosse molto più rapido, così come la costruzione delle grandi reti ferroviarie. Oggi, però, non c'è più quel mondo lì, non c'è più quel paese lì, non c'è più quell'ambiente lì. E' per quello che oggi non avrebbe più senso e, probabilmente, non hanno più senso alcuni tipi di opere come, così impattanti. Perché oggi noi viviamo in un mondo e in un tempo in cui i cambiamenti climatici ci travolgono. Anche su quelli c'è tanta economia, peraltro. Quando vengono le bombe d'acqua e disintegrano le città anche della Toscana, c'è un, come dire, una economia che si mette in moto, qualche intercettazione viene fuori e viene anche detta dai telegiornali. Ma dall'altra parte c'è una distruzione, di quello che abbiamo, che è irreparabile e che non è valutabile economicamente. Questo è il punto vero. Quando vengono le bombe d'acqua vuol dire che il sistema, il clima del nostro pianeta, anche dalle nostre, produce effetti anche dalle nostre parti, che non possono non essere tenute in considerazione nella descrizione del modello di sviluppo. E' qui che c'è la differenza sostanziale perché lo sviluppo e la crescita deve tenere conto di fattori che sono diversi rispetto a quelli che ci sono stati nella storia. E quindi quando si parla di, siccome anche dalle nostre parti, appunto, le bombe d'acqua producono quello che producono, per prendere un esempio concreto che io non ho vissuto nella mia, diciamo, prima parte della vita, non c'erano trent'anni fa, quarant'anni fa, forse una decina di anni fa. Allora, non posso non tenere in considerazione quando penso al modello di sviluppo che succedano anche queste cose e quindi quando penso ad un sistema idraulico della Piana dove, da una parte la Regione Toscana fa la revisione della Legge 21, che impedisce di costruire e sviluppare l'economia dell'Osmannoro e dall'altra parte si pensa di fare una pista, che cambierà totalmente il sistema idraulico di quest'area. Allora, in quel momento lì io faccio, il mio modello di sviluppo tiene in conto di un fattore che è quello delle condizioni di questo mondo, di questo pianeta e di quest'area. E' per quello che non avremo mai la stessa visione dello sviluppo, dell'economia e del lavoro. Perché io penso che, invece, lo sviluppo, l'economia e del lavoro debbano passare dalla tutela di un territorio perché è quello che potrà garantirci il futuro anche in Toscana, anche a Sesto Fiorentino, anche nella nostra Piana. Che il fatto di infilarci 186 ettari soltanto di sedime e di strutture a contorno, cioè 186 ettari sono 1.860.000 metri quadri di superficie utile lorda. Allora, volumi zero non lo diciamo, eh, quando siamo al Piano Strutturale perché qui c'è volumi più 2.000.000 di metri quadri. Si vuole per questo territorio. E chi non si oppone non può dire volumi zero, deve dire: noi siamo per 2 milioni in più, noi siamo più 2

milioni perché noi abbiamo fatto una scelta diversa. Quando si dice, ci sono 500 e rotti metri quadri di, 500 e rotti ettari di parco, che con l'aeroporto verranno ridotti di, oltre a questi 186, un'altra cinquantina di opere a contorno. Quindi, intorno, 230-240 ettari in meno di parco. Allora, in questa decisione io ho necessità e nel mio modello di sviluppo c'è l'obbligo di tenere in considerazione ciò che succederà da qui e i prossimi 100 anni, 200 anni. E se non faccio questo, io credo di non fare bene il mio mestiere di amministratore e neanche, come dire, perché faccio l'amministratore non tanto per stare qui, ma perché vorrei che questo, lasciare ad un figlio, che spero di avere presto, un mondo migliore rispetto a quello che ho trovato. Se io gli faccio quest'opera, gli lascerò un mondo peggiore rispetto a quello che ho trovato. Perché quando Donald Trump disattende gli accordi di Parigi, vuole lasciare un mondo peggiore rispetto a quello che ha trovato e lascerà un mondo peggiore, in cambio del soldo immediato. E' questa la differenza sostanziale di impostazione della visione del mondo E su questa, è ovvio, saremo sempre alternativi, io ho questa probabilmente, e non è quella, come dire, in voga eh, non è quella in voga in questo periodo, però io credo che si debba continuare a batterci per questo modello, modello di sviluppo e modello del mondo. Gli esseri umani hanno raggiunto ormai una potenza di fuoco, che può disintegrare quello che la natura e questo pianeta ha prodotto in secoli e millenni in poche ore. Allora, noi, su questo, dobbiamo fare il conto e nel nostro piccolo, il fatto di prendere 240, 200 ettari e trasformarli in un qualcosa che va a danneggiare in maniera perenne il nostro territorio, deve essere un elemento sul quale riflettere e sul quale non si può non prendere una posizione, perché apprezzo la Consigliera Tauriello, che dice: io sono per questo e la penso così. Ma non è comprensibile il fatto che si dica: no, io sono, boh. Io sono per un tavolo, io sono per un altro tipo di roba, che non dice né sì e né no. Eh, perché c'è sempre una condizione, no? Allora, se si verifica la condizione allora siamo per, sì. Però, allora ce ne vuole ancora un'altra. Allora, queste condizioni non si sono verificate, Consiglieri del Partito Democratico, non si sono verificate. Eravate voi alla guida di questa Amministrazione, l'avete richiamato nell'ordine del giorno le delibere di Giunta, e la richiesta dei tavoli, che hanno impedito all'epoca di fare i ricorsi contro il PIT a questa Amministrazione, non ha prodotto niente perché, ad oggi, quello che viene riproposto, è la stessa roba, la stessa pappardella che vi hanno proposto nel 2015. Quindi, richiedere oggi ulteriori tavoli è voler non prendere posizione su quello che è il modello di Sviluppo del nostro territorio e anche, secondo me, di questo pianeta. Perché nel nostro piccolo ciascuno fa il pezzettino. Ecco, io questo pezzettino vorrei farlo in una direzione precisa, che può essere o sì o no. Boh non è consentito. Perché, a parte il, come dire, passatemi la battuta, ma se devo scegliere se puntare sul nero o sul rosso, io non ho dubbi su che cosa puntare, eh. Ma, al netto di questo, non è possibile una

posizione terza rispetto al nero e il rosso. Questo è il punto. O siamo favorevoli o siamo contrari. Si può essere favorevoli ad una serie di condizioni, ma siamo favorevoli. Oppure si è contrari, senza una serie, perché sì, come dire, si valuta che quelle condizioni, anche se si verificano, non sono sufficienti per impedire un disastro, che rimarrà su questo territorio per sempre. Allora, su questo bisogna fare chiarezza, fino in fondo, e dirlo con chiarezza: noi siamo per farlo. Ci si deve mettere il sottopasso, si deve mettere tutto quello che si vuole, però siamo..la protezione per l'Università del rumore, tutto quello che si vuole, però si vuole fare. Benissimo. E noi siamo per non farlo. Perché tutte le precauzioni, che potranno essere prese, non saranno mai sufficienti ad impedire un disastro ambientale di questa area. Come è stato detto da tutte le precedenti amministrazioni, esclusa una, e come è stato detto anche, ultimamente, dal Partito Democratico di Prato, di Campi, di Signa, di Poggio a Caiano, di Carmignano, di Calenzano, non so se me ne sono scordati qualcuno, che dicono basta. Le condizioni, che c'erano nel 2015, non si sono verificate e quindi quelle delibere non hanno raggiunto quello scopo e, di conseguenza, oggi non ci si può altro che opporre. L'ha detto il Sindaco di Prato, a cui ho partecipato alla seduta del Consiglio Comunale.

Quindi, o sì o no. Se oggi è no, benissimo. Sono d'accordo con quello che diceva il Consigliere Guarducci, ben venga, perché questo è un elemento fondamentale di, come dire, visione di questo territorio, sul quale, appunto, si può fare un ragionamento perché ci sono le condizioni per fare un ragionamento sul futuro di Sesto Fiorentino.

Se è sì, bene, allora Consigliera Tauriello, ha ragione la Consigliera Tauriello, nel mezzo non c'è, non c'è tertium non datur, non è possibile. Perché "il non è possibile" è una furbata che ci mette a, come dire, al riparo dal dover decidere oggi per in maniera equilibristica tenere un po' insieme tutto quello che sta dentro al PD, ma che in realtà non, cioè, come dire, non è utile allo sviluppo perché se è, dice, bene si deve fare, allora andiamo ai tavoli e contrattiamo, contrattiamo davvero perché si può contrattare, eh. Cioè se si evita di, in maniera assolutamente legittima, se siamo per realizzarlo, allora si chiamano gli attori principali e gli si dice: bene, noi vi agevoliamo in questo percorso. In cambio vogliamo A, B, C, D, E, F, come quando abbiamo deciso di far passare l'Alta Velocità. Ritenevamo, invece, che quell'infrastruttura fosse giusta e gli amministratori dell'epoca sono andati a contrattare quali erano le migliorie per la nostra città e oggi ce le riportiamo a casa e le vediamo con grande utilità per i nostri cittadini. Altrimenti, se questo non ha da essere, allora siamo contrari. E si dice, da tutte le parti che siamo contrari, e se il Governo manu militari vorrà procedere, perché dopo con la chiusura di questa Conferenza, è questo il punto, cioè oggi abbiamo, dobbiamo dare un parere ed è l'ultima volta, l'ultima possibilità che abbiamo. Allora, si aprirà la Conferenza il 7, io confidavo, anch'io, e come diceva il Consigliere

Cavallo, al contrarietà del Movimento 5 Stelle, la contrarietà della Lega, potessero almeno, ma anche la roba da fare, perché è vero c'ha ragione, in tre mesi e il ponte, di qua, di là, un manicomio totale, forse potevano fermarsi un attimo, cioè dire: bene, ora non mettiamone un'altra di discussioni aperte. Fermiamoci un par di mesi e vediamo a Natale questa questione. Forse, abbiamo chiusa qualche altra partita e quindi. No, non è successo, purtroppo, in maniera inspiegabile, per lo meno per noi, poi ci saranno delle spiegazioni. Confidiamo che questa volontà politica, del Movimento 5 Stelle, della Lega possa sostanziarsi in atti veri, perché per ora sono dichiarazioni, ci saranno atti veri che, come dire, produrranno un fermarsi rispetto a questa cosa.

Allora, delle due l'una, la terza, a mio avviso, non c'è. Poi, figuriamoci, la politica è l'arte dell'impossibile anche, e quindi ciascuno potrà decidere quello che vuole. Io credo che il nostro lavoro debba essere con l'immobilismo, se per immobilismo si intende una linea che continua di contrarietà a questa opera, ben venga l'immobilismo. Se, invece, l'immobilismo è una, mettere in campo una serie di atti amministrativi, come abbiamo fatto dall'inizio di questo mandato amministrativo per superare questa condizione altrettanto, oggi votiamo un atto che, in qualche modo, ci attesta che noi siamo per un modello di sviluppo diverso. E su quello io credo si debba necessariamente fare la battaglia, fare la battaglia politica, farla in tutte le sedi perché quello che si andrà a costruire è una roba che poi non tornerà più indietro, per sempre. E quindi oggi, secondo me, su una roba che non tornerà più indietro per sempre, si deve dire o sì o no. Noi siamo per il no. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie Assessore Sforzi. Ci sono altri interventi? Cavallo.>>

Parla il Consigliere Cavallo (M5S):

<< Cioè tutti hanno paura di questa conferenza del 7. Il Consigliere Guarducci, prima, ha presentato una situazione cioè di questo tipo: i presenti in quella conferenza parlano, si mettono d'accordo. Alla fine: beh, che si fa? Si fa l'aeroporto? Si fa? Qualcuno avvisi Toninelli che l'aeroporto abbiamo deciso si fa. Io non sono un tecnico non credo che funzionerà in questo modo, almeno speriamo. Cioè la decisione finale spetta al Ministro, al Ministero. Come no? E come no? Non credo che avverrà una situazione del genere. Poi, Assessore Sforzi, che è andato via, Assessore Sforzi, che non c'è, sull'aeroporto si sa tutto, sappiamo tutto, che bisogna c'è di rimandare ancora. Incontriamoci e decidiamo e mettiamo un punto su questo progetto qui. Ormai sappiamo tutto non c'è più niente da variare, non c'è più niente da. Decidiamo e basta, ecco. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie Consigliere Cavallo. Ci sono altri interventi? Zambini. >>

Parla il Consigliere Zambini (PD):

<< Sì, alcune considerazioni, diciamo dall'intervento anche del Vice Sindaco, quasi Sindaco direi stasera, che come intervento ha cercato di dare un indirizzo fortemente politico. Io cerco di ribadire in maniera, diciamo, pacata la posizione, che abbiamo adottato e che abbiamo messo nero su bianco su un ordine del giorno, ovviamente, che portiamo qui dentro, che è un fatto, dal mio punto di vista, importante e che dà la solita dignità di una posizione, che noi portiamo, ovviamente, al giudizio dei Consiglieri e delle altre forze politiche. Ho apprezzato quello che ha detto Guarducci, ovviamente, sull'apprezzamento all'ordine del giorno. Ovviamente, diciamo, non c'è una trattativa di voti, nel senso io voto il tuo e tu voti il mio. Se lo apprezzate il sostegno è ben visto. Io ribadisco un attimo quello che ho detto all'inizio tanto per, diciamo, richiarare la posizione visto, diciamo, le incertezze che si sono sollevate. Cerco di porre l'accento su una questione: che l'Amministrazione di Sesto Fiorentino abbia testimoniato, abbia certificato che è contro questa opera penso che ormai ce ne sia rassegne stampa, diciamo, infinite, anche su diciamo la posizione, che veniva ribadita sia dal Sindaco che dal quasi Sindaco, diciamo. E, ora, se noi avessimo, diciamo, se questa Amministrazione, io la porto al livello nostro evidentemente, la capacità politica e qui parlavo d'azzardo, di fermarla, l'Amministrazione è stata diciamo votata, farebbe la sua azione, la bloccherebbe. Noi ci si trova, invece, nella condizione, e io qui riprendo il 2015 perché il rischio è che dal 2015 ad oggi, se non si è fatto nessun tipo di azione, diciamo politica, fra commissariamento e il resto, diventa complicato, dal mio punto di vista, da come intendiamo noi la politica, che non deve essere per forza di come la intendono la maggior parte dei cittadini del mondo, di come la intendiamo noi. Noi si rappresenta, diciamo, i voti che ci danno nel corso del tempo. Quindi, diciamo, questa dignità e dire non è accettabile posizioni. Insomma, ora, poi, la spiegheremo, ma mi sembra che l'abbiamo già spiegata abbondantemente portando, tra l'altro, un atto all'ordine del giorno.

Risottolineo anche un fatto: noi siamo qui a parlare di un parco immaginario e di un'opera fantasma, perché ci viene detto, diciamo, che a questo punto, noi siamo qui a discutere da una giornata, da settimane, campagne elettorali, diciamo divisioni politiche di ogni genere, ovviamente il Movimento 5 Stelle ci aggiorna in diretta dicendo che Lega e 5 Stelle sono d'accordo nel bloccare il nuovo aeroporto e quindi, diciamo, noi partiamo e siamo a fare una discussione che non vorrei fosse, davvero, una seduta spiritica ulteriore su un'opera che è già stato deciso che non si fa. Però, caro Consigliere Cavallo, voi siete a questo forze di Governo in questo paese a anche qui non è che si può, diciamo, ogni volta raccontare una novella. Va presa una posizione da parte di tutto il Partito dei 5 Stelle, soprattutto quello al Governo in questo caso,

chiara..è stata presa, è stata presa di fare la Conferenza dei Servizi. Da quello che è oggi. Poi, fra due ore, ci sta che ce ne sia un'altra. Oggi siamo a discutere diciamo di questo in quest'aula, o mi sbaglio? Che quest'atto va in Conferenza dei Servizi. Sennò, diciamo, non c'era l'urgenza di rivederci oggi a discutere. Quindi, cerchiamo, anche dalle forze che governano questo paese, che sono impegnate in un tour di ogni tipo, come ci spiegava, a tenere però un atteggiamento di serietà anche a favore della discussione. Non si può dire di cosa avete paura e che quindi tutto si chiude. E in più, dico anche alla Tauriello, insomma, dal mio punto di vista nonostante la litigiosità che, diciamo, la Sinistra e il Centro Sinistra hanno un po' nel loro DNA, e, forse, in questi anni diciamo abbiamo abbondato in questa nostra caratteristica, ma io benedico il fatto che questa città sia stata amministrata da sempre dalla Sinistra e dal Centro Sinistra. Quindi, io quello che dico è solo questo: noi abbiamo portato questo ordine del giorno, ovviamente, che abbiamo messo in discussione, abbiamo motivato diciamo del perché noi non ci ritroviamo in quel parere e nell'atteggiamento dell'Amministrazione in questi due anni e quindi, io penso anche per un fatto di autonomia e di idea della politica, da questo punto di vista noi possiamo esprimere una posizione di astensione su questo atto. Però, mettiamo all'ordine del giorno un altro atto, che è importante, che dice alcune cose, che non sto ovviamente qui a ridire, l'avete letto, l'avete fatto passare, e che certifica ad oggi una nostra posizione. Io penso che fra uno degli impegni, ne prendo uno a caso, che è quello di istituire immediatamente un tavolo congiunto con la Regione Toscana, Città Metropolitana, l'Università di Firenze e tutte le rappresentanze del Polo Scientifico e il Comune di Sesto, io penso che non sia un fatto diciamo chiuso, che non si possa fare, che ci si debba mettere a sedere, che si possa costruire e io spero che il Comune di Sesto Fiorentino, da questo punto di vista sia un protagonista. Questo lo dico nel rispetto, evidentemente, di tutte le posizioni e anche di quelle della maggioranza, che sono in quest'aula. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie Consigliere Zambini. Chiedo se ci sono altri che vogliono la parola. Se non c'è nessuno, do la parola al Sindaco. >>

Parla il Sindaco Falchi:

<< Devo dire ho ascoltato con molto interesse la discussione lunga, approfondita, non poteva essere penso che così, vista la portata dell'oggetto della discussione, della delibera, che ci apprestiamo a votare, per il tipo di riflesso, di impatto, che avrà sul nostro territorio. L'ho detto nella mia relazione introduttiva, sono stato anche eccessivamente lungo, me ne scuso con il Consiglio Comunale, ma credo che fosse opportuno, non solo per la passione, che credo contraddistingua ognuno e ognuno di noi su un tema del genere, ma

anche per la complessità, che la delibera stessa porta con sé, per il parere tecnico, per la quantità e la qualità di lavoro che c'è dietro a partire dalla elaborazione e dallo studio degli oltre mille file che componevano, come ben sappiamo, il Master Plan, su cui ci troviamo ad esprimere un parere come Comune.

Brevemente su alcuni degli elementi, che sono emersi dalla discussione. Una discussione pacata, come dicevamo prima, su cui ci siamo trovati anche a confrontarsi su, come è normale che sia, fra opinioni anche diametralmente opposte, diciamo, all'interno di questo Consiglio Comunale.

Se c'è un tema su cui, che ho sentito, diciamo, da un punto di vista politico, come giudizio richiamare più volte, è il tema dell'immobilismo del Sindaco e della Giunta su questo tema. Ora, diceva bene il Vice Sindaco: se da questo punto di vista si intende come immobilismo una coerenza nel mantenere fede a quello che è l'impegno che abbiamo preso con il programma elettorale, diventato poi programma di mandato di questa maggioranza, lo ammettiamo siamo stati immobili. Siamo rimasti fermi sulla posizione che questa opera è sbagliata da un punto di vista ambientale, economico, per il modello di sviluppo, che ci immaginiamo, per la sostenibilità ambientale che verrà meno sul nostro territorio, per tutti quei riflessi, che ho detto prima e che non ripeto. Se però si intende per immobilismo il non avere fatto nessuna azione politica, l'essere stati settari, chiusi, refrattari alla discussione, al confronto, all'azione politica anche nei confronti delle altre istituzioni, dei portatori di interessi, dei soggetti in qualche modo che hanno fatto parte del dibattito in questi due anni e anche prima su questo tema, allora di immobilismo penso non si possa proprio parlare. Mi ricordo solo che al livello istituzionale, nel momento della nostra elezione, c'erano chiaramente tre Comuni, tre amministrazioni comunali che avevano espresso un parere fortemente contrario, netto su quest'opera: il Comune di Calenzano, di Carmignano, di Poggio a Caiano. All'inizio della primavera, anzi marzo se non sbaglio di quest'anno, nella sala Pilade Biondi, presentare il ricorso al TAR contro il decreto di VIA che dava, appunto, la stura a quello che poi è stato il seguito e quindi l'epilogo, che noi vorremmo ovviamente diverso rispetto a quello che si sono immaginati i proponenti, ma che in questo momento sta prendendo una forte torsione in questa direzione, cioè nella conclusione della Conferenza dei Servizi, oltre al Comune di Sesto erano presenti altre tre amministrazioni comunali. Quindi, credo, non è merito, ovviamente, esclusivamente solo del Sindaco, della Giunta, di questa maggioranza di chi ha sostenuto queste posizioni, ma insomma parlare di immobilismo, inteso come, diciamo sinonimo di settarismo, di chiusura rispetto ad un dibattito, penso sia sbagliato, penso abbiamo fatto bene il nostro lavoro, che era quello di impedire quest'opera, non quella di scendere a patti, a compromessi e di chiedere una compensazione o di chiedere la lista delle opere necessarie per questo territorio. Questo saremmo stati

capacissimi di farlo. E vi assicuro che qualsiasi amministrazione, avesse deciso di sostenere la necessità di quest'opera, a fronte di alcune compensazioni ambientali ed economiche, l'avrebbe ottenute. Il punto è il tipo di sviluppo che noi ci immaginiamo per il nostro territorio, se dobbiamo essere il territorio che compete, lo dicevo prima a battuta, ma fino ad un certo punto, sulla vendita delle schiacciate o dei gelati, o se il territorio che si immagina come sede di realtà imprenditoriali, di imprese, che competono nel mondo globale sulla qualità del lavoro, con l'innovazione tecnologica, con i riflessi che, ad esempio, una realtà come il Polo Scientifico Universitario può avere anche sul mondo dell'impresa. E se uno pensa a queste seconde cose, e se pensa che sia arrivato ad un livello tale per cui l'impatto ambientale della presenza infrastrutturale su questo territorio è arrivato ad un limite di guardia, non va ad aprire discussioni di compensazioni e di trattative economiche o, diciamo, di opere sul territorio. E' una contraddizione in termini. Su questo ha ragione il Vice Sindaco. Se uno ritiene che quest'opera, tutto sommato, sia giusta, ma che sia solo un problema, diciamo, di mitigazione lo spazio c'è, però è d'accordo con l'opera, è d'accordo con quel modello di sviluppo che discende da quell'opera. Se uno è contrario, ovvio che abbia il dovere morale soprattutto quando è politico, soprattutto quando, diciamo, rappresenta una istituzione di fare anche un lavoro e di favorire un lavoro tecnico, che individua anche le criticità tecniche rispetto a quel progetto, che contrasta politicamente. Però, questo non può far confondere il piano politico della discussione e della decisione.

Per quanto riguarda le opinioni sulla pista attuale, che venivano sollecitate anche queste dal Consigliere Zambini, io l'ho detto più volte, permettetemi solo qualche secondo per dire che ritengo anch'io che la pista attuale presenti una serie di criticità, di problematicità. Una parte di Firenze, una parte anche di Sesto, che soffre dei sorvoli, soffre di un orario, ad esempio, di attività che è oggettivamente, diciamo, al di fuori di ogni programmazione, fatta anche a suo tempo, che è stata diciamo nel corso degli anni superata abbondantemente. Penso anche che le prescrizioni, contenute nella VIA del 2003, questo, permettetemi, non lo penso e basta, è così, non siano state realizzate. La responsabilità di chi è? Non lo so. Abbiamo letto sulla stampa di una indagine avviata dalla Procura sul non rispetto di quelle prescrizioni. Questi sono aspetti che interesseranno a chi di dovere, che dovrà approfondire chi di dovere. Però, l'interramento dell'Autostrada A11, gli interventi di mitigazione acustica su Brozzi, Peretola e Quaracchi è un dato di fatto che non sono stati realizzati ed erano contenuti nelle prescrizioni del 2003. Quello, ad esempio, sarebbe un buon punto da cui ripartire, l'abbiamo sempre sostenuto in tutte le sedi.

Il puntare con decisione, il Consigliere Sacconi ricordava gli studi fatti, i tipi di investimenti, che potrebbero essere necessari per potenziare il collegamento ferroviario con Pisa, immaginarsi quindi,

diciamo, invece che tornare, come abbiamo fatto in questi ultimi anni, con la vicinanza con Pisa, poterla pensare un po' più vicina, poterci pensare davvero come un unico Polo Aeroportuale. E perché no, estendere anche il ragionamento a Bologna. Il fatto che ci separi gli Appennini non può essere, diciamo, una regione diversa, quindi un fatto di confini amministrativi non può essere un elemento per cui non possa che essere inserito nel sistema anche la presenza di Bologna, che, con l'alta velocità, oggettivamente, è ad una vicinanza da Firenze sicuramente in qualche modo compatibile con quella di Pisa. Quindi, io credo le alternative ci sono, ci saranno, spero che potremmo discuterne e spero che le risorse non solo non vengano impiegate in quest'opera sbagliata, nella pista parallela, ma che non vadano nemmeno perse dopo avere vinto la battaglia e non fare realizzare la pista. Penso e spero che quelle risorse il Governo possa invece investire per le cose che ho detto adesso e tante altre esigenze e priorità da un punto di vista anche della mobilità, che venivano richiamate anche nel parere, che credo necessitino, diciamo, di un intervento forte anche dal punto di vista degli investimenti. Da un punto di vista delle riflessioni, che facevamo e che vengono contenute nel parere in merito alla realizzazione o meno dell'inceneritore, la valutazione di impatto ambientale, questo è un aspetto tecnico non politico, è una valutazione di impatto. Non è che se, come dire, si rivede un progetto e si ritiene che gli elementi, che si introducano, abbiano un impatto minore da un punto di vista ambientale, questo possa essere in qualche modo escluso e tirato fuori da una valutazione. Una valutazione di impatto ambientale misura l'impatto ambientale. Se con gli accorgimenti, le prescrizioni e gli interventi fatti l'impatto è minore, di questo, ovviamente, ne siamo tutti più contenti, al di là delle opinioni, che abbiamo sulla pista, ma la normativa sulle valutazioni di impatto ambientale e sulle opere, prevede che la valutazione di impatto ambientale della essere rifatta. SE l'inceneritore non si fa più, se il riscaldamento proveniente diciamo dall'attività dell'inceneritore non viene più utilizzato, che se il saldo sarà positivo o negativo possiamo averne una idea, ma non essendo tecnici, è la valutazione di impatto ambientale, questo per oggettive normative nazionali ed europee, che deve accertarlo e non certo, diciamo, rimandato ad un sottinteso e ad una cosa scontata.

Finisco su un aspetto. La Consiglieria Tauriello ovviamente sostiene posizioni, che io non condivido, che ovviamente rispetto come tutte le posizioni politiche su un tema così importante. Le ha presentate con chiarezza, si immagina uno sviluppo in cui la nuova pista dell'aeroporto porti valore aggiunto per il nostro territorio, io non la penso così, non sto a ritornarci sopra. Penso abbiamo tutti avuto modo e tempo di argomentare le nostre posizioni. Su un tema non sono, ovviamente, per niente d'accordo con lei quando parla da una parte di dibattito quarantennale, vorrei ricordare a tutti che di questo dibattito se ne parla dal 14 febbraio 2011, quando la Giunta

Regionale, guidata da Enrico Rossi, volle approvare in gran silenzio, senza un dibattito, senza una discussione pubblica la variante al PIT. Quindi, non si parla di quarant'anni, ma si parla di sette anni. Sprecatti perché stati dietro ad un progetto, secondo me, sbagliato, ma comunque di questo si parla e non di quaranta. E anche quando si parla di territori governati da forze politiche di Sinistra contrarie allo sviluppo. Perché questo contrasta con lo stato dell'arte, con i fatti. Ci si guarda intorno: l'area di Sesto Fiorentino, della Piana Fiorentina, rappresenta uno dei principali poli industriali di questo territorio, di questo paese e dell'Europa intera. Non riconoscerlo significa non conoscere i numeri, non conoscere il tessuto produttivo in cui si vive. E' del resto impensabile immaginarsi che uno sviluppo di questo tipo, con le sue luci e con le sue ombre, con i suoi fatti positivi e con le sue contraddizioni, possa essersi realizzato con la pervicace volontà delle amministrazioni di sinistra di bloccare ogni tipo di sviluppo, sarebbero stati oggettivamente incapaci perché non ci sarebbero riusciti se avessero avuto intenzione di tenere lontane le aziende. Ovviamente è un paradosso, non è così, ma credo, invece, che tante scelte siano state lungimiranti e portino anche adesso ad avere, diciamo, in una situazione italiana, in grande difficoltà, questo territorio che regge, che ha retto un po' meglio rispetto ad altri, che ha subito la crisi, che sta ancora subendo gli effetti diciamo regressivi, di disparità all'interno della nostra società anche da un punto di vista economico, ma che, diciamo, rispetto ad altre zone del nostro paese, sicuramente può dirsi in una situazione diversa. Guardiamo anche, solamente, agli ultimi atti, alle scelte urbanistiche fatte, alla pianificazione territoriale fatta. Invito a leggersi il piano strutturale vecchio e quello su cui, ormai, è avviata una discussione in fase molto avanzata il cui dibattito, insomma, ha preso anche le commissioni consiliari competenti, le forze politiche. Il Regolamento Urbanistico Comunale quanti sono i progetti che puntano a favorire lo sviluppo economico sul nostro territorio, penso alla grande attenzione sulle aree produttive, anche sulle aree produttive, diciamo, non solo a carattere diffuso, ma anche con una capacità realizzativa, penso al PEEP della Querciola, penso a tante altre aree insomma in cui si sono inventate nel corso dei decenni anche soluzioni innovative per sostenere la produzione anche nelle medie piccole aziende. Penso, all'operazione fatta e conclusa da questa Amministrazione per lo sviluppo e per i nuovi investimenti della Eli Lilly. Penso alle tante piccole o meno piccole iniziative, che nei prossimi mesi prenderanno la luce, ad esempio, sul versante dell'Osmannoro e che saranno sicuramente un elemento di grande vanto per questa città e che consentiranno una crescita economica di qualità. Ecco, io credo che parlare, diciamo, di amministrazioni che nel corso dei decenni hanno frustrato le possibilità di sviluppo economico e sostenibile di questo territorio, sia un errore.

Mi fermo qui. Le valutazioni politiche le ho fatte in precedenza, sono state riprese da altri. Io credo che davvero, da questo punto di vista, si debba e si possa dare un giudizio ragionato, sereno, approfondito, senza infingimenti da parte di nessuno. Qui si tratta di dire, come dicevo poco fa, riprendendo la parola dopo questo bel dibattito, decidere se ci immaginiamo un territorio in cui la Piana Fiorentina viene stravolta da un'opera, che va a cancellare il Parco della Piana e tutte le altre questioni su cui si fonda un pezzo, secondo me, importante del futuro del nostro territorio, oppure se diamo ragione a chi spinge per la rendita finanziaria, per la rendita immobiliare, per un tipo di economia che si posta, invece, dalla ridistribuzione e dalla creazione di ricchezza più distribuita, alla polarizzazione con modelli di crescita e di sviluppo economico, che sono lontani dalla tradizione di buon governo e dalle scelte positive fatte nel corso dei decenni su questi territori e che ci porterebbero sicuramente ad essere più poveri da un punto di vista ambientale, territoriale, ma anche economico. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie Sindaco. Chiedo se ci sono altri che vogliono parlare? Sennò si va per dichiarazione di voto. Ci sono, quindi, anche tutte le dichiarazioni di voto.

Va bene, allora si va, se non ci sono altri interventi si procede alle dichiarazioni di voto. Però, prima di procedere alle dichiarazioni di voto, bisogna capire perbene quello, cioè da una parte c'è la delibera, ovviamente, presentata, com'era dall'ordine del giorno, dalla Giunta e poi c'è l'ordine del giorno presentato dal Consigliere Zambini, il quale però non era iscritto all'ordine del giorno questo. E quindi io posso agire con l'art. 55 del Regolamento del Consiglio Comunale, che dice, ha per titolo "ordini del giorno presentati senza la preventiva iscrizione all'ordine del giorno del Consiglio Comunale".

Detto questo, però, il punto 13 è sul requisito dell'urgenza deve pronunciarsi il Presidente del Consiglio Comunale sentito l'Ufficio di Presidenza. Quindi, a questo punto chiedo due, tre minuti di sospensione e convoco l'Ufficio di Presidenza, compreso il Consigliere Zambini nel mio ufficio, e poi dopo si riprende il Consiglio. Diciamo che sono le 19,07, massimo alle 19,20 si riprende. Se vuol venire anche la Segretaria nel mio ufficio, si va. >>

BREVE SOSPENSIONE DEI LAVORI

RIPRESA DEL DIBATTITO

Parla il Presidente Moscardi:

<< Prego i Consiglieri di riprendere posto. Bene, allora si procede, il Consiglio riprende.

Allora, abbiamo discusso con l'Ufficio di Presidenza e abbiamo deciso di accettare l'ordine del giorno del Partito Democratico ai sensi, appunto, come dicevo, dell'art. 55, ovvero ordine del giorno presentato senza la preventiva iscrizione all'ordine del giorno del Consiglio Comunale per motivi appunto d'urgenza. Spiegava anche il Consigliere Zambini, d'altronde, che le commissioni, tutte e due, erano state fatte successivamente alla Conferenza dei Servizi, sia la nostra Commissione interna che anche la Commissione, che anche la conferenza..che ho detto? Conferenza dei Servizi? Scusate, la Conferenza dei Capigruppo. Sono tutte conferenze. No, in realtà, la Conferenza dei Servizi è un qualcosa di più importante perché è proprio un procedimento amministrativo. Va bene, detto questo, quindi a questo punto parte la dichiarazione di voto. Le dichiarazioni di voto si fanno un'unica dichiarazione, sia per quanto riguarda l'ordine del giorno presentato dal Partito Democratico, sia la delibera presentata dalla Giunta. Poi, invece, dopo una volta esaurite le dichiarazioni di voto si vota distintamente, prima l'ordine del giorno, ovviamente, del Consigliere del Partito Democratico e dopo di che si vota la delibera presentata dalla Giunta.

Bene, sono aperte le iscrizioni per le dichiarazioni di voto. Nessuno dichiara? Quercioli. >>

Parla il Consigliere Quercioli (Insieme Cambiamo Sesto-Per Sesto Bene):

<< C'ero io, ma, evidentemente, non sarò l'unico. No, mi sembra opportuno riconfermare la nostra posizione, ma mi sembra anche opportuno intervenire nel merito dell'ordine del giorno del Partito Democratico. Intanto, io su questo noto un aspetto positivo, che voglio fare emergere, che vorrei che emergesse, ma mi sembra anche altri l'hanno fatto. Da una posizione, che qualche anno fa, il Partito Democratico aveva tenuto su questo argomento, a me sembra ci sia stata una evoluzione, una evoluzione, secondo me ovviamente, un cambiamento diciamo, un ripensamento, che considero positivo. L'affermare all'interno del, non può essere che negativo il giudizio su questo, sul Master Plan, come è stato presentato, a me sembra già un elemento che va sottolineato come aspetto positivo. E' evidente che è frutto, io seguo, sinceramente seguo, per quello che è possibile seguire dall'esterno, ovviamente, dai giornali e da quello che viene fuori, il dibattito all'interno del PD in questa fase, che mi sembra molto confuso e molto, però faticoso, però che, se non altro, iniziano ad emergere novità, diversità rispetto all'aspetto mono, per come appariva all'esterno, unico, pensiero unico dell'età di Renzi. Quindi, cioè non so quanto può valere il mio giudizio, non so quanto può valere per il PD questo mio giudizio, però mi sembrava opportuno e giusto questo elemento riconoscerlo. Evidentemente, questo è un dibattito aperto, non si sa dove andrà, la cosa, però, che comunque posso e debbo dire è che siamo ancora molto lontani come

impostazione, per quanto ci riguarda noi, come impostazione, come prospettiva, come idee di prospettiva rispetto a quello che attualmente è il travaglio all'interno del Partito Democratico. Soprattutto quando penso al Partito Democratico di Firenze e il suo rappresentante, rappresentanza che poi, alla fine, è ridotta al Sindaco poi in realtà, in quanto organi dirigenti non mi è dato conoscere. Ecco, al di là del fatto del giudizio sulla Amministrazione di Firenze, e poi mi sbrigo eh, al di là del giudizio sull'Amministrazione di Firenze, che, a mio avviso, può prestarsi a luci e ad ombre, una cosa è chiara: su questa questione dell'aeroporto è insostenibile. Cioè la posizione di Nardella è assurda. Cioè non è assurda, è lontanissima diciamo dal, assurda, è legittima ovviamente, è lontanissima da quella che è una mia idea dello sviluppo sia di Firenze, sia della Toscana, sia dell'Italia. Ecco, su questa questione dell'aeroporto, Nardella ci ha puntato tanto, a maggior ragione io colgo in maniera positiva queste considerazioni presenti, presentate dal Partito Democratico di Sesto, molto critiche, con richieste concrete di modifiche sostanziali. Però, io sono, proprio perché su questo argomento, questo è stato l'argomento, l'ho detto prima e lo ripeto, è stato questo insieme all'inceneritore, l'argomento su cui si è condotto due campagne elettorali, e in particolare l'ultima, che ha visto un sovvertimento complessivo, una affermazione complessiva della popolazione di Sesto contro queste due opere. E se vogliamo il risultato politico, cioè quello che è con l'attuale assemblea di questo Consiglio Comunale è il risultato di quello lì. Poi, ovviamente, io, voi lo sapete l'ho detto più di una volta, ho dei giudizi critici su come viene gestito questo rinnovamento, però un dato è chiaro: la popolazione di Sesto su questo si è espressa chiaramente con un no netto. Noi, su questo no, vorremmo costruire una alternativa di lungo periodo e, diciamo, sull'argomento aeroporto io non ho che da condividere le considerazioni che diceva il Sindaco, le cose che diceva Sforzi. Cioè su questo, una volta tanto, siamo completamente d'accordo e direi che è un aspetto positivo, insomma, ecco non vuol dire.

L'ultima cosa, che dico, riguarda, perché poi alla fine, andrà a finire se ne parlava prima, durante l'intervallo, andrà a finire che sarà il Consiglio dei Ministri, che dovrà prendere una decisione su fare o meno quest'opera in questa realtà. Se questo fosse, e qui si guarda in faccia davvero, Toninelli, cioè noi si controlla. Cioè Cavallo è sicuro e a me fa piacere anche se qualche scongiuro nel mio piccolo l'ho fatto quando si è detto così sicuro. E' chiaro che dal Ministero deve venire chiaro, da un partito come i Cinque Stelle, deve venire chiaro, da una forza politica come i Cinque Stelle, che hanno questa storia, se non viene chiara una risposta su questo allora, va beh, ora non voglio, credo che avrebbero comunque chiuso e chiuderanno con tutta la loro storia, non tanto per la piccolezza, in fondo un aeroporto a Firenze non riguarda tutta l'Italia, ma è sintomatico diciamo di una scelta. E' sintomatico di una scelta. Io

mi, spero che abbiamo ragione Cavallo, e quindi con molta tranquillità e con molta forza riconfermo la nostra adesione, diciamo, alle osservazioni, alla delibera, che viene portata alla nostra attenzione e votiamo ovviamente no all'ordine del Partito Democratico, pur riconoscendone gli aspetti positivi, che ho cercato di dire forse in maniera non chiara. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie Consigliere Quercioli. La parola al Consigliere Cavallo. >>

Parla il Consigliere Cavallo (M5S):

<< Beh, sono d'accordo con quanto ha appena detto il Consigliere, il Consigliere Quercioli. Però, lo ripeto ancora una volta, il giudizio finale si potrà dare solo quando sarà emersa la decisione ultima. Però, sono convinto che la decisione emersa sarà espressione della posizione del Governo, tenuta da sempre su questa opera. Quindi, spero che, cioè spero, la speranza non mi piace nemmeno, però sono diciamo voglio essere convinto del fatto che verrà messa la parola fine su questa sciagurata opera. Quindi, il nostro giudizio sarà favorevole per quanto riguarda la delibera e contrario per quanto riguarda l'ordine del giorno del PD. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie Consigliere Cavallo. Ci sono altre dichiarazioni di voto? Non ci sono? Zambini. >>

Parla il Consigliere Zambini (PD):

<< Va beh, l'avevo già un po' anticipata. Dico una cosa a Quercioli, diciamo. Questo ordine del giorno, ovviamente, assume un carattere molto più drastico proprio per il fatto che ci si, che siamo a due passi, diciamo, dalla Conferenza dei Servizi, ma che il percorso, come qui ho elencato, diciamo sul mantenimento della posizione, ovviamente io sto parlando da, come dicevo prima, da quando ho condotto una politica attiva, qui nel Comune di Sesto, ha avuto, come abbiamo riportato, una coerenza di condotta. Però, proprio per questa coerenza di condotta, visto che ad oggi, su quello che chiedevamo, non abbiamo risposte chiare e decisive, evidentemente il tempo si accorcia e più ovviamente il giudizio diventa negativo. E poi ribadisco se ci fosse, evidentemente, dei dubbi, che ovviamente qui non si sta parlando di trattative in un senso evidentemente dispregiativo. Quello che stiamo dicendo è che se noi potessimo decidere, oggi, qui di quest'opera, evidentemente il no e il sì li capirei e la testimonianza di questo e della posizione dell'Amministrazione l'abbiamo capita. Io, quello che ribadivo, è che dobbiamo stare attenti, su quest'opera, di non subirla tout court e di fare tutti gli atti possibili e immaginabili da mettere in campo per migliorarla al massimo, proprio per i cittadini di Sesto, se questa dovesse, evidentemente, ricadere nel territorio.

Per quanto riguarda il PD, per quanto riguarda tante forze politiche, evidentemente c'è una frammentazione di vedute, questo è certificato da quello che vendiamo. Lo vedo all'interno, ovviamente, del Partito Democratico, lo si vede nelle varie posizioni. Lo vediamo nelle posizioni, evidentemente, dei 5 Stelle che governano il paese e poi, insomma, sul territorio dicono alcune cose, e lo vediamo in alcune, nelle prese di posizione del Presidente della Regione, Rossi, che ha una connotazione come questa Amministrazione. E' un'opera, evidentemente, complessa, che divide. Il fattore territoriale, evidentemente, ha un peso molto forte e quindi, insomma andiamo alla dichiarazione di voto: noi avremo un voto di astensione su quella dell'Amministrazione, e, ovviamente, va beh, il resto non lo dico. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie Consigliere Zambini. La parola al Consigliere Guarducci. Silenzio, per favore. >>

Parla il Consigliere Guarducci (Per Sesto):

<< Grazie Presidente. Anch'io, lo dicevo prima, lo ribadisco ora, credo che questa sia sicuramente un passo avanti per la prima volta da qualche anno sento una parola di negatività su quest'opera e su chi la vuole realizzare. Quindi, mi piace, comunque, vedere questo come un bicchiere mezzo pieno. Immagino che, credo che questo non faccia bene nemmeno al vostro dibattito comunque cercare sempre di tenere un pochetto tutto in equilibrio. Credo che, a volte, parole chiare sarebbero davvero più decisive su tanti fronti. Credo che questo sia il momento di, cioè arriverà il momento di farla questa scelta da che parte questo partito, a cui tante persone continuano a guardare, poi deciderà di andare, a livello locale o al livello nazionale.

Credo che il nostro voto, non potendo di essere di astensione, perché a noi non c'è concesso di astenersi, sennò, chiaramente, comunque una astensione diventa comunque un voto favorevole, credo che il nostro voto, cioè no credo, il nostro voto sarà di favore verso la delibera e contrario, comunque, all'ordine del giorno del Partito Democratico. Ripeto, vuoi perché la mia non era una richiesta di contrattazione, baratto il tuo voto, vuoi perché ci vedo una sconnessione nei due piani: giudico negativo il Master Plan, dico al Comune di Sesto di andare in Conferenza dei Servizi e dire che, di portare un parere negativo. Questo, secondo me, non esclude niente rispetto. E' chiaro che se il Ministro domani dice che si fa, parte le ruspe e qualcheduno e bisogna vada a vedere che sia fatto tutto bene, le prescrizioni, seguire, governare l'opera. Io questa cosa non ci voglio nemmeno pensare. Sbagliato era farlo prima, l'abbiamo sempre detto. I tavoli servono per farle le opere, non per non farle, Consigliere Zambini. E questo sempre, insomma. Quindi, se io sono convinto che quest'opera serva, faccio i tavoli, le sedie, i

soprammobili. Sennò cerco in qualche modo di portare la discussione da un'altra parte.

Ci sono scadenze, la Toscana ha già, ormai, insomma, il Partito Democratico ha perso quasi dappertutto, in tanti posti, e credo che non sia più il tempo di aspettare per cercare di allargare, di allargare gli orizzonti e prendere posizioni differenti. Ci sono scadenze fiorentine, regionali, che chiederebbero una apertura differente che non un ordine del giorno o un voto di astensione. E credo che questo farebbe bene, perché credo, continuavo a dirlo prima, in tanti ancora continuano a guardare a questa forza politica con un briciolino di aspettativa. Comunque, niente, insomma questo non vuol dire che noi non continueremo la nostra battaglia. Auspichiamo che, come diceva Guccini, se non ci arriva ci si arrivi per contrarietà, no? Bisogna sapere scegliere in tempo. Però, confidiamo, che questa cosa non sia chiusa venerdì, o meglio se sia chiusa, sia chiusa per non farla questa cosa. Confidiamo che, prima o poi, qualcuno riporti la politica anche al livello fiorentino a ragionare di queste cose, pensando che lo sviluppo passi da altro che non da una sciagurata pista. Grazie. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie Consigliere Guarducci. La parola alla Consigliera Tauriello. >>

Parla il Consigliere Tauriello (F.I):

<< Grazie Presidente. Speriamo che lo sviluppo passi da altro. Stasera ho sentito parlare spesso di sviluppo che intendiamo in un altro modo, sviluppo è altro per noi, in un'altra maniera. Io dico solo questo: che se il progetto dell'aeroporto sarà realizzato, poi vorrò vedere, come è successo per la tramvia, quanti di voi, quanti di chi dice no oggi a questo progetto, prenderà l'aereo da Firenze per andare nelle varie destinazioni europee. Esattamente ed è in maniera identica alla tramvia. Lo staremo a vedere. Staremo a vedere. Chiaramente, va da se..(VOCI FUORI MICROFONO)..Presidente. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Sì, ho capito, però via. >>

Parla il Consigliere Tauriello (F.I):

<< Silenzio, grazie. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< E' una banalità, eh. >>

Parla il Consigliere Tauriello (F.I):

<< No, non è una banalità. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< No, eh sì. Perché..>>

Parla il Consigliere Tauriello (F.I):

<<E' la realtà, significa uscire fuori da questo, da questi luoghi..>>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Per favore! Va bene. Silenzio! Scusi! Scusi Consigliera Tauriello. Prosegua. Silenzio! >>

Parla il Consigliere Tauriello (F.I):

<< Quello che ho appena affermato non è affatto una banalità, anzi significa guardare fuori da questi luoghi la realtà, quello che ci aspetta. Quello che, con cui dobbiamo confrontarci ogni giorno. Una realtà è che da Careggi, ad esempio, si arriva a Firenze in 20 minuti, stazione di Firenze. Vedremo cosa accade. Qualora non fosse chiaro, ma penso proprio di sì, il voto per entrambi gli atti sarà contrario. Grazie. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie Consigliera Tauriello. La parola al Consigliere Madau. >>

Parla il Consigliere Madau (S.I):

<< Allora, per la dichiarazione di voto. Va beh, intanto accogliamo l'ennesima banalità da parte della Consigliera Tauriello. E prima, visto siamo a parlare di banalità, prima, durante il suo intervento, mi sono fatto la seguente domanda: ma se è cinquant'anni, sessant'anni che la Sinistra sta facendo danni in questo paese, ma perché non ha mai governato la Destra? Ma questo, probabilmente. Questo, probabilmente, è una domanda che però si potrebbe porre. (VOCI FUORI MICROFONO). Va bene, va bene. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Le fanno anche di qua le banalità. >>

Parla il Consigliere Madau (S.I):

<< Sì, certo. Mi riesce rispondere alle banalità. Andando alle cose più serie, io credo che quando in politica, come ho detto prima, il senso di responsabilità è fondamentale, però in determinate occasioni e se non sfocia in ignavia. Io credo che adoperarsi per migliorare un'opera, una legge, una situazione sia importante in determinati casi. Legge sulla cittadinanza, legge sul fine vita, legge contro il caporalato. Io credo sono cose in cui mi adopero per migliorare. SE invece mi viene proposta la flat tax, oppure un decreto di chiusura porti, c'è poco da migliorare e stessa cosa quando si parla di aeroporto. C'è un modello di sviluppo che va nella direzione che vede la Consigliera Tauriello, dal suo punto di vista, lecito, oppure c'è un parere contrario a quel modello di sviluppo. Quando noi alla

penultima pagina del parere tecnico sestese, "alla luce delle considerazioni contenute in narrativa, ecc, ecc, si esprime parere contrario" e in quello di Firenze viene scritto "valutato quanto sopra ecc, ecc, si esprime parere favorevole", noi qualcosa qui bisogna scrivere, non ci si può scrivere parere astenuto, Partito Democratico. Quindi, noi per quanto abbiamo detto in campagna elettorale e per quanto abbiamo fatto in questi mesi, ovviamente votiamo in maniera favorevole alla delibera di Giunta e contraria all'ordine del giorno del Partito Democratico per quanto ci sono degli spunti interessanti, ma dal punto di vista politico non si capisce qual è la direzione che vuole intraprendere. E quindi non può che essere un voto contrario dal punto di vista politico. Grazie.>>

Entra l'Assessore Bicchi.

Esce il Vice Sindaco Sforzi.

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie Consigliere Madau. Mi sembra che a questo punto tutti i gruppi abbiano espresso la loro dichiarazione di voto. Quindi, si può procedere alla votazione. Come detto in precedenza, prima si vota l'ordine del giorno del Partito Democratico, quindi dichiaro aperta la votazione sull'ordine del giorno del Partito Democratico, che ha per oggetto "parere relativo al progetto Master Plan 2014-2029 aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze", ovviamente lo do per letto tanto tutti voi avete ricevuto il testo.

Bene, dichiaro aperta la votazione. Manca un voto. Bene, allora presenti 24, votanti 24, favorevoli 5, contrari 19, astenuti nessuno. Quindi, l'ordine del giorno è respinto.

A questo punto si mette in votazione la delibera di cui al Punto n. 3 dell'ordine del giorno cioè il parere relativo al Progetto Master Plan 2014-2029 dell'aeroporto Amerigo Vespucci, presentato dalla Giunta.

Dichiaro aperta la votazione. Presenti 24, votanti 24, favorevoli 18, contrari 1, astenuti 5. La delibera è stata approvata.

Adesso non è finita qui perché c'è l'immediata eseguibilità sempre alla delibera, che abbiamo votato, e quindi dichiaro aperta la votazione per l'immediata eseguibilità.

Stessa votazione. Presenti 24, votanti 24, favorevoli 18, contrari 1, astenuti 5. E anche l'immediata eseguibilità di cui al Punto n. 3, è andata. >>

Escono i Consiglieri Adamo, Conti e Falchini.

Parla il Presidente Moscardi:

<< A questo punto, visto l'ora, direi di passare direttamente alle interrogazioni, al Punto n. 8 all'ordine del giorno, l'interrogazione avente ad oggetto:

PUNTO N. 8 - Interrogazione avente ad oggetto: "investimenti e progetti del bando periferie a Sesto Fiorentino" presentata dal Gruppo Consiliare Partito Democratico.

La parola al Consigliere Zambini. >>

Parla il Consigliere Zambini (PD):

<< Sì, diciamo, questa interrogazione la presento molto rapidamente, è molto semplice, ovviamente viene da una preoccupazione letta sugli organi di stampa. Riguarda, ovviamente, il bando periferie. Noi ci teniamo particolarmente perché è un bando, il bando periferie è stato voluto dai Governi Renzi e concluso con il Governo Gentiloni, porta su Sesto Fiorentino più di 3 milioni di Euro di investimenti, che riguardano scuole, verde pubblico e mobilità lenta, come le piste ciclabili. Diciamo su questi progetti ci teniamo che siano fatti, evidentemente e che siano fatti bene. E, ovviamente, abbiamo preso atto nel mese di agosto di questo emendamento alla Legge Mille Proroghe in relazione al bando proposto dalla maggioranza dell'attuale Governo e quindi approvato dal Senato in maniera anche unanime. Però, questo bando rischia di fare saltare i progetti per riqualificare le periferie di 120 città italiane e un territorio in cui risiedono 25 milioni di abitanti, più del 40% della popolazione italiana.

Escono il Consigliere Calzolari e l'Assessore Becattini.

Arriverà a settembre in fase di conversione alla Camera dei Deputati, questo disegno di legge, e quindi, insomma, c'è da vedere se lì, ovviamente, il Governo potrà e il Parlamento fermare, diciamo, questo atto, passato, come dicevo, al Senato. Quindi la domanda, ovviamente, era quella di capire questa scelta che ricadute ha o potrebbe avere su Sesto Fiorentino. Grazie. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie Consigliere Zambini. La parola all'Assessore Kalmeta. >>

Parla l'Assessore Kalmeta:

<< Grazie Presidente, buonasera a tutte e a tutti. Allora, grazie per l'interrogazione. Il tema cercherò di trattarlo velocemente, visto che oggi la giornata è stata già piuttosto ricca, però è senz'altro importante. Allora, il bando periferie ovvero il bando per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie e delle città

metropolitane e capoluoghi di Provincia, nasce come una struttura abbastanza classica nel senso che i vari passaggi necessari alla legittimità del bando sono stati approvati con tutti i passaggi, appunto, dovuti, compresa la bollinatura, come si dice in gergo un po' tecnico, se mi passate il termine, della Ragioneria dello Stato e prevedeva un budget generale di 500 milioni di Euro. Rispetto al bando originale sono state presentate, ovviamente, una serie molto più ampia di proposte progettuali, da circa, appunto, 120 amministrazioni comunali, riunite in forma metropolitana o anche, visto che era possibile, singolarmente dalle città capoluogo di provincia e la graduatoria, che fu all'epoca stilata, prevedeva la copertura totale fino ad esaurimento del budget per, appunto, il plafond individuato di 500 milioni di Euro. I progetti, presentati in questo caso dal Comune di Sesto Fiorentino all'interno diciamo della proposta complessiva, presentata dalla Città Metropolitana, che era l'unico soggetto autorizzato in quel caso a presentare per il territorio non urbano della città capoluogo i progetti, hanno raggiunto una qualificazione piuttosto alta. Siamo infatti settimi in una graduatoria di 24 progetti. La graduatoria di 24 progetti equivale alla totalità, all'esaurimento del budget. Questo vuol dire che rispetto all'analisi, che è stata fatta, il Decreto Mille Proroghe, peraltro quest'anno devo dire scritto in maniera piuttosto complessa, non metterebbe, e di questo abbiamo avuto rassicurazioni anche dalla Città Metropolitana, sia al livello tecnico, che al livello politico, visto che io, giustamente, come lei mi sono molto più che preoccupato, non dico il termine perché non sarebbe consono a questa assemblea ed ho provveduto anche a chiamare direttamente la struttura ministeriale preposta.

Escono i Consiglieri Stera, Sacconi e Cavallo.

Quindi, abbiamo avuto rassicurazioni dalla Città Metropolitana che questa prima tranche, definiamola, o tranche originaria di progetti non rientra nel blocco previsto dal mille proroghe. Il blocco previsto dal Mille Proroghe, infatti, con una interpretazione, a mio avviso, piuttosto, come dire, avventurosa, va a toccare la seconda tranche per circa 96 proposte progettuali. Si discute in quel progetto e il Governo, la maggioranza, però per ora è stato votato all'unanimità in una delle due, dei due rami del Parlamento, mette in discussione la legittimità di procedere ad assegnazione di risorse, per questa seconda tranche, senza avere fatto transitare questo stanziamento di risorse all'interno della Conferenza Stato Regioni. E' un argomento piuttosto complesso perché, in realtà, l'articolo citato, per cui si impugna questa decisione, fa riferimento alle normative di potestà legislativa delle Regioni, che però, francamente, questo è un mio parere personale, non attengono a capacità di investimento laddove esse fossero decise dallo Stato Centrale e questo sarebbe, di fatto, la decisione sulla seconda tranche di progetti assunta dall'allora

Governo Nazionale. Quindi, dal punto di vista, diciamo, per quanto riguarda gli interessi del territorio di Sesto Fiorentino, i progetti sono legittimamente finanziati. Chiunque, qualunque realtà di questo Stato volesse ritornare in merito ad un decreto di assegnazione, alla firma di una convenzione, al blocco ed al ritiro di finanziamenti già erogati, la Città Metropolitana ha già raggiunto, ha già ottenuto il 20% dello stanziamento, che poi equivale al 20% di ogni singola realtà territoriale che lo compone, e anzi, oggi ci ha mandato le istruzioni, in qualche maniera, per procedere a richiedere a questo finanziamento, non potrà che vedere da parte nostra, credo di tutta la Città Metropolitana, per quello che ho sentito dagli amministratori, ma senz'altro anche solo da parte nostra, ricorrere e difendersi al livello processuale sotto tutti gli aspetti, ivi incluso, poi ce lo diranno i tecnici, anche imputando l'eventualità di un danno erariale nella persona del Presidente del Consiglio dei Ministri o di chiunque abbia assunto tale decisione, che ad oggi è totalmente illegittima. I progetti di Sesto Fiorentino sono non solo in realizzazione, ma praticamente quasi finiti, ora non voglio, come dire, anticipare scadenze che poi l'Assessore ai Lavori Pubblici e il Sindaco ci annunceranno in forma ufficiale, ma per darvi un ordine di grandezza, al di là dell'intervento su Villa Solaria, che, vi ricorderete, è stato tra i primissimi di questa amministrazione, i giardini, il complesso riqualificazione verde saranno grosso modo conclusi, alcuni lo sono già, ma per dare una data generale alle fine di questo mese, prima delle aperture invece dell'anno scolastico saranno realizzati degli interventi previsti sulle scuole che abbiamo individuato all'interno della struttura progettuale. L'anello ciclabile, opera più complessa, era previsto in realizzazione per gennaio-febbraio e ad oggi, tempo permettendo, perché poi il clima inciderebbe, non ci sembra che ci sia, non ci dicono ci siano rallentamenti in corso d'opera. Se vi fossero potrebbero essere quelli di normale gestione di un'opera pubblica. Questo, quindi, è la situazione che ad oggi alla lettura del Decreto Mille Proroghe, ad una prima analisi e ad un primo confronto, è la situazione reale su cui insiste il nostro territorio. Dopo di che, consentitemi una riflessione personale, già che io nel mio trascorso lavorativo, a cui spero di tornare presto, è anni che mi occupo di queste procedure. Allora, io ve lo devo dire gentili Consiglieri ed estimatissimi Consiglieri: il livello di approssimazione, di pressapochismo e anche, secondo me, di cialtroneria con cui si torna in merito alla decisione già assunta e si chiede a delle amministrazioni comunali di bloccare, di bloccare, di posticipare la ricezione di un finanziamento a fronte di opere che sono state già in molti casi appaltate, realizzate o comunque messe in progettazione, non ha eguali, cioè siamo ad un livello che va molto oltre go-go per capirsi. Siamo proprio ad un livello che io, francamente, non mi aspettavo di vedere e che spero di non vedere in realtà perché confido che il secondo ramo del Parlamento si svegli dal torpore, che

evidentemente l'ha contraddistinto nella prima metà estiva e capisca cosa sta facendo e ritorni sulla decisione. Questo non tanto per il Comune di Sesto Fiorentino, noi siamo settimi, egoisticamente potrei dire si è scampata, peggio per gli altri, ma proprio perché nessuno in questa maggioranza ragiona solo per sé stesso, ma ha una visione prospettica generale, allora io mi auguro, associandomi ad ANCI, ad UNCEM, a tutte le realtà che hanno preso posizioni, che il governo attualmente in carica, ma anche le forze parlamentari, che sono in Parlamento, tutte, capiscano la pericolosità di quello che hanno votato. Anche perché, così non fosse, toccherebbe capire molto meglio gli slogan che fino ad oggi ci sono stati, in qualche maniera proposti, che cosa volevano dire. Perché se uno vale uno, vuol dire che ognuno si sveglia la mattina indipendentemente dal sapere cosa sta facendo e decide, allora, forse, era uno vale uno su una scala da 1 a 10. E se era prima gli italiani, nel senso si fa propaganda per farla e poi gli italiani, per primi, pagheranno i danni delle scelte irrazionali, che vengono prese, allora smettiamola qui. Grazie a tutti. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie Assessore. La parola a Zambini. >>

Parla il Consigliere Zambini (PD):

<< Sì, ringrazio, ovviamente, l'Assessore per la spiegazione esaustiva e precisa e, diciamo, sposo, se posso sposarlo in pieno sia il parere personale che l'enfasi con cui ci ha raccontato questa cosa. Grazie. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie Consigliere. >>

Esce il Consigliere Bassi.

Parla il Presidente Moscardi:

<< Adesso si passa al Punto n. 9, al punto successivo. Sempre una interrogazione che ha ad oggetto:

PUNTO N. 9 - Interrogazione avente ad oggetto "Museo Archivio Richard Ginori della Manifattura di Doccia. Richiesta aggiornamento" presentata dal gruppo consiliare Insieme Cambiamo Sesto per Sesto Bene Comune.

La parola al Consigliere Quercioli. >>

Parla il Consigliere Quercioli (Insieme Cambiamo Sesto-Per Sesto Bene Comune):

<< Grazie. Sarò brevissimo. Anche perché, diciamo, è solo una richiesta di sapere a che punto siamo. Ecco, quindi era un modo di saperlo ufficialmente al di là della richiesta, magari, in via personale. Anche perché ne abbiamo parlato alcuni mesi fa proprio in questo Consiglio del processo aperto dopo l'accordo di valorizzazione del Museo tra Ministero, Regione e Comune. Abbiamo già, sappiamo già quali sono gli steps. Il primo è quello della formazione del Comitato Tecnico per definire la missione del museo, gli elementi più importanti del programma scientifico, i requisiti in rapporto alle leggi. E, infine, poi per arrivare dopo questa definizione alla creazione di questa fondazione di partecipazione. Ecco, vorremmo sapere a che punto è questo processo e soprattutto se l'Amministrazione sta già pensando ed ha intenzione di intraprendere iniziative per riunire, dare spazio ad associazioni, a privati cittadini per quanto riguarda quella parte della società di partecipazione relativa alla partecipazione popolare ed all'iniziativa popolare, che deve essere uno dei punti che deve essere, che noi pensiamo debba essere, ma che mi sembra sia previsto anche nell'accordo, uno dei punti base della prossima gestione del Museo. Intanto, le notizie, che il Museo già siano iniziati i lavori, se è vero, sembrerebbe una notizia positiva, insomma vedere se mi dice anche di quello. Ecco, nulla, era solo per sapere questo. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie. Risponde il Sindaco. >>

Parla il Sindaco Falchi:

<< Sì, rispondo molto volentieri a questa interrogazione, a questa sollecitazione su un aspetto che sta ovviamente a cuore a larga parte della nostra città. Come ricordava il Consigliere Quercioli, alcuni mesi fa, è stato firmato il protocollo di valorizzazione del Museo di Doccia, protocollo sottoscritto dal nostro Comune, dalla Regione e del MIBACT, che prevedeva, appunto, nei suoi passaggi, diciamo, formali, più che formali direi di crono programma per la costituzione della Fondazione e di lancio, diciamo, delle attività di

valorizzazione del museo, alcune date e alcune fasi ben precise. Il Comitato Tecnico si è riunito nel corso degli scorsi mesi, delle scorse settimane. Il crono programma prevede la realizzazione, quindi la nascita, la costituzione della fondazione di partecipazione entro la fine dell'anno. Non vi nascondo che, ovviamente, dal punto di vista del Comune e della Regione, ovviamente, non sono modificate le volontà e quindi il lavoro è andato avanti anche con la partecipazione di, diciamo, funzionari e dirigenti del Ministero. Ovviamente, sia io che la Vice Presidente della Regione Toscana, abbiamo scritto successivamente alle elezioni del 4 marzo e poi alla entrata in vigore del nuovo Governo al nuovo Ministro ai Beni Culturali, proprio per, diciamo, accertarci della volontà politica da parte del Ministero, quindi non solo dei funzionari e dei dirigenti delle strutture tecniche, quindi del Ministero, che ricordo ha acquisito l'edificio dove sorgeva e dove sorge ancora il Museo di Doccia e le collezioni, ma ecco, appunto, per accertarci anche della volontà politica da parte del nuovo esecutivo di voler andare nella stessa direzione indicata da quello precedente e sancita dalla firma del protocollo d'intesa. Non abbiamo ancora avuto incontri ufficiali. Dalle informazioni, che abbiamo avuto, c'è la volontà di procedere, fino allo stato attuale, quindi non ho nessun elemento per mettere in dubbio la volontà politica di procedere nella stessa direzione. Nel mese di settembre era previsto il riaggiornamento del comitato tecnico per i passaggi, che abbiamo davanti, e quindi, al momento, nulla mi fa pensare che entro la fine dell'anno non si possa, come previsto, costituire la fondazione di partecipazione.

I lavori, che attualmente sono, ormai da alcune settimane, interessano il Museo di Doccia, sono lavori che il Polo Museale Toscano, che attualmente, diciamo, non il proprietario, che è direttamente il Ministero, ma il soggetto, diciamo, gestore formalmente dell'edificio, ha deciso di realizzare, e questo, ovviamente, fa a tutti molto piacere, sono lavori urgenti e servono per mettere in sicurezza uno stato molto precario, come ben sappiamo e come tante denunce e tanti sopralluoghi hanno dimostrato, dell'immobile stesso sottoposto ad infiltrazioni d'acqua e a, diciamo, una pericolosità per la stessa tenuta, diciamo, dell'edificio. Quindi, quelli sono interventi eseguiti in via d'urgenza, per mettere in sicurezza l'edificio e non sono i lavori per la ristrutturazione, o meglio, dovremmo dire restauro, visto che è vincolato diciamo quell'edificio, da tutta una serie di vincoli ben noti, che dovranno essere necessari per la definizione degli spazi del nuovo Museo di Doccia. Come ricordava il Consigliere Quercioli era una richiesta avanzata da questa Amministrazione Comunale, ma che so bene essere patrimonio comune non solo di una maggioranza, ma di larga parte, per non dire l'unanimità, delle forze politiche presenti in questo Consiglio Comunale, non solo che si andasse verso la direzione della Fondazione di Partecipazione, cosa abbiamo ottenuto e che è stata ben vista da tutti i soggetti coinvolti nella firma del

protocollo d'intesa, ma che ci fosse la possibilità, all'interno della fondazione di partecipazione di dare uno spazio, una presenza anche ad una gamba popolare, così l'abbiamo definita, della fondazione, sapendo bene che in una fondazione ci si può stare in tanti modi. Chiaramente, la forza della presenza del territorio e della spinta dal basso non sarà certamente quella economica, ma può essere, diciamo, quella di costruire un radicamento e un legame tra il Museo e il territorio, tra il Museo e le scuole, tra il Museo e le strutture e le associazioni culturali del nostro territorio e non solo. A questo fine mi sono preso l'impegno, nei mesi scorsi, di portare avanti un lavoro di incontri con alcune associazioni di promozioni culturali, presenti sul territorio, non con la volontà di escluderne alcune, cercando di essere il più possibile inclusivo e soprattutto per, diciamo, far trapelare intanto la, non solo la notizia, ma anche l'intenzione, la volontà di procedere in quella direzione. Ci siamo ripromessi negli ultimi incontri che ho avuto, se non ricordo male, prima della pausa estiva, di lanciare nel mese di, anzi non nel mese, cioè nella stagione autunnale e quindi prima della nascita della fondazione di partecipazione le modalità con cui, diciamo, questa presenza popolare e questa presenza territoriale potrà esprimersi all'interno della fondazione di partecipazione. Questa potrebbe essere utile anche per poter intercettare con più facilità alcune donazioni, alcune volontà, diciamo, di contribuire anche economicamente e quindi non solo da un punto di vista ideale e dell'impegno, che è cosa importante, ma anche da un punto di vista economico ad alcune realtà produttive e commerciali del nostro territorio, ma anche da semplici, tra virgolette, cittadini, che intendono partecipare in tale modalità. E' stato deciso, dicevo, di riaggiornarci dopo la pausa estiva e, chiaramente, ragionare nei tempi e nei termini, che vi dicevo prima, considerando che la fondazione, prima della fine dell'anno, non prenderà vita e i mesi autunnali saranno quelli, penso, che dovranno prevedere un lancio del soggetto, che sia un soggetto già esistente o che sia un soggetto associativo da creare ex novo, che possa permettere questa sua presenza all'interno della fondazione di partecipazione, sapendo che attualmente, diciamo, i soggetti sicuramente coinvolti sono quelli istituzionali, ma che è necessario nella fondazione di partecipazione allargare anche alla presenza dei soggetti privati anche, e non ultimo per importanza, a quello a cui si faceva riferimento adesso e che possa mantenere un legame forte, popolare, con le tradizioni del nostro territorio. Quindi, diciamo, senza dare una scadenza esatta, ma nei mesi autunnali, sicuramente, il nostro territorio si troverà a svolgere un ruolo che noi speriamo possa essere importante e che possa essere funzionale a poter partecipare con una forma autonoma e diretta nella fondazione di partecipazione, per la gestione del Museo di Doccia. >>

Escono i Consiglieri Guarducci, Bruschi, Soldi e Barducci.

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie Sindaco. Quercioli. >>

Parla il Consigliere Quercioli (Insieme Cambiamo Sesto-Per Sesto Bene Comune):

<< Grazie al Sindaco per la risposta. In effetti, prendiamo atto di questi impegni che, appunto, il Sindaco ci ha riportato, hai riportato al Consiglio in questa risposta. E' fondamentale i tempi, è fondamentale la capacità di rapporto con le associazioni, con la città. Quindi, nulla, aspettiamo, ecco, magari sviluppi ed un eventuale confronto poi al momento che le cose possono essere più precise e anche in Consiglio Comunale. Grazie. >>

Parla il Presidente Moscardi:

<< Grazie Consigliere Quercioli. L'Assemblea è sciolta, vi ricordo che il prossimo Consiglio si terrà il 27 settembre. Grazie, arrivederci. >>

LA SEDUTA TERMINA ALLE ORE 20,04.

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Ivan Moscardi

*Documento firmato digitalmente
(ai sensi del D.Lgs 07/03/2005 n. 82)*

IL SEGRETARIO COMUNALE

Dr.ssa Paola Anzilotta

*Documento firmato digitalmente
(ai sensi del D.Lgs 07/03/2005 n. 82)*