



COMUNE DI CAMPI BIENZIO
PROVINCIA DI FIRENZE
SETTORE GESTIONE DEL TERRITORIO
PIANIFICAZIONE URBANISTICA

Campi Bisenzio 28 ottobre 2013

AI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO REGIONALE
Via Cavour 2 - 50129 FIRENZE

AL DIRETTORE GENERALE DELLA DIREZIONE
GENERALE GOVERNO DEL TERRITORIO
REGIONE TOSCANA
Via di Novoli 26 - 50127 FIRENZE

Trasmissione tramite protocollo interoperabile

OGGETTO: Variante al Piano di Indirizzo Territoriale per la definizione del Parco Agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze adottata con Del.C.R.T. n. 74 del 24.07.2013. OSSERVAZIONE a i sensi dell'art. 17 della L.R. 1/2005

In data 24.07.2013 con Del.C.R n. 74 la Regione Toscana ha adottato una variante al Piano di Indirizzo Territoriale approvato nel 2007 al fine di implementarlo delle previsioni del "Parco della Piana" e dell'adeguamento dell'Aeroporto Vespucci di Peretola.

La variante in estrema sintesi prevede:

1. la definizione del perimetro del Parco della Piana e la sua caratterizzazione quale parco agricolo
2. la definizione del sistema aeroportuale toscano che individua nell'aeroporto di Pisa il sito dei voli intercontinentali e low cost e in quello di Firenze il sito destinato ai voli europei.
A tal fine la variante al PIT prevede il potenziamento ed adeguamento dell'aeroporto di Peretola, con l'inserimento all'interno dell'area del parco agricolo della previsione della nuova pista aereo portuale (la cosiddetta "pista parallela convergente")
3. l'individuazione di 3 ambiti di salvaguardia in essere fino all'adozione delle varianti agli strumenti urbanistici in attuazione dell'Intesa Preliminare relativa all'Accordo di Pianificazione da stipularsi fra tutti gli enti interessati finalizzato a definire il perimetro del Parco della Piana e del sedime della nuova pista di adeguamento dell'aeroporto.

Il Comune di Campi è interessato dal vincolo di salvaguardia "A", di circa 7.000 ettari complessivi, che, per quanto riguarda il nostro Comune, si estende a tutte le aree non ancora urbanizzate.

Nelle aree interessate dalla salvaguardia:

- non sono possibili nuove previsioni, né modifiche di quelle esistenti, se non a carattere agricolo;

- è consentita l'attuazione delle previsioni conformative della proprietà cioè l'attuazione delle previsioni in essere nei Regolamenti Urbanistici;
- le previsioni non conformative sono rimandate all'Accordo di Pianificazione, cioè le previsioni contenute nel Piano Strutturale e non riportate nel RUC vigente sono da rimandare all'Accordo di Pianificazione finalizzato alla definizione del Parco della Piana e conseguentemente dell'area di sedime della nuova pista, accordo da sottoscrivere fra tutti gli enti interessati

Visti i contenuti della variante

Evidenziati gli atti approvati dal Consiglio Comunale di Campi Bisenzio n. 69 del 12.04.2011, n. 72 del 12.04.2011 e n. 129 del 25.07.2012 oltreché i pareri precedentemente espressi da questo Comune

OSSERVA QUANTO SEGUE

1. Riguardo al Parco della Piana

La destinazione a parco agricolo della piana di una parte del territorio di Campi Bisenzio, ed i vincoli ad esso conseguenti, non tiene conto della realtà congiunturale e storica in cui versa l'agricoltura alle porte di Firenze. Fino a 50 anni fa l'agricoltura assicurava ai meno abbienti una economia di pura sussistenza e non ha mai conosciuto sviluppo significativi, anche a causa della progressiva crescita, in termini di produttività, della piana fiorentina.

L'agricoltura ha assunto un ruolo estremamente marginale nello sviluppo dell'area a fronte di crescite importanti sia nel manifatturiero che dell'industria ma soprattutto nel commercio e nel terziario. Sarà per la carenza fisiologica di coltivazioni redditizie (ridotte oggi ai cereali che beneficiano dei contributi europei) che per il clima e la scarsità di risorse idriche ma oggi, su oltre 4000 imprese iscritte alla CCIA aperte su Campi Bisenzio, quelle agricole sono circa 50 ed un reddito medio annuale di euro 3205 (dichiarazioni imposta anno 2011 fonte ministero finanze).

Si ritiene quindi opportuno che prima di operare una scelta così devastante per l'area (con prevalente sviluppo produttivo) si valuti attentamente e si apra un confronto con le associazioni di categoria del settore agricolo, gli operatori del settore e i "contadini" rimasti in modo da approfondire le tematiche del settore, le prospettive di vita e di sviluppo che un parco della piana a carattere agricolo potrebbe portare in assenza di attività collaterali (commercio, agriturismo, prodotti tipici, ecc).

L'area interessata dalla variante al PIT costituisce il cuore del 5° polo produttivo italiano che nel corso degli anni (almeno fino alla crisi del 2009) ha dato importanti risposte in termini di PIL, occupazione e sviluppo all'economia della provincia e della regione. Ha altresì costituito la sede ove le grandi aziende fiorentine ed internazionali (Fiat ora GKN e Galileo ora Selex) si sono trasferite nel corso degli anni 80 e 90 del secolo scorso.

Si ritiene quindi riduttivo considerare lo sviluppo di quest'area come mero parco agricolo e che escluda nuovi insediamenti nelle aree oggetto delle norme di salvaguardia (zona A). Se a ciò aggiungiamo che qualora l'aeroporto dovesse essere realizzato si avrebbe quantomeno un raddoppio dei passeggeri con conseguente necessità per gli stessi di soggiornare, usufruire di bar e ristoranti, fare acquisti, visitare musei, ecc. E' fuorviante pensare che queste persone si debbano rivolgere per le loro necessità e attività a strutture ricettive, imprese commerciali, pubblici esercizi di altri comuni

le cui attività produttive commerciali e di terziario possono continuare a svilupparsi perché non ricadono all'interno delle aree di salvaguardia ove ogni forma di crescita produttiva è vietata.

In un momento di grave crisi economica come quello che stiamo attraversando la creazione di lavoro e di posti di lavoro costituisce la priorità e il comune di Campi Bisenzio vuole contribuire, come ha fatto nel corso della sua storia, allo sviluppo del distretto industriale alla pari rispetto agli altri comuni della Provincia.

Dovrà quindi essere mantenuta la destinazione produttiva e commerciale delle aree oggi ricomprese nel piano strutturale e del RUC, stralciandole dalla zona A oggetto del vincolo di salvaguardia, in modo che possano dare una risposta immediata e diretta alle richieste di sviluppo ed anche in futuro e nel contempo costituire un volano per la crescita dell'intero distretto industriale.

Si chiede inoltre, al fine di dare attuazione ad un accordo di pianificazione già sottoscritto nel 2006, che venga ricompresa nel RUC vigente l'area a destinazione produttiva compresa tra via Allende e via Einstein nonché venga destinata ad attività produttiva altra area posta in via Barberinese ed attualmente agricola al fine di dare risposta ad una azienda ivi esistente che sta ulteriormente crescendo (nonostante la crisi) e vuole ampliare le stabilimento per poter assumere nuovi dipendenti.

Non si potrà inoltre prescindere dallo sviluppo commerciale che il territorio di Campi Bisenzio ha raggiunto dall'apertura dei Gigli ad oggi che impiega tra grande e media distribuzione diverse migliaia di posti di lavoro e crea ricchezza a un migliaio di imprese, anche dell'indotto. Al fine di mantenere costante lo sviluppo, migliorare ed incrementare le strutture commerciali esistenti e dare risposta anche alle richieste di ampliamento derivanti dal maggior afflusso di utenti che l'ampliamento dell'aeroporto necessariamente comporterà, dovranno essere inseriti nell'accordo di pianificazione nuove volumetrie per le strutture di vendita esistenti

2. le condizioni ambientali dell'area del Parco Agricolo

Preso atto della volontà di definire il "Parco" come un'area verde limitrofa alla città e ai centri abitati, che conservi le caratteristiche di paesaggio, storia e natura caratteristiche proprie della Piana e quindi strumento ordinatore delle singole scelte locali, si ritiene che debbano essere meglio valutate alcune criticità ambientali proprie di quest'area fortemente urbanizzata, criticità legate a vari tipi di inquinanti emerse in modo inequivocabile dal Rapporto Ambientale allegato alla variante al PIT.

In particolare se non si vuole mettere a dura prova l'attuabilità della idea di parco (impennata sulla mobilità dolce, sulla tutela ambientale, naturalistica, sulla valorizzazione storico-artistica) si dovrà tenere conto:

a. delle problematiche legate all'inquinamento dell'aria, delle risorse idriche ecc, meglio relazionate nel citato Rapporto Ambientale ed attuare misure di mitigazione degli impatti importanti attraverso azioni di risanamento della qualità ambientale già abbondantemente compromessa.

Si reputa necessario definire quali siano le misure e le strategie atte a mettere in pratica gli obiettivi elencati nell'accordo di pianificazione, di cui all'avvio del procedimento dell'accordo di pianificazione.

Ad esempio si chiede di chiarire quali e quante siano **le aree da destinare alla piantumazione di vegetazione arborea dotata di capacità di assorbimento di CO2** per il miglioramento delle condizioni climatiche e per la mitigazione dello stato attuale dell'aria e come si intenda

materialmente realizzarle in termini di quantificazione delle necessità e di individuazione dei finanziamenti necessari per la loro attuazione.

Nel 2006 il sito di “Case Passerini”, è stato scelto per la localizzazione del nuovo “*Termovalizzatore*” sulla base di un protocollo sottoscritto dai Sindaci interessati e dalla Provincia di Firenze, in cui si definivano opere, tempi di realizzazione e misure di mitigazione degli impatti per la realizzazione dell’opera ritenuta indispensabile per la “città metropolitana” ma sicuramente di forte impatto per un’area già critica da un punto di vista ambientale come evidenziato dalla Valutazione di Impatto Sanitario redatta nel 2005.

La VIS del 2005 mettendo in evidenza la criticità della Piana in particolare per l’inquinamento atmosferico, suggeriva quali misure compensative alla realizzazione del Termovalizzatore, la realizzazione:

- di aree di rinaturalizzazione e imboscamento
- interventi sulla viabilità con la realizzazione di un sistema tranviario
- reti di teleriscaldamento

Ad oggi **nessuno** degli interventi previsti dall’Accordo di Programma sono stati realizzati. Non sono ancora iniziati i lavori:

- dei cosiddetti “**Boschi della Piana**” prima porzione di 20 ettari dei 500 richiesti per il Termovalizzatore e dei futuri complessivi 1.430 ettari quantificati dal Rapporto ambientale allegato alla variante al PIT come misura compensativa per la realizzazione del Termovalizzatore e del potenziamento dell’Aeroporto. La prima porzione di 20 ettari dei quali la Provincia si è assunta i costi di esproprio per oltre un milione di euro, sono rimasti fermi al palo per un ricorso di ADF.

Si chiede che l’obiettivo di mettere a dimora piantumazioni per la mitigazione della CO2 sia reso finalmente concreto almeno parzialmente con una quantificazione delle necessità con appositi studi ed analisi della situazione attuale, incrementandola delle previsioni future e mettendo a bilancio appositi finanziamenti che rendano concreta questa ipotesi.

- della **linea 2 della tranvia** che dovrebbe collegare Firenze Santa Maria Novella all’Aeroporto che, pur essendo finanziata, è ferma da 2 anni.

Il comune di Campi Bisenzio reputa indispensabile la realizzazione del sistema di tranvie che colleghi la Piana con Firenze in quanto ritiene che la “tranvia” sia l’unica opera che, eliminando i flussi di traffico sulle direttrici verso e dalla città, potrà dare sollievo alle condizioni ambientali della Piana comunque compromesse per la presenza di due autostrade, un termovalizzatore futuro ed una discarica attuale, un aeroporto, centri commerciali con conseguenti accessi veicolari, emissioni derivanti dalla presenza di importanti insediamenti produttivi, per fortuna ancora presenti.

Si ritiene anacronistico parlare di Parco della Piana senza creare delle condizioni ambientali “risanate”, e il risanamento o miglioramento delle condizioni attuali (senza parlare dei previsti aggravii futuri derivanti dalla nuova pista aeroportuale da realizzarsi all’interno del bacino naturale del parco) passano prima di tutto dalla realizzazione di un sistema di mobilità su ferro meno inquinante di quello su gomma attuale.

A tal fine chiede maggiori garanzie rispetto alla fattibilità tecnica, ma soprattutto economica, di un sistema di tranvie che colleghi il proprio centro urbano al centro di Firenze in quanto ritiene che sia

l'unica scelta possibile per dare un senso alla realizzazione del Parco agricolo e ridurre l'inquinamento dell'aria della Piana evidenziato come critico nel Rapporto Ambientale del PIT.

La linea 2 della tranvia che collegherà la stazione di Firenze all'aeroporto di Peretola, finanziata e con progetti approvati pronti a partire, è ferma da 2 anni.

Tutti purtroppo conosciamo i tempi di realizzazione delle opere pubbliche in Italia, i tempi della burocrazia e gli incidenti di percorso, ma tutti sappiamo anche che senza finanziamenti certi le previsioni restano tali.

Nella delibera di presentazione al Consiglio della Variante si legge: "...integrazione della rete delle tranvie della Piana: previsto un costo indicativo del collegamento verso Campi pari a 250-300 milioni di euro e della line verso Sesto di 160-180 milioni di euro. La Regione compatibilmente con le proprie risorse di bilancio anche afferenti dal nuovo ciclo di programmi comunitari 2014-2020 , la possibilità di sostenere un impegno economico dell'ordine del 15-20% del costo complessivo.Nel 2013 il comune di Firenze dovrà predisporre lo studio di fattibilità verso Sesto. Entro il 2013 la Regione e i Comuni valuteranno le modalità per la redazione di uno studio di fattibilità del collegamento verso Campi valutando contestualmente ipotesi di collegamento con Prato. La regione valuterà la possibilità di finanziare la progettazione attraverso la costituzione di un fondo di interventi strategici...."

Non ci sembra che ciò dia delle garanzie rispetto alla realizzazione di un collegamento tranviario fra Campi e Firenze e in genere con la Piana in quanto:

- non esiste uno studio di fattibilità né tanto meno un progetto anche di massima dell'opera
- non c'è un minimo di copertura finanziaria dell'opera, se non facendo riferimento ad auspicabili, ma certo non sicuri, finanziamenti europei degli anni futuri.

Rispetto alle ipotesi di tracciato riportate nell'allegato al PIT, il Comune di Campi ritiene ottimale il collegamento tranviario che, partendo dal capolinea della Linea 2 dall'aeroporto, o mediante una linea autonoma che parta da Peretola, attraversi l'asse degli insediamenti produttivi dello Osmannoro entri a Campi dalla rotonda di Maccione e faccia capolinea in prossimità del centro storico.

Il Comune ritiene però auspicabile, per il suo bacino di utenza e l'affluenza di utenti, un collegamento su ferro anche con il Centro commerciale dei Gigli in modo che possa poi essere esteso a Prato e pertanto la linea della tranvia potrebbe proseguire , già nella prima fase realizzativa, quantomeno fino al centro commerciale, in modo da abbattere sin da subito l'inquinamento atmosferico.

3. riguardo alla previsione della nuova pista parallela convergente

Il Comune di Campi Bisenzio ribadisce la propria contrarietà alla realizzazione del potenziamento dell'aeroporto di Peretola in quanto ritiene che, nonostante gli enormi fondi necessari per il suo adeguamento, l'aeroporto di Peretola, per la sua specifica posizione all'interno di un territorio densamente urbanizzato, non potrà essere un aeroporto adeguato allo sviluppo futuro.

In particolare ribadisce la propria contrarietà alla realizzazione della pista "parallela convergente", che esporrà porzioni consistenti del proprio territorio ad inquinamento acustico ed ambientale.

Il Rapporto Ambientale allegato al PIT a pag. 202 e seguenti recita:

...”Gli scenari analizzati per il calcolo dell’impatto acustico prevedono, per la pista 12/30, un numero di movimenti aerei per anno pari a circa 45.000. Con questa ipotesi, si potranno avere circa 61 aerei in decollo ogni giorno ed altrettanti in avvicinamento.

Le modalità operative di utilizzo della pista, secondo il documento ENAC, prevedono che questa venga usata in maniera unidirezionale, in questo caso tutti i movimenti ordinari avvengono in direzione di Prato. Con questa modalità operativa, gli unici aerei che sorvoleranno Firenze saranno quelli costretti ad eseguire una manovra di mancato avvicinamento.

Dall’esame della figura 1 (manovra di avvicinamento) si può osservare che l’isofona relativa al livello LAmax di 75 dBA della manovra di atterraggio interessa buona parte della frazione di Capalle, nel comune di Campi Bisenzio ed una parte del parco di Villa Montalvo. L’isofona del livello LAmax di 70 dBA va ad interessare l’altra parte della frazione di Capalle e alcune zone a carattere prevalentemente industriale.

Dall’esame di figura 2 (manovra di decollo) si può osservare che l’isofona relativa al livello LAmax di 80 dBA interessa alcuni edifici nella frazione di Limite, nei pressi della chiesa del Michelucci, la chiesa stessa, parte della frazione di Capalle e parte del parco di Villa Montalvo nel comune di Campi Bisenzio.

L’isofona del livello LAmax dei 75 dBA interessa l’altra parte della frazione di Limite e la frazione di Capalle. L’isofona del livello LAmax dei 70 dBA arriva a comprendere le frazioni di S. Giorgio a Colonica, di Santa Maria a Colonica ed alcuni edifici di Campi Bisenzio nei pressi di viale Paolieri e alcuni edifici del polo universitario di Sesto F.no

Secondo la ricostruzione effettuata dal Servizio Pianificazione di questo Comune sulla base dei dati e le isofone riportate nel Rapporto Ambientale, la realizzazione della pista parallela convergente creerà sul territorio comunale di Campi Bisenzio un inquinamento acustico (vedi allegato grafico) quantificabile in:

- 75-85 dBA sul centro abitato di Capalle compreso il centro storico e l’area del recentissimo “Piano Complesso della Villa” dove sono in fase di realizzazione nuove abitazioni per 156 nuove unità
- 70 - 75 dBA sulla zona residenziale del PEEP la Villa
- 70 su gran parte dell’abitato del capoluogo
- 70-85 dBA sull’oasi di Focognano su cui sono stati investiti milioni di euro di fondi pubblici in buona parte europei

Per l’Amministrazione Comunale di Campi Bisenzio ciò non è tollerabile e quindi ribadisce la propria contrarietà al potenziamento dell’aeroporto ed in particolare ritiene inammissibile per il proprio territorio la previsione della pista “parallela convergente” in quanto generatrice di condizioni di forte inquinamento acustico su consistenti porzioni dell’abitato, in particolare di Capalle .

Il Comune ritiene comunque che, al di là delle gravi ripercussioni che il potenziamento dell’aeroporto ha sul proprio territorio, l’analisi dei costi benefici relativamente a questa infrastruttura abbia un segno decisamente negativo.

La decisione presa nell’ambito dell’intesa generale quadro siglata il 22.01.2010 fra il Governo e la Regione Toscana che hanno concordato sulla necessità di favorire processi di sinergia ed

integrazione dei due maggiori aeroporti toscani, Pisa e Firenze, caratterizzati da missioni e ruoli diversi, non sembra corrispondere ad una scelta ottimale.

Per realizzare la pista nuova sarà infatti necessario:

1. spostare 4 km di Fosso Reale, canale con argini di 4 metri di altezza con dei costi indicativamente intorno ai 20 milioni di euro
2. rivedere tutto il sistema delle acque basse della zona
3. interrare un tratto dell'Autostrada A11 con spostamento dello svincolo di Sesto
4. rivedere le interferenze viarie locali
5. per la normativa idraulica derivante dal PAI realizzare l'opera in regime di sicurezza idraulica per cui realizzare volumi di compensazione
6. spostare la cassa di laminazione per la messa in sicurezza del Polo scientifico dell'Università degli Studi di Firenze attualmente in corso di realizzazione in quanto necessaria per l'agibilità della struttura, e ricostruirla da altra parte
7. realizzare le opere di forestazione relative non solo ai cosiddetti "Boschi della Piana", prima misura compensativa per la realizzazione del termovalorizzatore consistenti in 20 ettari finanziati e progettati e fermi da anni per un ricorso dell'ADF, ma ad una quantificazione che secondo il Rapporto Ambientale si aggira su un quantitativo di 1.400 ettari circa. In riferimento ai costi, la porzione di 20 ettari ha richiesto un finanziamento di oltre 1.274.000 euro da parte della Provincia per gli espropri
8. realizzazione di interventi non meglio precisati di salvaguardia della biodiversità
9. realizzazione la linea 2 della tranvia, indispensabile per potenziamento dell'aeroporto in quanto senza la tranvia gli auspicati turisti ci metteranno più tempo ad arrivare dall'Osmannoro in centro, visto il traffico della zona almeno in alcune fasce orarie, che non ad arrivare con il trenino da Pisa alla stazione centrale.
10. realizzazione di una rete di teleriscaldamento, quale mitigazione dell'impatto che permetta a grandi utilizzatori di energia come l'aeroporto di usufruire dell'energia termica prodotta dal termovalorizzatore. Costo indicativo intorno a 2-2,5 milioni di euro

Nonostante i fondi necessari per realizzare tutto ciò, cui chiaramente si aggiungono i costi di realizzazione dell'aeroporto e relative aree di servizio, in parte finanziati con soldi pubblici (vedi Intesa del 22.01.2010 in cui il Ministero delle infrastrutture e Trasporti si è impegnato a trasferire risorse per l'adeguamento aeroportuale toscano), l'aeroporto di Firenze non potrà mai essere un aeroporto proiettato nel futuro e questo proprio per la sua vicinanza a Firenze e la sua infelice collocazione fisica all'interno di un'area ormai fortemente urbanizzata.

Pisa, al contrario, secondo l'ultimo piano di sviluppo, potrà raggiungere i 12 mil di utenze, non comporta nuovi impegni di suolo in quanto saranno aperte all'Aviazione civile ulteriori aree attualmente militari, è dotato di infrastrutture quali parcheggi, collegamenti su ferro ecc, ed infine è sul mare che, per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico, fa decisamente la differenza.

Si ricorda che Pisa ha appena avuto un finanziamento di 7,5 milioni di euro dalla Comunità europea per la realizzazione di un treno veloce ad alta tecnologica per il collegamento con la stazione ferroviaria della città.

Molti comuni cittadini che da anni usufruiscono dei voli da Pisa si sono chiesti, passando sull'A11 come è possibile prevedere un aeroporto nella Piana e non collegare quello di Pisa con il centro di Firenze attraverso un potenziamento del collegamento ferroviario fra la Stazione centrale di Firenze e l'aeroporto Galilei di Pisa che, a prima vista, sembra comportare un notevole risparmio di soldi pubblici.

Infine:

a. Si evidenzia che la realizzazione della nuova pista va ad interessare in modo diretto o indiretto aree ricadenti all'interno della perimetrazione del Sito di Interesse Comunitario "Stagni di Focognano", sito individuato dalla Comunità Europea come protetto in quanto situato sulle rotte degli uccelli migratori.

La pista infatti si sovrappone all'area della Querciola mentre i corridoi di atterraggio e di decollo interessano l'area protetta di Focognano, di proprietà del Comune di Campi Bisenzio gestita dal WWF, area su cui sono state investite e continuano ad essere investite ingenti risorse economiche pubbliche.

b Nell'allegato in cui si individuano gli impegni che ADF dovrà assumersi per la realizzazione dell'opera c'è anche quello della realizzazione della VIS

Si reputa alquanto "anomalo" che l'ADF si assuma i costi di una Valutazione di Impatto Sanitario sulla previsioni di ampliamento dell'aeroporto da essa gestito.

Si chiede che la VIS, per correttezza verso i cittadini, per l'importanza che ha, sia pagata con soldi pubblici ed espletata esclusivamente da un organismo di chiara fama, terzo rispetto all'ente investitore.

c. Infine, visti gli articoli apparsi sui giornali riguardo all'osservazione presentata sulla variante al PIT da ENAC ed avente per oggetto la richiesta di allungare la pista parallela convergente da 2000 a 2400 mt, il Comune di Campi Bisenzio si ritiene fermamente contrario a tale ipotesi in quanto, non solo l'area di sedime dell'aeroporto si avvicinerà ancora di più ai centri abitati, i corridoi di avvicinamento e decollo interesseranno maggiori porzioni di popolazione, ma l'allungamento della pista determinerà un incremento dei voli giornalieri e soprattutto determinerà una modifica della tipologia dei voli su Peretola.

La sinergia fra i due aeroporti toscani che "insieme" dovrebbero definire il sistema aeroportuale toscano andrebbe irrimediabilmente a persa.

L'individuazione di Pisa quale sito dei voli intercontinentali e low cost e Firenze quello destinato ai voli europei cadrebbe definitivamente se anche Firenze avesse la possibilità tecnica di far atterrare aerei di dimensioni tali da arrivare da destinazioni diverse da quelle europee, come l'allungamento della pista a 2400 metri, recentemente proposto da Enac, sembra presagire.

Si allega, inoltre, l'osservazione inviata ai sensi dell'art. 25 della L.R. 10/2010.

IL SINDACO
Emiliano Fossi

All:2

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del T.U. 445/2000 e del D.Lgs 82/2005 e rispettive norme collegate, che sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa.