



**Italia
Nostra** ONLUS
Sezione di Firenze

Via G. Paolo Orsini, 44 Firenze 50122
TEL/FAX 055-6815010
e-mail rombai@unifi.it
m.r.signorini@virgilio.it

AL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO REGIONALE DELLA TOSCANA

DELIBERAZIONE 24 LUGLIO 2013, N.74, INTEGRAZIONE AL PIANO D'INDIRIZZO TERRITORIALE (PIT) PER LA DEFINIZIONE DEL PARCO AGRICOLO DELLA PIANA FIORENTINA E PER LA QUALIFICAZIONE DELL'AEROPORTO DI FIRENZE SECONDO LE PROCEDURE PREVISTE DALL'ART.17 DELLA LEGGE REGIONALE 3 GENNAIO 2005, N 1 (NORME PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO)

OSSERVAZIONI DI ITALIA NOSTRA :
SULLA PROPOSTA DI VARIANTE INTEGRATIVA AL PIT
(PROPOSTE DI DELIBERAZIONE N 105 E 334 E CONNESSI EMENDAMENTI E PRESCRIZIONI)

1 premessa e motivazioni dell'osservazione

Italia Nostra Firenze e Italia Nostra nazionale non ritengono sia compatibile dal punto di vista ambientale sviluppare ulteriormente l'aeroporto esistente. Quello della vicina Pisa è uno scalo più che sufficiente a soddisfare le esigenze della gran parte dei voli internazionali della Toscana, tra l'altro la zona è morfologicamente più adatta e il sito molto più sicuro per l'incolumità dei passeggeri di quanto lo sia Peretola. Ci si chiede dove sia finito il progetto del grande parco della Piana e che ne è degli accordi presi nel 2008 tra le Istituzioni e i rappresentanti dell'aeroporto e infine chi tutelerà la salute dei cittadini.

La 'citta' principale della toscana" Pistoia-Prato-Firenze, estesa e policentrica (dotata peraltro di importantissimi legami con le altre parti della valle dell'Arno e non solo) necessita della terapia d'urgenza consistente nel funzionamento del Parco della Piana. Come hanno testimoniato da anni una serie di preziose iniziative di base, sia pure non sempre coordinate come sarebbe utile, di singoli Comuni e di Associazioni e Comitati di cittadini che vi operano, volte alla costruzione progressiva di elementi o porzioni del Parco stesso. Avevamo perciò considerato benvenuta la proposta di consolidare il Parco anche nel Pit della Regione Toscana, dopo che lo era già stato, in passato, nello Schema Strutturale regionale di Area, oggi colpevolmente dimenticato. Ciò anche per l'aggravarsi delle condizioni di degrado e di pericolo dei settori di maggiore rischio, fra cui: - il sistema fluviale dell'Ombrone pistoiese; - il vasto comparto a sud di Prato e a Nord di Quarrata - Poggio a Caiano - Indicatore di Signa; - il sistema fluviale del Bisenzio;- il comparto fra Campi Bisenzio, i Renai e l'Autostrada del Sole; - il comparto, oggi fondamentale, della pianura di Sesto e di Firenze, fino a Novoli, e della sua propaggine compresa fra Campi e Osmannoro; - il sistema fluviale dell'Arno e della Greve, compresi i Renai, e il complesso alberato della ex Nobel alla confluenza dell'Ombrone nell'Arno. Nel momento in cui la Regione, i Comuni e le Associazioni di base, hanno ripreso, dopo quasi un ventennio, il cammino della costruzione, almeno parziale, del Parco della Piana Firenze - Prato - Pistoia, è utile ricordare che nello Schema Strutturale regionale di Area "...i parchi previsti superano i 5.000 ettari, cui vanno ad aggiungersi i 3 mila ettari di superficie florovivaistica e i 3.500 ettari

delle zone agricole a sud di Prato..” per un totale di 11.500 ettari in relazione a oltre un milione di residenti complessivi e un quantitativo ingentissimo di utenti urbani periodici per svariati motivi, finora insufficientemente analizzati; “ ..così facendo (si stimava che) i sistemi urbani dell’area metropolitana risulteranno direttamente inseriti, e si integreranno, con il sistema ambientale ..” in generale e le componenti del parco d’area in particolare, subordinatamente al “..riassetto idraulico della piana stessa”.

Se si fosse in grado di attuare, almeno in larga misura, tali dimensionamenti quantitativi, che sono naturalmente solo la premessa per significativi risultati qualitativi, si otterrebbe un primo sistema di parco ecologico nella Piana. Non solo fine a se stesso, e indispensabile, ma di diretto e immediato servizio della città policentrica, quindi non “estraneo” o “altro” o episodicamente fruito, ma “componente”, ben accessibile, della città e dotato, ove utile, di attrezzature compatibili anche di grande rilievo e utenza.

Come ha già precisato - in un saggio, tuttora ricco di interpretazioni utili- Lando Bortolotti, “..i piani di assetto territoriale ...hanno tempi lunghi: essi devono indicare gli obiettivi da perseguire a lungo termine, obiettivi che sono dei valori, nella cui griglia devono essere calati i piani urbanistici..” “.. si tratta allora di fissare questi valori di lunga durata....occorrerebbe ad esempio fissare dei tempi massimi accettabili per gli spostamenti...e di conseguenza potrà fissarsi (l’assetto) della rete dei trasporti, e anche (la gamma di) valori massimi d’inquinamento dell’aria e, di conseguenza, permettere o vietare l’uso di certi mezzi e .. varie attività’..”.

Del resto le stesse Direttive dello Schema Strutturale dell’Area Firenze-Prato-Pistoia della Regione del 1990, specificano che “..il 70% dell’area del parco deve essere destinata alla struttura portante del parco; la restante superficie alle attrezzature da collocare in esso. La struttura portante deve costituire l’ossatura dell’impianto urbanistico ed è formata da percorsi, dalle stazioni di accesso al parco, dai prati, dalle aree boscate, dalle superfici lacustri e palustri, dalle aree destinate all’agricoltura (sperimentale e didattica)...le attrezzature sono quelle per lo svago, lo sport, lo spettacolo che richiedono la predisposizione di specifici impianti e servizi”. Fra cui il parco centrale (comprese la piana di Castello e di Sesto), il parco nautico, il parco dei Renai, il parco dell’Arno e il parco fluviale con le Grandi Cascine, il Progetto Bisenzio, il progetto Cascine di Tavola e altri. Insomma un grande obiettivo, inteso in senso conoscitivo e strategico / territoriale, non settoriale, quale potrebbe essere proprio quel Parco della Piana che, tramite l’inserimento nel PIT del suo ambito, ma non solo, riappare oggi fra le possibilità. Soprattutto se viene concepito come determinante e ineludibile nella Pianificazione generale della Regione Toscana.

I temi e lo schema di definizione del Parco della Piana compresi nella proposta di Variante al PIT come adottata nel luglio 2013 - ma anche inseriti già da tempo, a cura della Regione stessa (cfr. numerose relazioni di Clelia Mele) all’interno del progetto di ricerca “green link” (nove progetti pilota in città del mediterraneo, 2008) - reintroducono con nettezza il metodo della messa a sistema dei valori e delle risorse, individuando per ciascun tema prescelto gli elementi caratterizzanti ma “..creando fra essi i necessari collegamenti materiali e immateriali..”, che solo se presenti vivamente, possono garantire “futuro” alla rete complessiva.

Del resto possiedono requisiti strutturali/formali, propri e forti (come confermano i contenuti molto significativi degli studi di settore compresi nella documentazione allegata alla Variante al PIT del luglio 2013) anche i sistemi produttivi (attuali/potenziati) e ambientali identificabili nelle loro componenti quali colture agricole attuali o di vocazione, acque superficiali e non, pendii, depressioni, vegetazione spontanea o programmata validamente, percorsi, insediamenti minori o sparsi e loro infrastrutture, porzioni di tessuto urbano o di margine, beni culturali diffusi o

concentrati (e poco valorizzati), risorse del suolo e del sottosuolo, flora, fauna, fluttuazioni dell'aria e quant'altro.

Fra gli elementi caratterizzanti della zona rientrano, a pieno titolo, Villa La Petraia e la Villa di Castello - tra le 12 ville medicee entrate a far parte proprio quest'anno dell'elenco del Patrimonio Unesco e che verrebbero a trovarsi di fronte alla nuova pista dell'aeroporto!- Ne fanno parte le Cascine Medicee di Tavola, il Parco dell'Ombrone, l'Anfil di Querciola/Sesto, gli Stagni di Focognano e altri, la Città Etrusca di Gonfienti, il Parco di Marinella, gli Insediamenti etruschi di Villanova/Sesto, il Parco con Centro culturale di Villa Montalvo, il Parco di Gondilagi (fra Castello e Peretola, di circa 150 ettari utili e di sufficiente "spessore" minimo per duplicare le Cascine. Il tutto a comporre *un'anima/parco della città policentrica*, che saprà ben curare il corpo territoriale, oggi malato, in cui è compresa e potrà farlo molto meglio delle anonime periferie che, taluno vorrebbe semplicemente giustapporre alle degradate periferie esistenti, proprio al posto degli elementi invece decisivi del Parco.

Questo infatti potrebbe succedere ancora se si cancellassero brutalmente i già deteriorati elementi portanti del complesso sistema della Bonifica Idraulica della Piana (assai più estesi del meglio noto Fosso Reale e se si volesse realizzare, ignorando, com'è ormai chiaro, la Bonifica e l'Università scientifica, l'idea balzana - anche economicamente (cfr. i verbali delle discussioni organizzate dal Garante della Comunicazione) di un nuovo aeroporto collocato incredibilmente, da chi con evidenza ignora il territorio policentrico, fra l'Autostrada A11 e il Polo universitario.

2 Osservazione e proposte di modifica

Ci ha molto sorpreso e deluso, rispetto alle attese, che ci avevano indotto a entusiasmi perduti, dover constatare che la Variante al PIT non è affatto volta a supportare e stimolare una futura effettiva realizzazione del Parco agricolo della Piana, bensì è volta a supportare, se vogliamo coglierne non le apparenze e le titolazioni ma la "sostanza", la realizzazione del 'inceneritore di case Passerini' e la **campagna, a puro titolo di speculazione finanziaria privata dei soci egemonici della società dell'Aeroporto di Peretola**, (oggi ben poco a norma) a sicuro danno dell'Aeroporto Galilei, che è invece meglio collocato dal punto di vista geomorfologico e assai più sicuro, nonché meglio connesso con l'intero territorio toscano e con Firenze.

Sulla base di tale delusione, rivendichiamo la necessità di limitare a introdurre, nel PIT regionale solo le salvaguardie generali e le concezioni normative di base relativi al Parco agricolo della Piana e null'altro. Parco che dovrà necessariamente assumere il ruolo di elemento ordinatore metropolitano/interprovinciale/intercomunale e di servizio di tipo generale e strategico a vantaggio sia della produzione agricola che dell'intera popolazione dell'area, turisti compresi, considerando di dover procedere alla valorizzazione del complesso di tutti i Beni storici culturali e ambientali presenti.

PROPOSTA 1

A tale scopo con la presente Osservazione - propositiva e modificativa - si richiede al Consiglio Regionale, mediante il suo accoglimento integrale, in sede di redazione degli emendamenti correttivi, dopo l'esame delle osservazioni in fase di approvazione consiliare, sia dalla deliberazione, che da tutti gli allegati e i grafici :

di scorporare/stralciare, gli ambiti di salvaguardia b e c relativi a eventuali potenziamenti/ ampliamenti/ nuove realizzazioni aeroportuali.

PROPOSTA 2

Con la presente osservazione propositiva e integrativa-modificativa si richiede altresì al Consiglio Regionale

di inserire, di conseguenza, sia l'attuale ambito aeroportuale che tutti gli spazi a est e sud-est di questo, area ferroviaria di Castello, complesso paesistico-monumentale delle Ville Medicee e cantiere della Scuola nazionale Carabinieri compresi, fino alla sede ferroviaria della linea Rifredi-Empoli, nell'ambito di salvaguardia e normativo del Parco agricolo della Piana,

ma con assoggettamento a *strumenti regionali specifici di attuazione urbanistica* di tali particolari ambiti, unitariamente considerati, con attenzione alle relazioni con circostante contesto fra cui quelle con le pendici del Monte Morello, con il Quartiere 5 di Firenze, con le Cascine e le Grandi Cascine, con Le Piagge e il parco fluviale dell'Arno e quant'altro.

PROPOSTA 3

Con la presente Osservazione si richiede di conseguenza al Consiglio Regionale di

considerare normativamente come attività a esaurimento sia l'attività di scalo aeroportuale autonomo dell'attuale aeroporto di Peretola,

sia ogni attività connessa e/o limitrofa, nella prospettiva, anche occupazionale, di sostituire progressivamente l'attività attuale autonoma con le funzioni di terminale operativo multimediale e intermodale dell'aeroporto toscano Galilei.

Ciò anche mediante l'uso di sistemi e mezzi tecnologicamente disponibili nel mercato dei trasporti veloci e mediante la programmazione, come priorità regionale assoluta, del miglioramento delle attuali infelici connessioni di accessibilità del sito, a suo tempo improvvisato e precario, dell'aeroporto di Peretola, introducendo una seria e qualificata connessione del luogo, nella sua porzione nord, con le ferrovie nazionali e regionali, col futuro sistema delle tramvie e busvie, con la viabilità nazionale e regionale e quant'altro programmato e programmabile. Per assicurare ai passeggeri la connessione con l'aeroporto Galilei - scalo intercontinentale e internazionale - nel tempo massimo di 30 minuti, operazioni di check-in e ristoro comprese, inclusa la possibilità di utilizzare le medesime connessioni anche per relazioni veloci con il porto di Livorno e con altre mete toscane e tirreniche.

Firenze 27- ottobre - 2013

Mariarita Signorini Membro della Giunta nazionale di Italia Nostra

Prof. Leonardo Rombai Presidente sezione di Italia Nostra Firenze

