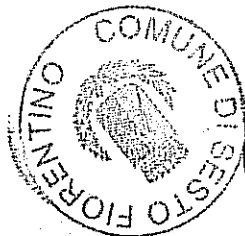




COMUNE DI
SESTO FIORENTINO

piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.fi.it



ALLEGATO ALLA DELIBERA
DELLA GIUNTA COMUNALE

fl. del

[Handwritten signature]

Prot.

Spett.le Presidente del Consiglio Regionale
Regione Toscana
Via Cavour, 2
50129 - Firenze
regionetoscana@postacert.toscana.it

OGGETTO: integrazione del PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze. Osservazione ai sensi dell'art. 17 della legge regionale 1/2005

PREMESSO che, in occasione dell'avvio di procedimento per l'Accordo di pianificazione del Parco agricolo della Piana fiorentina, sono stati trasmessi alle sedi regionali i seguenti documenti:

- contributo al procedimento di verifica di assoggettabilità a VAS ai sensi dell'art. 22 L.R. 10/2010, trasmesso al NURV in data 27.08.2013
- osservazione all'avvio di procedimento per l'Accordo di pianificazione per l'armonizzazione degli strumenti di pianificazione territoriale degli enti interessati al Parco agricolo della Piana, trasmesso alla Giunta Regionale, in data 16.09.2013;

CONSIDERATO che non sono state chiarite le motivazioni che spingono a sviluppare separatamente i due temi che costituiscono l'integrazione al PIT, né le ragioni per le quali è stato avviato un procedimento separato di verifica di assoggettabilità a VAS, così come richiesto nei documenti sopra citati, in considerazione del fatto che la stessa Regione ha adottato un unico provvedimento di variante che li comprende entrambi, si sottolinea che :

- la riduzione del perimetro del Parco interessa aree che coinvolgono siti appartenenti alla rete natura 2000 e per questo motivo, secondo il D.lgs. 152/2006 e la legge regionale 10/2010, per la definizione dell'accordo non è sufficiente una verifica di assoggettabilità ma è necessaria una procedura di VAS ordinaria come prevista dalla legge regionale 10/2010 art. 5 comma 2 lettera b;
- alla stessa conclusione si giunge per altre vie, ovvero considerando la natura dell'accordo stesso: la sua approvazione ha come scopo quello di variare gli strumenti urbanistici vigenti per consentire l'espansione dell'area aeroportuale e quindi definirebbe "il quadro di riferimento progettuale per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di progetti sottoposti a VIA o di assoggettabilità a VIA di cui agli allegati II, III, IV del d.lgs. 152/2006" in cui sono compresi gli aeroporti (d.lgs. 152/2006, allegato IV, paragrafo 7, punto p). Da ciò consegue che l'accordo di pianificazione suddetto rientra nella fattispecie indicata nella legge regionale 10/2010 art. 5 comma 2 lettera a;
- non appare giustificabile che una riduzione di rilevante entità (circa 160 ettari nel solo Comune di Sesto Fiorentino) della superficie già destinata a Parco della Piana possa rientrare fra le fattispecie delle modifiche minori, anche in considerazione del fatto che la nuova destinazione è sicuramente più impattante della precedente;
- infine è opportuno ricordare che, secondo le disposizioni normative precedentemente richiamate, la procedura di valutazione dovrà comprendere le procedure per la valutazione di incidenza (d.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii, art. 10, comma 39).



COMUNE DI
SESTO FIORENTINO

piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

TUTTO CIÒ PREMESSO, in riferimento al procedimento in oggetto il Comune di Sesto Fiorentino osserva quanto segue.

1. Il Parco come elemento ordinatore delle infrastrutture e il ribaltamento delle gerarchie

Il primo elemento da porre in evidenza è l'incoerenza tra i principi enunciati nel documento di avvio del procedimento per l'integrazione del PIT in oggetto (26.07.2010) e gli sviluppi successivi. A tale scopo si richiama integralmente il contributo reso in data 22.10.2010 in seguito all'avvio del procedimento: del documento sopra richiamato infatti si condivideva l'impostazione, coerente con gli strumenti di pianificazione e gli atti di governo del territorio del Comune, diversamente dagli sviluppi tradotti nella proposta di integrazione al PIT (PDCR n. 10 del 14.2.2011), e successivamente con la proposta definitiva, adottata con DCR n. 74 del 24 luglio 2013.

Nel documento di avvio del procedimento il Parco era inteso come *"elemento ordinatore di tutto l'ampio sistema territoriale di riferimento e dunque anche base dei criteri di ammissibilità delle diverse funzioni e infrastrutture"*. Gli atti successivi, invece, hanno contraddetto questo assunto, operando di fatto un ribaltamento delle gerarchie tra Parco ed Aeroporto, poiché l'Aeroporto è divenuto nei fatti l'elemento prevalente ed ordinatore: l'ipotesi di sviluppo della pista parallela all'autostrada A11, conosciuta come "12-30", produce effetti particolarmente gravosi sul territorio di Sesto, sovrapponendosi per oltre un terzo al Parco della Piana già esistente. Questo scenario compromette sostanzialmente la possibilità di sviluppo del Parco stesso, sia per quanto concerne la qualificazione dell'agricoltura sia per la fruizione da parte dei cittadini dell'area metropolitana fiorentina.

È infatti evidente come la sottrazione di circa 160 ettari di Parco non rappresenti solo una grave mutilazione dello stesso, ma lo svuotamento del suo significato come parco agricolo periurbano destinato alla fruizione ricreativa, per gli effetti di inquinamento ambientale ed acustico che un aeroporto produce su un areale ben più vasto del suo limite fisico.

2. La vanificazione di decenni di pianificazione urbanistica a favore del Parco

A tale proposito si ricorda come il Parco della Piana persista da decenni in ogni strumento di pianificazione comunale e in alcuni piani sovracomunali: dal 1974 (variante al PRG) è indicato come parco territoriale a carattere rurale, con un esplicito intento di conservazione dell'area agricola, laddove la precedente funzione "infrastrutturale" intercomunale attribuita dal PRG del 1972 considerava l'agricoltura come funzione "residuale" rispetto alle previste attrezzature intercomunali (Zona "F", polo universitario e altre infrastrutture, con "verde" di rispetto).

Nella sua valenza strategica sovracomunale, il Parco viene confermato dallo Schema Strutturale Firenze-Prato-Pistoia¹ per diventare, dopo oltre un decennio, uno dei cardini dello Statuto dei luoghi e del Sistema delle qualità nel Piano Strutturale del 2004.

Il Comune di Sesto ha quindi delimitato e normato già nel Piano Strutturale e nel successivo Regolamento Urbanistico (2007) l'area destinata al Parco, riconfermando e rafforzando nel secondo RU adottato (D.C.C. n. 35 del 18.04.2013) la stessa scelta di fondo. Il secondo RU, infatti, recepisce gli sviluppi programmatici e progettuali maturati nel corso degli ultimi anni attraverso il "Programma stralcio per l'attuazione del Parco

¹ Schema Strutturale, approvato con Delibera del Consiglio Regionale della Regione Toscana n. 212 del 21 marzo 1990.



COMUNE DI
SESTO FIORENTINO

piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

della Piana" (D.G.C. 186/2011), attuativo del primo finanziamento regionale per la realizzazione del percorso ciclopendonale e il recupero del Centro Servizi, e attraverso il secondo "Programma stralcio", a sua volta oggetto di finanziamento regionale (2012-13).

In sintesi, la pianificazione comunale ha pertanto dapprima limitato il consumo di suolo della Piana, inibendo l'avanzata di urbanizzazioni diffuse nell'area (conosciute come *sprawl*), e successivamente consolidato il limite strutturale tra la città e la campagna con la salvaguardia sostanziale di quest'ultima, in attesa della maturazione del progetto di parco metropolitano.

Nel momento in cui il progetto di parco prende corpo, sia attraverso i finanziamenti erogati e in corso di attribuzione, sia nell'azione propositiva della stessa Regione, una sua parte, strategica per posizione e specificità localizzativa, viene potenzialmente cancellata dallo stesso atto pianificatorio che intende promuoverne l'attuazione. Detta contraddizione non può che essere evidenziata dal Comune che per primo e più di altri ha concretamente sostenuto questo progetto con la propria azione amministrativa e con i conseguenti atti di pianificazione.

3. Le criticità emerse tra la variante al PIT adottata e gli strumenti urbanistici comunali vigenti

Le potenziali relazioni del Parco con il suo intorno sono esplicitate nello Statuto del PS: "*Disposizioni relative all'Utoe Piana*", dove si prevede, in coerenza con gli obiettivi regionali, che le trasformazioni ammissibili debbano essere "*orientante alla formazione di un grande parco, in connessione con la città – a Nord – con l'Osmannoro – a Sud – e con i più rilevanti Poli funzionali di interesse sovracomunale posti al contorno (università, aeroporto, impianto di selezione e compostaggio).*" Pertanto, il ruolo centrale del Parco nei documenti di avvio del procedimento, oltre ad essere pienamente compatibile con l'impostazione del Piano Strutturale, rafforza la componente relazionale tra il Parco e le funzioni urbane circostanti già contenuta negli strumenti comunali, ponendo al centro non solo il tema dell'allocazione delle funzioni di livello sovracomunale ma anche la questione della qualificazione delle aree di frangia urbana e del loro rapporto con il cuore agricolo della Piana.

L'idea del Parco già presente nel Progetto direttore del 2004, ne delinea già chiaramente le potenzialità ed i rischi della sua banalizzazione: "*una sorta di grande vuoto in attesa di trasformazioni, privo di difese strutturali, caratterizzato da spazi aperti indistinti o poco definiti ma ancora di grande valore, circondato e chiuso da grandi infrastrutture e da aree urbane dense e in rapida crescita.*"²

Il RU quindi, coerentemente con il PS e con il Progetto direttore, consolida la tutela dell'area del Parco con la disciplina contenuta negli artt. 11 e 12 delle Norme generali, disponendone l'attuazione tramite programmi stralcio e imponendo una stretta salvaguardia.

Il primo "Programma stralcio per l'attuazione del Parco della Piana", approvato con D.G.C. 186/2011 a seguito del finanziamento regionale per la realizzazione del percorso ciclopendonale tra Polo scientifico e Villa Montalvo e per il recupero del Centro Servizi, sviluppa l'idea iniziale evidenziando le potenzialità del Parco di Sesto rispetto al più ampio Parco della Piana: *un parco peirurbano metropolitano, caratterizzato da un sistema reticolare di fruizione integrato con il carattere agricolo dell'area.*

² Progetto direttore, Relazione, paragrafo 3.3.



| | |
|---|-----------------------------------|
| piazza Vittorio Veneto, 1 50019 tel. 055 055 | www.comune.sesto-fiorentino.fi.it |
|---|-----------------------------------|

Il secondo "Programma stralcio", rispondendo a un bando regionale (2012), sviluppa ulteriormente il progetto di parco periurbano che, nel Comune di Sesto, esprime la doppia condizione di parco urbano per i cittadini dell'area over-st di Firenze e della Piana, e di parco agricolo con valenze naturalistiche. Questa specificità è esclusiva della porzione di parco del Comune di Sesto, e pertanto riveste un ruolo fondamentale nella salvaguardia nella qualità ambientale e abitativa dell'area, che sarebbe sostanzialmente annullata nel caso di realizzazione della pista parallela "12-30".

I Programmi suddetti sono recepiti dal secondo RU (aprile 2013), anche tramite la variante che appone il vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dall'opera pubblica (2012-2013).

4. Quadro conoscitivo

Come già ricordato in precedenza, si ricorda che oltre alle criticità evidenziate rispetto al PS e al RU, è necessario per il PIT considerare che interferiscono con l'ipotesi di ampliamento della pista nella direzione 12-30 anche i seguenti atti:

- il Piano attuativo del Polo Universitario, approvato con DCC n. 77 del 21/12/2007, con riferimento alle due vasche di laminazione previste ai margini, verso l'Aeroporto e sul lato sud, lungo la via dell'Osmannoro. Si veda in particolare il "Progetto di parco con valenza di area di laminazione delle acque dell'insediamento universitario", approvato con conferenza dei servizi del 13.01.2005;
- il Progetto dei Boschi della Piana, di cui al protocollo del 2/8/2005 sull'obbligatorietà di realizzare i suddetti boschi in via preliminare alla realizzazione del termovalorizzatore, in seguito al quale è stata approvata una variante al Regolamento Urbanistico per l'apposizione di un vincolo espropriativo sulle aree interessate dall'opera pubblica AG-v "Boschi della Piana", approvata con D.G.C. n. 71 del 10.11.2009, descritta e rappresentata nei seguenti elaborati del RU:
 - Tav. 1 "Articolazione del Territorio": estratto fogli 9-10-14 – stato vigente – scala 1:2000;
 - Tav. 1 "Articolazione del Territorio": estratto fogli 9-10-14 – stato variato – scala 1:2000.

Inoltre occorre evidenziare la presenza all'interno dell'area del Parco della Piana, così come individuato dal RU, di specifiche emergenze ambientali, meglio descritte nel paragrafo dedicato agli aspetti ambientali:

- il sistema delle aree umide costituite dagli stagni ricompresi nell'area naturale protetta del Podere Querciola e da quello adiacente l'Aeroporto;
- l'Area Erpetologica Protetta val di Rose (facente parte del Sistema Nazionale delle Oasi del WWF Italia), dove sono presenti alcune importanti popolazioni di anfibi. Di tale area è prevista la valorizzazione nell'ambito dello stesso progetto con valenza di compensazione idraulica, in corso di attuazione da parte dell'Università.

5. Costi-benefici. Approfondimento della valutazione di due scenari tra loro alternativi

Si evidenzia che non emerge dagli atti una chiara valutazione dei costi e dei benefici economici e sociali, diretti ed indiretti, della variante adottata sull'intero sistema ambientale e urbano della Piana fiorentina. La realizzazione del Parco agricolo e il potenziamento dell'Aeroporto, appaiono in palese contrasto nell'ipotesi che quest'ultimo sia sviluppato con la realizzazione della nuova pista, identificata come "12-30".



| | |
|---|-----------------------------------|
| piazza Vittorio Veneto, 1 50019 tel. 055 055 | www.comune.sesto-fiorentino.fi.it |
|---|-----------------------------------|

Lo sviluppo del parco agricolo, in uno scenario strutturale di lungo periodo appare pienamente condivisibile, poiché, oltre a salvaguardare l'area Firenze-Prato da un ulteriore consumo di suolo agricolo, pone le basi per una qualificazione degli insediamenti urbani che vi gravitano attorno.

Lo sviluppo dell'Aeroporto, nell'ipotesi della pista "12-30", invece, oltre a comportare un consumo di suolo agricolo per circa 160 ettari nel territorio del Comune di Sesto, si pone come elemento di forte contrasto con il sistema agro ambientale di tutta la Piana poiché, introducendo una funzione fortemente impattante, renderebbe impossibile la prosecuzione di un processo virtuoso di qualificazione, già avviato con i primi progetti di valorizzazione del Parco promossi dalla stessa Regione in accordo con i comuni dell'area.

Nel lungo periodo, infatti, è prevedibile che, non solo non potrebbero svilupparsi pienamente le azioni di valorizzazione del Parco agricolo periurbano, ma la presenza al suo interno della pista produrrebbe un progressivo allontanamento dalla Piana delle funzioni più pregiate, relegando la stessa area agricola e le aree urbane che vi confinano a mero contenitore di funzioni marginali.

In questa prospettiva, sul lungo periodo la pista "12-30" minerebbe i presupposti per l'effettiva realizzazione di uno dei due obiettivi primari dell'integrazione al PIT: la realizzazione di un parco agricolo vivibile e caratterizzato da elevata qualità ambientale e dell'abitare, relegandolo a mero contenitore di funzioni residuali. Ne consegue perciò che la compatibilità degli scenari di sviluppo dell'Aeroporto e del Parco debbano essere adeguatamente valutati nella loro reciproca compatibilità e nei loro costi/benefici socioeconomici, oltre che ambientali, tenendo conto non solo delle valutazioni di sostenibilità economica connesse agli utenti e ai beneficiari dell'Aeroporto, ma anche ai costi economici, sociali e ambientali esternalizzati sul territorio e sui cittadini della Piana.

6. Aspetti ambientali

Si osservano le seguenti criticità di natura ambientale.

Incompletezza del Rapporto ambientale. Il Rapporto ambientale della VAS non appare sufficientemente completo nell'affrontare i numerosi profili di criticità aperti dall'ipotesi di realizzazione di una nuova pista parallela all'autostrada. Non sono adeguatamente approfonditi nel quadro conoscitivo gli aspetti relativi alla qualità dell'aria, al rumore, alle modifiche infrastrutturali e al sistema idrografico.

Qualità dell'aria. La previsione di sviluppo della pista aeroportuale comporterà un incremento del traffico aereo e, di conseguenza, un incremento delle emissioni in atmosfera di sostanze inquinanti dovute alla combustione dei motori dei velivoli. Tutto ciò andrà a gravare su una realtà territoriale già fortemente compromessa. Infatti il Comune di Sesto Fiorentino è inserito nell'Agglomerato di Firenze, così come definito dalla D.G.R. n. 1025/2010: "L'agglomerato di Firenze presenta caratteristiche omogenee dal punti di vista del sistema di paesaggio, con alta densità di popolazione e, di conseguenza di pressioni in termini emissivi derivanti prevalentemente dal sistema della mobilità pubblica e privata e dal condizionamento degli edifici e non presenta contributi industriali di particolare rilevanza. Comprende, racchiusi in un'unica piana, i centri urbani di Firenze e dei Comuni contigui (Area omogenea fiorentina) per i quali Firenze rappresenta un centro attrattore". In base all'allegato 4 della stessa delibera regionale, i Comuni dell'Agglomerato di Firenze sono tenuti all'adozione dei PAC (Piani di Azione Comunale) relativamente alle sostanze inquinanti PM10 e NO2. Pertanto i Comuni della Piana sono obbligati a mettere in atto azioni che limitino le emissioni in atmosfera di particolato ed ossidi di azoto, inquinanti tipicamente prodotti dai motori a combustione.



COMUNE DI
SESTO FIORENTINO

piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

In un simile contesto appare evidente l'incompatibilità di un aumento del traffico aereo sull'area metropolitana fiorentina, il quale non potrebbe che aumentare l'immissione di sostanze inquinanti in atmosfera. Ciò è particolarmente rilevante sul territorio di Sesto Fiorentino, sul quale graverebbero i decolli e gli atterraggi, ma è altresì valido per l'intero Agglomerato di Firenze, che viene considerato un unico comparto ai fini dell'inquinamento atmosferico. Infatti la qualità dell'aria viene rilevata da 7 stazioni di monitoraggio, definite dall'allegato 3 della citata D.G.R. n. 1025/2010 delle quali 4 sono di "urbana fondo". La D.G.R. n. 22/2011 stabilisce che i Sindaci dei Comuni interessati hanno precisi obblighi, tra i quali predisporre un elenco di provvedimenti urgenti da attuare per contenere ed abbattere l'inquinamento atmosferico dovuto al PM10. I Sindaci, una volta ricevuta la comunicazione di allerta da parte di ARPAT sulla base del superamento del limite giornaliero per la concentrazione di PM10 in almeno una delle stazioni "urbana fondo", sono obbligati a dare attuazione alle misure preventivamente definite, a partire dal 15° superamento annuo del valore limite giornaliero del PM10. I Comuni interessati non devono eccedere 35 superamenti dei limiti giornalieri di PM10, con riferimento all'anno solare. Un potenziamento del traffico aereo in una zona così critica contribuirebbe in modo significativo alle attuali difficoltà a rispettare gli obblighi normativi imposti dalla stessa Regione Toscana e renderebbe vano ogni sforzo fatto in questi anni, nel quale l'Amministrazione ha messo in atto azioni, strutturali e non, per il contenimento di emissioni inquinanti in atmosfera, anche grazie al contributo finanziario della Regione Toscana.

Termovalorizzatore. Interferenze con lo spazio aereo. Come già detto nel parere reso al procedimento di VIA per il termovalorizzatore, si pone in evidenza, oltre all'aspetto strettamente ambientale già affrontato in altra parte, l'interferenza dell'infrastruttura con lo spazio aereo definito dall'ipotesi di pista parallela all'autostrada. In particolare si richiama il fatto che i camini del termovalorizzatore intersecano lo spazio aereo. Per il dettaglio delle argomentazioni si rinvia al parere citato.

Aspetti ecologici. Il vincolo posto dal PIT adottato, con riferimento agli aspetti ambientali-naturalistici, interessa il SIR 45, che racchiude al suo interno il Lago del Campo di Aviazione, posto ad ovest dell'attuale pista dell'Aeroporto. Inoltre il vincolo si fermerebbe ai limiti del confine dell'Anpil Podere la Querciola, ricompresa anch'essa nel SIR 45. Tale area è anche Sito di Interesse Comunitario e ZPS. Appare chiaro che è una porzione di territorio ad elevato valore ambientale-naturalistico, che verrebbe inevitabilmente compromessa dalla presenza di una pista aeroportuale in adiacenza. I lunghi tempi "naturali" che regolano gli equilibri dell'ecologia hanno permesso la creazione di un "ambiente naturale" caratterizzato da una particolare ricchezza e varietà di sistemi ecologici, flora e fauna. L'area dell'Anpil di proprietà del Comune è gestita da associazioni di volontariato ambientaliste. Queste hanno contribuito a tutelare un sistema ecologico che è diventato importantissimo per l'avifauna, costituendo un richiamo nazionale per la fotografia naturalistica, per la varietà di specie presenti, anche raramente visibili in altre aree umide. L'impatto acustico derivante dal traffico aereo altererebbe in modo irreversibile l'equilibrio ecologico raggiunto nell'Anpil Querciola rendendola di fatto non più fruibile dal pubblico. Pubblico che è richiamato anche all'esterno dell'area naturale, grazie alla presenza di percorsi ciclabili e pedonali lungo i quali al visitatore "non sembra di essere vicino alla città" per l'assenza di traffico veicolare ed il silenzio indotto dalle dune autostradali che attutiscono efficacemente l'impatto acustico della A11. Preziosi elementi che ovviamente verrebbero meno dal potenziamento del traffico aereo.

Una valutazione di incidenza ai sensi della L.R. 56/2000 con riferimento all'Anpil non potrà che mettere in evidenza il forte e devastante impatto che avrebbe una pista aeroportuale in adiacenza all'area, sconsigliandone la realizzazione. Anche senza una "formale" valutazione di incidenza, il buon senso rende



| | |
|---|-----------------------------------|
| piazza Vittorio Veneto, 1 50019 tel. 055 055 | www.comune.sesto-fiorentino.fi.it |
|---|-----------------------------------|

evidente che l'impatto della pista sarebbe irrevocabilmente lesivo al patrimonio ambientale-naturalistico presente nel Parco della Piana a Sesto Fiorentino.

Boschi della Piana. Il vincolo aeroportuale ricade sulla porzione di territorio oggetto del progetto "I boschi della Piana" che la Provincia di Firenze, il Comune di Sesto Fiorentino, il Comune di Firenze, il Comune di Campi Bisenzio e l'ex ATO6 (oggi ATO Toscana Centro) hanno stabilito di realizzare sottoscrivendo un protocollo di intesa nel 2005 e un successivo accordo di programma. Il progetto prevede la realizzazione di 20 ettari boscati su una superficie di circa 33 ettari di territorio, all'interno del quale sono presenti aree umide, radure, percorsi ciclabili e pedonali che lo caratterizzano come un parco urbano unico nel suo genere, destinato a diventare un forte attrattore di pubblico nella piana fiorentina. Come già detto, il vincolo del PIT ricade in parte sull'area boscata, ma ovviamente interessa l'intero progetto e soprattutto la fruibilità da parte del pubblico. Elementari considerazioni fanno apparire incongruenti la realizzazione di una pista aeroportuale ed un parco boscato "in testa" alla pista stessa, per l'incompatibilità della fruizione del pubblico con l'impatto acustico dei velivoli ed il rischio dovuto ad eventuali situazione di emergenza dei velivoli in fase di decollo ed atterraggio.

Dune di protezione ambientale. Il vincolo del PIT interessa anche le dune artificiali realizzate a protezione del Parco dal rumore autostradale. L'ipotesi di realizzazione della pista parallela all'autostrada A11 comporterà la rimozione di tutte o in parte delle dune, realizzate da materiale di riporto prodotto durante i lavori per la realizzazione della linea ferroviaria dell'Alta Velocità. In quanto riporti antropici, il materiale costituente le dune autostradali, centinaia di migliaia di metri cubi, dovrà essere amministrativamente gestito come rifiuto, con tutte ciò che questo comporta in termini di obblighi normativi in materia di gestione di rifiuti.

Aspetti idraulici. La realizzazione della pista parallela comporterebbe la modifica dell'assetto idraulico presente nella Piana fiorentina, interessando sia il delicato reticolo minore, costituito da canali di bonifica a bassissima o nulla pendenza, sia il sistema delle acque alte, rappresentato dal Fosso Reale che colletta le acque meteoriche ricadenti sull'intero abitato di Sesto Fiorentino e sui pendii di Monte Morello. Il Fosso Reale, in particolare, rappresenta assieme ai due canali di cinto adduttori, un'opera idraulica di bonifica di assoluto rilievo, il cui spostamento rischia di pregiudicare il lavoro e gli investimenti di decenni e di vanificare il livello di sicurezza idraulica raggiunto. Appare evidente la difficoltà di definire un nuovo assetto del reticolo idraulico, sebbene artificiale, che inevitabilmente aumenterà la lunghezza dei corsi d'acqua superficiali, rallentando così il deflusso dell'acqua e che quindi dovrà misurarsi con la valutazione del rischio idraulico. La stessa ipotesi presuppone inoltre l'eliminazione e la loro rilocalizzazione delle opere di mitigazione del rischio idraulico (di laminazione e di compenso) del Polo scientifico di Sesto. Tali aspetti non risultano sufficientemente sviluppati.

7. Conclusioni. Incompatibilità del potenziamento aeroportuale proposto dalla variante al PIT rispetto al quadro pianificatorio, al sistema ambientale, insediativo e della mobilità del Comune di Sesto Fiorentino

Si concorda con l'obiettivo, posto nel documento di avvio del procedimento del 26/7/2010, di considerare il Parco agricolo metropolitano come *elemento ordinatore del sistema territoriale di riferimento*, incluse le ipotesi iniziali di qualificazione dello scalo aeroportuale fiorentino nella sede attuale. Viceversa, non si condivide la scelta prevista nella variante al PIT adottata di estendere il vincolo aeroportuale in modo tale da consentire la realizzazione della nuova pista parallela all'autostrada, poiché essa si sovrappone ampiamente al Parco della Piana esistente.

Si conferma perciò la forte criticità già più volte evidenziata dal Comune rispetto all'ipotesi di orientamento della pista parallela all'Autostrada A11, che confligge con quanto già pianificato dal Comune di Sesto Fiorentino, ma anche con gli obiettivi che si pone il Documento di avvio del procedimento di integrazione del



COMUNE DI
SESTO FIORENTINO

piazza Vittorio Veneto, 1
50019 | tel. 055 055

www.comune.sesto-fiorentino.fi.it

PIT in relazione al ruolo centrale del Parco, sia come grande "infrastruttura verde" che come elemento ordinatore delle scelte pianificatorie dell'intera Piana fiorentina.

L'entità dell'impatto urbanistico e ambientale della pista parallela sul Parco di Sesto e sugli abitati circostanti non sarebbe in alcun modo compensabile, poiché la sua portata appare tale da annullare le dichiarate intenzioni di valorizzazione agricola e della fruizione attiva attribuite allo stesso Parco, relegandolo a mera area di rispetto della funzione aeroportuale, con il conseguente e definitivo abbandono del presidio ambientale e dell'opportunità di difesa e di miglioramento della qualità dell'abitare nella Piana fiorentina. L'intera area sarebbe prevedibilmente interessata, sul medio e lungo termine, da progressivi effetti di degrado, con l'allontanamento delle funzioni più pregiate che invece il Parco intende valorizzare.

Tutto ciò premesso ed osservato, si richiede:

1. che sia ripristinata nelle scelte del Piano di Indirizzo Territoriale la gerarchia tra Parco e Aeroporto, considerando il primo come elemento ordinatore di tutto il sistema territoriale di riferimento, e dunque alla base dei criteri di ammissibilità delle diverse funzioni e infrastrutture;
2. che sia ripristinato il perimetro del Parco di Sesto Fiorentino nella consistenza attuale, così come rappresentato nel Piano strutturale e nel Regolamento urbanistico.

Sesto Fiorentino, 24 ottobre 2013

Il Sindaco
di Sesto Fiorentino
Gianni Ganassi