



SEL COORDINAMENTO NAZIONALE  
SEL FEDERAZIONE PROVINCIALE Firenze  
SEL FEDERAZIONE PROVINCIALE Prato  
SEL FEDERAZIONE PROVINCIALE Pistoia

AL PRESIDENTE del Consiglio Regionale Toscana

e, p.c. Ai Gruppi Consiliari del C.R.T.  
e, p.c. ALLASSESSORE ALL'URBANISTICA, T.e P. della R.T.  
e, p.c. AI SINDACI dei Comuni di Firenze, Prato, Pistoia, Sesto F.no, Campi Bisenzio, Calenzano, Poggio a Caiano  
e, p.c. AI PRESIDENTI delle Province di Firenze, Prato e Pistoia  
e, p.c. AL GARANTE della Comunicazione per il PIT della R.T.

L O R O S E D I

**Oggetto: Osservazione relativa ai contenuti e agli elaborati della Deliberazione del Consiglio Regionale n 74 del 24 luglio 2013, pubblicata sul BURT n. 35 del 28. Agosto 2013 di adozione dell' Integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e per la riqualificazione dell' Aeroporto di Firenze (art.17, comma 2 lr. n.1/2005).**

Si trasmette in allegato il documento relativo all'oggetto, anche a nome e per conto degli altri firmatari di cui al seguente elenco.

Distinti saluti.

Mauro Valiani  
Coordinatore Provinciale SEL Firenze

hanno sottoscritto l'allegato documento/osservazioni:

Mauro Valiani - Coordinatore Provinciale SEL Firenze - [ducamauro@gmail.com](mailto:ducamauro@gmail.com)  
Nicoletta De Angelis - Coordinatrice Provinciale SEL Prato - [nicolettaanna@yahoo.it](mailto:nicolettaanna@yahoo.it)  
Aldo Fedi - Coordinatore Provinciale SEL Pistota - [aldo.fedi49@gmail.com](mailto:aldo.fedi49@gmail.com)  
Paolo Cento - Responsabile Ambiente SEL Nazionale - [paolo.cento@yahoo.it](mailto:paolo.cento@yahoo.it)  
Roberta Zenaghi - Consigliere Comunale SEL Poggio a Caiano - [luca902@supereva.it](mailto:luca902@supereva.it)  
Davide Fanfani - Presidente Associazione Parco agricolo di Prato - [david.fanfani@libero.it](mailto:david.fanfani@libero.it)  
Eugenio Baronti - Forum ambiente SEL - [eugbaro@gmail.com](mailto:eugbaro@gmail.com)  
Davide Fanfani - Presidente Associazione Parco agricolo di Prato - [david.fanfani@libero.it](mailto:david.fanfani@libero.it)  
Luisa Calimani - Forum Sel Beta Città sostenibili - [luisa.calimani@virgilio.it](mailto:luisa.calimani@virgilio.it)  
Ginevra Lombardi - Ricercatrice Università di Firenze - [ginevriavirginia@gmail.com](mailto:ginevriavirginia@gmail.com)  
Alessia Petraglia - Senatrice SEL - [alessiapetraglia@gmail.com](mailto:alessiapetraglia@gmail.com)  
Enrico Solito - Coordinatore Circolo SEL Sesto Fiorentino - [solito.enrico@gmail.com](mailto:solito.enrico@gmail.com)  
Marisa Nicchi - Deputata SEL - [marisanicchi@gmail.com](mailto:marisanicchi@gmail.com)  
Tayra Bartoloni - Assessore Comune Campi Bisenzio - [littletayra@yahoo.com](mailto:littletayra@yahoo.com)  
Tommaso Grassi - Consigliere Comunale SEL di Firenze - [tgrassi85@gmail.com](mailto:tgrassi85@gmail.com)  
Martina Nardi - Deputato SEL - [martina.nardi@hotmail.com](mailto:martina.nardi@hotmail.com)  
Luisa Simonutti - Coordinatrice Circolo SECL Q5 di Firenze - [luisa.simonutti@ispf.cnr.it](mailto:luisa.simonutti@ispf.cnr.it)  
Ernesto Appella - Assessore Comune di Sesto Fiorentino - [ernesto.appella@alice.it](mailto:ernesto.appella@alice.it)  
Maurizio Bruschi - Consigliere Circoscrizione 5 Firenze - [b.maomao@tiscali.it](mailto:b.maomao@tiscali.it)  
Lorenzo Falchi - Consigliere Comune di Sesto Fiorentino - [lor.falchi@gmail.com](mailto:lor.falchi@gmail.com)  
Andrea Casucci - Consigliere Circoscrizione 5 Firenze - [andrea.casucci@infinito.it](mailto:andrea.casucci@infinito.it)

hanno inoltre aderito

Loredana De Petris - Senatrice SEL - [loredana.depretis@libero.it](mailto:loredana.depretis@libero.it)  
Grazia Francescato - Presidenza nazionale SEL - [grazia.francescato@gmail.com](mailto:grazia.francescato@gmail.com)  
Oscar Mancini - Sel Rinnovabili - [oscar.mancini@oltreilnucleare.it](mailto:oscar.mancini@oltreilnucleare.it)  
Filiberto Zaratti - Deputato SEL - [zaratti.filiberto@gmail.com](mailto:zaratti.filiberto@gmail.com)  
Fabio Roggiolani - Imprenditore - [rogiolani@gmail.com](mailto:rogiolani@gmail.com)  
Serena Pellegrino - Deputata SEL - Viale Matteotti - Tavagnacco (UD)  
Gianni Mattioli - Forum Sel Beta nazionale - [gianni.francesco.mattioli@uniroma1.it](mailto:gianni.francesco.mattioli@uniroma1.it)  
Mario Lupi - Presidenza nazionale SEL - [mario.lupi@yahoo.it](mailto:mario.lupi@yahoo.it)

# IL PROGETTO DEL PARCO DELLA PIANA E L'IPOTESI DI NUOVO AEROPORTO DI FIRENZE.

## 1.1. UNA VISIONE URBANISTICA E TERRITORIALE INNOVATIVA

La proposta adottata Variante al Piano di Indirizzo Regionale "Parco Agricolo della Piana e adeguamento dell'aeroporto di Firenze", mentre costituisce un atto importante per la definizione degli ambiti e dei caratteri morfologici del Parco della Piana (fra Prato e Firenze), apre degli scenari molto problematici per il futuro della stessa Piana stessa e delle parti centrali delle Province di Firenze, Prato e Pistoia, nel momento in cui introduce anche vincoli di salvaguardia e indicazioni territoriali di carattere aeroportuale finalizzati, in sostanza, ad un nuovo e più ampio Aeroporto di Peretola, allungato lungo l'autostrada A11.

Soprattutto attraverso la proposta di creare un parco agricolo multifunzionale, essa si pone l'obiettivo condivisibile, dal punto di vista degli assetti urbanistico/territoriali ed ambientali, della riqualificazione e riordino di un'area strategica del territorio toscano, che presenta evidenti criticità, funzionali, ambientali e di carattere morfologico, esito di interventi di trasformazione avvenuti nel corso di oltre quaranta anni e in maniera assai poco coordinata fra le diverse amministrazioni e con scarsa coerenza fra le politiche di settore.

La proposta opera con riferimento ad un'area che ha pagato e paga tuttora una forte penalizzazione rispetto alle potenzialità dello sviluppo economico sostenibile di Prato, di Firenze e della Toscana centro-settentrionale tutta. Si tratta infatti di un'area soggetta ad una crescita urbana eccessiva e scriteriata e che sopporta già due autostrade, due superstrade e una discarica, un impianto di compostaggio, ed anche la previsione di un impianto di incenerimento/termovalorizzatore). Essa può rappresentare uno strumento importante di rigenerazione ambientale territoriale ed urbanistica per un'area che, malgrado le consistentissime problematicità comprende ancora una importantissima riserva di aree agro-forestali e patrimonio di pregio a caratterizzazione ambientale e storico-culturale, tali da poter costituire, se messe a sistema, un complesso territoriale decisivo. Ciò non solo per la riconversione ecologica dell'insediamento di una pluricittà metropolitana "compiuta" ma anche come un ulteriore rinnovato "motore di sviluppo locale" per l'intera area metropolitana stessa e per l'intero sistema socio-economico e territoriale regionale.

Il Parco agricolo della piana, come definito nella Variante al PIT, non è più un ambito residuale avente la missione di mitigare gli effetti dell'urbanizzazione, ma vorrebbe essere soprattutto il "cuore verde", appunto, di una pluricittà metropolitana" unica, policentrica: un "cuore verde" che può fornire non solo beni fondamentali come qualità e sicurezza ambientale, ma sviluppare anche una nuova economia integrata legata alla agricoltura di prossimità, al turismo culturale ed ambientale, alla didattica e ai servizi, attrattivo per la popolazione tutta e anche per le imprese.

Infatti la previsione di tutelare e promuovere le aree agro-forestali e promuovere un grande "parco agricolo multifunzionale" assume una rilevanza strategica ove permettesse realmente di sviluppare una economia integrata a base territoriale incentrata sulle produzioni agro alimentari di prossimità e connessa strettamente al turismo ambientale e culturale, alla formazione e alla cultura, ma anche alla attrattività di un territorio rigenerato sotto il profilo ambientale ed urbano. Ma, e nel contempo, può rappresentare un modello di produzione di "servizi eco-sistemici" e strategici di valore fondamentale per la sicurezza e salubrità ambientale dell'area (sicurezza idrogeologica, biodiversità, mitigazione climatica, cattura dei gas serra, protezione delle falde e quanto altro).

## 1.2. IL DIFFICILE RUOLO ORDINATORE DEL PARCO AGRICOLO DELLA PIANA

L'obiettivo di costituire il parco come un principio ordinatore e riordinatore non solo degli interventi infrastrutturali previsti sulla piana, ma anche del sistema insediativo metropolitano nel suo insieme trova specifico riferimento nella necessità di ridurre il consumo di suolo e l'urbanizzazione, di mantenere e proteggere le aree di alto valore naturalistico residue e, nel complesso, di ricostituire un sistema agro-ecologico e territoriale adeguato al miglioramento della qualità e sicurezza ambientale del territorio.

Da questo punto di vista assume particolare rilevanza il ruolo e la funzionalità del reticolo idraulico che – come evidenziano gli elaborati della Variante - può divenire, unitamente alle aree agricole, l'ossatura portante di una rete ecologica multifunzionale in grado di garantire non solo la stabilità e la sicurezza idraulica e idrogeologica ma anche la tutela della biodiversità del territorio e la sua accessibilità.

Nel suo insieme tutti questi obiettivi configurano, come detto, un ruolo attivo del territorio agricolo e dei sistemi ambientali della piana. Questi non sono più visti come residuali rispetto ai tessuti urbani o, al massimo, "isole" di puro valore testimoniale da proteggere dall'urbanizzazione, ma come fattori generativi di una nuova configurazione urbana capace, però, di conciliare in termini evolutivi valori agroambientali e valori urbani in una seria prospettiva di sviluppo locale.

Tuttavia la congiunta e contraddittoria previsione di un nuovo aeroporto chiaramente dedicato ad aerei più grandi, così come prefigurata nella proposta di Variante adottata, rendere del tutto vana e solo apparente la prospettiva di effettiva realizzazione del Parco. Infatti, la creazione di un nuovo aeroporto con pista più lunga e disposta lungo l'A11 produrrebbe una significativa occupazione ed artificializzazione di suolo agricolo, proprio in un'area, compresa fra la periferia ovest di Firenze e la Piana bonificata di Sesto-Campi, già estremamente fragile e compromessa dagli scriteriati e abnormi insediamenti sviluppatisi, gravemente carenti di sufficienti aree alberate.

A tale proposito basti ricordare il delicatissimo e centenario sistema di Bonifica e Regimazione composto dal reticolo delle "acque alte" e da quello delle "acque basse" che strutturano la piana dalle propaggini di Monte Morello fino al recapito in Arno e che trova il suo sbocco unificato nel cosiddetto "Fosso Reale, consistente in realtà in un grande Canale a sezione complessa, accompagnato ai fianchi da canali minori. Si tratta appunto di un Sistema artificiale estremamente delicato, sottoposto a crescente pressione sia per gli eventi climatici che per la crescita insediativa e per la impermeabilizzazione degli ultimi decenni e che non solo necessita di manutenzione e tutela ma anche di un miglioramento ed alleggerimento di pressioni. Tale criticità è peraltro confermata dalla previsione, da parte del PAI dell'Autorità di Bacino del fiume Arno, di ben tre casse di laminazione nella sola Piana di Sesto, finalizzate proprio alla riduzione del rischio idraulico.

In particolare tale valore generativo si deve esprimere nella funzione, svolta dalle aree e dalle reti eco-sistemiche del parco agricolo della piana, di fornire servizi eco-sistemici alle aree organizzate; servizi, che seppure non facilmente apprezzabili in termini monetari e di mercato, rivestono un altissimo valore economico per le funzioni che assolvono. A questo proposito basti pensare alle funzioni che le aree agricole e i sistemi idraulici svolgono in termini di controllo e contenimento delle precipitazioni meteoriche, depurazione delle acque e ricarica della falda, cattura del carbonio, mitigazione del clima e delle temperature, depurazione dell'aria e produzione di ossigeno, tutela della biodiversità, etc.

Il parco agricolo previsto dalla variante può in teoria assolvere tali funzioni non solo per evitare un aumento di carico di pressioni ambientali sul territorio, ma anche per ridurre le esistenti.

## **2.1 LA IMMOTIVATA CONTRADDIZIONE TERRITORIALE E POLITICA DELLA VARIANTE: LO SVILUPPO DELL'AEROPORTO DI FIRENZE-PERETOLA.**

La condivisibile visione strategica della proposta del Parco agricolo della Piana come elemento ordinatore territoriale e il progetto di territorio integrato per la città policentrica appare gravemente ed immotivatamente contraddetto dalla congiunta proposta di un nuovo aeroporto nella porzione fiorentino-sestese della piana, con diretto coinvolgimento dei territori di Campi e Prato e indiretto di altri.

Essa è nettamente conflittuale non solo con il progetto del parco agricolo stesso e con i suoi obiettivi ma, in generale, con qualsiasi ipotesi di miglioramento della situazione ambientale e urbanistica della piana.

La previsione della variante al PIT, e la opzione preferenziale, presente negli allegati, di collocare una nuova pista aeroportuale in posizione "parallela incidente" (soluz. 12/30") rispetto alla sede dell'A11 evidenzia infatti carenze:

- sia di visione strategica del ruolo fondamentale della piana metropolitana nel contesto del sistema aeroportuale regionale e nazionale;
- ma anche di grave sottovalutazione della necessità di configurare l'insediamento della piana come una "regione urbana unitaria e policentrica", finalmente compiuta sia nella forma dei suoi nodi, nella qualità insediativa ed edilizia e nella qualità funzionale e paesaggistica, del previsto riequilibrio fra insediamenti e strutture ambientali su cui la piana poggia e di cui necessita.

## **2.2. UNA VISIONE LOCALISTICA SBAGLIATA**

Il primo di questi elementi fa riferimento ad una visione urbanistica limitata, che non tiene conto di una lettura di scala regionale delle possibilità di connessione fra l'area fiorentina e l'aeroporto di Pisa ed in tale contesto dell'esigenza di riqualificazione dell'intero sistema aeroportuale della Toscana e dell'Italia centrale. Riteniamo infatti che, ai fini di un effettivo potenziamento e riqualificazione dell'intero sistema aeroportuale della Toscana centrale, occorrerebbe innanzitutto intervenire per garantire le condizioni di una effettiva e stabile integrazione dell'aeroporto di Firenze con quello di Pisa, promuovendo in primo luogo la realizzazione di collegamenti su ferro fra Firenze (e la sua area metropolitana) con lo scalo aeroportuale di Pisa, anche attraverso interventi di riammodernamento e riorganizzazione della rete ferroviaria, e ripensando nel contempo il ruolo dell'attuale Aeroporto fiorentino, in funzione di City airport, con caratteri propri e non concorrenziali allo scalo di Pisa. Ed assicurando la messa in sicurezza della sua pista e riducendo i livelli attuali di impatto acustico e ambientale. Inoltre la scelta dello sviluppo aeroportuale, così come prefigurato con la variante al PIT, non è supportata con adeguati studi che dimostrino, quantomeno sul piano della economia dei trasporti, la reale convenienza di potenziamento dello scalo fiorentino in rapporto al miglioramento delle connessioni con gli scali di Pisa e di Bologna. Appare dunque davvero singolare e localistica l'idea di mantenere uno scalo aeroportuale così impattante all'interno di quella che è ormai un'area urbana unitaria a tutti gli effetti. Ciò, al di là delle richiamate possibili sinergie societarie fra scalo di Pisa e scalo di Firenze che non possono comunque prescindere da ragionevoli e stringenti considerazioni di sostenibilità ambientale ed urbanistica.

### **2.3. UN PROGETTO DI VARIANTE CONTRADDITTORIO**

Il secondo si riferisce invece alla incoerenza della previsione del potenziamento dello scalo aeroportuale rispetto alla finalità della stessa Variante di costituire il parco agricolo della piana com elemento ordinatore dell'assetto insediativo e degli interventi di trasformazione nella piana stessa e per un generale miglioramento delle condizioni ambientali dell'area urbana nel suo insieme.

La congiunta previsione dello sviluppo aeroportuale, così come prefigurata nella variante, vanifica in gran parte tali programmi di riqualificazione territoriali. Infatti, come vedremo in dettaglio più avanti, la creazione di una nuova pista va a produrre una significativa artificializzazione, occupazione e consumo di suolo agricolo, proprio in un'area, compresa fra la periferia ovest di Firenze e la piana di Sesto-Campi, già estremamente fragile e gravemente compromessa dagli insediamenti che si sono sviluppati al suo interno.

A tale proposito basti ricordare il delicatissimo storico sistema di regimazione ed "acque alte" che struttura la piana dalle propaggini di Monte Morello fino al recapito in Arno e che trova il suo asse principale nel corso del Fosso reale.

Si tratta appunto di un sistema estremamente delicato, sottoposto a crescente pressione sia per gli eventi climatici che per la crescita insediativa degli ultimi anni e che non solo necessita di tutela ma anche di un miglioramento ed alleggerimento di pressioni. Tale criticità è peraltro confermata dalla previsione, da parte del PAI dell'Autorità di bacino del fiume Arno, di ben tre cascate di laminazione nell'area di Sesto, finalizzate proprio alla riduzione del rischio idraulico.

### **3. CRITICITÀ AMBIENTALI E TERRITORIALI DEL PROGETTO DELLA NUOVA PISTA**

#### **3.1. Aspetti idraulici**

La collocazione attuale della pista dell'Aeroporto di Firenze si colloca in un sedime classificato, ai sensi del Piano stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI) dell'Autorità di distretto idrografico del Fiume Arno, in zona a classificata di pericolosità idraulica media PI 2.

La nuova collocazione del sedime aeroportuale, almeno secondo la soluzione indicata come preferibile dal rapporto ENAC allegato alla variante (orientamento 12/30") verrebbe ad insistere ancora su aree classificate come PI2 ma anche su aree classificate come PI 3, e cioè a pericolosità idraulica elevata.

A tale elemento peggiorativo, anziché migliorativo della già critica situazione idraulica dell'area, si aggiunge il fatto che la soluzione proposta, anche se singolarmente non evidenziato dalla relazione di valutazione di sintesi ENAC, comporterebbe una drastica modifica dell'intero sistema di regimazione idraulica della piana di Sesto, e in particolare lo spostamento verso ovest del corso pensile del Fosso Reale, principale dorsale idraulica dell'area e di ben 4 corsi d'acqua a regime stagionale ma di fondamentale importanza per il drenaggio delle acque durante le stagioni piovose.

Ed è paradossale che gli studi degli uffici regionali che supportano il provvedimento, l'allegato A3 contenente il "Documento ENAC" e la "Nota dell'Irpet" non mostrano di avere adeguata consapevolezza della natura fondativa della Piana di Sesto, "totalmente conformata" e costituita dalla struttura diffusissima e articolatissima della "Bonifica della Piana di Sesto" comprendente l'esteso sistema delle Acque Alte e l'ancor più esteso e capillare Sistema delle Acque Basse.

Ed è evidente che prima della realizzazione del nuovo scalo aeroportuale, anzi prima di ogni eventuale intervento con consistente movimentazione di terra, occorrerà intervenire sull'intero complesso del sistema di regimazione artificiale delle acque della Piana, che dovrà essere necessariamente riprogettato nel suo complesso e conseguentemente ristrutturato, con spese enormi e tempi di realizzazione lunghissimi, insomma non è possibile pensare di poter intervenire soltanto

con la deviazione del Fosso Reale.

A ciò si va ad aggiungere il fatto che la collocazione dell'aeroporto secondo la giacitura 12/30", elemento anche questo non rilevato dalla comparazione di sintesi ENAC, andrebbe a sovrapporsi a due areali, di cui uno di progetto, classificati dalla stessa Variante PIT, come zone umide di pregio ambientale. Delle due aree, quella di progetto è considerata formalmente anche come area di laminazione per il controllo dei regimi di piena. Ciò senza che a tale eliminazione faccia seguito, nella Variante stessa, la individuazione di altri areali a tale funzione destinati.

Insomma, nell'insieme tali criticità sono assolutamente sotto stimate nella valutazione degli impatti idraulici della nuova giacitura della pista, ancorché con tutta evidenza risultino ineludibili ai fini del conseguimento di un mantenimento, se non miglioramento, delle condizioni di sicurezza idraulica della piana di Sesto.

Appare infine del tutto evidente la rilevanza economica e territoriale –in termini di impatti di cantiere- degli eventuali interventi ed opere idrauliche di adeguamento in relazione alla nuova collocazione della pista.

Rilevanza che non è tecnicamente, né tantomeno economicamente, quantificata nei documenti di variante in maniera dettagliata e documentata, se non per sommi e parziali capi.

### **3.2. Insediamenti e mobilità**

Come anticipato in premessa la proposta della nuova pista vanifica nell'area di piana fra Firenze Campi e Sesto gli obiettivi del parco agricolo e di riqualificazione insediativa ed ambientale dell'area.

In aggiunta alla già impattante previsione del termovalorizzatore, la previsione della pista produrrebbe effetti decisivi in relazione a:

- Sostanziale artificializzazione ed impermeabilizzazione del suolo in questo settore con problematiche idrauliche connesse;
- Distruzione di importanti preesistenze e contesti di valore ecosistemico, anche di previsione;
- Cesura delle esistenti connessioni di mobilità fra l'area di Sesto e Campi-Osmannoro;
- Aumento consistente del traffico veicolare nella periferia nord ovest di Firenze, in un contesto già ampiamente congestionato;
- Necessità di sopraelevazione ulteriore del rilevato autostradale in conseguenza dello spostamento del Fosso reale (con probabile modifica dello stesso casello e svincolo autostradale) e spostamento dell'attuale svincolo dell'A11 verso Sesto-Osmannoro;
- Previsione di interrimento della attuale via dell'Osmannoro per il sottoattraversamento della ipotesi di realizzazione a raso della nuova pista (cfr. tav. ipotesi 2b);
- Completa modifica dell'assetto viario e della mobilità dell'area.

Nell'insieme gli interventi e le opere previsti e resi necessari in caso di realizzazione della nuova pista 12/30" configurano dunque un quadro di trasformazione del territorio e dell'ambiente costruito tale da rendere impossibile una effettiva rigenerazione e riqualificazione della periferia a nord ovest di Firenze e gli ambiti periferici di Sesto e Campi.

Infatti il ruolo connettivo ed ecosistemico che con la creazione del parco le esistenti aree di valore agro ambientali potrebbero avere nel riqualificare l'ambiente insediativo, secondo un rinnovato connubio fra aree agricole periurbane e periferie esistenti, verrebbe sostanzialmente vanificato.

A ciò si dovrebbe aggiungere il fatto dell'impatto generato sul valore di mercato degli immobili posti attualmente in prossimità del nuovo Aeroporto, distraendoli dalla loro funzione naturale rivolta al mantenimento ed alla riqualificazione delle esistenti aree agro ambientali.

La creazione della nuova pista renderebbe in sostanza impossibile un ridisegno e una riprogettazione integrata di questo settore dell'area metropolitana. Ciò impedirebbe di fatto il conseguimento di una forma urbana compiuta e definita attraverso la riqualificazione del margine urbano e delle aree di frangia dei diversi centri –Sesto Fiorentino, Firenze, Campi Bisenzio- e la loro interrelazione attraverso un “cuore verde centrale”, caratterizzato da valori ambientali ma anche da attività agricole di prossimità e valori culturali, tali da costituire una formidabile potenziale offerta fruitiva sia in termini ricreativi che turistici.

La realizzazione della nuova pista costituirebbe in definitiva la perdita di una occasione unica per realizzare una area metropolitana ad alta attrattività e qualità dell'offerta insediativa, nonché turistica, unica nel contesto europeo. Ciò a valere non solo per il settore nord-ovest di Firenze ma anche per il resto della piana fino a Prato.

Effetti d'impatto del tutto significativi sono da prevedersi, ad esempio, nei confronti del Parco agricolo periurbano previsto dal Comune di Sesto Fiorentino che verrebbe a trovarsi a diretto contatto con la nuova pista, e per il Polo Universitario Scientifico di Sesto Fiorentino che finirebbe per venirsi a trovare praticamente in adiacenza al nuovo scalo e che vede il rischio di un serio pregiudizio per la stessa possibilità di esercizio e le proprie qualità ambientali..

Anche in questo caso inoltre, come in quello delle previsioni riguardanti le opere idrauliche, la variante al PIT, per ciò che attiene la previsione della nuova pista, non fornisce ipotesi di costi ed esternalità economiche ed ambientali negative che, date le modifiche infrastrutturali indicate, sarebbero senz'altro consistenti. Così come non sono indicati i soggetti che dovrebbero farsi carico di tali oneri.

### **3.3. Aspetti ecosistemici ed ambientali**

Dal punto di vista ambientale ed ecosistemico, oltre ai già richiamati aspetti idraulici, è del tutto evidente che la Variante al PIT, nella parte che contiene la previsione della pista 12/30”, se attuata, avrebbe una pesantissima incidenza sull'intero agro ecosistema del settore e, in particolare su alcuni nodi di interesse peculiare coincidenti per lo più con zone umide di interesse ambientale e a regime speciale di protezione.

L'effetto sarebbe esiziale, comportante in sintesi:

- Eliminazione della zona SIC -SIR-ZPS del lago di Peretola;
- Impatto diretto sulle zone SIC SIR-ZPS, nonché riconosciute ANPIL degli stagni di Focognano (Comune di Campi Bisenzio) e dell'oasi della Querciola (Comune di Sesto Fiorentino), questa ultima venendo a trovarsi non solo adiacente alla pista ma sulla stessa direzione di atterraggio/decollo;
- Eliminazione dell'area naturalistica WWF di Val di Rose.

Si fa osservare che, essendo le aree indicate, caratterizzate in particolare dalla presenza di avifauna di tipo stanziale e migratorio, la realizzazione dell'aeroporto verrebbe a presentare, in esercizio, anche possibili rischi di incidenti legati al *birds strikeshock*.

Quanto sopra per ciò che attiene le aree protette in coincidenza o immediata adiacenza alla prevista pista 12/30” i cui effetti non si limitano però solo a questi. Infatti le operazioni di decollo/atterraggio in situazione di operatività, come indicato dalla stessa relazione ENAC, prevedono, per evitare il sorvolo del centro urbano di Prato, una virata in decollo che porterebbe gli aerei presumibilmente in estrema prossimità o a sorvolare, le altre ANPIL costituite dai “laghi della Piana” e dalle Cascine di Tavola.

Ciò, in estrema ma eloquente sintesi l'impatto sulle emergenze ambientali. Ma, come noto, il sistema ambientale, in quanto tale, non si riferisce alle sole isole di eccellenza Esso infatti, per funzionare, deve configurarsi a supporto della biodiversità. Deve cioè funzionare come vero e proprio sistema di ambito esteso ed articolato attraverso nodi e corridoi ecologici, e, in particolare attraverso una rete ecologica minore, costituita dal reticolo idrografico, dalla vegetazione ripariale, e dalla vegetazione di siepi che fa da bordo ai coltivi, anch'essi fondamentali per l'assolvimento di funzioni ecosistemiche (p.e. assorbimento CO<sub>2</sub>, depurazione acque e ricarica della falda, controllo dell'isola di calore, etc).

E' del tutto evidente che la realizzazione della previsione della pista 12/30" vanifica e rende impossibile la realizzazione di tali funzioni e, in aggiunta, modifica pesantemente i carichi atmosferici e di rumore nell'area della piana. Ciò con gli effetti sulla qualità dell'insediamento evidenziati al paragrafo 3.2.

### **3.4. L'impatto atmosferico: emissioni acustiche e gassose**

Il quadro emissivo che caratterizza l'area oggetto di studio, come emerge dalla lettura della documentazione di analisi ambientale, in termini di sostanze atmosferiche climalteranti, si distingue per una molteplicità di fonti, che determinano un effetto sinergico, cumulativo e particolarmente esteso.

Oltre alle emissioni dell'impianto di termovalorizzazione (sorgente puntuale) sono presenti le emissioni dovute agli impianti di riscaldamento dei centri residenziali e, in misura maggiore, quelle dovute al traffico veicolare ed aeroportuale.

In questo contesto di particolare criticità, gli interventi sottesi alle trasformazioni previste non possono che incidere in maniera ulteriormente negativa soprattutto in termini di aumento dei livelli di emissioni atmosferiche climalteranti e nocive alla salute umana.

L'incremento del traffico passeggeri legato all'incremento del traffico stradale, indotto a sua volta dall'aumento di attrattività dello scalo aeroportuale configura uno scenario emissivo, diversamente da quanto stimato, che solo in parte potrà essere mitigato dalla realizzazione di infrastrutture ferro-tramviarie.

Per questo motivo si definirebbe uno scenario significativamente peggiorativo rispetto a quanto delineato.

Con lo stesso criterio devono essere tenuti in considerazione gli impatti a livello di inquinamento atmosferico connessi all'incremento dei voli, con particolare riferimento ai dati dell'analisi.

Secondo quanto riportato nella documentazione, i dati e le stime del 2007 difficilmente possono inquadrare in modo fedele lo scenario tendenziale, anche con riferimento al notevole incremento dei voli e al parametro fleex mix.

In particolare si nota che i velivoli connessi con il livello più significativo di inquinamento sono proprio quelli in dotazione alle compagnie low cost (Boeing 737-800 e Airbus A319) che con molta probabilità avranno interesse a insediare basi operative nello scalo fiorentino (soprattutto a seguito del potenziamento della dotazione infrastrutturale dell'aeroporto).

In merito a quanto attiene il clima acustico, attualmente lo scenario è quasi del tutto sovrapponibile a quello delle emissioni atmosferiche e le misure messe in atto nel 2009 tramite il piano di risanamento acustico di ENAC hanno contribuito ad una riduzione solo a beneficio degli edifici senza tenere conto degli spazi aperti.

Con l'introduzione degli interventi previsti il valore degli esposti è destinato a crescere verso valori molto più alti rispetto a quelli stimati sui dati del Censimento del 2001 anche in considerazione dell'incremento di aree residenziali che si è realizzato negli anni passati.

Ancora in termini di possibili mitigazioni da applicare alle varie configurazioni delle piste con variazioni del ciclo LCO non appaiono significative le misure di ottimizzazione del decollo che

risultano in stretta dipendenza con numerose variabili e soprattutto attengono le scelte dei piloti soprattutto in termini di sicurezza del volo.

È da notare infine come il disallineamento dei dati delle stime ENAC e ARPAT generino, seppure con livelli di estensione differenti, areali di disturbo acustico (isofone 60-70 dB) di notevole estensione e prossimità rispetto ai centri abitati.

#### **4 LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

**4.1** Le conclusioni della Relazione di Sintesi risultano approssimate e molto superficiali, in pratica subordinate alla volontà di realizzare un nuovo Aeroporto.

Particolarmente carente appaiono tali conclusioni nella parte relativa a mobilità, trasporti e infrastruttura.

Infatti, nonostante nella medesima Relazione si prevede un aumento considerevole della domanda di mobilità nell'area studiata tra lo stato attuale e gli scenari futuri, non si sottolinea l'esigenza di un generale quadro di riordino del sistema della mobilità e del trasporto pubblico in quell'area, con i conseguenti ingenti investimenti necessari, e si fa discendere da gravissima criticità alcuna riserva sull'ammissibilità del progetto di nuovo Aeroporto in quella zona.

Ancora più gravi e stupefacenti risultano, inoltre, le conclusioni relativamente ai settori del paesaggio (peraltro alquanto essenziali e generiche), dell'inquinamento dell'aria, della qualità delle acque e dell'interferenza con corpi idrici.

Altrettanto dicasi per quanto riguarda la valutazione degli ecosistemi, dei rifiuti urbani e speciali, del suolo e della salute, dando addirittura per assunto che la condizione sanitaria per gli abitanti della zona risulterebbe migliorata in presenza di una nuova pista unidirezionale quando è noto che non esiste a termini di legge la possibilità di prevedere una pista aeroportuale univocamente orientata.

Infine non c'è alcuno studio, con modelli di simulazione scientificamente testati, sulla previsione degli impatti sul territorio del nuovo Aeroporto.

**4.2** Una moderna politica delle infrastrutture non può prescindere dalle indicazioni che provengono da Bruxelles che invita gli stati membri a perseguire obiettivi di crescita economica senza prescindere dalla tutela dell'ambiente e delle risorse naturali.

L'Unione Europea indirizza i paesi membri a pianificare le infrastrutture in modo da massimizzare gli impatti positivi in termini di crescita economica, minimizzando gli impatti negativi sull'ambiente.

La nuova localizzazione della pista oltre ad incrementare l'esposizione di molti abitanti a inquinamento e rumore richiede interventi pesanti per la messa in sicurezza idraulica del territorio: i costi ambientali saranno compensati da effettivi benefici economici?

L'Unione Europea in coerenza con quanto espresso dalle comunicazioni COM(2010)2020 e COM(2011)109 ritiene infatti che la politica aeroportuale debba svilupparsi perseguendo obiettivi di riduzione degli impatti su ambiente e risorse fondamentali quali acqua, territorio e ecosistemi. La localizzazione del nuovo aeroporto non produce una riduzione degli impatti rispetto alla situazione precedente, ma li incrementa, interferendo pesantemente con il fragile equilibrio del territorio, con i suoi ecosistemi e il suo equilibrio idraulico. La scelta inoltre non sembra offrire grandi prospettive in termini economici sia per gli alti costi di realizzazione del progetto (connessi anche alle caratteristiche del territorio) sia per gli effetti competitivi di aeroporti limitrofi maggiormente funzionali ed efficienti rispetto all'ipotesi di variante. Inoltre a livello Europeo si ritiene opportuno incrementare al massimo lo sfruttamento delle piste esistenti prima di realizzare nuove infrastrutture che comportino consumo di suolo.

### **4.3. Criticità procedurali (coerenza interna ed esterna)**

La gestione procedurale, tramite l'applicazione della L.R. 10/2010 sulla VAS, ha tenuto conto della successione delle varie fasi di pianificazione-valutazione lasciando per le consultazioni sul Rapporto Ambientale un termine decisamente molto breve (60 giorni) se si considera l'entità delle trasformazioni previste e la complessità del quadro territoriale-ambientale di riferimento.

In merito agli aspetti e alle relazioni tra la VAS e gli altri istituti di valutazione, con riferimento alla presenza del SIR 45 Stagni della Piana Fiorentina, l'integrazione all'interno della procedura di valutazione di uno speditivo screening di Valutazione di Incidenza Ecologica, pur in presenza di impatti sugli aspetti ecologici dell'area, non ha implementato la procedura valutativa specifica che avrebbe portato in luce gli impatti evidenti delle trasformazioni sugli habitat naturali e sulle specie da tutelare di cui al capitolo precedente.

### **4.4. Lacune conoscitive e valutative su alcuni indicatori specifici.**

I documenti di analisi ambientale, pur essendo redatti nell'ottica di supportare la generazione delle previsioni sottese alla variante, non tengono conto degli effetti significativi e intensi determinabili dalla realizzazione delle opere dagli interventi. Nonostante aspetti a valutazioni di carattere operativo, aventi per oggetto i dati progettuali, è opportuno far presente che in fase di realizzazione delle opere idrauliche ed infrastrutturali, anche se di limitata estensione temporale, si verificheranno notevoli effetti sui sistemi ambientali che non sono stati individuati neppure in forma preliminare.

Si nota inoltre che la valutazione ambientale tende a definire la previsione del Parco Agricolo quale elemento di riequilibrio degli effetti generabili dalle trasformazioni infrastrutturali. Ciò è di difficoltosa (se non di impossibile) attuazione, tenendo conto delle rilevanti misure per impedire, ridurre, compensare gli effetti negativi, proposte nell'analisi ambientale, che solo in minima parte possono essere realizzate nell'ambito delle previsioni relative al parco agricolo, con specifico riferimento a qualità dell'aria (NOx e PM10), rumore (aree con criticità acustiche), aspetti ecosistemici e idraulici.

## **5. LIMITI CONOSCITIVI DEI MATERIALI ALLEGATI AL DOCUMENTO DI VARIANTE**

L'attuale insediamento del complesso universitario Polo Scientifico di Sesto costituisce uno dei più importanti elementi di qualificazione dell'area della Piana, oggetto di cospicui finanziamenti pubblici ed investimenti scientifici nel campo della ricerca da parte dell'Università e del CNR, la realizzazione della nuova pista aeroportuale risulta in tutta evidenza di diretto impatto sull'intero complesso (viabilità, accessi, rischio idraulico e vasche di laminazione) e certamente rilevanti risulterebbero gli effetti indiretti in caso di funzionamento della pista (rumore, vibrazioni, etc.), eppure in nessuno degli elaborati di valutazione e di analisi conoscitiva tale circostanza viene indagata in maniera adeguata e convincente. Fra i documenti allegati al Rapporto del Garante della Comunicazione – Allegato G, risulta una lettera del Rettore dell'Università di Firenze al Presidente della Regione nella quale vengono evidenziate tali problematiche e, per quanto è dato sapere, essa non ha avuto alcuna risposta rassicurante in merito.

Si riterrebbe pertanto necessario che ogni fattore di compatibilità della nuova pista con il suddetto polo Scientifico di Sesto risultasse oggetto di apposito nuovo studio, accurato ed esauriente, da affidarsi a soggetto competente e di assoluta terzietà.

# OSSERVAZIONI DI SINTESI

## 1. Osservazioni al testo della Deliberazione.

### - Osservazione n.1.1. Adeguamento

Considerato quanto puntualmente esposto con le seguenti Osservazioni, ove le medesime Osservazioni fossero accolte integralmente o in parte, si richiede che anche l'atto deliberativo di cui alla Deliberazione CRT n.74 del 24 Luglio 2013 venga conseguentemente adeguato in ragione delle parti modificate, integrate o abrogate dei relativi allegati.

2. Osservazioni alla Risoluzione n. 205 approvata nella seduta del Consiglio regionale del 24 luglio 2013, collegata alla deliberazione 24 luglio 2013, n. 74 (Adozione dell'integrazione al piano di indirizzo territoriale - PIT per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze).

### - Osservazione n.2.1. Modifica.

Ritenuto necessario assumere certezza definitiva ed inequivocabile in ordine alla prospettata unidirezionalità della nuova pista si richiede che la frase ".....delle rotte di decollo e atterraggio prevalenti e del tipo di aeromobili che utilizzeranno la nuova pista.", nella parte conclusiva del dispositivo della Risoluzione venga sostituita con la frase "*....formando anche assicurazioni certe ed inequivocabili circa le caratteristiche di effettiva ed esclusiva unidirezionalità della pista e dei conseguenti sorvoli in fase di atterraggio e decollo, ed ogni altro tipo di informazione in merito alla tipologia degli aeromobili che verranno utilizzati nel nuovo scalo.*"

## 3. Osservazioni agli allegati ed agli elaborati

Osservazioni all'Allegato A1 – Testo che integra il documento di piano del PIT e relativi allegati programmatici. Art.1 – integrazioni al paragrafo 7 del documento di piano concernente l'Agenda strategica del PIT.

### - Osservazione n. 3.1.1. Paragrafo 7 ter.1 - estensione del parco nel Comune di Firenze

Data la assoluta necessita' di evitare esclusioni immotivate di porzioni della pianura dall'ambito del parco, con la presente Osservazione si richiede di completare l'ambito del Parco estendendone l'area fino a comprendere l'intera pianura alluvionale, nulla escluso, del territorio comunale di Firenze, e precisamente la intera parte confinante a Nord e a Ovest col territorio del Comune di Sesto Fiorentino, a Nord in corrispondenza con la linea ferroviaria dalla Stazione di Rifredi a Prato, a Sud-Ovest con il tratto iniziale dell'Autostrada A11 e ad Est con la linea ferroviaria Stazione di Rifredi-Pisa.

Inoltre, come sommariamente, ma efficacemente indicato nella documentazione allegata al provvedimento adottato, si richiede che alla suddetta estensione si accompagni obbligatoriamente e con precisione il tracciamento delle connessioni materiali del Parco, con il sistema delle Ville di Castello, con il Parco urbano di San Donato-Novoli, col Parco delle Cascine e col Parco fluviale dell'Arno.

Negli ambiti di territorio compresi nell'ampliamento qui richiesto è ammessa la permanenza a tempo determinato delle attività attualmente presenti, fino al momento della realizzazione delle parti di competenza del progetto di Parco Agricolo di cui all'allegato A6 (...il parco agricolo della piana –pag.371-524 del volume 1).

**- Osservazione n..3.1.2. Paragrafo 7 ter 1 – Sostituzione del testo del terzo e ultimo comma**

Si richiede di sostituire integralmente il testo dell'attuale terzo e ultimo comma del paragrafo 7 ter 1, come adottato, con il testo seguente:

***“Poichè la previsione di sviluppo delle capacità dell'Aeroporto di Firenze e delle conseguenti espansioni dell'area aeroportuale contrasta con il Progetto del Parco agricolo della Piana, l'attuale attività dell'Aeroporto di Firenze deve intendersi ad esaurimento ed a tempo determinato.***

***Ciò essendo stata verificata, con pienezza di elementi conoscitivi, tramite gli studi preliminari degli Uffici Regionali, i contributi scientifici di alto livello e le valutazioni espresse, a seguito dei Laboratori Progettuali promossi dalla Regione e svolti in collaborazione con gli enti territoriali interessati nei mesi di luglio e dicembre del 2010, e di quanto è emerso nell'ambito del Processo di partecipazione di cui all'Attività di informazione, ascolto e comunicazione condotta dal Garante della comunicazione il 6 e 7 Dicembre 2012, come ampiamente documentato nel Rapporto del Garante di cui al Volume 2 che costituisce parte integrante del presente provvedimento, la impossibilità di garantire la compatibilità territoriale ed ambientale, oltre che insediativa, della nuova infrastruttura aeroportuale rispetto al progetto del Parco agricolo della piana.”***

**- Osservazione n..3.1.3. Paragrafo 7 ter 3 – Nuovo comma in aggiunta**

Si richiede di aggiungere il seguente nuovo quinto comma :

***“Nelle fasi realizzative del parco agricolo integrato e multifunzionale, per le aree dove non è opportuno coltivare produzioni alimentari, e in particolare nelle fasce ai confini delle aree urbanizzate, ai fini della ridefinizione del margine urbano, e per quanto necessario alla mitigazione di strutture che emettono inquinanti, si prevede l'impianto programmato e progressivo a lungo termine di specie arboree ad alto fusto, ed all'occorrenza, anche mediante misure di incentivazione a favore dei produttori agricoli volte ad integrare, nell'ambito di buone pratiche colturali, la coltivazione con la messa a dimora di formazioni boschive lineari e fasce boscate in prossimità dei campi di piante erbacee e di arbusti perenni o poliennali o di concoltivazioni con seminativi no-food come piante da fibra, tintorie, etc. Nelle stesse fasi realizzative il parco integrato potrà eccezionalmente ospitare strutture, coperte e scoperte (privilegiando a tal fine il riuso di edifici ed aree urbanizzate esistenti), destinate a soddisfare le esigenze, a scala metropolitana, relative alle attività pubbliche della fruizione della cultura, delle scienze, della natura, del tempo libero e degli sport attivi.”***

**- Osservazione n..3.1.4. Paragrafo 7 ter 4 - Abrogazione**

Si chiede di abrogare tutta la seconda parte del paragrafo, dal punto “Per questo se si parla..... “ fino alla fine del paragrafo (metà pag.17 e l'intera pag. 18), sostituendola con la frase ***“La qualificazione dell'Aeroporto di Firenze-Peretola potrà avvenire soltanto nella più assoluta salvaguardia dell'istituendo Parco agricolo della Piana, che la Regione considera un progetto di territorio importante e non più rinviabile per l'intera Toscana, pertanto sono da escludere interventi di qualsiasi natura che risulterebbero impattanti sulle funzioni attuali e future dell'area e comunque non sono previsti nuove opere di ampliamento del sedime e di ampliamento e/o modificazioni della pista attuale”*** .

**4. Osservazioni all'Allegato A2 - Testo che integra la disciplina generale del PIT e relativi allegati grafici.**

- **Osservazione n. 4.1.** Si richiede che, ove le Osservazioni di cui al presente documento fossero accolte integralmente o in parte, anche ogni elaborato grafico allegato al provvedimento deliberativo in argomento venga conseguentemente adeguato, anche se non espresamente citato o richiamato.

- **Osservazione n. 4.2. Integrazione alla disciplina generale del pit Art.1- Modifiche all'articolo2. Stralcio**

Si richiede la modifica dei commi f e g in conseguenza dell'adeguamento della cartografia in relazione all'avvenuta esclusione di ogni ipotesi di ampliamento dell'aeroporto (norma di salvaguardia B e C)". Si richiede altresì l'abrogazione del comma j.

- **Osservazione n. 4.3. Art.2 - modifiche all'art.9. Abrogazione**

Si richiede l'abrogazione parziale di quanto contenuto nel comma 12 bis da: "...nell'ambito specifico" fino a: ".....ambito di salvaguardia B)". E si richiede inoltre l'abrogazione dei nuovi commi 12 quater, 12 quinquies, e 12 sesties.

**Osservazione n. 4.4. Art.5 - inserimento dell'Art.38 quater. Abrogazione**

"Si richiede l'Abrogazione dei commi 3, 4 e 5".

**5. Osservazioni agli Allegati cartografici. Abrogazione.**

- **Osservazione n. 5.1.** Si richiede l'abrogazione degli allegati grafici relativi agli ambiti di salvaguardia B e C relativi all'Aeroporto.

**6. Osservazioni all'Allegato A3 - Integrazione al quadro conoscitivo allegato alla Deliberazione della GRT n. 705 del 26.07.2010, comprensivo del documento ENAC..... e relativi allegati e della nota IRPET .....e ricadute economiche del consolidamento dell'offerta. Abrogazione**

- **Osservazione n. 6.1.** Si richiede l'abrogazione dell'intero Allegato A3

**7. Osservazioni all' Allegato A4 - Testo che integra il documento di piano del Master Plan Il sistema aeroportuale toscano**

- **Osservazione n. 7.1. Abrogazione** Con la presente osservazione si richiede l'abrogazione dell'intera Parte II dell'Allegato A4

**8. Osservazioni all' Allegato A5 - Testo che integra la disciplina di piano del master plan del sistema aeroportuale toscano.**

- **Osservazione n.8.1. Abrogazione.** Con la presente osservazione si richiede l'abrogazione dell'Art.3 relativo alle modifiche proposte dell'Art 5 della disciplina del Masterplan degli Aeroporti, limitatamente al nuovo Articolo 5 bis e 5 ter.

**9. Osservazioni all' Allegato B. Rapporto di Valutazione redatto ai sensi degli artt 11 e 48 della L.R. 1/2005 e Allegato C. Rapporto ambientale, redatto ai sensi dell'Art.24, comma 4, della LR 10/2010.**

- **Osservazione n.9.1.** Per le considerazioni espresse nella parte introduttiva si ritiene che

il documento di Valutazione preliminare risulta privo di oggettività e di terzietà e che la conseguente Relazione di Sintesi appare elusivo in ordine ad importanti fattori di criticità, **si richiede** pertanto **l'integrale rielaborazione degli Allegati B e C**, anche ricorrendo a soggetti esterni e di comprovata competenza così da garantire la più assoluta terzietà. Occorre, inoltre, un specifico ed accurato studio per la verifica e la valutazione dei fattori di compatibilità del nuovo scalo aeroportuale con il Polo Scientifico di Sesto, allo scopo di conoscere ogni genere di impatto che la realizzazione della nuova pista e il suo funzionamento avrebbe sul complesso universitario in questione e di valutarne le conseguenze anche in termini di eventuali costi di adeguamento. **Si richiede** pertanto di **dare apposito incarico per l'approntamento di tale studio** a soggetto esterno dotato di adeguata competenza tecnica e scientifica e capace di assicurare la necessaria terzietà.

data 26/10/2013

<u>Polli</u>	RESP. AMBIENTE	Paolo.Canti@psl.it	
nome e cognome	qualifica/ente	recapito email e telefonico	firma
<u>MARIO LUPI</u>	SELE	mario.lupi@psl.it	
nome e cognome	qualifica/ente	recapito email e telefonico	firma
<u>EUGENIO BARONTI</u>	FORUM AMBIENTE	NAZ. Eugenio.Baronti@gmail.com	
nome e cognome	qualifica/ente	recapito email e telefonico	firma
<u>LORENZANO DE PAOLIS</u>	SENATORE	lorenzano.depaolis@psl.it	
nome e cognome	qualifica/ente	recapito email e telefonico	firma
<u>GIORGIA FRANCESCATI</u>	Presidente	giorgia.francescati@qualifica.com	
nome e cognome	qualifica/ente	recapito email e telefonico	firma
<u>Oscar Mancini</u>	S. Pubblica	oscar.mancini@psl.it	
nome e cognome	qualifica/ente	recapito email e telefonico	firma
<u>FILIBERTO ZARATTI</u>	DEPUTATO	zaratti.filiberto@gmail.com	
nome e cognome	qualifica/ente	recapito email e telefonico	firma
<u>FASIO ROGGERIANI</u>	IMPRETTORE	ROGGERIANI@GMAIL.COM	
nome e cognome	qualifica/ente	recapito email e telefonico	firma
<u>SERENA PEVEGRINO</u>	DEPUTATO	VIA LATEANA, 1A/ASNA/CG (UD)	
nome e cognome	qualifica/ente	recapito email e telefonico	firma
<u>GIANNI MATTIOLI</u>	FORUM SEL BETA	gianni.francesca.mattioli@psl.it	
nome e cognome	qualifica/ente	recapito email e telefonico	firma
<u>LUISA CALITANI</u>	FORUM SEL BETA	LUISA.CALITANI@PSL.IT	
nome e cognome	qualifica/ente	recapito email e telefonico	firma
<u>Giuseppina LOHAROLI</u>	Ricercatrice Universitaria	giuseppina.loharoli@gmail.com	
nome e cognome	qualifica/ente	recapito email e telefonico	firma
<u>ROBERTA ZENAGLI</u>	consigliere comunale SEL Poggio a Caiano	luca902@espera.it	
nome e cognome	qualifica/ente	recapito email e telefonico	firma
<u>DAVID FANFANI</u>	Presidente Associazione Polo Agricolo di Prato	DAVID-fanfani@libero.it	
nome e cognome	qualifica/ente	recapito email e telefonico	firma

NICOLETTA DE ANGELIS COORDINATRICE SEL nicolettaanna@yaho.it  
PROVINCIALE PRATO

*[Signature]*

ALDO FEDI - COORDINATORE PROVINCIALE

SEC PISTOIA aldo.fedi@guaril.com  
ALD.FE1

MAURO VACIANI - Coordinatore Provinciale  
SEC FIRENZE

maurovaciani@guaril.com

Alessia Tetzoglieri - SENATRICE SEC

alessia.tetzoglieri@guaril.com ALD.FE1

SOLITO ENRICO - COORD. CIRCOLO SEC Sesto FN

solito.enrico@guaril.com *[Signature]*

MARISA NICCHI - DEPUTATA SEC

marisanicchi@guaril.com Marisa Nicchi

MARTINA NARDI - DEPUTATA SEC

martina.nardi@hot mail.com *[Signature]*

LUISA SIMONETTI - Coordinatrice Circolo Q.5

luisa.simonetti@isp.ass.ital *[Signature]*

TAYRA BARTOLONI

Assessora Comuni Bressana  
taylorb@yaho.it *[Signature]*

ERNESTO HIPPELCA

Assessore Sesto FN  
ernesto.ippelca@alice.it *[Signature]*

LORRENZO FALCHI

CONSIGLIERE Sesto FN  
lorz.falchi@guaril.com *[Signature]*

MAURIZIO BRUSCHI

CONSIGLIERE CIRCOLO Q.5 FI  
bruschi@tin.it *[Signature]*

ANDREA CASUCCI

CONSIGLIERE CIRCOLO Q.5 FI  
andrea.casucci@infinito.it Andrea Casucci

TOMMASO GRASSI

Consigliere Circolo Firenze  
tgrassi@50@guaril.com *[Signature]*