

COORDINAMENTO POPOLO DELLA LIBERTA'/ FORZA ITALIA

PROVINCIA DI FIRENZE



Al Presidente del Consiglio regionale

Via Cavour 2

50129 Firenze

Oggetto: Proposte di deliberazione 105 e 334 "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 secondo le procedure previste dall'articolo 17 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 (Norme per il governo del territorio) - **Osservazioni**

Egregio Presidente,

gli scriventi hanno esaminato la documentazione afferente il Piano in epigrafe, con particolare riferimento a quanto attiene le strategie individuate per il potenziamento del settore aeroportuale regionale. Dall'esame del documento emergono alcune criticità che potrebbero essere superate attraverso lo stralcio di alcune previsioni. In particolare:

1. Holding regionale volta alla gestione integrata tra lo scalo aeroportuale di Pisa e quello di Firenze

All'interno della variante urbanistica troviamo in modo assolutamente inopportuno e fuori luogo, **l'indicazione chiara e puntuale di un ruolo della Regione Toscana come gestore di scali aeroportuali.** Proponiamo un emendamento volto a confermare l'obiettivo strategico dell'integrazione funzionale fra lo scalo internazionale di Pisa e quello di Peretola come city airport, ma al tempo stesso proponiamo di escludere che la tipologia di gestione possa essere in maniera vincolante definita all'interno di un atto di programmazione del territorio rinviandola pertanto alle autonome decisioni dei soggetti gestori (di cui la Regione è già parte rilevante).

All. A5 "Testo che integra la Disciplina del masterplan "IL Sistema Aeroportuale Toscano" – PARTE I "DISPOSIZIONI PER LA QUALIFICAZIONE DELL'AEROPORTO DI FIRENZE" – "Modifica alla disciplina del masterplan approvata con deliberazione del Consiglio regionale 24 luglio 2007, n.72" Art. 1 "Modifiche all'articolo 3 della disciplina del masterplan degli aeroporti "Obiettivi strategici per il sistema aeroportuale" - L'articolo 3 comma 2 della disciplina del master plan degli aeroporti viene integrato con il seguente comma – al punto 2 **cassare** dalle parole "in un'ottica" fino alle parole "aeroportuale regionale"

Cassare All. A5 "Testo che integra la Disciplina del masterplan "IL Sistema Aeroportuale Toscano" – PARTE I "DISPOSIZIONI PER LA QUALIFICAZIONE DELL'AEROPORTO DI FIRENZE" – "Modifica alla disciplina del masterplan approvata con deliberazione del Consiglio

regionale 24 luglio 2007, n.72” Art. 1 “Modifiche all’articolo 3 della disciplina del masterplan degli aeroporti “Obiettivi strategici per il sistema aeroportuale” - L’articolo 3 comma 2 della disciplina del masterplan degli aeroporti viene integrato con il seguente comma – il punto 3

2. Opere di mitigazione

All’interno della variante, troviamo un lungo elenco opere di mitigazione ambientale e di messa in sicurezza. Alcune effettivamente necessarie, altre oggettivamente paradossali e strumentali, quali la tutela della biodiversità del parco della piana, la necessità di piantumazione per 7400 ettari di alberi ed altre azioni addirittura rinviate ad un secondo momento e subordinate ad un percorso di partecipazione tra gli Enti locali della Piana fiorentina ed il Comitato di garanzia all’uopo costituito. Per tutte le opere previste nell’Allegato 5 “testo che integra la Disciplina del mater plan “Il Sistema Aeroportuale Toscano” – Disposizioni per la qualificazione dell’Aeroporto di Firenze – Modifiche alla disciplina del masterplan approvata con la deliberazione del Consiglio regionale 24 luglio 2007, n. 72 – Art. 3 – Modifiche dell’articolo 5 della disciplina del masterplan degli aeroporti – “Articolo 5 ter – Prescrizioni per il progetto di qualificazione” – alla luce del fatto che saranno a carico della società proponente, con la logica conseguenza, non solo di ritardare sine die la partenza degli aerei dalla nuova pista, ma di far lievitare ben oltre i 150 milioni di euro il costo finale dell’opera, si richiede di cassare i seguenti punti: g1; g2; g5; g7; g8; g11 del sopracitato articolo

3. Pista di rullaggio e lunghezza della nuova pista

L’attuale progetto inerente il potenziamento dello scalo fiorentino presenta alcune criticità ed in particolare l’assenza di specifici riferimenti volti a prevedere tutele in termini di sicurezza di volo per il due milioni di passeggeri all’anno e le centinaia di membri dell’equipaggio di volo. Analizzando la superficie di decollo e di avvicinamento si riscontra che la zona poco oltre la testata della pista è acquitrinosa con la presenza di stagni e fossi che ospitano un gran numero di aironi, cavalieri d’Italia, anatre con conseguente rischio d’impatto.

Inoltre la superficie di atterraggio ingloberebbe il raccordo autostradale – l’incrocio con l’Autosole, un tratto di A/11 e stazioni di servizio, tutti elementi che di notte, con traffico intenso ed effetti luminosi elevati, potrebbero disturbare i piloti in avvicinamento ed atterraggio soprattutto in caso di scarsa visibilità. Infine il tratto di pista indicato ed il suo prolungamento sono le aree dove possono avvenire fuoriuscite di pista in decollo ed atterraggio. Quei tratti sono troppo corti e la presenza di un ostacolo sopraelevato – cioè la deviazione del Fosso Reale – potrebbe fare la differenza sulla gravità di un eventuale incidente. Per questi motivi riteniamo che sia opportuno **cassare** All. A5 “Testo che integra la Disciplina del masterplan “IL Sistema Aeroportuale Toscano” – PARTE I “DISPOSIZIONI PER LA QUALIFICAZIONE DELL’AEROPORTO DI FIRENZE” – “Modifica alla disciplina del masterplan approvata con deliberazione del Consiglio regionale 24 luglio 2007, n.72” Art. 3 “Modifica dell’art. 5 della disciplina del masterplan degli aeroporti” – “Articolo 5 ter. Prescrizioni per il progetto di qualificazione” il comma C, così come riteniamo opportuno che la lunghezza della pista venga, dopo gli approfondimenti tecnici necessari, decisa dagli organi nazionali competenti e cioè da ENAC in accordo con ADF.

4. Confini del Parco agricolo della Piana

La variante introduce una serie di salvaguardie di tipo urbanistico volte essenzialmente ad annullare ogni possibilità di sviluppo al comune di Prato sia da un punto di vista residenziale, sia da un punto di vista produttivo. Quesa previsione contrasta con le previsioni di piano inerenti le analoghe

previsioni urbanistiche di comuni come Signa, Campi e Sesto fiorentino che di fatto sono stati salvaguardati con opportuni interventi. Per questo motivo si propone il seguente emendamento:

Cassare al punto 6 dell'articolo 5 "Inserimento dell'articolo 38 quarter" dell'allegato 2 "Testo che integra la Disciplina Generale del PIT e allegati grafici" dalle parole "Le aree individuate" fino alla parola "pianificazione".

Inserire al punto 6 dell'articolo 5 "Inserimento dell'articolo 38 quarter" dell'allegato 2 "Testo che integra la Disciplina Generale del PIT e allegati grafici" dopo le parole "di Parco Agricolo." il seguente testo "Analogamente per le aree individuate nell'elaborato cartografico S1 come "aree funzionali al parco Agricolo della Piana", vige la disciplina dei rispettivi strumenti comunali di pianificazione territoriale e urbanistica. Eventuali modifiche o revisioni di detti strumenti, formalmente attivate prima dell'adozione della presente disposizione, sono soggette a verifica, ai fini del progetto di parco Agricolo, nell'ambito di una conferenza convocata ai sensi e con le modalità dell'art. 22 comma 1 della LR 1/05. Modifiche o revisioni diverse dalle precedenti sono soggette a verifica ai fini del progetto di Parco Agricolo in sede i accordo di pianificazione."

5. Interporto della Toscana centrale

L'interporto è il complesso organico di strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio delle merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione ex art. 1 L 240/90

La legge 240/90 è ad oggi la legge quadro sugli interporti. La legge 204/95 modifica sostanzialmente la precedente legge e specifica ulteriori disposizioni cui gli interporti devono adeguarsi. Vengono indicate le condizioni essenziali di servizio ed i requisiti che ogni infrastruttura dovrà possedere per potere essere sovvenzionata dallo Stato, tra cui l'essere inclusa nei piani regionali dei trasporti e insistere su aree il cui uso sia conforme agli strumenti urbanistici in vigore.

L'articolo 24 comma 1 della L57/2001 ha stabilito che, a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo di riordino della materia ivi previsto, sono abrogate le disposizioni concernenti il piano quinquennale degli interporti. L'attuale classificazione adottata con la L 240/90 seppur provvisoria distingue gli interporti secondo rilevanza nazionale o locale, prevedendo in relazioni ai primi specifici requisiti

- Dar vita ad una rete che riequilibri la dotazione interportuale nazionale in un contesto di rete logistica che faccia riferimento agli scambi con la rete comunitaria e con paesi terzi;
- Essere previsti nei rispettivi piani regionali dei trasporti
- Svolgere funzioni e servizi di cui alla deliberazione CIPET del 1993
- Insistere su aree il cui utilizzo sia conforme con gli strumenti urbanistici vigenti escludendo comunque le aree tutelate dalla convenzione internazionale di Ramsar sulle zone umide di importanza internazionale, nonché le aree sottoposti ai vincoli di cui alla legge 1089/1939. Sono altresì escluse le aree individuate come meritevoli di tutela dai piani paesistici;

Invero, già la deliberazione CIPET delimitava in termini analoghi i parametri tecnici delle stazioni interportuali. Tra cui si legge "le aree sulle quali è programmato l'insediamento dell'interporto

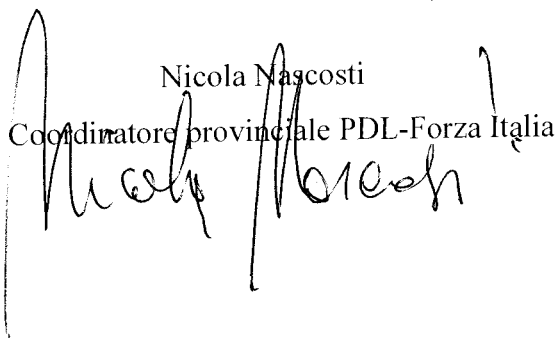
dovranno essere libere da vincoli e destinate, negli strumenti urbanistici del comune interessato, ad attività terziarie e di servizi o di altre attività compatibili con l'insediamento interportuale"

Alla luce di quanto sopra espresso, si rendono necessari chiarimenti inerenti la legittimità inerente la previsione, presente nella variante al PIT, di realizzare sullo stesso sito dove è attualmente l'interporto della Toscana centrale un parco archeologico denominato Gonfienti.

* * * * *

Alla luce di quanto sopra si ritiene indispensabile l'accoglimento delle nostre proposte sopra esposte, al fine di rendere l'adozione finale della variante al PIT rispettosa, da un lato, delle competenze degli altri enti nazionali (ENAC), dall'altro, delle prerogative dei comuni in merito alla pianificazione e sviluppo del proprio territorio. Inoltre è indispensabile che venga superata sul piano tecnico e normativo la inconciliabilità tra lo sviluppo dell'interporto della Toscana centrale ed il parco archeologico di Gonfienti.

Nicola Nascosti
Coordinatore provinciale PDL-Forza Italia



Tommaso Villa
Vice-coordinatore provinciale PDL- Forza Italia

