

## **Integrazione al P.I.T.: Parco agricolo della Piana e riqualificazione dell'aeroporto di Firenze, Proposta di Deliberazione al Consiglio Regionale n.10 del 14 febbraio 2011**

L'adozione dell'integrazione al Piano d'indirizzo territoriale e la fase di consultazione dei rappresentanti istituzionali, sociali e delle rappresentanze economiche, permette a Legacoop, AGCI e Confcooperative Toscana, riunite nell'Alleanza delle Cooperative, di esprimersi in merito.

### **Priorità è governare lo sviluppo infrastrutturale dell'area della Toscana centrale**

Le azioni già decise ed in via di definizione, riguardanti le previsioni di sviluppo nell'area non sono tutte già realizzate ed hanno bisogno di essere governate oltre che talvolta completate nelle fasi della programmazione.

L'evoluzione dello scenario infrastrutturale della Piana prevede infatti:

- Il sottoattraversamento ferroviario con la nuova stazione
- La bretella stradale Prato-Signa (con la nuova linea ferroviaria Signa-Prato Gonfienti) ed il completamento della Mezzana Perfetti Ricasoli
- Il completamento della terza corsia da Firenze sud fino a Barberino di Mugello
- Il termovalorizzatore di RSU a Case Passerini, a completamento dei quattro siti insieme a Greve, Montale e Selvapiana di Rufina
- Le linee tramviarie 2 e 3 nelle direttrici aeroporto-centro di Firenze-Careggi e parcheggi scambiatori
- Le casse d'espansione e laminazione in località Renai e presso il Polo scientifico universitario di Sesto Fiorentino
- Il progetto boschi della Piana

A questo sintetico e parziale elenco si devono aggiungere, quantomeno, impegni significativi dell'evoluzione insediativa dell'area:

- Il completamento e la realizzazione del PU di Castello, con il parco, secondo la pianificazione territoriale del Comune di Firenze
- Le previsioni adottate dal Comune di Prato a riguardo delle trasformazioni e riqualificazioni urbane sulla "declassata"

E' fuor di dubbio che tutto questo richieda un periodo temporale e provochi trasformazioni territoriali tutt'altro che limitate ed è pertanto necessario che venga mantenuta una costante azione di governo su queste previsioni, favorendo la cooperazione interistituzionale e coordinando i differenti soggetti pubblici interessati, con la finalità di completare le infrastrutture previste.

Su molte di queste previsioni già decise ed in via di definizione rimane aperta la questione della destinazione prioritaria delle risorse ed il rischio dell'esaurimento delle stesse in regime di scarsità.

E' infatti nostra convinzione che la soluzione dei vari problemi e la realizzazione degli interventi sarà possibile solo attraverso scelte condivise dai vari livelli istituzionali

dell'area, senza le quali appare illusorio dare concreta soluzione ai problemi di sviluppo ed infrastrutturazione dei territori, secondo ordine di priorità.

## **Parco della Piana**

Il progetto del Parco, adesso nella configurazione di 7000 ha., rappresenta la più estesa infrastruttura nel territorio centrale della Toscana.

La creazione del Parco -la sua realizzazione- è l'integrazione degli interventi municipali e provinciali con l'obiettivo di limitare l'impatto dell'urbanizzazione, rafforzare l'identità rurale, riqualificando e valorizzando il patrimonio naturale e storico, destinandolo a nuove funzioni produttive, culturali e per il tempo libero.

Appare però che l'insieme già realizzato e comunque ipotizzato non consente di individuare una funzione capace di generare stabilità di lavoro e reddito agricolo essendo prevalenti gli interventi a verde oppure finalità e funzioni di tipo paesaggistico e sociale.

Si fa particolare riferimento alle necessità di conservazione delle testimonianze del paesaggio rurale e la cosiddetta "filiera corta" è sicuramente auspicabile ma offre esperienze episodiche e di limitata dimensione.

Le aree di proprietà pubblica che vengono segnalate e disponibili sono condizionate da vincoli, particolarmente di tipo idraulico ed hanno caratteristiche di linearità, lungo strade, fossi e torrenti, inadatte ad attività agricole.

Le opere di mitigazione collegate alle infrastrutture nell'area della Toscana centrale, di cui alla prima parte della presente nota, influiscono invece in modo positivo sul territorio.

I lavori e gli interventi già finanziati o previsti e che richiedono attività agroforestali consentono importanti opportunità occupazionali e potrebbero creare, con una certa prospettiva, anche esperienze di produzione agricola.

Per sviluppare tutto questo occorre far riferimento ai DLGS 227 e 228 del 2001 riguardanti modernizzazioni del settore silvoculturale ed agricolo, nonché alla LR 39/2000.

## **Dimensionamento del PIT**

I vincoli di salvaguardia, per un periodo di tre anni, sono particolarmente estesi ed intervengono sia sulle aree più centrali della Piana, sia su alcune pedecollinari, sia su aree di frangia agli abitati che anche all'interno di questi.

Le città della Toscana centrale e specificamente le loro aree urbane consolidate ed in trasformazione hanno necessità di modificarsi ed allargarsi ed inoltre talune necessitano urgentemente di riqualificazione.

Per questi motivi i vincoli imposti vanno adeguatamente verificati con i Comuni ed eventualmente modificati.

Si ritiene infatti di confermare che il Parco sia "elemento ordinatore" ma con confini non prescrittivi e comunque evitando una non coerenza tra i confini a destinazione vincolata ed aree già pianificate dagli strumenti urbanistici comunali.

### **Peretola e la questione aeroportuale toscana**

Riteniamo di affermare questo ordine di priorità: prima un piano industriale che, scelta l'integrazione tra Firenze e Pisa, chiarisca per quali rotte, traffici e vettori si ipotizza lo sviluppo del sistema regionale; poi approntare misure per garantire livelli ottimali di sicurezza; infine adeguare le infrastrutture per raggiungere tali necessità.

Nello specifico non è più rimandabile la modernizzazione con messa in sicurezza del city aeroport Amerigo Vespucci.

Esso va integrato, anche da un punto di vista societario, e collegato attraverso infrastrutture con quello di Pisa Galileo Galilei.

Le infrastrutture di collegamento non potranno escludere la modernizzazione della autostrada A11, la strada di grande collegamento FI PI LI ed i collegamenti ferroviari via Pistoia, ma non potranno riguardare solamente l'intorno -pur largo- di Peretola, ma sviluppando programmi riguardanti il progetto terza corsia della A11 ed il raddoppio della linea ferroviaria da Pistoia a Lucca.

Nell'integrazione delle due aerostazioni trova sostanza l'affermazione che un sistema infrastrutturale aeroportuale è fattore di sviluppo per campi d'azione essenziali come quello turistico, dell'alta formazione e degli scambi culturali, dei servizi della salute ad alta specializzazione, oltre che al potenziamento delle attività industriali e manifatturiere e di un sistema efficiente della mobilità per le persone e delle merci.

Per quanto riguarda il Vespucci, data la sua collocazione, limitazioni temporali al suo utilizzo e limiti dimensionali agli aeromobili andranno sicuramente previsti, nel rispetto di impatti ambientali sostenibili.

Dunque occorre realizzare l'impegno della Regione nella società ADF spa con quota azionaria e predisporre un "piano di sviluppo industriale del sistema aeroportuale toscano" con contestuale esame delle condizioni finanziarie e di gestione e dei programmi d'investimento di ADF spa e del Piano di sviluppo del Galilei di SAT spa, senza concorrenzialità indotte ed evitando guerre tariffarie tra gli scali.