

PROGRAMMAZIONE PER IL TERRITORIO **(Sesta e Settima Commissione)**

REDATTRICI: Rossana Bardocci e Giuliana Tarchiani

INTEGRAZIONE AL PIANO DI INDIRIZZO TERRITORIALE (PIT) PER LA DEFINIZIONE DEL PARCO AGRICOLO DELLA PIANA E PER LA QUALIFICAZIONE DELL'AEROPORTO DI FIRENZE.

1. INTRODUZIONE

Nel corso del 2013 la Sesta Commissione “Ambiente e Territorio”, congiuntamente alla Settima Commissione “Mobilità e Infrastrutture”, ha licenziato la proposta di deliberazione n. 105, nel testo unificato con la proposta di deliberazione n. 334, avente ad oggetto “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). Si tratta di un provvedimento di grande rilievo politico istituzionale pur trattandosi di un’integrazione al PIT vigente, approvato con deliberazione del Consiglio regionale 24 luglio 2007, n. 72.

L’integrazione al PIT trova applicazione all’articolo 1, comma 4, della disciplina generale del PIT che così stabilisce: “Le disposizioni della presente disciplina sono suscettibili di revisioni e adeguamenti in funzione degli eventuali aggiornamenti o di eventuali integrazioni del PIT ove lo richieda l’evoluzione degli obiettivi della strumentazione programmatoria della Regione e qualora lo sollecitino eventi e circostanze concernenti il territorio toscano e l’evolversi delle esigenze e delle conoscenze correlate al suo governo. In ogni caso lo stato attuativo del PIT e gli effetti della sua messa in opera saranno annualmente sottoposti a verifica da parte della Giunta regionale anche mediante apposite consultazioni. Le risultanze di detta verifica saranno presentate all’esame del Consiglio regionale”. La Giunta regionale con deliberazione 26 luglio 2010, n. 705, ai sensi dell’articolo 15 della legge regionale 1/2005, ha deliberato l’avvio del procedimento di “integrazione del Piano di indirizzo territoriale al fine di definire gli indirizzi e le prescrizioni regionali in riferimento all’attuazione del Parco della piana fiorentina, quale elemento ordinatore, e alla qualificazione dell’aeroporto di Firenze-Peretola”.

Occorre anche precisare che l’atto di adozione approvato dal Consiglio regionale con deliberazione 24 luglio 2013, n. 74 è solo la prima fase di un lungo iter iniziato il 26 luglio 2010 e il primo passo verso l’approvazione finale che presumibilmente avverrà nel primo semestre del 2014. Infatti il Titolo II e in particolare l’articolo 17 della legge regionale 1/2005 stabiliscono le procedure

per l'adozione e l'approvazione degli strumenti di pianificazione territoriale. Si tratta di un iter che prevede in primo luogo l'adozione dell'atto, a cui ha fatto seguito la pubblicazione di un avviso sul Bollettino ufficiale della Regione Toscana (Burt), pubblicato il 28 agosto 2013, da cui decorrono sessanta giorni per la fase in cui gli enti pubblici, i soggetti pubblici e privati interessati e i singoli cittadini possono esprimere le loro osservazioni, a cui seguiranno l'istruttoria tecnica delle osservazioni presentate, la loro discussione nelle Commissioni, infine la fase di approvazione definitiva dello strumento di pianificazione territoriale, con le eventuali modifiche necessarie nel caso in cui le osservazioni venissero accolte.

2. COERENZA DELL'INTEGRAZIONE AL PIT RISPETTO AL PROGRAMMA REGIONALE DI SVILUPPO 2011-2015 E ALL'INFORMATIVA EX ART. 48 DELLO STATUTO

Il Programma regionale di sviluppo (PRS) 2011/2015 e il PIT sono gli strumenti cardine rispettivamente per le politiche di sviluppo e le politiche territoriali regionali. Il PIT, quale strumento di riferimento delle politiche territoriali regionali si rapporta all'impostazione strategica del PRS attraverso politiche ed indirizzi finalizzati a garantire complessivamente la trasposizione delle strategie di programmazione a livello territoriale, con particolare riguardo alle caratteristiche e agli statuti di ciascun territorio. I contenuti del PIT risultano pertanto trasversali rispetto ad altri piani e programmi. Considerare la pianificazione territoriale quale strumento trasversale costituisce una modalità in linea con i principi ispiratori del PRS, in particolare per quanto riguarda la "Promozione di uno sviluppo sostenibile e rinnovabile" e il "Realizzare una visione territoriale integrata" che assume la coesione territoriale e lo sviluppo basato sui territori come assi strategiche.

Nel PRS 2011/2015 si evidenzia, tra gli indirizzi di legislatura, che, per quanto riguarda il PIT, è stata avviata la redazione di specifici Progetti di territorio di rilevanza regionale (PTRR), di cui l'integrazione del Piano di indirizzo territoriale in merito alla definizione degli obiettivi del Parco agricolo della piana e alla qualificazione dell'aeroporto di Firenze – Peretola, rappresenta il primo caso concreto.

L'integrazione al PIT trova coerenza rispetto alle priorità di legislatura indicate nel PRS, in particolare:

- rappresenta il primo progetto territoriale regionale dotando il PIT di una propria progettualità di valenza regionale;
- favorisce lo sviluppo urbano basato sul policentrismo delle strutture insediative e delle funzioni;
- persegue la qualificazione dell'aeroporto di Firenze per rafforzare le dotazioni aeroportuali regionali;

- valorizza la rete dei beni culturali presenti nella Piana e ne salvaguarda i valori paesaggistici;
- persegue la salvaguardia delle aree agricole ai fini della loro valorizzazione produttiva e per la loro fruizione pubblica, come presidio rispetto all'espansione urbana.

Il provvedimento non è stato preceduto dallo svolgimento dell'informativa in aula o in commissione ai sensi dell'articolo 48 dello Statuto.

3. ELEMENTI FONDAMENTALI E CARATTERIZZANTI DELL'INTEGRAZIONE AL PIT

Contenuti

Il Parco agricolo della piana è il primo Progetto di territorio di rilevanza regionale sviluppato a integrazione del PIT.

Il territorio cui si riferisce il Progetto è costituito dall'insieme di aree agricole, verdi ed altre destinate ad interventi di compensazione ambientale, per una superficie complessivamente superiore ai 7.000 ettari collocata al centro dell'area più densamente popolata della Toscana oltre che più direttamente interessata da attività manifatturiere e terziarie, e da importanti aggregati infrastrutturali. Il territorio ricade all'interno dei Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Prato, Carmignano, Calenzano, Poggio a Caiano, Signa, per un totale di otto Comuni e due Province (Firenze e Prato).

Si tratta di uno spazio intensamente urbanizzato che conserva, tuttavia e ad oggi, al proprio interno una dotazione significativa di aree rurali, la cui salvaguardia e qualificazione appare essenziale per promuovere il riequilibrio anche ecologico dell'area a fronte delle molteplici criticità ambientali che vi si manifestano e di ulteriori tensioni ambientali che deriveranno da una serie di ulteriori opere infrastrutturali già programmate.

Fra le diverse opere già programmate vi è anche lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze-Peretola, di recente oggetto di una serie di ulteriori ipotesi e valutazioni, che impongono la necessità di precise indicazioni delle autorità competenti con cui garantire la compatibilità territoriale, e con il Parco agricolo della piana in specie, del nuovo progetto che dovesse essere presentato dal gestore aeroportuale. Il Progetto di territorio concernente il Parco agricolo della piana si prefigge anche questo scopo.

Elementi strutturanti del progetto

Il primo elemento strutturante il progetto è costituito dal continuum di aree agricole tuttora presenti, che sostanziano una straordinaria opportunità di qualificazione per le urbanizzazioni che vi si affacciano praticamente su tutti i

lati. Affinché tale opportunità possa realizzarsi è tuttavia necessario che le aree “fertili” siano destinate esclusivamente ad attività agricole e a funzioni di riequilibrio ambientale, orientando l’agricoltura in termini multiproductivi e multifunzionali.

Il secondo elemento strutturante il progetto è un insieme di reti in grado di qualificare sia il continuum di aree agricole e la sua fruibilità come grande Parco agricolo territoriale, sia le connessioni tra aree agricole e aree urbane limitrofe. Si tratta nello specifico del recupero e (laddove necessario) della ricostruzione delle reti ecologiche; della costruzione di una rete dedicata alla mobilità alternativa; della valorizzazione della rete dei beni culturali.

Ulteriori elementi di progetto consistono nella riqualificazione del reticolo idraulico, con riferimento alla disponibilità di risorsa idrica e di qualità della stessa, nello sviluppo di elementi di mitigazione ambientale e climatica, nella qualificazione dei margini degli insediamenti che si affacciano sul Parco agricolo.

I dispositivi previsti per l’attuazione del progetto vanno dalle discipline specifiche alla promozione di politiche intersettoriali che attribuiscono priorità agli interventi in attuazione del progetto di Parco agricolo della piana.

A tal fine la Regione assume specifiche azioni, oggetto di sette specifici allegati programmatici nel documento di piano del PIT, che riguardano:

- a) la “Promozione delle attività agricole e di forestazione legate alle esigenze di mitigazione ambientale, riqualificazione e valorizzazione del Parco della piana”;
- b) gli “Interventi correlati al Parco agricolo della piana con particolare riferimento a interventi di piantumazione per ridurre l’inquinamento atmosferico e migliorare la fruibilità dei percorsi che collegano le aree urbane al parco”;
- c) gli “Investimenti per le aree umide e per la rete ecologica nel Parco agricolo della piana”;
- d) gli “Interventi correlati al Parco agricolo della piana per una migliore fruizione del parco archeologico di Gonfienti”;
- e) le “Azioni di risanamento e miglioramento della qualità dell’aria, volte a ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera”;
- f) le “Azioni per la promozione di energia da fonti rinnovabili e per l’efficienza energetica ”;
- g) gli “Interventi di miglioramento della mobilità collettiva nell’area anche al fine di ridurre l’inquinamento atmosferico”.

La qualificazione dell'aeroporto di Firenze-Peretola

L'ammodernamento dello scalo aeroportuale fiorentino è un'esigenza ribadita da anni. Si tratta di migliorare l'operabilità di funzionamento in qualità di city airport, ben integrato nell'offerta aeroportuale toscana, in sinergia con lo scalo pisano che si qualifica come aeroporto in grado di ospitare un volume di traffico e una tipologia di aeromobili superiori. Con esso l'aeroporto fiorentino deve poter sviluppare adeguate cooperazioni organizzative e operative, e forti correlazioni di marketing.

Nel documento di piano del PIT si ribadisce che la sua qualificazione sarà tale solo se:

- a) il raccordo strategico con Pisa potrà trovare forme e modalità decisionali e operative efficaci e congruenti alle reali e rispettive potenzialità di sviluppo;
- b) si saprà coniugare la più efficiente e più sicura funzionalità dell'aeroporto con la sua sostenibilità ambientale e abitativa nel contesto territoriale e densamente popolato in cui lo scalo continuerà a collocarsi.

Quindi nel PIT si ribadisce una primaria attenzione della progettazione e delle attività pubbliche di valutazione che dovranno trattare la qualificazione dell'aeroporto, ma anche un'altrettanto intensa attenzione all'esigenza che "qualificare" l'aeroporto comporti il massimo rispetto di quei fattori ambientali, ecologici e paesaggistici dell'area e di quelle sue multiverse dinamiche biologiche e funzionali che la rendono in potenza un grande parco agricolo metropolitano e che la Regione considera un progetto di territorio importante per l'intera Toscana.

L'obiettivo strategico della qualificazione funzionale dell'aeroporto di Firenze risponde ai seguenti obiettivi della programmazione regionale:

- a) integrazione del sistema aeroportuale fiorentino con lo scalo pisano in un quadro di specializzazione delle relative funzioni;
- b) miglioramento dell'accessibilità dello scalo e integrazione del sistema aeroportuale fiorentino con gli altri sistemi di trasporto (tramvia in primo luogo);
- c) qualificazione dei servizi agli utenti, con riferimento all'incremento dei livelli di qualità riguardanti ricettività, accoglienza e funzionalità complessiva dell'infrastruttura.

La disciplina del masterplan individua gli obiettivi strategici e prevede le prescrizioni per la qualificazione dello scalo aeroportuale fiorentino, al fine di garantire la sua funzionalità in un'ottica di migliore inserimento ambientale, individuando i caratteri generali aeroportuali, tra cui la lunghezza massima compatibile della pista, le prescrizioni finalizzate a garantire l'utilizzo monodirezionale (fatte salve emergenze) e gli elementi prioritari e prescrittivi da salvaguardare nell'esame del progetto, indirizzi, direttive e prescrizioni che

dovranno essere riferimento per il successivo procedimento amministrativo di approvazione del nuovo Piano di sviluppo aeroportuale dell'aeroporto di Firenze.

4. LA RISOLUZIONE DEL CONSIGLIO REGIONALE N. 205 DEL 24 LUGLIO 2013

Anche per rispondere ad alcune condizioni espresse nel parere del Consiglio delle autonomie locali (CAL) e più in generale all'esigenza, emersa nel corso dell'istruttoria nelle commissioni, di acquisire maggiori elementi di conoscenza in merito al progetto complessivo dell'intervento di riqualificazione dell'aeroporto di Firenze, le commissioni sesta "territorio e ambiente" e settima "mobilità e infrastrutture" hanno approvato a maggioranza una proposta di risoluzione collegata al provvedimento. La proposta, emendata poi dall'aula, al fine di precisare ulteriormente l'impegno richiesto alla Giunta, la impegna *"a richiedere al soggetto proponente l'opera (ADF) di presentare, con ogni possibile urgenza, nella fase immediatamente successiva al voto sull'adozione, un preliminare di Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) che consenta di accertare sia i costi complessivi di massima necessari per la realizzazione dell'opera, comprensivi dei costi per l'adeguamento del sistema territoriale interessato, sia dei costi relativi all'adeguamento delle diverse funzioni aeroportuali ai livelli di traffico previsti a seguito dell'apertura della nuova pista. Tale preliminare di PSA dovrà essere dotato di un piano economico/finanziario che ne dimostri la sostenibilità da parte del soggetto proponente. Il soggetto proponente dovrà inoltre fornire approfondimenti che esaminino in modo più compiuto le ricadute dell'impatto acustico ed ambientale sulla base del traffico previsto, delle rotte decollo/atterraggio prevalenti e del tipo di aeromobili che utilizzeranno la nuova pista"* (Risoluzione n. 205 del 24 luglio 2013).