

Verso il nuovo Piano Strutturale di Firenze



**Le Osservazioni di
perUnaltracittà
lista di cittadinanza**

Sommario

- pag. 4 Presentazione di Ornella De Zordo
- pag. 6 La lettera di accompagnamento e gli autori delle Osservazioni
- pag. 7 Osservazione n° 1
 GLI ELEMENTI “STRUTTURALI”, LORO CARENZA
 NEL PIANO STRUTTURALE DI FIRENZE
- pag. 11 Osservazione n° 2
 DIMENSIONAMENTO DEL PIANO STRUTTURALE
- pag. 15 Osservazione n° 3
 PIANI URBANISTICI GIA’ APPROVATI
- pag. 16 Osservazione n° 4
 NUOVO IMPEGNO DI SUOLO - RESIDUI DI P.R.G.
- pag. 18 Osservazione n° 5
 LE PROCEDURE DELLA TRASFORMAZIONE:
 AREE DISMESSE E PEREQUAZIONE
- pag. 20 Osservazione n° 6
 TUTELA DELLE INVARIANTI STRUTTURALI
- pag. 21 Osservazione n° 7
 DESTINAZIONE D’USO DELLE UNITA’
 IMMOBILIARI A PIANO TERRA
- pag. 22 Osservazione n° 8
 AREE E COMPLESSI IMMOBILIARI DISMESSI
- pag. 25 Osservazione n° 9
 CITTA’ STORICA
- pag. 27 Osservazione n° 10
 EDILIZIA RESIDENZIALE SOCIALE

- pag. 28 Osservazione n° 11
SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO
E ALTA VELOCITÀ
- pag. 29 Osservazione n° 12
RETE TRAMVIARIA
- pag. 31 Osservazione n° 13
IL PASSANTE URBANO
- pag. 32 Osservazione n° 14
IL TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA
- pag. 33 Osservazione n° 15
L'ANELLO VIARIO E LE NUOVE
INFRASTRUTTURE URBANE
- pag. 34 Osservazione n° 16
I PARCHEGGI DI SERVIZIO ALLA RESIDENZA
E ALLE ATTIVITÀ ECONOMICHE
- pag. 35 Osservazione n° 17
L'AEROPORTO

*Finito di stampare nell'aprile 2011 a Firenze,
a cura del gruppo consiliare perUnaltracittà*

www.perunaltracitta.org

*perUnaltracittà fa parte della
Rete Democrazia Km Zero*
www.democraziakmzero.org

Le proposte di perUnaltracittà' **Il Pit non può essere ignorato dal Piano strutturale, ecco le nostre Osservazioni**

La variante del Pit e la costituzione del Parco della Piana offrono una buona occasione per riaprire varchi e corridoi ecologici, facendo partecipare anche Firenze al ridisegno ambientale e urbanistico della città metropolitana. Sul fronte ovest invece il Piano Strutturale adottato esclude Firenze da ogni soluzione di area vasta, rimanendo impermeabile ai vantaggi portati dalla realizzazione del Parco. Viene saturato ogni spazio possibile, a partire dalla conferma delle previsioni sull'area di Castello e viene di fatto definita una barriera invalicabile di edificato dalle pendici del Monte Morello all'Arno.

Le Osservazioni presentate dal gruppo perUnaltracittà al Piano Strutturale mettono in evidenza le carenze del Piano adottato. Sono assenti una serie di elementi come il Piano per il centro storico, che va invece predisposto con vincolanti prescrizioni al Regolamento Urbanistico, per disciplinare gli interventi ammissibili a salvaguardia del tessuto urbano esistente e anche per promuovere il reinsediamento della residenza stabile. In tal senso va valorizzato il ruolo degli spazi sociali e di relazione sottraendoli alle logiche della speculazione.

Manca anche un Piano ecologico della città capace di prevedere delle connessioni ecologiche tra il verde esistente (superando l'episodicità del verde così come è concepito nel Piano adottato), e di salvaguardare i corsi d'acqua esistenti. Come anche è da salvaguardare tutto il sistema pedecollinare, dove il Piano consente comunque la realizzazione di ospedali, campi e attrezzature sportive, attrezzature per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani e degli impianti di depurazione e altro.

I 130mila metri quadrati di contenitori dismessi nel solo centro storico possono soddisfare le esigenze evidenziate dallo stesso Piano e rendono quindi superfluo il consumo di nuovo suolo come invece è previsto.

Per promuovere l'edilizia residenziale sociale vanno previste inoltre misure vincolanti sia per i grandi contenitori dismessi che per le aree di trasformazione, destinandone quote rilevanti ad edilizia residenziale pubblica, sottraendo così queste aree alla rendita speculativa. Da prevedere anche un Osservatorio sulla casa con dati non solo sul patrimonio disponibile, quanto mai necessari, ma anche sui bisogni e le criticità - come gli sfratti e le morosità - in accordo con i servizi sociali.

Sul Piano della mobilità e delle infrastrutture abbiamo inoltre ribadito la motivata contrarietà al sottoattraversamento Alta Velocità, confermando che ci sono alternative estremamente meno costose e meno impattanti. La rete ferroviaria può, opportunamente adeguata, supportare anche un trasporto locale e metropolitano (metrotreno), su cui occorre puntare con decisione, anche in alternativa a certe linee tramviarie che potrebbero essere evitate, limitando così i devastanti cantieri cittadini. Nella stessa direzione va la richiesta di attenta verifica dell'ipotesi del "passante nord", verifica ambientale, ma anche funzionale, da fare alla luce dei risultati che un trasporto pubblico locale riorganizzato potrà conseguire.

Le critiche al Piano

1. Si legge nella Relazione allegata al Piano: "Lo sviluppo della città è dentro la città, è un potenziale già presente di cui deve essere governato il mutamento, sotto la regia attenta e consapevole della Pubblica Amministrazione". In realtà la regia della Pubblica Amministrazione è purtroppo molto carente. Gli obiettivi sistemici della trasformazione interna della città sono evanescenti, si procede caso per caso e non viene delineata un'idea complessiva di città. L'iniziativa e la direzione è in realtà in mano al privato, che potrà plasmare gli scenari urbani futuri in funzione

della convenienza, in cambio di quote residuali di superfici da destinate ad attrezzature e spazi collettivi.

2. Il Piano dell'amministrazione non è a "volumi zero" perché il dimensionamento prevede:

- l'inserimento di aree per servizi privati destinate a parcheggi, aree residenziali e produttive di completamento / integrazione su nuovo suolo e inspiegabilmente non quantificate (residuo vecchio PRG);
- un incomprensibile incremento, che premia la proprietà immobiliare, del 10% delle superfici da recuperare (+ 67.000 mq.) e di quelle dei trasferimenti (+ 15.000 mq.);
- la trasformazione dei sottotetti in superfici residenziali, con il conseguente aumento del carico urbanistico e relativa riduzione delle dotazioni territoriali;
- un nuovo carico urbanistico derivante da ben 800.000 mq. di superfici da recupero, oltre i 261.400 mq. di superficie dei contenitori di particolare valore.
- la conferma di Piani urbanistici già approvati e non realizzati di notevole peso tra cui Castello (1.400.000mq) e Novoli (45.000mq).

Le proposte di perUnaltracittà

- a. eliminare gli incrementi del 10% delle Superfici di recupero e delle Superfici per i trasferimenti;
- b. recepire la superficie massima di trasferimento pari a 150.000 mq. (perequazione) tra le superfici indicate per il recupero, la cui voce complessiva viene ridotta in ragione della nuova integrazione;
- c. trasferire le superfici degli edifici incongrui solo nelle aree dichiarate dismesse e di trasformazione, non occupando nuovo suolo e non sopraelevando le costruzioni esistenti (*roof extension*), sulla base della verificata richiesta di trasformazione espressa dalla cittadinanza nei singoli ambiti territoriali;
- d. dichiarare le superfici liberate con il trasferimento degli edifici incongrui Aree di Compensazione Ecologica per incrementare le Dotazioni Ecologico Ambientali della città;
- e. distribuire le previsioni del dimensionamento in modo equilibrato lungo tutto il periodo di validità del piano, impedendo che esse possano essere consumate in gran parte già con il primo Regolamento Urbanistico;
- f. rivalutare la sostenibilità dei Piani approvati e non ancora realizzati quali, in particolare, Castello e Novoli.

Il manuale d'uso

Il gruppo urbanistica di perUnaltracittà ha anche elaborato un "Manuale d'uso per un Piano Strutturale partecipato, trasparente e a consumo di suolo zero" scaricabile all'indirizzo è www.perunaltracitta.org/images/pianostrutturale.pdf.

Ornella De Zordo
capogruppo di perUnaltracittà

La lettera di accompagnamento

Firenze 10 marzo 2011

Al Sindaco del Comune di Firenze
Direzione Urbanistica
Via Andrea del Castagno n.3/e
50132 Firenze

Oggetto: OSSERVAZIONI AL PIANO STRUTTURALE

Presa visione del Piano Strutturale del Comune di Firenze, adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n.2010/C/00057 del 13 dicembre 2010 ai sensi della L.R. 1/2005, comprensivo della documentazione relativa alla Valutazione Ambientale Strategica (Rapporto Aziendale sulla Valutazione Ambientale Strategica – VAS) ai sensi della L.R. 10/2010, e pubblicato sul B.U.R.T. n.2 del 12 gennaio 2011, la sottoscritta Ornella de Zordo, capogruppo del gruppo Consiliare perUnaltracittà, propone le Osservazioni al Piano Strutturale di seguito allegate, in collaborazione con: Ilaria Agostini, Adriana Alberici, Federico Basile, Susanna Bracciali, Roberto Budini Gattai, Tiziano Cardosi, Francesco D'Angelo, Maurizio Da Re, Maurizio De Zordo, Cristina Di Palma, Antonio Fiorentino, Franca Gianoni, Cristiano Lucchi, Rita Micarelli, Valeria Nardi, Gabriele Palloni, Giorgio Pizziolo, Daniela Poli, Alma Raffi, Letizia Recchia, Giandomenico Savi, Martina Taiuti, Daniele Vannetiello, Alberto Ziparo.

L'allegato si compone di 17 osservazioni.

Ornella De Zordo
Capogruppo perUnaltracittà

GLI ELEMENTI “STRUTTURALI”, LORO CARENZA NEL PIANO STRUTTURALE DI FIRENZE

Premesso che il Piano Strutturale di Firenze, adottato in data 13/12/2010 con Deliberazione n. 2010/C/00057, risulta largamente carente proprio degli elementi “strutturali” costitutivi, di seguito indicati.

Il primo rilievo che occorre evidenziare è che nel Piano è carente un documento essenziale, il **Quadro Conoscitivo** e la conseguente costruzione delle **Invarianti**. Alla base di questi documenti dovrebbero stare studi e ricerche specifici ed aggiornati. Invece il Piano fa riferimento ai documenti della precedente amministrazione, che erano già largamente carenti e che ne hanno costituito una delle motivazioni di rinvio. In particolare qui sono carenti gli studi relativi al suolo, al sottosuolo (particolarmente coinvolto in progetti e previsioni a rischio), nonché gli studi sulle acque, sull’aria e gli inquinamenti urbani. Mancano inoltre studi storici ed urbanistici, ed economico sociali degni della città di Firenze. Ma in particolare sono **assenti le letture critiche dei dati disponibili** e la messa in evidenza delle carenze e dei rischi in modo tale che così i gravi problemi che assillano la città di Firenze sono praticamente ignorati, così come sono ignorati, per l’altro verso, gli elementi positivi ai quali viceversa si potrebbe fare riferimento per risolvere gli annosi problemi di invivibilità e di stress della Città. E d’altra parte, gli studi della VAS, anch’essi generici e settoriali, non hanno certo colmato questa grave deficienza. Così, questa doppia condizione di ignoranza scientifica e critica e di assenza di informazione rischia di inficiare di per sé tutto il piano che comunque risulta talmente carente da un punto di vista conoscitivo, da risultare, allo stato, praticamente illegittimo.

Gli altri rilievi riguardano invece sia le conoscenze, ma più che altro, le scelte e le previsioni del piano stesso. Tali rilievi possono essere quindi sintetizzati nelle seguenti valutazioni:

- La totale **assenza di un piano ambientale ed ecologico per la città di Firenze**, con riferimento anche a proposte elementari di un programma e di una previsione delle connessioni ecologiche, della salvaguardia dei corsi d’acqua, anche quelli minori, di un Piano della sostenibilità ambientale della città, ed è comunque privo di una previsione generale per la sostenibilità ambientale, prerequisito indispensabile per ogni scelta urbanistica successiva.
- La **inadeguatezza delle previsioni sul Centro Storico** e l’assenza di un Piano specifico per il Centro che ancora non è mai stato redatto, e sul quale peraltro sono operanti regolamenti edilizi lassisti che consentono alterazioni continue sia di destinazione che architettoniche. Il Centro è allo sbando, e divenuto invivibile, è frazionato in ogni sua parte, ed il suo straordinario valore storico architettonico è privo di una qualunque prospettiva e di un futuro degno di questa straordinaria città.
- **Assenza di un progetto per la città**, e contemporaneamente riconferma del “progetto occulto” della passata amministrazione. Com’è noto, esso si basa sulla centralità finanziaria e di marketing della Fortezza, e conseguente convergenza della mobilità su questo nodo. L’asse poi è quello di Novoli e della Fondiaria Castello, con conseguente dipendenza di tutta la città a questa organizzazione a cominciare dal Centro Storico, ridotto a immagine di mercato e di dependance folkloristica, per finire ai quartieri sempre più perifericizzati e subalterni da tutti i punti di vista, dal traffico alla vivibilità locale, alle funzioni urbane di qualità. Viceversa, proprio una visione organica della città, basata su una sua riqualficazione al tempo stesso ambientale, del verde e delle funzioni urbane bilanciate, potrebbe essere la base sulla quale ridisegnare una città aperta, non gerarchizzata. Ciò sarebbe anche il presupposto urbanistico per sciogliere il nodo della mobilità.

- **Mobilità.** E' inaccettabile che per Firenze non esista un Piano per la mobilità, e che si proceda per improvvisazioni o per piani singoli, con dispendio di ingenti somme irragionevoli. Il Piano adottato di fatto ratifica questo disastroso stato di cose, rendendo di fatto impossibili piani ragionevoli e di vasto respiro, quali potrebbero essere i piani di riutilizzo delle potenzialità delle ferrovie (metrotreno, per esempio). Tra l'altro il Piano non si esprime sulle vaste zone ferroviarie limitrofe ai binari che così sono esposte a usi speculativi, mentre queste aree sarebbero essenziali per un piano della mobilità basato sulla prevalenza del trasporto pubblico (in particolare su ferro) e sulle necessarie aree di intermodalità. Tra le scelte errate, in mancanza di un piano della mobilità efficace, vi sono le previsioni della viabilità sotterranea, del tutto avventurosa e irrealizzabile per i noti problemi idrogeologici, sia nelle aree argillose della collina (zona Poggetto e le altre zone contermini), sia in pianura sotto la città dove si affianca il già pericolosissimo tunnel dell'Alta Velocità. Invece che mettere in discussione quel primo errore se ne prevede un altro simile.
- La questione dei **Volumi zero**, che tanto interesse aveva sollevato, ad un attento esame sembra che debba essere completamente ridimensionata, così come le altre questioni urbanistiche collaterali conseguenti che il Piano introduce o che nasconde (perequazione, interventi pianificatori dei privati, registro dei crediti edilizi,...)
- La preoccupante **assenza di indicazioni sulle garanzie e sul ruolo degli interessi pubblici in tutti i casi di recupero** delle aree dismesse e la parallela deregulation di fatto su queste ultime e più in generale sulle aree di trasformazione e su molte aree compromesse da precedenti previsioni, di fatto legittimate da questo Piano, con conseguenze spesso pesanti per gli equilibri generali della città, porta a rendere le previsioni delle UTOE del tutto aleatorie ed improprie, incoerenti con le affermate ipotesi del volume zero.
- **Paesaggio urbano e collinare dei dintorni di Firenze.** Un aspetto preoccupante ed una conseguenza dell'incertezza delle previsioni è la possibile compromissione di ogni area non edificata a livello urbano anche di microubanistica e la possibilità di realizzazione di volumetrie e di opere sportive, sanitarie e simili in tutta la fascia pedecollinare (artt. 11.3.5 e 11.4.5), che notoriamente rappresenta una delle zone più delicate e vitali per la città con conseguente alterazione paesistica, di quelli che sono universalmente noti come "dintorni di Firenze". Queste possibilità di trasformazione incombenti e senza previsione (che già si sono manifestati in città: Assi Giglio Rosso, Via Arnoldi, Via Fortini, Università Europea, Viale Volta,) oltre che, al contrario, la mancanza di previsione per la promozione delle parti più significative della zona pedecollinare (Parco delle Ville Medicee, Parco del Mensola, Parco di Arcetri, di Bellosguardo, delle Cascine est, con i lungarni ad est e le aree ad essi raccordabili, e altri ancora) producono l'effetto di compromissioni irreversibili in una delle parti più delicate dell'intero sistema urbano e la definitiva sottrazione di aree viceversa strategiche per ogni possibilità di una rinascita alternativa e sostenibile per la Città di Firenze.
- **Mancanza della dimensione territoriale della città**, con conseguente visione municipalistica di ogni problematica, e relativa assunzione di logiche riduttive e miopi. Viceversa deve essere considerata prioritaria la necessità di reimpostazione di tutte le problematiche territoriali da quelle ambientali a quelle di gestione metropolitana, fino a quelle economiche e della mobilità, ma in particolare a quelle paesistiche e della bioregione della valle centrale dell'Arno.
- **Il Fronte ovest.** Una diretta conseguenza di quanto sopra rilevato è la constatazione della inadeguatezza urbanistica che il Piano rivela lungo tutta la fascia di territorio del confine ovest del Comune, che viene trattata come se fosse "il muro di Firenze", entro il quale dal lato interno si concentrano e si intensificano tutte le più massicce operazioni edificatorie e tutte le funzioni ritenute lucrose, mentre dall'esterno ci si chiude e non si tiene conto di tutte

le opportunità di tipo ambientale che si affacciano nella Piana. Così il **Piano si autoesclude da qualsiasi soluzione di Area Vasta, e rimane impermeabile ai vantaggi che il Parco della Piana sta dimostrando di essere in grado di produrre per chi vi partecipa**. Ma più che altro, saturando ogni spazio possibile, in particolare confermando le previsioni sull'area di Castello, si va ad erigere una **barriera invalicabile** e urbanisticamente sterile, che va dalle colline di Castello, al confine con Sesto, fino a Peretola e da qui fino all'Arno. Viceversa, solo con un drastico rimodellamento quantitativo e qualitativo di tutta la fascia di confine, aprendo varchi per far traboccare il verde e le strutture ecologiche dalla Piana fin dentro la città in profondità, proprio nelle zone più fittamente edificate (Castello, Novoli, Le Piagge, Peretola, e simili) e nell'altra direzione sud nord, ritrovando i legami tra le colline e il fiume, si potrebbe tentare di migliorare sostanzialmente il futuro della città e anche delle zone contermini. Il Piano sembra del tutto chiuso a questa ultima speranza e pertanto in questo ambito andrebbe totalmente ripensato e rivisto. Questa richiesta, che potrebbe apparire fuori misura e troppo impegnativa e oltre l'ambito di una osservazione, risulta invece appropriata ed urgente se si tiene conto della recente approvazione della variante del PIT, e della previsione del Parco della Piana che il Piano Strutturale non può ignorare. Il Parco della Piana non può essere tenuto "oltre" il confine amministrativo ma esso influenza direttamente e anche indirettamente l'impostazione stessa del Piano Strutturale ed investe in maniera diretta tutta la fascia di confine ovest del Comune di Firenze. La straordinaria occasione di risolvere alcuni dei più gravi problemi ecologici della città, riaprendo varchi e corridoi ecologici, facendo partecipare anche il capoluogo al ridisegno ambientale/urbanistico della città metropolitana, è un'occasione imperdibile, che certamente porta ad un ripensamento urbanistico generale, che potrebbe addirittura portare a liberarsi di alcune scelte nefaste degli ultimi venti anni.

Tutto ciò premesso, in considerazione di tutte queste argomentazioni che fanno parte integrante dell'osservazione stessa i sottoscritti osservano quanto segue:

Allo scopo di eliminare le carenze strutturali del piano in oggetto si propone di incrementare il Piano con le seguenti elaborazioni:

- a. **predisposizione di un Quadro Conoscitivo aggiornato** e frutto di un bilancio critico in funzione della sostenibilità ambientale della città e tale che evidenzi le condizioni di rischio e di criticità della città. Da tale quadro sarà possibile definire le conseguenti Invarianti di legge, senza le quali il Piano sarebbe da ritenersi illegittimo, come del resto ogni altra "struttura fondativa" per il Piano e per ogni sua scelta urbanistica;
- b. **elaborazione di conseguenza di un Piano/programma ecologico per la città**, esteso alle sue strutture naturali e antropiche, che definisca il suo patrimonio naturale di riferimento. Detto piano/programma potrà così definire un disegno completo del Sistema Ambientale della città di Firenze, che vada oltre la disarticolazione e l'episodicità del verde così come appaiono nel Piano strutturale adottato, per raggiungere invece quel livello sistemico indispensabile ad una corretta impostazione ecologica e ambientale per la vita del contesto di riferimento della città e per la città stessa. Tutto questo pone anche le basi per un progetto di paesaggio urbano e collinare/fluviale che è estremamente necessario per questa città ma di cui non vi è minima traccia nel Piano strutturale, né in termini progettuali, ma neppure in termini di fornitura dei minimi presupposti. Anzi, specie nella fascia pedecollinare, che è la più delicata in quanto interfaccia tra il rurale e l'urbano, tra i quartieri e la campagna storica, vi sono seri rischi se non viene revocata l'equivoca norma che lascia aperte possibilità imprecise e quindi potenzialmente devastati (terzo comma degli artt. 11.3.5 e 11.4.5 NTA), che qui si chiede esplicitamente di revocare;
- c. **predisposizione di Piano per il Centro Storico** che garantisca la messa in evidenza e la conservazione del patrimonio e che favorisca la vivibilità e l'apprezzamento della città per residenti ed ospiti;

- d. **predisposizione di Piano della mobilità** della città e dell'area metropolitana, basato sul trasporto su ferro e quindi sul metrotreno e sulle strutture complementari (tramvie, navette, ciclopiste, bus, taxi, altro) da integrarsi con un piano dei trasporti di tutta la Toscana Centrale in modo tale da garantire e da contribuire ad uno sviluppo virtuoso di tutta la mobilità urbana, metropolitana, regionale toscana: aeroporto internazionale intercontinentale a Pisa, porto di Livorno, Alta Velocità e piccolo aeroporto di qualità a Firenze, il tutto collegato da una rete automobilistica e ferroviaria efficiente, per persone e merci, evitando ogni forzatura, quale in particolare la previsione di qualsiasi incremento di Peretola, compresa la previsione di una pista parallela all'autostrada;
- e. **elaborazione di un Piano per le riqualificazioni urbane**, coerente con le scelte "volumi zero", che trasformi le UTOE in Programmi di Recupero e riqualificazione di ambito locale;
- f. sulla base dell'approvazione della variante del PIT e del Parco della Piana occorre **adeguare il Piano Strutturale alle indicazioni e alle politiche urbanistiche regionali**. Ciò comporta un ripensamento di tutto il Fronte Ovest della città, nonché delle politiche ambientali/urbanistiche ad esso riferite, dalle colline nord, fino al fiume Arno, e lungo di esso su entrambe le rive, per pervenire ad un disegno organico dei parchi e dei verdi urbani, da riconnettere tra loro, in modo tale che tutta la zona ovest venga ridisegnata, tenendo conto anche delle aree dismesse, che dovranno avere un uso prevalente di servizio alle comunità insediate;
- g. su questi presupposti sarà allora possibile pervenire all'elaborazione di un **Piano/programma di rivitalizzazione e di rinascita gestionale della città**, a carattere realmente partecipativo e processuale, che prenda l'avvio immediatamente dopo l'approvazione del Piano Strutturale, ma che sia già inserito nella normativa del Piano stesso, in modo tale che possa agire già nelle more di elaborazione e di approvazione del Regolamento Urbanistico;
- h. sempre su questi presupposti, sarà anche possibile la **predisposizione di un Documento Urbanistico preliminare**, concordato con tutti gli altri enti, ed in particolare raccordato ed inserito nella previsione del Parco della Piana, di recente adozione, che fornisca i presupposti per la conseguente elaborazione di un "Progetto Territoriale e Paesistico" di lungo periodo per la trasformazione di Firenze (e della sua area metropolitana) in una **"Green city" di livello europeo**.

Si richiede pertanto che, prima dell'approvazione definitiva del Piano strutturale, si proceda ad una sua revisione in accordo con le indicazioni del PIT e del Parco della Piana, e che tutti gli Elementi Strutturali costitutivi sopraddetti siano accolti, attivati o quantomeno programmati ma che comunque divengano parte integrante e prioritaria del Piano stesso, che altrimenti non potrà definirsi Strutturale, e che tutte le indicazioni che possono rendere non praticabili queste finalità ed attualmente inserite nel piano vengano opportunamente eliminate, come dettagliatamente comparirà anche nelle osservazioni successive.

DIMENSIONAMENTO DEL PIANO STRUTTURALE

Il Piano strutturale di Firenze è il piano delle buone intenzioni. La Relazione afferma che “*affidare la trasformazione della città esclusivamente al riuso di contenitori dismessi cambia decisamente la prospettiva di piano. Lo sviluppo della città è dentro la città, è un potenziale già presente di cui deve essere governato il mutamento, sotto la regia attenta è consapevole della Pubblica Amministrazione*”. In realtà in questo Piano Strutturale la regia della Pubblica Amministrazione è carente. Gli obiettivi sistemici della trasformazione interna della città sono evanescenti, si procede caso per caso e non viene delineata un’idea complessiva di città, di riequilibrio ambientale del territorio, né si aprono nuovi scenari di ridefinizione del sistema territoriale all’altezza dello spessore storico, culturale e ambientale di Firenze.

L’impianto è decisamente di tipo neoliberista: il finanziamento della città pubblica è affidato alle operazioni speculative dei privati. A questi il Piano consente la trasformazione e la valorizzazione di contenitori, volumi, aree dismesse, aree inedificate in cambio di quote residuali di superfici da destinate ad attrezzature e spazi collettivi. Le procedure non sono del tutto affidabili: ampio è il ricorso alla perequazione e alla compensazione dei cosiddetti “*diritti edificatori*”, strumenti che di fatto sanciscono la subalternità dell’azione pubblica di governo del territorio all’iniziativa privata, strumenti fortemente criticati e contrastati dalla parte più avanzata e avveduta dell’urbanistica italiana.

Quanto ai dichiarati “volumi zero”, in una città come Firenze, ormai satura oltre ogni misura, trasformare una fabbrica dismessa in un condominio multipiani con decine di famiglie, tutte ampiamente motorizzate, oppure una ex caserma in albergo a cinque stelle, o un ex ospedale psichiatrico in villette di lusso, significa attuare operazioni di cosmesi urbana che di fatto aumentano il grado di congestione della città, ne distruggono le potenzialità di riqualificazione, e finiscono per valorizzare gli investimenti speculativi della proprietà immobiliare.

In verità il Piano in adozione non è a “*volumi zero*” perché il dimensionamento prevede:

- l’inserimento immotivato dei nuovi impegni di suolo dell’attuale Piano Regolatore, residui e non ancora attuati, pari a 92.100 mq. di superficie utile;
- l’inserimento di aree per servizi privati destinate a parcheggi, aree residenziali e produttive di completamento / integrazione su nuovo suolo e inspiegabilmente non quantificate (residuo vecchio PRG);
- un incomprensibile incremento, che premia la proprietà immobiliare, del 10% delle superfici da recuperare (+ 67.000 mq.) e di quelle dei trasferimenti (+ 15.000 mq.);
- la trasformazione dei sottotetti in superfici residenziali, con il conseguente aumento del carico urbanistico e relativa riduzione delle dotazioni territoriali;
- un nuovo carico urbanistico derivante da ben 800.000 mq. di superfici da recupero, oltre i 261.400 mq. di superficie dei contenitori di particolare valore.

Il Piano non è a “*consumo zero di suolo*” perché gli interventi previsti dall’attuale PRG e i trasferimenti di capannoni e laboratori incongrui con il contesto consolidato, saranno distribuiti su aree verdi e agricole non ancora urbanizzate.

**DIMENSIONAMENTO
DEL PIANO STRUTTURALE ADOTTATO (12/01/2011)**

DIMENSIONAMENT O PALESE mq.		
	Contenitori di particolare valore	261.400
	Recupero esistente	666.000
	Trasferimenti edifici incongrui e/o dismessi	150.000 15.000
	Aree residenziali Aree non ancora attuate da destinare ad attrezzature sportive (residuo vecchio PRG)	92.100
	Nuovi impegni da Piano Strutturale	0
	Dimensionamento palese mq. SUL	1.184.500
DIMENSIONAMENT O OCCULTO aggiuntivo mq.		
	Aree per servizi privati destinate a parcheggi (residuo vecchio PRG)	?
	Aree residenziali e produttive di completamento / integrazione per ottimizzare lo sfruttamento di suolo già urbanizzato (residuo vecchio PRG)	?
	Uso abitativo dei sottotetti	?
	Completamento di 16 Piani Attuativi (Castello, ...)	?
DIMENSIONAMENT O TOTALE P.S. RENZI (2011)		1.184.500 ?
DIMENSIONAMENT O TOTALE P.S. DOMENICI (2007)		1.553.781
Il colore scuro indica le trasformazioni che comportano CONSUMO DI SUOLO		

Se questo Piano Strutturale viene approvato, su Firenze si allunga l'ombra di circa 1,2 milioni di metri quadri tra nuove costruzioni e recupero di quelle esistenti, oltre le quantità assentite e non quantificate; nonostante l'asserita volontà di discontinuità con il passato, le quantità in gioco non si discostano molto da quelle previste dal precedente Piano Domenici, pari a 1,5 milioni di mq.

Il Piano si configura come un piano di massima capacità, registra tutte le spinte esistenti, senza selezione degli obiettivi, indicazione dei tempi e delle priorità. Il fondamento quantitativo del piano risulta essere solo la domanda solvibile di trasformazione immobiliare. E' da sottolineare che la tutela degli interessi collettivi, della definizione dei bisogni della collettività, è solo un sottoprodotto della valorizzazione immobiliare privata.

Infine un'ultima considerazione relativa al dimensionamento del Piano Strutturale in relazione a quello del Regolamento Urbanistico: sarebbe opportuno che la realizzazione delle trasformazioni ammesse fosse distribuita lungo tutto il periodo di validità del Piano Strutturale, ritenuto di circa 15 – 20 anni, evitando, come accade nella maggior parte dei comuni toscani, il rapido consumo delle previsioni di Piano sin dal primo Regolamento Urbanistico successivo all'approvazione del piano comunale.

Le osservazioni che presentiamo si propongono quindi come energica cura dimagrante delle previsioni affinché il Piano possa essere accettabile da un punto di vista della sostenibilità ambientale e territoriale. In particolare riteniamo che il dimensionamento si deve limitare a prendere in considerazione i soli edifici di particolare valore e quelli da recuperare, avendo cura di:

- eliminare le previsioni residue del PRG, sia quelle chiaramente calcolate (92.000 mq.) che quelle occulte, ossia stranamente previste ma non calcolate;
- eliminare l'incremento del 10% delle superfici degli interventi di recupero;
- eliminare l'incremento del 10% delle superfici da trasferire, questi ultimi due punti si configurano come un ingiustificato bonus alla proprietà e alla rendita edilizia di questa città;
- inserire la previsione del trasferimento delle superfici degli edifici incongrui (150.000 mq.) all'interno del recupero degli immobili esistenti e non come voce aggiuntiva e incrementale;
- limitare le residenze nelle aree di trasformazione ad un massimo del 50% della superficie utile;
- garantire ai servizi nelle aree di trasformazione un minimo del 50% della superficie utile;
- garantire che le superfici degli edifici incongrui siano trasferite solo nelle aree dismesse, **non occupino nuovo suolo e non sia consentita la sopraelevazione degli edifici esistenti**; le quantità ammesse a trasferimento devono essere consentite solo sulla base della verificata richiesta di trasformazione espressa dalla cittadinanza nei singoli ambiti territoriali;
- trasformare le aree dei residui di PRG e le aree liberate dagli edifici incongrui in AREE DI COMPENSAZIONE ECOLOGICA diffusa e capillare della città.

Tutto ciò premesso, vengono di seguito presentate le seguenti osservazioni:

- a. eliminare dall'art. 1.7 delle NTA i riferimenti agli incrementi del 10% delle Superfici di recupero e delle Superfici per i trasferimenti;
- b. inserire nell'art. 1.7, e coerentemente in tutti gli altri atti del Piano, l'indicazione che la superficie massima di trasferimento pari a 150.000 mq. è da recepire tra le superfici indicate per il recupero, la cui voce complessiva viene ridotta in ragione della nuova integrazione;
- c. il trasferimento delle superfici degli edifici incongrui (punto 3.14 della Relazione) può avvenire solo nelle aree dichiarate dismesse e di trasformazione, non occupando nuovo suolo e non sopraelevando le costruzioni esistenti (*roof extension*), sulla base della verificata richiesta di trasformazione espressa dalla cittadinanza nei singoli ambiti territoriali;
- d. dichiarare le superfici liberate con il trasferimento degli edifici incongrui Aree di Compensazione Ecologica per incrementare le Dotazioni Ecologico Ambientali della città.
- e. inserire nell'art. 4.2, "Dal Piano Strutturale al Regolamento Urbanistico", un dispositivo normativo che permetta di distribuire le previsioni del dimensionamento in modo equilibrato lungo tutto il periodo di validità del piano, impedendo che esse possano essere consumate in gran parte già con il primo Regolamento Urbanistico.

OSSERVAZIONE N° 3

PIANI URBANISTICI GIÀ APPROVATI

Il nuovo Piano deve poter evidenziare una netta discontinuità con i metodi e le scelte della passata amministrazione, non solo in relazione al dimensionamento degli interventi ma anche in relazione alla eventuale conferma dei piani urbanistici già approvati. Facciamo riferimento al Piano di Castello, a quello di San Salvi, al completamento dell'ex area Fiat di Novoli, e altri, operazioni controverse di cui spesso si è occupata la magistratura, che in città hanno sollevato forti contrasti e che non possono essere automaticamente inserite nel nuovo strumento urbanistico. Per evitare una sanatoria generalizzata di questi piani, è necessario che la loro attuazione sia aggiornata e subordinata a quelle scelte di compatibilità e sostenibilità ambientale di cui chiediamo il rispetto. In questo senso le osservazioni devono costringere i soggetti interessati a riaprire il dibattito su queste aree fondamentali per prospettare una reale riqualificazione dell'intero assetto urbano e territoriale

Non dimentichiamo il pesante impatto che questi piani avranno sia in termini di occupazione di nuovo suolo che di nuovi volumi da realizzare e che il Piano Strutturale, paradossalmente, considera già costruiti. E' il caso del Piano Urbanistico Esecutivo di Castello con i suoi 1,4 milioni di metri cubi di edifici, che andrebbe rinegoziato sulla base delle indicazioni del Piano di rischio aeroportuale e per verificarne l'integrazione con le previsioni di tutela delle Aree verdi della Piana,

UTOE 1 Colline Nord	P. R. Il Gignorino
UTOE 2 C.M. – San Salvi	P.U.E. San Salvi
UTOE 3 V.le Giannotti/Europa	
UTOE 4 Colline Sud	
UTOE 5 Galluzzo/ Porta Romana	P.R. Via del Podestà P.R. Esselunga
UTOE 6 Soffiano	
UTOE 7 Mantignano/Ugnano	
UTOE 8 Cascine/Isolotto	P.R. Viale Belfiore P.U.E. Leopolda
UTOE 9 Piagge/Pistoiese	P.R. Via di Peretola P.U.E. Via Ferrarin P.U.E. Via dell'Osteria
UTOE 10 Novoli/Rifredi/Castello	P.R. Villa Demidoff P.R. Ex Fiat Novoli P.U.E. Castello
UTOE 11 Careggi	P.R. Via di Castello P.R. Via Burci
UTOE 12 Centro Storico/Viali	P.R. Via Palazzuolo P.R. Via Faenza

delle relative Invarianti territoriali, del Parco delle Ville e Giardini medicei e del sub sistema territoriale del fiume Arno.

Ricordiamo l'area di San Salvi, il cui Piano Urbanistico esecutivo, prevedendo residenze private di lusso, è in contrasto sia con il Vincolo di tutela della Soprintendenza, relativo all'unitarietà funzionale e storico/urbanistica del complesso, che con le richieste di cittadini e associazioni che ne rivendicano l'integrale proprietà e disponibilità pubblica. I Piani in corso di attuazione sono 16 e coprono l'intero territorio comunale (tabella a sinistra).

E' necessario porre rimedio alla situazione paradossale che si è venuta a creare, in base alla quale la sostenibilità ambientale di questi piani, in relazione alle previsioni degli strumenti urbanistici generali, non è mai stata verificata. Infatti per il vecchio strumento urbanistico si tratta di interventi non ancora realizzati, mentre il nuovo Piano Strutturale li considera già

realizzati. E' evidente che le previsioni di questi piani devono essere riconsiderate alla luce degli obiettivi di qualità del territorio e degli insediamenti, e nel caso in cui siano in contrasto, bisogna provvedere alla loro ridefinizione/rinegoziazione.

Tutto ciò premesso, vengono di seguito presentate le seguenti osservazioni:

- soppressione degli ultimi tre commi dell'art. 7.3 delle N.T.A.
- l'adeguamento della cartografia delle UTOE;
- la verifica di sostenibilità ambientale dei Piani attuativi in relazione alle previsioni di dimensionamento del Piano Strutturale (ART. 1.5 – 1.6 – 1.7 N.T.A.), analizzando la compatibilità con il contesto insediativo, l'accessibilità, gli effetti indotti sulla mobilità.

NUOVO IMPEGNO DI SUOLO - RESIDUI DI P.R.G.

Il dimensionamento del Piano Strutturale, ai sensi dell'art. 6 del DPRG 9/2/2007 n. 3/R, comprende anche il resoconto dello stato di attuazione delle previsioni insediative del PRG vigente che, come è noto, non implicano affatto il riconoscimento di ipotetici "diritti edificatori" sulle aree, e, sulla base della loro compatibilità con gli obiettivi strategici del nuovo strumento urbanistico, possono essere riconsiderate o addirittura azzerate.

Quanto all'affermazione "*consumi zero di suolo*", il Piano Strutturale non solo non azzerava le previsioni insediative del PRG vigente, ma adotta anche delle strategie per sfumarne i contenuti, cambiarne la denominazione, e altro, affinché esse possano diventare sempre più evanescenti, a tal punto da apparire azzerate.

In dettaglio vediamo invece che il nuovo Piano **conferma ben il 40% delle superfici del PRG** non ancora attuate, pari a 92.100 mq. di superficie utile lorda, mentre, in modo incomprensibile, dichiara che le restanti aree (art. 1.8 delle NTA) sono confermate ma non costituiscono dimensionamento, insomma non sono quantificate. In realtà si tratta di interventi che pesantemente consumano risorse ambientali essenziali, e infatti sono previsti parcheggi, impianti sportivi, ed anche strutture produttive e residenziali cosiddette di completamento e integrazione che, poiché sono operazioni tese "*ad ottimizzare lo sfruttamento di suolo già urbanizzato*", è come se non esistessero.

Il Piano Strutturale (art. 30.7 delle NTA) **conferma anche i residui di PRG destinati a servizi privati, quali attrezzature e impianti sportivi**, quantificati in ben 16.200 mq. di superficie utile. Si tratta di una fascia verde che, ereditata dal vecchio Piano, cinge dappresso la città ma che in realtà prefigura ulteriori cementificazioni: le aree a verde sportivo infatti, come si legge nelle norme tecniche del PRG, sono "*destinate agli impianti sportivi, coperti e scoperti, immersi nel verde che deve occupare almeno il 40% dell'area*": il 60% restante dunque potrà essere edificato, e potrà comprendere anche bar, ritrovi, locali di spettacolo ed alloggi per il personale di sorveglianza. Sostituire la cintura di "grigio sportivo" con una vasta corona agricola - e perciò inedificabile - è la soluzione semplice ed efficace per la tutela del paesaggio fiorentino.

Infine, un'ultima considerazione. Se confrontiamo il dimensionamento proposto dalla Valutazione integrata del giugno 2010, in cui le superfici residue erano computate per intero (circa 238.000 mq.), e quello del Piano adottato nel gennaio 2011, in cui le superfici sono "solo" 92.100 mq., notiamo che contemporaneamente, **al diminuire dei residui aumentano, sorprendentemente, le superfici cosiddette da recupero** di immobili esistenti; sorge il dubbio che gli interventi non attuati del PRG nel tempo siano diventati di recupero e scomparsi dal dimensionamento dei residui.

Per quanto riguarda le previsioni quantificate, ossia i 92.100 mq. di nuove costruzioni, non si deve dimenticare che sono localizzate nelle ultime aree verdi della città. **Occupano nuovo suolo per circa 13,5 ettari** dove sono previste due grosse lottizzazioni residenziali, parcheggi di superficie e interrati, e attrezzature sportive private (vedi schede allegate). E' da sottolineare che **verranno occupati gli ultimi spazi liberi della città**, e in alcuni casi si tratta di aree di grande pregio ambientale e storico, come nel caso delle previsioni a Soffiano, Gignoro/Coverciano, Via B. Fortini, o di aree di importanza strategica per la riconnessione dei sistemi ambientali ed ecologici della città, che a questo punto potrebbe risultare irrimediabilmente compromessa.

Emblematico è quanto accade per la lottizzazione residenziale (nuovo carico demografico di **1.336 abitanti**), di circa 3 ettari, prevista all'inizio di Peretola, tra Via Baracca e Via Geminiani, che, nel caso dovesse essere realizzata, precluderebbe in maniera definitiva la formazione del corridoio ecologico di riconnessione del sistema ambientale collinare, quello delle Ville Medicee e di Castello, con il sistema fluviale dell'Arno, Parco delle Cascine e Argingrosso. Anche gli orti urbani,

attualmente distribuiti lungo il rilevato ferroviario, sarebbero inevitabilmente distrutti.



Altro caso da segnalare è quello della lottizzazione (nuovo carico demografico di **1.700 abitanti**) prevista nell'area di circa 4 ettari posta a ridosso di Viale Guidoni, tra il Palazzo di Giustizia e la Mercafir. Attualmente il sito è libero da costruzioni, e la sua riqualificazione in chiave ecologica, estesa all'adiacente area di trasformazione della Mercafir, potrebbe essere un modo significativo per rompere l'isolamento della città verso la Piana, e consentire, come previsto nella tav. 8 del Piano, la strutturazione di un corridoio verde

che dalla Piana di Castello possa incunarsi sino al Parco di San Donato e all'area di recupero di Villa Demidoff. Intervento oggi ancor più necessario per tentare di compensare gli effetti perversi generati dalle ingenti volumetrie residenziali edificate nella zona di Novoli e l'impatto pesantissimo del mega complesso commerciale del Multiplex.

Riteniamo che le previsioni del P.R.G. vigente non devono essere confermate e proponiamo che questi tasselli territoriali possono invece costituire un serbatoio di **AREE DI COMPENSAZIONE ECOLOGICA** per incrementare le Dotazioni Ecologico Ambientali della città.

Tutto ciò premesso, e con l'ausilio di schede esplicative, vengono di seguito presentate le seguenti osservazioni:

- a. azzerare tutte le previsioni residue del P.R.G. vigente, sostituendo il testo attuale dell'art. 1.8 delle N.T.A. del Piano con il seguente: *"Il Piano Strutturale non conferma le aree di nuova edificazione a destinazione residenziale, produttiva e per servizi privati previste nel Piano Regolatore Generale e non ancora attuate"*
- b. adeguare le tabelle del dimensionamento delle UTOE e di quello complessivo.
- c. dichiarare queste zone **AREE DI COMPENSAZIONE ECOLOGICA** della città.

Nel caso l'Osservazione precedente non sia accolta, chiediamo di:

- d. chiarire i criteri di cui l'amministrazione si è avvalsa per confermare le lottizzazioni di Via Geminiani e di Viale Guidoni, e se sono stati presi in considerazione i relativi carichi demografici e funzionali che andranno a gravare in un'area della città già particolarmente compromessa dai precedenti insediamenti;
- e. indicare correttamente le superfici degli interventi residui di P.R.G., indicati in maniera generica e non quantificati, relativi a:
 - Aree per servizi privati destinate a parcheggi (residuo vecchio PRG)
 - Aree residenziali e produttive di completamento / integrazione per ottimizzare lo sfruttamento di suolo già urbanizzato (residuo vecchio PRG);
- f. quantificare la superficie territoriale occupata da questi nuovi impegni;
- g. localizzare gli interventi di cui al punto "e";
- h. variare in modo coerente gli articoli 1.8 e 30.7 delle N.T.A. con l'indicazione delle superfici di cui ai punti "e" ed "f"
- i. adeguare le tabelle del dimensionamento delle UTOE, la tabella del dimensionamento generale del piano, le cartografie tematiche e delle UTOE.

LE PROCEDURE DELLA TRASFORMAZIONE: AREE DISMESSE E PEREQUAZIONE

L'Amministrazione comunale affida le procedure della Trasformazione urbana all'istituto della **Perequazione**, già annunciata nel vecchio Piano Strutturale e oggi riproposta. Questo è in realtà uno strumento di difficile gestione e l'Amministrazione sembra voler eludere la complessità e gli aspetti preoccupanti connessi a questo tipo di operazione. Sembra tutto facile: all'interno degli isolati urbani si potranno abbattere i capannoni e i laboratori dismessi, i fantomatici "*diritti edificatori*" maturati potranno essere trasferiti in altre aree del territorio comunale e nel frattempo l'area interna all'isolato sarà ceduta al comune per farci un giardino, o un parcheggio o altri servizi; là dove c'era un capannone potrebbe venirci un'area verde. Ma è proprio così? In realtà si tratta di operazioni estremamente articolate che coinvolgono nella definizione delle politiche territoriali i privati che, si sa, se non sono incentivati e non vedono massimizzare il loro profitto, difficilmente si abbandonano al mecenatismo immobiliare auspicato dal comune.

Si tratta quindi di dispositivi che, se non ben governati, rischiano di replicare il "*sistema gelatinoso*" degli intrecci tra affari e politica che, purtroppo, a Firenze ha già procurato tanti danni. Indichiamo quindi alcuni aspetti problematici:

- j. l'istituto della Perequazione viene attivato in **assenza di una normativa** nazionale e regionale di riferimento che dovrebbe stabilirne modalità e limiti applicativi. La sua mancanza rende difficile il controllo dell'operato dell'Amministrazione comunale.
- k. Il trasferimento delle superfici demolite, la migrazione dei cosiddetti "*diritti edificatori*", **alimenterà il consumo di nuovo suolo** a spese delle aree verdi e del territorio rurale, la cui tutela è ormai non più negoziabile. Non solo, ma per accogliere le volumetrie in movimento, **gli edifici esistenti potranno essere pericolosamente sopraelevati** ("*roof extension*"). Le aree in cui queste operazioni dovrebbero concentrarsi sono quella di Soffiano (UTOE 6), a ridosso del Parco della Collina, e quella cronicamente congestionata di via Pistoiese (UTOE 9). E' prevedibile che queste, proprio per il loro delicato equilibrio ambientale e per l'alto grado di saturazione degli interventi già attuati, non saranno in grado di sostenere ulteriori operazioni di densificazione urbana.
- l. La quantità complessiva di superfici da spostare, deve essere **ancorata alla effettiva domanda di servizi pubblici** che il comune intende realizzare. Il cosiddetto credito edilizio dovrebbe formarsi sulla base dei bisogni dei cittadini e non, come avviene in questo caso, a partire dalle richieste di trasformazione degli operatori immobiliari.
- m. L'istituzione del "**registro dei crediti edilizi**", con il quale si potranno rendere commerciabili le superfici soggette a trasferimento, è un'operazione rischiosa perché introduce nella gestione della città un dispositivo difficilmente controllabile. La formazione del mercato di questi crediti, la cui regolamentazione è carente, avrà conseguenze preoccupanti, tra cui un **probabile incremento dei valori immobiliari**, già alti in una città d'arte come Firenze. Non solo, ma l'Amministrazione comunale si vedrà costretta, per realizzare le opere di interesse pubblico, a dover negoziare, in condizioni di subalternità, proprio con i titolari dei crediti edilizi. In questo senso ci sembra preoccupante la liberalizzazione della commerciabilità dei crediti edilizi introdotta nel testo del Piano Strutturale adottato nel gennaio del 2011 dal quale, per accogliere gli emendamenti presentati alla prima stesura del dicembre 2010, è scomparso¹ proprio il riferimento al divieto della loro commercializzazione.

Riteniamo che l'eventuale trasferimento delle superfici suscettibili di trasformazione dovrebbe avvenire da area dismessa ad area dismessa evitando l'occupazione di nuovo suolo e favorendo così il **Riuso delle aree già urbanizzate**, mentre le aree che si rendono disponibili in

¹ Riportiamo il testo cancellato: "*Il diritto edificatorio non può essere commercializzato ed eventuali passaggi di proprietà potranno essere effettuati solo al momento della sottoscrizione della convenzione accessoria dell'atto abilitativo o del piano attuativo*".

seguito ai trasferimenti, dovrebbero soltanto essere vincolate e dichiarate **Aree di Compensazione Ecologica**, a maggior ragione in un contesto come quello fiorentino, dove quasi tutte le aree di pianura sono state occupate e si comincia ad aggredire la collina.

- Il sistema delle aree dismesse e degli spazi aperti potrebbe essere quindi utilizzato per
- adeguare la **dotazione di servizi pubblici** alle superfici minime prescritte per legge (D.M. 1444 del 1968) e cronicamente sottostimate, evitando di considerare le aiuole spartitraffico nel calcolo delle aree verdi;
 - mitigare il disagio abitativo, drammaticamente diffuso in città, prevedendo di ampliare l'offerta di **Edilizia Residenziale Pubblica** e/o **Residenze Assistite** (per anziani) attraverso il recupero del patrimonio esistente, anche attraverso procedure di coinvolgimento degli utenti stessi (autorecupero);
 - favorire la riappropriazione della città da parte dei suoi abitanti promuovendo, nelle aree dismesse, **Laboratori di Riqualificazione Urbana**, in cui attrezzare spazi di relazione socialmente significativi.
 - La gestione sia dei luoghi che delle attività potrà essere affidata ad **Associazioni di cittadini**, formalmente riconosciute, al fine di rinnovare e promuovere un'attiva partecipazione alla vita della città, di sperimentare pratiche creative di riappropriazione degli spazi urbani, di tessere reti di scambio solidali e non mercificate.
 - Le varie aree elementari (U.T.O.E.) in cui il Piano Strutturale suddivide il territorio comunale, dovrebbero potersi riorganizzare proprio intorno a queste **Laboratori di Riqualificazione Urbana**, veri e propri centri di rivitalizzazione e rigenerazione di una condizione urbana, così profondamente prostrata, come quella attuale di Firenze.
 - La **bonifica delle aree** che si vanno liberando deve essere integralmente a carico del soggetto proponente o del proprietario dell'area, non può avvenire a scomputo degli oneri di urbanizzazione, perché in questo modo sarebbero addebitati alla collettività costi generati dallo svolgimento di attività private.
 - Si deve **escludere la possibilità che i servizi non realizzati siano monetizzati**, perché questo comporterebbe un impoverimento della qualità dell'intero sistema urbano.
 - Gli interventi di trasferimento e di sostituzione degli edifici, proprio per la complessità della ricaduta sul sistema urbano, devono rientrare in un **preciso piano urbanistico**, non dovrebbero essere attuati, come previsto dal Piano Strutturale, anche mediante interventi diretti che potrebbero sottrarsi a qualsiasi tipo di controllo.

Tutto ciò premesso, vengono di seguito presentate le seguenti osservazioni:

- Eliminare nell'art. 36.2 la previsione dei trasferimenti nelle "*aree di margine dell'edificato*", questi non devono interessare le aree libere e le aree agricole, sia di pianura che pedecollinari; i trasferimenti devono avvenire solo nell'ambito delle aree di trasformazione;
- modificare l'art. 36.4 in modo da eliminare l'istituzione del Registro dei crediti edilizi e prevedere, per i trasferimenti delle superfici incongrue, modalità di formazione del comparto disgiunto da area dismessa ad area dismessa, l'apposizione del vincolo di inedificabilità delle aree liberatesi e la loro destinazione ad Aree di Compensazione Ecologica della città;
- indicare nell'art. 36.4 che la bonifica delle aree liberatesi in seguito al trasferimento delle superfici è a carico della proprietà e non può essere portato a scomputo degli oneri di urbanizzazione;
- nell'art. 36.1 è da eliminare la previsione di monetizzazione delle dotazioni territoriali afferenti l'intervento di trasformazione;
- nell'art. 36.3 è da precisare che gli interventi di trasferimento delle superfici incongrue si attuano solo mediante piano attuativo, è da escludere l'intervento edilizio diretto anche se convenzionato.

TUTELA DELLE INVARIANTI STRUTTURALI

Il Piano Strutturale di Firenze conferma, in continuità con quello precedente, la logica dell'invariante che può variare, delle eccezioni che di fatto vanificano le prescrizioni della norma. Infatti, se da un lato afferma che nelle invarianti strutturali, quali gli alvei e gli invasi dei fiumi e le aree collinari, non sono ammesse nuove costruzioni, dall'altro consente, in deroga a quanto vietato, una aggressione di queste aree che invece dovrebbero essere sottoposte a tutela integrale.

All'art. 11.3 si legge che **l'invariante dei fiumi e delle valli** comprende gli alvei e gli invasi dei bacini idrici dell'Arno, del Mugnone, della Greve e dell'Enza. Questi sono caratterizzati da fenomeni di crisi ambientale per effetto di esondazione, ristagno, inquinamento e rappresentano aree strategiche da un punto di vista vegetazionale, paesaggistico e di collegamento ecologico. Si constata che, in deroga al divieto di realizzare nuove costruzioni o di ampliare quelle esistenti, il Piano autorizzi solo sulla base di una generica verifica di compatibilità paesaggistica, **interventi di trasformazione degli edifici esistenti**, dalla sostituzione edilizia alla ristrutturazione urbanistica. Il Piano consente anche di realizzare anche attrezzature e servizi di livello provinciale e/o regionale quali **scuole, ospedali, complessi sportivi e ricreativi, attrezzature per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani e degli impianti di depurazione, carceri, campeggi e aree di sosta per i camper**, ed anche non ben identificati **annessi agricoli amatoriali**.

La stessa situazione si ripropone anche per l'altra invariante, quella del **paesaggio collinare** (art. 11.4), che comprende l'arco delle colline che corona l'insediamento urbano, cui il Piano conferisce il ruolo di "parco"² da tutelare quale bene della collettività. A fronte di un dichiarato divieto di nuova edificazione, viene riproposto lo stesso elenco di manufatti previsti in precedenza, dagli ospedali, alle carceri fino alle attrezzature per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani e degli impianti di depurazione. Si prospetta in sostanza una consistente espansione dell'edificato urbano sia in aree fragili da un punto di vista idraulico, che di pregio da un punto di vista storico e paesaggistico. Per di più la loro probabile cementificazione compromette ulteriormente le residue possibilità di riqualificazione ambientale del sistema urbano fiorentino

Le osservazioni che proponiamo si pongono l'obiettivo di rafforzare l'azione di tutela e salvaguardia nel tempo di questo patrimonio collettivo; mirano a impedire che, mediante la generica dichiarazione di "compatibilità paesaggistica", queste aree possano essere oggetto di intensa edificazione.

Le attrezzature e i servizi previsti nelle invarianti possono invece trovare adeguata sistemazione nelle aree dismesse sottoposte a interventi di recupero e trasformazione.

Tutto ciò premesso, vengono di seguito presentate le seguenti osservazioni:

- eliminare il terzo comma degli artt. 11.3.5 e 11.4.5 in cui sono elencati gli interventi autorizzati nelle invarianti in esame;
- disporre che le attrezzature e i servizi previsti, sulla base di un Piano dei servizi, possano essere collocati nelle aree dismesse soggette a trasformazione.

² Coincidente all'incirca con l'attuale "parco delle colline".

DESTINAZIONE D'USO DELLE UNITA' IMMOBILIARI A PIANO TERRA

I piani terra prospicienti la via pubblica trasformati in abitazioni, sono quelli che il Sindaco ha definito *bassi napoletani*.

In questi anni potremmo ormai parlare della nascita e diffusione capillare di ***bassi fiorentini***, con caratteristiche peculiari, inedite per la città di Firenze. Il fenomeno si è diffuso rapidamente, nel centro storico come nelle periferie.

Vi abitano: studenti, famiglie che, loro malgrado, si sono adattate a vivere in abitazioni di fortuna, cittadini sfrattati da abitazioni *normali*.

I *bassi* sono mono o bilocali insalubri, bui, senza finestre, l'aria può essere portata meccanicamente, sono affittati a caro prezzo, magari in ragione di qualche rifinitura in *cotto fiorentino*.

Si è venuta a modificare in modo incontrollato l'economia e il tessuto sociale delle zone interessate e determinata una alta e incontrollata densità abitativa, cui non sono corrisposte strutture pubbliche e private, servizi e commerci di prossimità, aree verdi e, come recitano l'Art. 21.3.2 e altri articoli che affrontano lo stesso argomento, la sosta dei veicoli.

Prendiamo atto della volontà dell'Amministrazione di porre fine alla indebita trasformazione in residenze dei fondi commerciali e magazzini, non possiamo comunque non **osservare** che vi sono delle norme del Regolamento Edilizio in vigore che tuttora consentono la trasformazione di tali unità immobiliari in residenze prospicienti la via pubblica; queste norme sono quindi in aperto contrasto con le previsioni del Piano Strutturale.

Al fine di armonizzare e rendere coerenti gli strumenti di governo del territorio, ci sembra necessario che il Piano Strutturale, in relazione alle prestazioni dei vari ambiti del Sub-sistema insediativo di valle, indichi e dia mandato al Regolamento Urbanistico di modificare le norme del Regolamento Edilizio che ne impediscono l'effettiva attuazione.

AREE E COMPLESSI IMMOBILIARI DISMESSI

Il **Piano Strutturale** di Firenze dichiara che il recupero delle aree dismesse e dei contenitori disponibili nelle varie parti della Città costituirà la modalità prioritaria per il soddisfacimento delle nuove esigenze insediative **senza il consumo di nuovo suolo** (cosidd. “volumi zero”). Così infatti il Piano strutturale si esprime in tutti i suoi elaborati : Relazione, Norme tecniche di attuazione, Valutazione ambientale strategica, ecc.

Da una lettura puntuale del Piano si rileva che questa dichiarazione, trasversale a tutti i documenti, è di fatto una **semplice affermazione** che non si sostanzia in una strategia del Piano Strutturale con definizione di regole, criteri e modalità del “riuso”.

Nelle diverse fasi del processo di formazione del Piano sono numerosi i passaggi dove la suddetta affermazione è ripetuta più volte senza addivenire ad una **reale proposta di riuso** di dette aree prefigurando nuove funzioni e destinazioni che dovrebbero invece risultare da un attento confronto tra le **esigenze** delle singole parti della Città e le **disponibilità del patrimonio edilizio esistente** realmente utilizzabile e disponibile: **manca di fatto nel Piano una strategia**, un progetto di piano con i suoi precisi assunti, le sue regole per la redazione del successivo Regolamento Urbanistico.

Il Progetto di Piano avrebbe dovuto prendere le mosse da una parte dall’esatta conoscenza delle aree e dei contenitori dismessi realmente riutilizzabili, dall’altra delle reali esigenze della città. Di fatto la conoscenza del Patrimonio edilizio è sufficientemente nota: studi e ricerche hanno da sempre evidenziato la rilevante quantità di aree e volumi esistenti e distribuiti in maniera diffusa e presenti in quasi tutti gli ambiti urbani. Al fine di un progetto strategico esteso a tutta la Città sarebbe stato necessario comunque un aggiornamento di tutte le aree e contenitori dismessi al fine di verificarne la reale consistenza e trasformabilità.

Il Piano Strutturale avrebbe - d’altra parte - dovuto evidenziare in maniera puntuale le carenze, le reali esigenze in tutti i settori: della residenza, infrastrutture e servizi; i progetti di sviluppo pendenti nei diversi ambiti economici e produttivi; le esigenze di nuovi spazi e localizzazione dei servizi e funzioni pubbliche ed istituzionali che condizionano in maniera determinante il disegno della Città in considerazione della conseguente mobilità indotta.

L’adozione del Piano avrebbe dovuto contenere un **documento strategico e di principi** chiari, che nelle sue Norme Tecniche di Attuazione traducesse detti **principi in regole** semplici individuando per ogni progetto almeno le finalità pubbliche e le conseguenti destinazioni urbanistiche e i tempi massimi di realizzazione degli interventi di trasformazione, rinviando al successivo Regolamento urbanistico la definizione delle procedure e delle modalità realizzative.

Il Piano adottato non effettua alcuna scelta mancando di fatto qualsiasi reale proposta di riuso: l’unico concetto che sembra acquisito è la generica possibilità di destinare fino all’ 80% delle superfici a residenza e funzioni complementari nell’ottica di garantire un mix funzionale.

Circa le ipotesi di riuso e di nuove destinazioni urbanistiche emerse nei diversi atti e momenti formativi del Piano –nelle elaborazioni per le singole UTOE ed in particolare nei momenti della **Partecipazione e nei Laboratori**- è evidente la complessità di esigenze ed in particolare di aspettative da parte della cittadinanza -ormai storiche- per molti contenitori o aree dismesse: il Piano non ha saputo raccogliere e sistematizzare dette richieste.

A solo titolo di richiamo e solo in riferimento alla possibilità di poterne soddisfare le esigenze con il riuso di aree e complessi edilizi dismessi nelle varie parti della città, così come emerge dal Quadro conoscitivo dello stesso Piano nonché dalle attività di indagini e di partecipazione svolte nel

processo di formazione, si riportano di seguito le funzioni che prioritariamente dovranno essere localizzate in detti complessi:

- social housing e relativi servizi complementari;
- residenze per anziani ed attrezzature per riabilitazione e di assistenza;
- attrezzature collettive, aree verdi e parchi;
- residenza universitaria, relativi servizi e spazi per lo studio e la didattica ;
- ricettività per i giovani e offerta turistica decentrata;
- strutture per la formazione, l'istruzione, università e ricerca;
- attività culturali e ricreative;
- strutture a servizio dell'artigianato;
- strutture per la promozione delle attività produttive e formazione;
- strutture sanitarie di base dei quartieri;
- attrezzature per un nuovo polo fieristico fiorentino;
- attrezzature di supporto per il riordino della mobilità urbana (parcheggi scambiatori).

(Queste esigenze sono dedotte in particolare da quanto emerso dalle attività di Partecipazione e dei Laboratori).

Tutto ciò premesso e ribadendo il principio fondamentale che il Piano sostiene circa la **priorità del riuso di tutto il patrimonio** edilizio esistente ed in particolare delle aree e dei contenitori dismessi di proprietà pubblica e privata, anziché il consumo di nuovo suolo, si sottolinea la necessità che il Piano sia da subito **incidente** su detto patrimonio che ha una **valenza pubblica** ancorché sia passato per motivi diversi nelle mani private. E ciò per evitare che venga protratta **l'elusione di complessi con destinazione pubblica** -con accordi e procedure urbanistiche particolari- a favore di iniziative private che oltre a vanificare qualsiasi progetto di riordino della Città costituiscono un aggravio ed appesantimento urbanistico per molte parti della Città.

D'altra parte il patrimonio potenzialmente riutilizzabile per tutte le esigenze prima esposte è costituito da immobili e complessi immobiliari storici nati -o al più trasformati- per rispondere ad esigenze collettive. E ciò vale sia per gli immobili a destinazione terziaria che produttiva. Di fatto detti immobili sono classificati dal **vigente Piano Regolatore** quali **zone per attrezzature e servizi pubblici**.

A solo titolo di esempio, si riportano di seguito le aree dismesse -desunte da stessi testi riportati in bibliografia del Piano- relativamente al Centro Storico, con riferimento alla proprietà ed alla dimensione:

- Manifattura tabacchi Sant'Orsola, Via Guelfa - Demanio dello Stato: sup mq 5.199
- Caserma Vittorio Veneto, Costa San Giorgio - Demanio dello Stato: sup mq 30.500
- Accademia di Sanità, Caserma De Laugier - via Tripoli, Demanio dello Stato: sup mq 10.479
- Scuola Allievi Sottuff. dei Carabinieri, piazza stazione - Demanio dello Stato: sup mq 14.772
- Tribunale civile e penale, piazza San Firenze - Comune di Firenze: sup mq 4.359
- Pretura, piazzetta di San Martino - Comune di Firenze: sup mq 2.268
- Tribunale per minori, via della Scala - Demanio dello Stato: sup mq 7.727
- Corte di Appello, Via Cavour - Demanio dello Stato: sup mq 9.925
- Ospedale militare San Gallo, Via San Gallo - Demanio dello Stato: sup mq 11.129
- Cinema Apollo, Via Nazionale - Proprietà privata: sup mq 2.199
- Dogana, Via Valfonda - Demanio dello Stato: sup. mq. 7.817
- Pia Casa di Lavoro Montedomini, Via dei Malcontenti - Comune di Firenze: sup. mq. 22.366

I suddetti complessi sono caratterizzati dalla destinazione urbanistica prevalente del PRG 1998 Sottozona NTA -F2 Attrezzature pubbliche e servizi pubblici di interesse urbano e territoriale).

Si evidenzia quindi che nel solo Centro storico si possono contare oltre una decina di localizzazioni di aree o contenitori dismessi –o di prossima dismissione- per una superficie di circa 130.000 mq che possono andare a soddisfare tutte le esigenze evidenziate dallo stesso Piano.

Per quanto riguarda le aree esterne al Centro Storico – spesso di rilevanti dimensioni e strategiche nel tessuto urbano - queste devono necessariamente costituire i nuclei generatori del nuovo assetto urbanistico e di riequilibrio sia in termini di servizi e di attrezzature sia per la stessa mobilità urbana nonché per il riequilibrio del sistema ambientale: solo a titolo esemplificativo si richiama: l' area di San Salvi in particolare per il suo patrimonio ambientale; il complesso Manifattura Tabacchi di via delle Cascine sia per la dimensione dei volumi esistenti, la presenza di qualità architettonica, l'ubicazione rispetto alle potenzialità del sistema ambientale e della mobilità; il complesso del Panificio Militare sia per la dimensione dell'area che per i volumi esistenti; le aree di via Corsica – via Circondaria per la loro dimensione che potrebbero costituire un nuovo mix urbano con funzioni di equilibrio per quella parte della città che dimostra carenze di attrezzature e servizi – in particolare verde pubblico- anziché destinarle alla nuova stazione Alta Velocità che non porta nessun beneficio al quartiere –se non un imprevedibile traffico veicolare sia per la stessa stazione ferroviaria che per il complesso commerciale previsto fra l'altro in un'area già dotata di servizi commerciali. E' dal riuso corretto delle aree dismesse che il Piano Strutturale adottato dal Comune di Firenze avrebbe dovuto prendere la mossa individuando in questi complessi i **progetti di nuove Centralità** urbane vincolando queste aree ad un mix funzionale necessario al tessuto urbano e non con residenza ancorché nel limite dell'80%.

Tutto ciò premesso al fine di fornire all' Amministrazione Comunale un contributo al Progetto di Piano perché vengano rimossi gravi errori nella formulazione del Piano stesso ed al fine di ottenere un risultato utile alla Città, vengono di seguito presentate – a valere ad ogni effetto di legge- le seguenti

OSSERVAZIONI:

Si richiede che il Piano adottato venga profondamente e sostanzialmente **integrato con le attività:**

relativamente alle aree ed ai contenitori

- a. valutazione delle reali **potenzialità di riuso** stabilendo degli indicatori per la **trasformazione urbanistica** ed edilizia;
 - b. individuazione del patrimonio pubblico e privato dismesso, sottoutilizzato e non utilizzato, e verifica della sua potenzialità per la **rete o nodi del sistema della mobilità;**
 - c. conferma del **vincolo di destinazione urbanistica** fino alla definitiva approvazione del Regolamento Urbanistico con **divieto** di avviare qualsiasi **modifica della destinazione urbanistica** storica attraverso procedure di riuso **facendo ricorso a piani o programmi di concertazione pubblico-privata;**
- per quanto riguarda le singole UTOE e sulla base delle analisi condotte in sede di redazione e aggiornamento del Quadro conoscitivo, Partecipazione, Laboratori, ecc.*
- d. redazione di un Progetto di Piano che confronti le **reali esigenze della Città** – secondo le priorità descritte in premessa - con le **disponibilità di aree e volumi** già utilizzati con la finalità dello stesso Piano di non investire nuovo territorio;
 - e. conseguente **individuazione di nuove Centralità** di diverso livello e con mix funzionali precipui per i diversi ambiti urbani;
 - f. definizione delle **Norme Tecniche di Attuazione del Piano Strutturale** per l'individuazione delle **funzioni e destinazioni urbanistiche** nelle diverse centralità – stabilendo un minimo ed un massimo percentuale - da precisare successivamente con il Regolamento Urbanistico;
 - g. definizione delle **tempistiche** per la realizzazione degli interventi di riuso delle aree dismesse in relazione al **programma strategico e temporale** degli **interventi infrastrutturali che l'amministrazione definisce nello stesso Piano Strutturale.**

OSSERVAZIONE N° 9

CITTA' STORICA

In continuità con la precedente Giunta Domenici, il Piano Strutturale approvato il 13 dicembre scorso non prevede uno specifico strumento urbanistico di tutela e recupero della città intramuros, dei borghi che si prolungano fuori le mura e dei centri minori, assenza deplorata negli ultimi anni dai maggiori urbanisti, architetti e storici dell'arte.

È infatti attraverso la conoscenza del monumento nel suo insieme (qual è la città di Firenze, dai selciati alle basiliche) che se ne può comprendere il valore e attuare il recupero. Un piano particolareggiato che raccolga e illustri i caratteri patrimoniali, i dati territoriali che ne hanno determinato la forma, i tipi e gli elementi, le loro modalità di aggregazione e le loro regole di composizione, e che formuli repertori e manuali per il recupero e per il progetto dove sia offerto un ventaglio di soluzioni attestate e in continuità con l'esempio storico, costituisce lo strumento per raggiungere la «bellezza» negli interventi che riguardano la città di tutti.

Risultano altrimenti principi inapplicabili quelli espressi nel PS laddove si invoca la «bellezza» («garantire un alto profilo di qualità e originalità nelle progettazioni [...] decisamente orientate verso l'innovazione tecnologica e architettonica», Relazione, p. 103), o si invita all' «uso di linguaggi contemporanei» nel recupero architettonico delle aree storiche (NTA, art. 11.5.5 e 11.6.5), o si auspica il raggiungimento di «valori estetico tradizionali» (NTA, art. 11.6.4): non basta che ciascun articolo riferito al tessuto storico urbano ne ricordi l'iscrizione Unesco al patrimonio dell'umanità, quando poi non si prefigurano principi, politiche e tecniche per rendere cogente, ossia operativa, la prestigiosa, e universalmente riconosciuta, nomina.

In assenza di una ragionevole strategia complessiva di recupero e di manutenzione *latu sensu* della città, da decenni si agisce nel tessuto storico fiorentino con una sommatoria di interventi, mal pianificati e mal programmati, e ora ribaditi nel PS. Tra questi emergono per disorganicità: lo schieramento di parcheggi interrati su cui non nascerà più nessun albero, a dispetto di quanto rappresentato graficamente, che stravolgono le piazze centrali privatizzandone il sottosuolo (nel piano sono previsti almeno nove parcheggi interrati intramuros: piazza del Carmine, Costa San Giorgio, lungarno della Zecca Vecchia, piazza dei Ciompi, piazza Strozzi, piazza Brunelleschi, piazza San Marco, piazza Indipendenza, piazza Ognissanti, cfr. NTA, art. 35, UTOE 12); il previsto pedaggio della passeggiata del viale dei Colli che costringe i cittadini al transito in circonvallazioni sotterranee assolutamente mute dal punto di vista patrimoniale-memoriale (Relazione, p. 69); la gamma di destinazioni d'uso, tutte possibili quanto aleatorie, proposte per i grandi edifici dismessi («200.000 mq di superficie in dismissione la cui destinazione d'uso finale [...] è difficile da definire in maniera aprioristica», Relazione, p. 69); la svendita del patrimonio immobiliare comunale che potrebbe viceversa garantire un serbatoio di residenze da concedere in locazione alle fasce deboli, assicurando così all'interno della cerchia muraria un «mix» non solo funzionale (invocato a tambur battente dal piano) ma anche sociale.

Poco credibile infine l'obiettivo di riportare le famiglie e l'artigianato di qualità nel centro, quando per il raggiungimento di tale obiettivo si prefigurano strumenti quali perequazione, compensazione o partenariati pubblico-privato (Relazione, p. 102), strumenti che la pratica urbanistica nazionale ha dimostrato finora essere limitatamente indirizzabili verso la costruzione del bene collettivo. A maggior ragione quando l'atto preposto alla definizione degli ordinamenti normativi e tecnici risulta debole quanto il piano strutturale di cui siamo a parlare.

Tutto ciò premesso, viene di seguito presentata le seguente osservazione:

si chiede di integrare il Piano Strutturale, nelle sue parti conoscitive, grafiche e disciplinari, con una specifica elaborazione relativa alla città storica, articolata in:

- accrescimento del Quadro Conoscitivo, anche avvalendosi di studi e progetti elaborati dall'Università degli Studi di Firenze;
- introduzione di specifiche salvaguardie che operino in attesa del Regolamento Urbanistico, e che limitino le possibili trasformazioni del tessuto e del patrimonio storico, attualmente espressione in prevalenza di fenomeni speculativi, di espulsione dei residenti, di sfruttamento intensivo a fini commerciali e turistici;
- dare specifiche e vincolanti prescrizioni al Regolamento Urbanistico perché sia redatto uno strumento di dettaglio che disciplini tutte le trasformazioni e gli interventi ammissibili nel contesto della città storica, dagli interventi edilizi a quelli infrastrutturali ai caratteri degli elementi di arredo urbano, con gli obiettivi principali di operare per la salvaguardia del tessuto urbano storico nei suoi caratteri fisici, architettonici e tipologici; di promuovere il mantenimento e il re insediamento della residenza stabile, del commercio di vicinato e delle attività artigianali e di servizio alla residenza; di riconoscere e valorizzare il ruolo degli spazi sociali e di relazione, sottraendoli alle logiche di sfruttamento intensivo turistico e/o speculativo, quali elementi fondamentali per la vita dell'organismo urbano.

OSSERVAZIONE N° 10

EDILIZIA RESIDENZIALE SOCIALE

La questione abitativa a Firenze è una problematica che sta diventando dramma, emergenza sociale. A Firenze il 75% delle famiglie in affitto paga un canone di locazione superiore al 30% del reddito. Negli ultimi 20 anni i valori immobiliari sono saliti del 164%, i canoni del 105%, i redditi del 18%. Nel 2009 gli sfratti per morosità sono aumentati, rispetto al 2008, del 247%, e sono ormai l'80% del totale, e nel 2010 la situazione si è ulteriormente aggravata.

Lo stesso vale per chi ha un mutuo prima casa: dei 20.000 accessi a Firenze, il 30% comporta una spesa superiore al 30% del reddito, e una parte consistente arriva al 50%. In questo caso la banca si rivale su quello che è stato dato in garanzia: proprio la casa.

Sono ormai, con il nuovo bando, fra le 4.000 e le 5.000 le famiglie in graduatoria per l'assegnazione di un alloggio ERP, a fronte di una assegnazione annuale di poche centinaia, e 1.500 le famiglie che ricevono una integrazione per il pagamento del canone, famiglie con caratteristiche reddituali pari a quelle necessarie per l'accesso alla graduatoria ERP, ma che pagano un canone di mercato, con un piccolo aiuto da parte di Stato Regione e Comune.

A fronte di un fenomeno di tali dimensioni e gravità, pur consapevoli delle competenze e responsabilità di altri livelli amministrativi, a partire da quelli dello Stato centrale e della disponibilità di risorse, riteniamo che quanto contenuto nel Piano Strutturale (NTA punto 30.14) sia ampiamente insufficiente sia perché si occupa in generale di "housing sociale" che si traduce, in molti casi, in alloggi con canoni o prezzi di poco inferiori a quelli di mercato, sia perché lo strumento dell'utilizzo di quota parte degli interventi nelle aree di trasformazione o nei beni trasferiti nel cosiddetto "federalismo demaniale" appaiono del tutto inadeguati al tipo e alla estensione del disagio abitativo.

E' necessario porre la questione abitativa, ed in particolare lo sviluppo dell'Edilizia Residenziale Pubblica, come una delle questioni centrali nell'azione di pianificazione e gestione del territorio, a partire dagli obiettivi prioritari, e conformare di conseguenza tutto il Piano.

Tutto ciò premesso, viene di seguito presentata le seguente osservazione:

- Implementare il Quadro Conoscitivo, anche con azioni da prevedere con il Regolamento Urbanistico, per costituire un vero e proprio osservatorio sulla questione abitativa, per sistematizzare i dati non solo sul patrimonio disponibile, ma anche sui bisogni, sulle marginalità, sulle criticità, dagli sfratti alle morosità, in raccordo con i servizi sociali.

- Prevedere specifiche misure vincolanti per i grandi contenitori dismessi, o in dismissione, e per le aree di trasformazione, destinandone quote rilevanti a Edilizia Residenziale Pubblica, sottraendoli al gioco al rialzo della rendita e della speculazione, che si innesca tutte le volte che ci sono aspettative – o appetiti – di localizzazione di funzioni pregiate. Vanno in qualche modo "tolti" dal mercato, anzi, essendo per lo più di proprietà pubblica, non ci devono proprio essere messi, sul mercato. Questo vale in particolare per le caserme, per le quali, attraverso la disciplina urbanistica, il Comune deve contrastare il più possibile la volontà del Ministero della Difesa di fare cassa, magari con il meccanismo di Difesa spa.

- Rivedere il piano delle alienazioni immobiliari, che non può essere utilizzato come modalità corrente per finanziare il bilancio comunale. Al contrario le proprietà pubbliche devono essere valorizzate per l'uso pubblico e sociale che possono garantire, a partire da quello per l'edilizia residenziale pubblica.

OSSERVAZIONE N° 11

SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO E ALTA VELOCITÀ

E' condivisibile l'ipotesi che assegna al trasporto pubblico (ferrovie, tramvie, autobus) un ruolo fondamentale di collegamento tra le aree urbane e metropolitane a maggiore domanda di spostamento, incluso il centro storico. Tale ruolo viene sottolineato e definito sistema cardine della mobilità metropolitana. Tuttavia i sottoscritti rilevano due forti contraddizioni nel testo esaminato: la prima sta nel par. 29.3 Alta Velocità dove si afferma che il nodo di Firenze comporta il sottoattraversamento dei treni a lunga percorrenza; si direbbe piuttosto prevede il sottoattraversamento, la cui negatività è sintetizzata nei quattro punti dello stesso paragrafo.

Se a questi si aggiunge il costo esorbitante previsto e presumibile di questa opera, si vede che il sottoattraversamento sottrae di fatto risorse destinabili alla realizzazione del trasporto pubblico fiorentino (metrotreno, parte mancante della terza coppia binari di superficie). La seconda consiste nell'affidare un ruolo errato sul piano della sostenibilità, della fattibilità e dei risultati, a nuove arterie viarie, quasi che malgrado le parole spese nella relazione (pagg. 42-43) non si creda agli importanti benefici ottenibili dal trasporto pubblico, integrato da parcheggi scambiatori, quindi alla fine si preferirà investire in strade prima che nella rete ferrotranviaria.

Si propone di abbandonare il sottoattraversamento e la stazione Foster, adottando la soluzione proposta dal gruppo di ricerca dell'Università (Passaggio in superficie e stazione "Firenze-Novella" tra SMN e Statuto/Circondaria), anche visto l'impatto ambientale della soluzione in sotterranea non sufficientemente verificato, i rischi di danneggiamenti sul tessuto urbano e potenzialmente su importanti edifici monumentali, la lunga cantierizzazione con i conseguenti impatti su rumore, polveri, viabilità cittadina, e pertanto sulla salute dei residenti.

Il completamento del sistema dell'Alta Velocità ferroviaria nel nodo di Firenze deve comportare l'adeguamento della infrastruttura presente fra le stazioni di Campo di Marte e Castello con la realizzazione di due nuovi binari in fregio a quelli esistenti, in modo che siano sempre presenti tre coppie di binari: una destinata al passaggio dei treni A.V., una per il trasporto regionale e/o nazionale, una per il trasporto locale.

Tutto ciò premesso, vengono di seguito presentate le seguenti osservazioni:

- eliminare nel Piano Strutturale adottato l'indicazione di passaggio sotterraneo della linea Alta Velocità ferroviaria, comprensiva della stazione "Foster", e sostituirla con la soluzione proposta dal gruppo di ricerca dell'Università (Passaggio in superficie e stazione "Firenze-Novella" tra SMN e Statuto/Circondaria), modificando di conseguenza gli elaborati.

OSSERVAZIONE N° 12

RETE TRAMVIARIA

Sulla Rete Tramviaria(29.5 pag. 66, N.T. e Relazione 3.4.2 - Tramvia), le linee 2 e 3, ereditate dalla precedente Amministrazione, presentano vari ordini di criticità riassumibili in due punti:

- 1) lo sbilanciamento ad ovest e la convergenza nel nodo (inestricabile) di piazza SMN;
- 2) la scarsa utilità della linea 3 da S.M.Novella fino a piazza Dalmazia, in presenza del metrotreno e la sede prevista al centro di via dello Statuto anziché su una delle due corsie.

Inoltre si devono sottolineare le enormi difficoltà tecniche nel tracciato della linea 2 (interramento nella ex palude di Gondilagi, la strettoia di via di Novoli, il viadotto sopra il ponte sul Mugnone, l'attraversamento dell'edificio del Mazzoni e dei viali Belfiore e Rosselli proprio dove la linea è adiacente al metrotreno) che ne incrementano a dismisura costi e tempi di realizzazione. Infine gli studi effettuati sul sottosuolo per il sottopasso ferroviario sconsigliano il proseguimento sotterraneo in generale e particolarmente nel Centro Storico. Oltretutto il sottoattraversamento contraddice la specifica valenza del mezzo tranviario come mezzo di superficie. Per non parlare del "gruppo"auto e tranviario previsto in piazza della Libertà.

Le funzioni "centrali" presenti nell'area ex Fiat sono collocate prevalentemente sul lato nord, che dista 500 m. dalla linea 2, e solo 7-800 m. dalla stazione (metrotreno) di Rifredi. Una distanza quasi identica a quella tra SMN e i principali palazzi pubblici (Presidenza e Consiglio regionale, Prefettura), Palazzo Vecchio dista un (1) km. Mentre sul lato sud ci sono gli uffici regionali e il cosiddetto multiplex che distano c.a 700 m. dalle possibili fermate rispettivamente del Barco e Puccini della prevista linea 4. Si tratta di distanze decisamente urbane, se anche i percorsi tendono a divenire tali, e la breve distanza può costituire fattore di qualificazione del percorso. Da ricordare che la ferrovia Leopolda, destinata a diventare linea 4, doveva fin dalle origini raccordarsi con la linea per Rifredi. Se ne conserva la traccia per una possibile biforcazione e prolungamento tranviario (Aeroporto, Mercafir, ecc.).

Tutte le risorse finanziarie risparmiate sulla linea 2 dovrebbero convergere sulla linea 5 con sicura prosecuzione (togliere "eventuale") fino a Torregalli. Nelle N.T. (pag. 67) si dice che "rappresenta una priorità", ed è condivisibile a tal punto da evidenziare come essa, percorrendo l'asse mediano di importanti aree residenziali e di moderne o nuove centralità, sia essenziale all'area di Novoli quanto e più della linea 2. Essa sarebbe la prima a non convergere - a differenza della linea 2 - sul congestionato nodo SMN, agendo con efficacia anche sul traffico automobilistico. Il tracciato potrebbe essere avvicinato a via Forlanini, ad es. lungo il Terzolle, e comunque messo in contatto diretto con l'insediamento ex Fiat.

In questa logica di sistema metropolitano, non convergente ma tangente e fluido si osserva una mancanza di attenzione per l'estensione ad est delle linee tranviarie incagliate su p.za della Libertà. Il settore urbano est a destra dell'Arno potrebbe essere servito in un primo tempo dal metrotreno con fermate a S.Salvi e Rovezzano, mentre il settore a sinistra comporti la realizzazione della nuova linea tranviaria con lo stesso grado di necessità e urgenza della linea 5. Infine sarebbe da prolungare la linea 1 su viale Strozzi con fermata da ricavare nel sottopassaggio ferroviario e risalita diretta ai binari di S. M. N. (interconnessione diretta con sistema treno metrotreno), prosecuzione a servizio del Centro Storico sulla direttrice Indipendenza S. Marco, SS. Annunziata, Beccaria, (una delle più dense e necessarie per la vitalità della città storica), quindi prosecuzione per Bagno a Ripoli. Tale ipotesi dovrebbe essere accompagnata da alcune scelte tecniche quali un diverso tipo di convogli, meno ingombranti e più flessibili del Sirio, a moduli componibili, due tratti a binario unico con alimentazione a batterie in p.za SS. Annunziata e parte di via della Colonna.

A queste considerazioni va aggiunto che la scelta fatta dalla passata amministrazione di non sottoporre la realizzazione della tramvia a Valutazione di Impatto Ambientale è a nostro avviso da

ritenersi non corretta in quanto i maggiori impatti, in particolare della cantierizzazione, non sono descritti né possono dirsi conosciuti. Inoltre la VIA consentirebbe, oltre a prevenire problematiche impreviste come successo per la linea 1, di procedere con la necessaria e ineludibile trasparenza, informazione e coinvolgimento dei cittadini.

Tutto ciò premesso, vengono di seguito presentate le seguenti osservazioni:

- indicare la realizzazione prioritaria del metrotreno;
- verificare la possibilità di utilizzo di convogli meno ingombranti e più flessibili per ridurre comunque l'impatto sul tessuto viario cittadino;
- sottoporre qualsiasi progetto di linea tramviaria a Valutazione di Impatto Ambientale;
- individuare come prioritaria, rispetto alla realizzazione delle linee tranviarie due e tre, le linee 4 e 5 con le valenze sopra descritte;
- prolungare la linea 1 su viale Strozzi, così come sopra indicato.

OSSERVAZIONE N° 13

IL PASSANTE URBANO

Il Passante Urbano viene descritto nella Relazione(3.5.1) come superamento definitivo e come alternativo al progetto del cd “Tubone” o Circonvallazione Nord. “...Il tubone si viene a configurare come un anello di circolazione per il traffico... potrebbe consentire una riduzione pari a meno del 10% del traffico sui viali... il tubone non rappresenta un’infrastruttura in grado di decongestionare le zone più sensibili della città e di favorire l’accessibilità ai diversi quartieri, ma rappresenta unicamente una via preferenziale per coloro che la città devono attraversarla completamente...”.

Quindi “per superare i problemi del tubone, riprendendo e adattando l’idea di Winkler del 1993, si deve realizzare un Passante Urbano, prevalentemente sotterraneo, che riconnetta il viadotto di Varlungo con il viale Guidoni, attraversando le zone di Campo di Marte, Statuto, Corsica”. Invece il Passante Urbano “a fronte di un costo notevolmente inferiore, consentirebbe di collegare in maniera efficace i diversi quartieri della città, oltre che di permettere un veloce attraversamento. Ciò determinerebbe una riduzione sensibile del traffico sui viali di circonvallazione ...”. In particolare è da sottolineare che “il Passante non costituisce previsione del Piano Strutturale. Uno studio più approfondito dovrà chiarire la sua reale fattibilità e la possibilità di interconnessioni..”.

Di fatto con il Passante si modifica, solo con un tono ridotto, un'opera comunque considerevole, pensata come viabilità compensativa degli spazi che potrebbero essere sottratti dalla tramvia sui viali di circonvallazione, comunque con tempi lunghi di realizzazione, e dal forte costo finanziario, che potrebbe essere costruita solo in project financing con Società Autostrade, con la prospettiva di un futuro pedaggio salato per automobili e trasporto merci. Sarebbe inoltre un'opera in netta concorrenza con lo sviluppo e la realizzazione del sistema tranviario e del treno metropolitano. Inoltre appaiono molto complessi ed estremamente difficili da prevedere e da realizzare gli svincoli e le interconnessioni indicate, con il viale Corsica, via Vittorio Emanuele – via dello Statuto, viale Mazzini, via Campo d’Arrigo, via Lungo l’Affrico.

Tutto ciò premesso, vengono di seguito presentate le seguenti osservazioni:

- aggiungere dopo “il Passante non costituisce previsione del Piano Strutturale. Uno studio più approfondito dovrà chiarire la sua reale fattibilità...” la frase “facendo anche particolare attenzione agli impatti idrogeologici e ambientali,”
- aggiungere dopo “L’ipotesi del Passante sarà comunque presa in considerazione dopo aver valutato gli esiti del potenziamento del trasporto pubblico locale con particolare riferimento al servizio ferroviario metropolitano” la frase “e al sistema tramviario, in modo da poterne valutare complessivamente gli effetti sulla mobilità cittadina e metropolitana.”

IL TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA

Nella Relazione (3.4.4 e N.T. 29.6) si punta a "una profonda trasformazione della struttura del trasporto pubblico su gomma che dovrà passare dall'attuale modello radiocentrico autosufficiente, a un modello di diffusione radiale e trasversale che agirà in stretta connessione con il sistema su ferro".

Così "la ridefinizione della struttura del trasporto pubblico su gomma consente la riduzione dei passaggi dei bus nel centro e la possibilità di una diffusione sempre più ampia di aree pedonali e a traffico limitato". Particolarmente condivisibile il concetto: "i servizi di trasporto pubblico su gomma sui corridoi di qualità dovranno essere previsti in sede riservata, incrementando le attuali percorrenze con tali caratteristiche". E' invece assente la previsione degli impieghi di mini bus elettrici, specie per la città storica, verificandone l'efficacia del servizio.

Si tratta comunque di enunciazioni interessanti ma che rimangono tali, sulla carta, in assenza di un piano generale del traffico urbano - PGTU - e soprattutto di un piano urbano della mobilità - PUM - a livello metropolitano.

Tutto ciò premesso, vengono di seguito presentate le seguenti osservazioni:

- inserire l'importanza della programmazione e progettazione della Mobilità, con la predisposizione di un nuovo aggiornamento del PGTU e del PUM;
- inserire la previsione degli impieghi di mini bus elettrici nel centro storico e in altre zone della città.

L'ANELLO VIARIO E LE NUOVE INFRASTRUTTURE URBANE

La realizzazione del passante urbano si pone in stretta relazione con altre grandi opere viarie: il semianello nord costituito da il nuovo svincolo di Peretola (di cui va verificata la fattibilità), il prolungamento del viadotto di Varlungo e il sottoattraversamento del sodo; il semianello sud che prevede il completamento del by pass del Galluzzo, l'adeguamento di via delle Cinque Vie e di Via delle Bagnese, la realizzazione di un nuovo collegamento fra il Viadotto dell'Indiano a Ponte a Greve e via delle Bagnese in prossimità dell'ospedale di Torregalli. Si vengono così a creare due anelli di circolazione, entrambi appoggiati al sistema autostradale; quello più esterno: Galluzzo-Bagnese-XI Agosto-Sodo-Diramazione Nord-Passante-Varlungo e quello più interno: Guidoni-Passante-Varlungo.

Per la nuova viabilità di penetrazione sono due gli interventi principali previsti: la strada Rosselli-Pistoiese e la bretella Fortezza-Panciatichi. Esse consentirebbero il collegamento fra l'anello di smistamento esterno e quello centrale (viali).

Per il potenziamento della viabilità esistente, fra le principali previsioni si trovano il sottopasso Mazzini-Fanti e la strada del Fosso Macinante parallela a Ponte alle Mosse.

E' condivisibile il potenziamento della viabilità esistente ma solo dopo aver verificato efficacia ed effetti dei miglioramenti del sistema su ferro e TPL. Infatti alcune opere stradali diventano sovrabbondanti se il suddetto sistema va a regime. In particolare appaiono eccezionalmente ingombranti e gravosi per l'ambiente urbano:

- prolungamento del sottopasso Varlungo-Rovezzano;
- i sottopassi Fortezza_Panciatichi e Mazzini-Fanti;
- la strada del Fosso Macinante " Rosselli-Pistoiese".

I progetti relativi a queste ultime arterie vanno quindi accantonati. Va invece sottoposto a verifica di progetto e di impatto la realizzazione della Via delle Cinque Vie.

In primo luogo andrebbe stralciata la strada " Rosselli-Pistoiese" (par. 29.10 - pag. 69), radiale di scorrimento lungo il fosso Macinante con i suoi funambolici svincoli, ereditata dalla precedente amministrazione: un'adduzione di automobili di cui non si sente proprio il bisogno, un' impatto acustico disastroso, la distruzione di un potenziale rapporto del quartiere adiacente con il canale e il parco delle Cascine. Il quartiere sarà servito dalla futura linea 4 (vedi Osservazione su Rete Tramviaria). In secondo luogo si dovrebbe puntare ad utilizzare la terza corsia autostradale come complanare di circonvallazione, legata ai miglioramenti già previsti alla viabilità di raccordo con la città.

Tutto ciò premesso, vengono di seguito presentate le seguenti osservazioni:

- stralciare la strada "Rosselli-Pistoiese", così come sopra indicato;
- indicare l'uso della terza corsia autostradale come complanare di circonvallazione.

I PARCHEGGI DI SERVIZIO ALLA RESIDENZA E ALLE ATTIVITÀ ECONOMICHE

Nella Relazione (3.6.2 pag. 73) si sostiene che “la limitatezza degli spazi di superficie, che già oggi non garantiscono disponibilità sufficienti per la sosta dei residenti, sarà ulteriormente aggravata in futuro da numerosi fattori”, quali “gli spazi sottratti dalla realizzazione delle tramvie e delle corsie riservate necessarie per riqualificare il trasporto pubblico”.

Di conseguenza “ciò richiederà una decisa politica di interventi tesi a recuperare adeguate superfici di sosta in strutture dedicate (parcheggi sia pertinenziali che pubblici, da ricavare in superficie oppure in strutture interrato e in contenitori edilizi fuori terra)”. E quindi “occorrerà individuare tutte le aree libere, nelle quali è ipotizzabile la costruzione di parcheggi interrati destinati alla sosta dei residenti, ma anche censire i grandi contenitori dismessi, una parte dei quali dovrà essere destinata a realizzare edifici-parcheggio” e “gli spazi di sosta così ricavati saranno dedicati prioritariamente alla sosta dei residenti (parcheggi pertinenziali), ma nelle zone in cui è presente un vivace tessuto commerciale o in prossimità di particolari poli attrattori (ospedali, università, teatri, ecc.) una quota parte dei parcheggi potrà essere destinata alla sosta pubblica (parcheggi misti pertinenziali-pubblici)”.

Concretamente “tali localizzazioni, che possono interessare anche il centro storico, dovranno essere verificate attraverso specifici studi di fattibilità prima di dare avvio alla fase realizzativa, mantenendo come obiettivo prioritario la prevalente pedonalizzazione delle piazze liberate dalla sosta di superficie. Fra le localizzazioni più interessanti si possono citare piazza Tasso, piazza Brunelleschi, piazza del Carmine, via il Prato, lungarno della Zecca Vecchia, piazza dell’Unità, piazza Indipendenza, piazza d’Azeglio, piazza Isidoro del Lungo, piazza San Marco, viale Ariosto alla Porta San Frediano,...e piazza Vittorio Veneto”.

E’ importante la scelta di ricercare spazi di sosta per i residenti, specialmente in funzione della realizzazione di tramvie e corsie preferenziale per il tpl. Ed è condivisibile l’utilizzo di contenitori ed edifici dimessi per destinarli a parcheggi pertinenziali. Non è invece accettabile la scelta di parcheggi misti e interrati nel centro storico, e in particolare quelli di piazza del Carmine e piazza San Marco, perché sarebbero di forte attrazione per il traffico privato all’interno della ztl e in zone di elevato valore monumentale e artistico.

E’ inoltre di fondamentale importanza verificare la fattibilità degli eventuali parcheggi interrati con studi che approfondiscano gli aspetti trasportistici e soprattutto ambientali, compreso quello idrogeologico.

Tutto ciò premesso, vengono di seguito presentate le seguenti osservazioni:

- stralciare le localizzazioni di parcheggi quali piazza del Carmine e piazza San Marco, così come sopra indicato;
- verificare la fattibilità degli eventuali parcheggi interrati, con studi che approfondiscano gli aspetti trasportistici e soprattutto ambientali.

OSSERVAZIONE N° 17

L'AEROPORTO

Per l'aeroporto la Relazione (3.4.6) sottolinea l'importanza del collegamento con la tramvia e il treno metropolitano e soprattutto la necessità di una nuova pista con andamento NO-SE, con l'obiettivo di ridurre gli impatti della stessa sul territorio (Peretola, Brozzi, Quaracchi), aumentandoli però su altre aree dei Comuni di Campi e Sesto (Polo Universitario, aree commerciali, area possibile inceneritore).

L'aeroporto fiorentino è collocato in un'area divenuta fortemente antropica che non può sostenere incrementi di inquinamento acustico e atmosferico. Il miglioramento dell'operatività e della sicurezza dovranno escludere ogni incremento di carico ambientale derivante dai voli. Mentre lo sviluppo dei collegamenti aerei per la città e tutta l'area fiorentina potrà trarre grandi vantaggi da un'unica gestione regionale con l'aeroporto di Pisa, atualizzando precedenti proposte di miglioramento del servizio ferroviario tra le due città anche con una eventuale bretella ferroviaria che affiancandosi alla S.G.C. FI-PI-LI arrivi direttamente all'aeroporto.

Tutto ciò premesso, viene di seguito presentata le seguente osservazione:

- definire un preciso limite al volume di traffico aereo sostenibile in relazione alle problematiche di inquinamento acustico e atmosferico delle zone interessate;
- inserire la necessità di uno studio per un collegamento ferroviario più rapido ed efficiente con l'aeroporto di Pisa, con il quale è fondamentale prevedere una maggiore integrazione e sinergia.