



## Incontro di confronto pubblico

**SABATO 2 Aprile 2016**

Scuderie Medicee, Poggio a Caiano (PO)

### CONTRIBUTO A INTEGRAZIONE DEL REPORT DEL TAVOLO 5

**Prof. Manlio Marchetta**, Docente di Urbanistica i.q., Università di Firenze

Unità di Ricerca Paesaggio-Patrimonio culturale-Progetto del Dipartimento di Architettura

Segnalo un ulteriore argomento finora non trattato a sufficienza nei tavoli di lavoro, e cioè quello relativo alla conformità rispetto alla sostanza previsionale e pianificatoria contenuta nelle vigenti norme e previsioni urbanistiche presenti in atti vigenti della Regione (PIT), della Provincia (PTCP), e dei singoli Comuni interessati direttamente e indirettamente.

In particolare **le norme e previsioni vigenti** nei territori dei Comuni, di sostanza trasformativa e niente affatto formali, avrebbero dovuto essere richiamate e valutate nell'ambito del percorso come lo sono stati altri elementi svolti nei tavoli, anzi, forse con maggiore approfondimento.

Le previsioni urbanistiche, soprattutto ove consolidate e confermate nei 4 decenni trascorsi, come quelle del Comune di Sesto fiorentino, non sono infatti costituite da regole qualsiasi che si può immaginare di modificare in modo indolore, in assenza di motivazioni decisive e congrue. Con ciò sbagliando sia nella sostanza di una urbanistica consolidata che nella forma giuridica e non considerando che sono realizzate in importanti settori di territorio.

In parte decisiva l'errore appare dovuto dall'aver considerato la porzione interessata del Parco della Piana come "circostante zona agricola" di margine anziché come area centrale della città metropolitana (cfr. Studi Piano Intercomunale e PTCP)

A tale proposito, e in specie per quanto concerne la dichiarata assenza di motivazioni valide, è doveroso richiamare la **relazione conclusiva del Garante della Comunicazione della Regione Toscana**, riferita alla fase di costruzione sia concettuale che operativa (2010-2013) del **Parco della Piana**, stesa alla conclusione del processo di partecipazione promosso dal Garante stesso nel corso di elaborazione della Variante al PIT per il Parco della Piana, sulla base dei contenuti della discussione pubblica svoltasi. Relazione che ha postulato peraltro la tenuta di un "Dibattito Pubblico" di discussione e valutazione.

**Si propone quindi, indipendentemente da ogni abitudine o prassi e per evidenti motivi di prevalente interesse pubblico, di :**

a) completare la documentazione presente nel sito del percorso partecipativo mediante l'acquisizione di:

- estratti delle norme del PIT/Variante specifica, evidenziando le prescrizioni vigenti e sintetizzando il loro stato di attuazione e di finanziamento di opere;

- sintesi della valutazione dell'improprio Master Plan da parte del competente nucleo specializzato degli Uffici della Regione Toscana, compreso nel documento inviato dalla Regione al Ministero

dell'Ambiente e riguardante l'ipotesi del nuovo scalo aeroportuale situato lungo l'Autostrada A11 ed esteso pressappoco fino al limitare del Nodo autostradale di Firenze Nord;

- estratti del PTC Provinciale vigente relativamente sia alle previsioni di assetto che alle norme e sintesi del loro stato consolidato e di attuazione nonché di finanziamento di opere (ad esse i cosiddetti boschi della piana);

- estratti idonei dei piani vigenti nei territori dei Comuni di Montemurlo, Prato, Poggio a Caiano, Signa, Campi Bisenzio, Calenzano, Sesto Fiorentino, Firenze, Fiesole, Bagno a Ripoli, Pontassieve ed eventuali altri e loro motivazioni previsionali specificamente esplicitate e motivate; nonché sintesi del loro stato consolidato e di realizzazione nonché di finanziamento;

b) sintesi che riprendano i concetti di area centrale e di parco centrale della piana con funzioni strategiche e fondative della città metropolitana;

c) sintesi e rappresentazione valutativa delle previsioni relative ai macrolotti di Prato, all'Interporto di Gonfienti, all'area archeologica relativa alla città etrusca in corso di scavo ed alla fascia produttiva pedemontana rientrante nei territori dei Comuni di Campi Bisenzio, Calenzano, Sesto Fiorentino e Firenze;

d) sintesi e rappresentazione, particolarmente didattica, dello stato di programma, di finanziamento e di attuazione progressiva del Parco centrale della Piana fra cui le oasi naturalistiche, i boschi della piana, e le altre opere curate esecutivamente dalla Provincia, dal Comune di Sesto e dal Consorzio di Bonifica; nonché i bacini scolmatori e paesaggistici realizzati e in corso d'opera da parte dell'Università di Firenze a difesa dei rischi idraulici e alluvionali del Polo Scientifico di Sesto;

e) sintesi e rappresentazione dello sviluppo previsto nel trentennio almeno del sistema ferroviario e tramviario quantomeno nell'ambito dei Comuni di Prato, Campi/Signa/Lastra a Signa, Sesto e Firenze nonché del sistema viario regionale/provinciale/metropolitano, qui non considerato nella sua importante regionale, fondato, fra l'altro:

\* sul completamento della direttrice Mezzana/Prato e Perfetti Ricasoli/Firenze e dei suoi raccordi con gli elementi del sistema, fra cui quello col lo svincolo autostradale di Sesto;

\* sulla declassificazione del tratto terminale dell'A11 da trasformare radicalmente in efficiente nodo molto potenziato da e per tutte le direzioni ;

\* sul completamento, almeno come previsione trentennale, della rete di assi viari pressappoco nord-sud e scavalcanti l'Arno ad ovest del Viadotto dell'Indiano e con sbocco sulla Mezzana Prato ed oltre a nord e sulla Firenze-Livorno a sud;

\* sulla piena considerazione del sistema di grandi attrezzature strategiche quali, fra i tanti altri, il Polo Universitario con particolare riferimento alla garanzia delle opere relative ai comparti didattici, di ricerca e di sperimentazione ingegneristica e alimentare delle Facoltà di Agraria e di Ingegneria e servizi connessi, fra cui gli spazi, extra Polo, relativi alle colture sperimentali;

\* sulla riorganizzazione dell'assetto e delle stesse funzioni del comparto, già prevalentemente produttivo, ma in forte trasformazione, a sud della ferrovia Firenze-Prato e a cavallo dell'A1, collocato nei Comuni di Calenzano e Sesto;

f) sintesi e rappresentazione dell'assetto previsionale del complesso dei servizi e dei raccordi stradali, oggi pressoché al collasso, del Casello Firenze Nord dell'Autostrada A1 e del tratto Prato-Peretola dell'Autostrada A11, quest'ultima dotata dell'ipotesi di raddoppio su ambedue i lati e di declassificazione e riorganizzazione di tipo urbano, per il tratto tra le uscite di Sesto e l'attuale termine, improprio e congestionato ogni giorno e al limite del collasso;

g) sintesi del parere urbanistico dei Dirigenti degli Uffici competenti in materia del Comune di Firenze, che dichiara non conforme la ipotesi avanzata di un nuovo scalo aeroportuale nonché delle analoghe analisi tecniche degli Uffici dei Comuni di Calenzano, Sesto e, comunque, delle considerazioni e dei pareri espressi dal Tavolo Tecnico intercomunale dei Comuni interessati;

h) sintesi del parere dei Dipartimenti scientifici del Polo Universitario di Sesto, inviato dal Rettore dell'Università di Firenze al Ministero dell'Ambiente e dell'esposto sottoposto dall'Università stessa

al Presidente della Repubblica nonché estrapolazione di tutte le situazioni di rischio, di concreto danneggiamento imminente e di impedimento della realizzazione nel programma insediativo contenuto nel vigente Piano urbanistico particolareggiato e nella relativa Convenzione pubblica fra Università, Ministero competente e Comune di Sesto, vigente e vincolante, ignorata nel cosiddetto master plan fra la preesistenze determinanti;

h) arricchire la discussione, con modalità volte alla elaborazione di valutazioni innovative invece che di confronti di tesi precostituite, mediante la utilizzazione, peraltro dovuta, dello stato di attuazione delle previsioni vigenti e delle problematiche richiamate sopra, nonché (al di là di alcuni dettagli tecnici discussi finora) delle criticità generalmente verificate dell'ipotesi di nuovo scala aeroportuale fra Peretola e Firenze Nord A1 rispetto all'assetto complessivo di tutte indistintamente le opere idrauliche di della Bonifica, quantomeno dal percorso del Bisenzio ad est alla ferrovia fra Rifredi e Cascine ad ovest.