

**GIUNTA REGIONALE
DIREZIONE GENERALE PRESIDENZA
AREA COORDINAMENTO PROGRAMMAZIONE**

**VERBALE DELLA RIUNIONE DEL TAVOLO DI CONCERTAZIONE GENERALE
DEL 26 FEBBRAIO 2013**

Il giorno 26 febbraio 2013 alle ore 15,00 presso la sede della Presidenza della Giunta Regionale si è svolta la riunione del Tavolo di Concertazione Generale per discutere il seguente ordine del giorno:

- 1) Comunicazione sull'integrazione alla proposta della Giunta regionale di delibera al Consiglio regionale n.10 del 14 febbraio 2011 con oggetto "Adozione dell'integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze"
- 2) Comunicazione inerente "Modifiche all'articolo 144 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 (Norme per governo del territorio)"
- 3) Varie ed eventuali.

In rappresentanza delle Organizzazioni partecipanti al Tavolo sono presenti:

MASSIMO BIAGIONI	RETE IMPRESE ITALIA
PIERLUIGI GALARDINI	CONFARTIGIANATO
ANDREA SBANDATI	CONFSERVIZI CISPEL
GABRIELE BACCETTI	CONFINDUSTRIA TOSCANA
CARLO LANCIA	CONFINDUSTRIA TOSCANA
FABIO GIOVAGNOLI	CGIL
STEFANO BONI	CISL
ERNESTO D'ANNA	UILL
ADOLFO MONI	LEGACOOP
GIOVANNI BELLINI	LEGACOOP
ALESSANDRO GIACONI	AGCI
MAURIZIO FANTINI	COLDIRETTI
MARCO FAILONI	CIA
FAUSTO FERRUZZA	ASS. AMBIENTALISTE

Presiede l'Assessore all'Urbanistica, pianificazione del territorio e paesaggio Anna Marson.

Punto 1: Comunicazione sull'integrazione alla proposta della Giunta regionale di delibera al Consiglio regionale n.10 del 14 febbraio 2011 con oggetto "Adozione dell'integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze"

ASSESSORE MARSON

Introduce l'illustrazione dei contenuti principali del provvedimento indicando anzitutto che con questo atto che la Giunta intende approvare rapidamente vengono perfezionati una serie

di elaborati che sono stati oggetto della delibera di Giunta n°10 del 14 febbraio 2011 e che sono relativi alla integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e per la qualificazione dell' Aeroporto di Firenze.

Nota che rispetto agli atti che rappresentano il complesso delle decisioni a suo tempo portati in Giunta e successivamente trasmessi al Consiglio regionale, le novità introdotte in questa delibera riguardano innanzitutto l'individuazione di una serie di azioni destinate sia all'attuazione di alcuni aspetti del Parco della Piana che al miglioramento della sostenibilità del sistema territoriale che afferisce all'area sulla quale incide il Parco.

Nel rilevare come ciascuna di queste azioni è stata fatta oggetto di uno specifico allegato programmatico, che è stato indicati in forma schematica nella comunicazione distribuita al Tavolo in occasione della odierna riunione, fa presente che sono stati rivisti una serie di documenti, in particolare i documenti di piano del Pit e la disciplina relativa al master plan del sistema aeroportuale toscano.

E' stato arricchito il quadro conoscitivo con una integrazione dei documenti di valutazione e sono stati apportati inoltre alcuni perfezionamenti alle cartografie individuanti le diverse salvaguardie introdotte dal precedente atto di Giunta del febbraio 2011.

Osserva che nelle norme viene declinata in maniera più puntuale la salvaguardia relativa al Parco agricolo della piana, specificando quale tipologia di interventi è fatta salva e quali sono soggetti invece ad una valutazione dovendosi tradurre la salvaguardia proposta in accordi di pianificazione .

Rispetto a questi ultimi ricorda che la procedura individuata per dare attuazione al parco agricolo della piana è costituita proprio dall'accordo di pianificazione con tutti i comuni interessati.

Analogamente ai documenti di valutazione, le salvaguardie relative alla qualificazione dello aeroporto sono state integrate per includere le ipotesi di pista aeroportuale, che sono state leggermente modificate, rispetto a quanto presente nel documento in precedenza approvato dalla Giunta.

La novità è in particolare rappresentata dal fatto che l'ipotesi di "pista parallela" è stata modificata in ipotesi di "pista parallela convergente" con un orientamento leggermente diverso; in conseguenza di ciò è mutato l'areale di salvaguardia relativo all'involuppo complessivo per questa ipotesi di qualificazione dell'aeroporto.

Aggiunge che anche la disciplina relativa al master plan degli aeroporti è stata perfezionata, individuando meglio le diverse prescrizioni per il progetto di qualificazione aeroportuale, definendo gli interventi a cura e spese del proponente, ivi compresa la redazione della valutazione di impatto sanitario (Vis), specificando in modo migliore la norma relativa al comitato di garanzia per la sostenibilità nell'esercizio delle attività aeroportuali, prevedendo infine un dibattito pubblico sui progetti di qualificazione aeroportuale che dovessero venire presentati.

Sottolinea poi che anche i documenti di valutazione sono stati integrati in diversi punti, sia per quanto concerne gli impatti sull'ambiente dell'intervento ipotizzato di qualificazione dell'aeroporto così come delle ipotesi di pista considerate. Conclude infine indicando che il quadro conoscitivo di piano è stato integrato sia con il documento a suo tempo presentato alla Giunta da Enac, sia con una nota più recente sulle ricadute economiche del consolidamento dell'offerta aeroportuale della Toscana.

FAUSTO FERRUZZA- ASS.AMBIENTALISTE

Prima di intervenire sul merito della comunicazione e premesso che con il dibattito pubblico è stato posto in essere uno strumento apprezzato dagli ambientalisti, richiede di conoscere quale sarà l'oggetto del dibattito pubblico sul quale saranno interessati a partecipare i portatori di interessi e gli attori sociali impegnati in questa grande questione del parco agricolo e dello scalo aeroportuale .

ASSESSORE MARSON

Risponde indicando a Ferruzza che la norma prevede l'attivazione di un dibattito pubblico, ai sensi della legge regionale sulla partecipazione che è attualmente in fase di revisione e per la quale saranno seguiti gli sviluppi evolutivi.

Osserva che il dibattito pubblico sarà attivato sul futuro progetto, dal momento che col presente atto la Regione definisce semplicemente gli areali di salvaguardia relativi all'inviluppo complessivo delle due ipotesi di pista considerate, anche in relazione agli elementi prescrittivi emersi in fase di VAS, all'interno dei quali potranno essere presentati dei progetti di qualificazione e che tale strumento dovrebbe essere utile alla Regione Toscana anche ai fini della espressione del parere all'interno del procedimento di VIA di competenza nazionale.

ANDREA SBANDATI-CONFSERVIZI CISPEL

Dopo aver notato che gli allegati non sono oggi consultabili, osserva che c'è un tema che interessa a Cispel Toscana e che riguarda un' impresa associata, che è quello dell'impianto di termovalorizzazione di Case Passerini.

Chiede di conoscere se è descritto qualcosa in eventuali documenti se non c'è alcun elemento di interconnessione, e viene mantenuta qualsiasi tipo di previsione esistente negli altri tipi di pianificazione .

ASSESSORE MARSON

Risponde a Sbandati indicandogli che l'impianto di termovalorizzazione, presente nei documenti di valutazione, è un impianto già programmato che viene assunto come dato di fatto.

Ricorda comunque che essendovi stata da parte di alcuni sindaci la richiesta di attivare una procedura di valutazione di impatto sanitario, si è indicato che questa valutazione di impatto sanitario costituisca uno degli adempimenti a carico del proponente il progetto.

GABRIELE BACCETTI -CONFINDUSTRIA TOSCANA

Premette che oggi è in discussione a questo Tavolo una comunicazione che non consente di entrare troppo nelle questioni di dettaglio.

Segnala che Confindustria Toscana sarà in condizione di effettuare osservazioni più specifiche e puntuali una volta che avrà potuto esaminare i documenti che riguardano più da vicino i diversi temi delle azioni di risanamento, le salvaguardie, le prescrizioni.

Rispetto al tema dell'integrazione del Pit che riguarda il potenziamento dell' aeroporto fiorentino, conferma che la posizione di Confindustria Toscana è di ridurre i tempi realizzativi.

Al fine di far conoscere le riflessioni di carattere generale che sono state approntate su questo tema, dà lettura dei seguenti passaggi della lettera inviata alla fine dello scorso

mese di gennaio al Presidente Enrico Rossi dal presidente di Confindustria Toscana Pierfrancesco Pacini .

"Signor Presidente, nei primi giorni di febbraio, in Regione, dovrebbe essere riavviata la discussione della variante del PIT, relativa al Parco della Piana e alla qualificazione dell'aeroporto di Peretola. Per Confindustria Toscana si tratta di un passaggio di estrema rilevanza per la competitività e l'attrattività dell'intera regione, atteso da anni. Le imprese non si stancano di sottolineare che gli aeroporti sono le principali porte di accesso internazionale al territorio; e lo scalo fiorentino - con la sua specializzazione prevalentemente orientata al business - è un tassello fondamentale di quel sistema aeroportuale regionale, efficiente e di qualità, di cui non possono fare a meno né la Toscana economica, né tantomeno la 'Toscana delle città'.

L'approvazione da parte del Consiglio Regionale consentirà di aprire, finalmente, i cantieri della 'grande Peretola', osteggiata in questi anni con pervicacia e miopia da tanti 'nemici' dello sviluppo della Toscana; uno scalo che, accanto al già grande 'Galilei' di Pisa consentirà la svolta - con tempi che speriamo certi - nella realizzazione di quel polo aeroportuale nazionale, elemento-chiave per accrescere le dinamiche del nostro PIL e garantire alle imprese toscane un territorio capace di interfacciarne il business.

In questi ultimi anni, l'aeroporto di Pisa ha compiuto un significativo riposizionamento competitivo e di mercato, sia a livello nazionale, sia internazionale, grazie anche a cospicui investimenti infrastrutturali e alla scommessa sul low cost; e si è distinto come uno degli scali italiani che ha messo a segno la maggiore crescita di traffico. Ma uno sviluppo competitivo e duraturo degli aeroporti toscani potrà avvenire solo in maniera sistemica e complementare, secondo le specificità di ciascuno, tali da consentire di coprire l'intera domanda. È questa la condizione essenziale per permettere al nostro sistema di scali di competere alla pari con le realtà europee anche di dimensioni e bacino di utenza maggiori. E non dimentichiamo che gli aeroporti sono uno dei principali driver di attrattività per un territorio; e che incidono sulle strategie localizzative degli investitori esteri. Per questo - come auspicato anche da Lei, e come più volte sostenuto da Confindustria in numerose occasioni pubbliche - occorre procedere all'integrazione delle società di gestione degli scali di Pisa e Firenze, per arrivare finalmente alla realizzazione del quarto polo aeroportuale del Paese.

Nel difficilissimo contesto competitivo che caratterizza oggi il trasporto aereo, gli scali toscani possono inserirsi con successo nella partita solo organizzandosi come 'sistema aeroportuale regionale', tenuto conto anche delle strategie competitive degli aeroporti concorrenti tesi ad espandere le proprie quote di mercato anche attraverso l'acquisizione di flussi di traffico diretti verso la Toscana.

La tempistica di questa operazione è necessariamente molto stringente, anche per consentire l'avvio e la sostenibilità degli investimenti da portare avanti.

In tempi molto stretti si dovrebbe procedere, perciò, alla costituzione di una holding delle società di gestione degli scali pisano e fiorentino, dove gli azionisti conferiscano le loro quote, sulla base del loro effettivo valore di mercato, definendo con chiarezza mission e obiettivi del sistema e un Piano industriale dettagliato per il suo sviluppo.

In conclusione, Signor Presidente, le imprese vogliono ribadire che la holding - oltre a garantire lo sviluppo armonico del sistema aeroportuale toscano - è l'unico percorso per un riposizionamento industriale competitivo e aggressivo del mercato dei nostri aeroporti, con significative ricadute di carattere economico.

Per l'adeguamento di Peretola e per la costituzione della holding fra le società di gestione dei due maggiori scali toscani, il tempo della realizzazione non è più una variabile indipendente."

Dai contenuti di questa lettera emerge a suo avviso con chiarezza che Confindustria Toscana è fortemente interessata a questo tema, ritenendolo uno di quelli che caratterizzerà in futuro la competitività del territorio regionale toscano.

Da ultimo richiede all'Assessore, una volta che ci sarà stata l'approvazione in Giunta del provvedimento, che venga trasmessa tutta la documentazione comprensiva degli allegati attraverso la segreteria del Tavolo.

ASSESSORE MARSON

Risponde a Baccetti facendo presente che in effetti il tema dello sviluppo correlato è un tema che ha portato ad alcune integrazioni sia al documento che alla disciplina del master plan del sistema aeroportuale.

Infatti si tratta di un aspetto decisivo affinché anche la qualificazione dell'aeroporto di Firenze non si traduca semplicemente nello spostamento di traffici rispetto all'aeroporto toscano di Pisa ma concorra invece alla definizione di un vero e proprio sistema.

MASSIMO BIAGIONI-RETE IMPRESE ITALIA

Nel fare riserva di trasmettere una memoria avente carattere di organicità, desidera in questa sede solo ricordare in sintesi alcuni aspetti che connotano la posizione che Rete imprese toscana ha preso da tempo per ciò che riguarda l'aeroporto.

In primo luogo la necessità di mantenere gli impegni sovracomunali sottoscritti, a partire dagli impianti di termovalorizzazione nonché l'impegno alla qualificazione dell'intero scalo aeroportuale, nel rispetto delle compatibilità concernenti il sistema ambientale-insediativo e la mobilità.

Nota che vi sono poi altre questioni che sono cruciali per il rilancio della struttura aeroportuale fiorentina come l'assenso alla sinergia con Pisa ed alla fusione societaria, ma soprattutto a coordinate strategie commerciali di sviluppo.

Riguardo alla strategia commerciale di sviluppo, ritiene necessario tener presente che l'aeroporto di Bologna, si sta sempre di più proponendo come una valida alternativa agli scali toscani, in considerazione anche della velocità di percorrenza della tratta ferroviaria Firenze-Bologna.

Crede inoltre che vi è da potenziare l'accessibilità allo scalo di integrazione del sistema aeroportuale di Firenze con gli altri sistemi di trasporto a partire dalla tramvia, così da riuscire a porre in essere una migliore qualificazione dei servizi agli utenti con riferimento alla funzionalità complessiva dell'infrastruttura aeroportuale.

Conclude indicando che a suo giudizio sarebbe erroneo concentrarsi solo sulle singole questioni di particolare polemica, a cominciare dalla pista, mettendo in secondo piano un disegno strategico che è invece indispensabile ad uno sviluppo equilibrato di tutta l'area circostante.

FAUSTO FERRUZZA-ASS. AMBIENTALISTE

Rileva che così come quella di Confindustria Toscana è nota anche la posizione degli ambientalisti e che il dibattito pubblico quando sarà fatto registrerà i posizionamenti e renderà esplicita la storia delle posizioni assunte nel tempo.

Ricordando solo che agli ambientalisti il vestito dei nemici dello sviluppo sta un po' stretto, osserva che la comunicazione integrata oggi in discussione, considera due poli progettuali importanti: il parco agricolo della Piana e la qualificazione dello scalo aeroportuale .

Esprime anzitutto apprezzamento per l' azione politica condotta dall' Assessore e di come ha cercato di conciliare questi due poli progettuali obiettivamente così difficili da conciliare.

Evidenzia che dopo tre anni nei quali si è dispiegato il processo partecipativo sul parco della Piana, sapere che c'è ancora questa spada di Damocle sulla testa, cioè che è incombente una pista convergente parallela, depotenzia di molto il ragionamento e la profondità delle posizioni che le associazioni ambientaliste hanno assunto e che continueranno a perorare. Nella convinzione che non si tratta di posizioni di retroguardia, perchè esse riguardano essenzialmente l'idea di sviluppo sostenibile, di agricoltura di qualità e periurbana, di salvaguardie e di come concepire in un modo diverso le periferie delle nostre città.

FABIO GIOVAGNOLI-CGIL

Sottolinea preliminarmente che il progetto integrato ambientale ed infrastrutturale che l'odierna comunicazione sottende è un progetto che non può essere separato e che giustamente la Regione Toscana con grandi sforzi e con caparbiazza sta cercando di portare avanti.

Su un progetto che non è affatto facile ritiene che la posizione assunta dalla Regione Toscana, sia da apprezzare oltre che nel metodo anche nei contenuti .

In Toscana c'è infatti bisogno di infrastrutture per lo sviluppo e pur in presenza di difficoltà ed impedimenti la Regione sta cercando di proseguire in questa direzione.

Al tempo stesso è necessario però che l'infrastruttura non solo sia diretta allo sviluppo ma sia sostenibile, altrimenti si finisce per smarrire i contenuti della nuova fase di crescita che si ha davanti, perché gli sembra evidente che gli investimenti senza la necessaria attenzione all' impatto che hanno sulle popolazioni, sull'assetto urbano delle città ma anche sull'ambiente portano a contraddizioni tali da frustrare le spinte allo sviluppo che potrebbero esserci.

Sottolinea poi che nella documentazione presentata al Tavolo è previsto un particolare riferimento alla infrastrutturazione locale cioè a linee metropolitane ovvero urbane collegate alle comunicazioni di accesso, da cui dipende in gran parte il successo del nuovo aeroporto.

A questo proposito evidenzia che secondo la Cgil la stazione di Castello andrebbe fortemente valorizzata in quanto essendo praticamente dentro l'aeroporto costituisce un tesoro dal punto di vista territoriale urbanistico, che potrebbe davvero servire ad integrare e razionalizzare il traffico in maniera unica. Evidenzia come rilevante l'integrazione degli aeroporti e fa presente che sarebbe necessario anche un sistema integrato degli interporti.

ASSESSORE MARSON

Richiama quest'ultimo intervento per evidenziare che l'Assessorato si propone di fare di questa integrazione al Pit un vero e proprio atto di innovazione nelle modalità di programmazione da parte della Giunta regionale, in quanto con il provvedimento che andrà in Giunta, si vuole porre in essere un atto che effettivamente riesca a tenere insieme linee programmatiche che invece normalmente procedono con una logica settoriale e/o separata.

Osserva poi che sull' insieme delle misure finalizzate non soltanto a dare una seconda attuazione al progetto di Parco Agricolo della Piana, ma a migliorare la sostenibilità complessiva dell'ambito territoriale in cui tale Parco insiste, uno dei problemi che ci si è posti

è stato quello di prevedere una serie di interventi che vadano a migliorare la intermodalità ,soprattutto le interconnessioni tra gomma-ferro ed i sistemi pedo-ciclabili che nella Piana sono tra le modalità più rapide e meno costose per raggiungere i nodi del trasporto collettivo. Per quanto riguarda la stazione FF.SS di Castello ritiene che essa avrebbe potuto svolgere un ruolo ben al di là di quello che finora ha svolto e che comunque il suo ruolo è stato tenuto in considerazione nel momento si cui si sono stabilite una prima serie di azioni decisive a garantire le connessioni tra Prato e l'aeroporto.

MARCO FAILONI-CIA

Premette che la questione del parco agricolo della Piana si inquadra in una visione integrata, di agricoltura periurbana, inserita all'interno di un contesto ambientale tanto è vero che in un documento si parla di "promuovere attività agricole coerenti con il progetto del Parco agricolo".

Osserva in proposito che l'attività agricola in un parco agricolo è per sua natura coerente, nel senso che un parco agricolo è fatto per le attività agricole e non riesce a comprendere quindi quali possano essere le attività agricole non coerenti con un parco agricolo, a meno che con questa espressione non si intenda, come si era già riscontrato nel Prs ,dare una lettura dell' attività agricola in quell' area in chiave ecologista il che gli sembrerebbe un'operazione abbastanza forzata.

Ma al di là di questo aspetto pensa che si debba inserire il ragionamento dell'agricoltura nell'ambito del ragionamento dell'infrastrutturazione territoriale, di cui può essere un esempio eloquente la riqualificazione dell' area Mercafir.

Da ultimo richiede all'Assessore di fornire ulteriori precisazioni in ordine all'impatto delle nuove ipotesi che si stanno disegnando nei confronti della permanenza e dell'incidenza del parco agricolo e di come si vuol condurre il ragionamento del parco agricolo, se dentro un contesto di micro-polmone produttivo o periurbano o di commercializzazione.

MAURIZIO FANTINI-COLDIRETTI

Segnala che Coldiretti certamente auspica un miglioramento delle infrastrutture, ma nella consapevolezza che le realtà produttive oggi anche sulla Piana ci sono e devono essere preservate e migliorate.

Da qui l'invito ad andare avanti, a rendere nei documenti tutti quanti più consapevoli di quella che è la realtà agricola sulla Piana, che è ricca di potenzialità che spesso sono sconosciute.

Desidera inoltre che non sia ulteriormente vanificato lo sforzo che ultimamente è stato fatto per creare sinergie con diversi soggetti di filiera.

Nota infatti che negli ultimi anni certe produzioni hanno compiuto notevoli passi in avanti e si tratta di produzioni che con una organizzazione di filiera che vede coinvolti tanti attori, fanno veramente produzione al consumo con una filiera corta.

Ritiene che la parte agricola del Parco agricolo della Piana rappresenta sicuramente un luogo ideale per potere sviluppare un siffatto processo di filiera corta.

ASSESSORE MARSON

Richiede anzitutto cooperazione per poter illustrare meglio le realtà di filiera che si stanno sviluppando nel Parco agricolo della Piana.

Evidenzia che l'accento alla promozione di attività agricole coerenti nel parco agricolo della Piana non intendeva assolutamente limitare lo sviluppo potenziale delle attività agricole, ma

solo richiamare la coerenza con un ambito fortemente urbanizzato ed antropizzato e che rispetto alle condizioni di qualità dell'aria si trova al limite della criticità.

Si è voluto inoltre indicare che alcune attività che la stessa Regione Toscana tende a promuovere, sotto la scorta dei fondi strutturali europei, vanno valutate rispetto al contesto territoriale, così come definito dalle problematiche ambientali che insistono in un determinato ambito.

Fa presente poi che si è iniziato a discutere di come il prossimo PSR possa promuovere qualche azione territorializzata, specifica per il parco agricolo della Piana, che riesca a promuovere innovazione, intrecciando le diverse linee di finanziamento.

Sulle aree agricole pensa che si sta aprendo un lavoro comune, in quanto anche gli imprenditori si stanno interrogando su strade alternative per mettere a valore l'uso produttivo di questi terreni .

Per salvaguardare queste esigenze, si è prevista così una serie piuttosto articolata di prescrizioni, che sono state perfezionate rispetto alla versione a suo tempo portata in Giunta, approvata nel febbraio 2011, e destinate a chi presenterà il progetto di qualificazione dell'aeroporto.

ALESSANDRO GIACONI - AGCI

Intervenendo a nome di Agci, Legacoop e Confcooperative Toscana sulla base degli elementi in possesso esprime un giudizio sostanzialmente positivo sul provvedimento.

Avendo consapevolezza che il binomio " presto e bene "non è quasi mai possibile ritiene infatti che ci si trovi di fronte ad una serie di scelte accettabili, studiate, che vanno al di là di una soluzione di compromesso, e di cui risultano apprezzabili tra l'altro gli aspetti di mitigazione, di impatto della futura presenza della pista nonché "la cura del ferro "che è stata operata ossia tramvia e potenziamento delle linee ferroviarie esistenti tra Firenze, Prato, Pistoia, Lucca.

Anche la riduzione dell'inquinamento determinato dalla riduzione della velocità nei tratti autostradali tra Calenzano, Scandicci ed i primi cinque chilometri della Firenze-Mare, sono aspetti che ritiene debbano essere senz'altro valutati positivamente .

Ricorda che il movimento cooperativo nel trasporto pubblico locale ha dato dei suggerimenti legati al trasporto dei lavoratori nell'area industriale presa in esame, proponendo alcune soluzioni .

Fa riserva comunque di presentare una posizione ufficiale nel momento in cui vi sarà piena conoscenza dei documenti e degli allegati.

Chiede infine di conoscere la composizione della Commissione di Garanzia.

ASSESSORE MARSON

Dopo aver dato lettura dell' articolo relativo al Comitato di garanzia sulla sostenibilità delle attività dell'aeroporto di Firenze, allo scopo di evidenziare che vi partecipano specifiche rappresentanze della popolazione interessata, passa all'esame del secondo punto all'ODG.

Punto 2°:Comunicazione inerente "Modifiche all'articolo 144 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 (Norme per governo del territorio)"

ASSESSORE MARSON

Informa che il provvedimento ha avuto una lunga gestazione e maturazione nella riflessione condotta con Anci ma anche con le diverse rappresentanze dei professionisti che si occupano della materia edilizia ed urbanistica nella Regione Toscana .

Con tali rappresentanze si è condiviso che la disposizione normativa vigente ha mancato finora l'obiettivo di assicurare che su tutto il territorio regionale vi fosse una unificazione dei parametri urbanistici ed edilizi sia nei regolamenti edilizi che in diversi atti ad essi legati.

Indica che un esempio per tutti è rappresentato dalla superficie utile lorda (Sul) che oggi è considerata in modo diverso dai diversi regolamenti edilizi comunali piuttosto che in una serie di atti normativi che vanno dal livello locale fino al livello regionale.

Sottolinea quindi come da più parti e da tempo era presente la richiesta di riuscire invece ad avere dei parametri unitari su tutto il territorio regionale per queste tessere fondamentali dell'azione quotidiana, che interessano i cittadini che richiedono delle trasformazioni edilizie urbanistiche o debbono consultare gli atti urbanistici, ma anche i professionisti che devono predisporre gli atti, nonché i tecnici comunali. Sono state proposte pertanto alla norma vigente una serie di modifiche che consentano di avere un regolamento unico, che trascorso un determinato lasso di tempo, definito dal regolamento stesso garantisce il fatto che questi parametri subentrino rispetto a parametri eventualmente difformi che dovessero essere ancora presenti nei singoli regolamenti comunali.

MARCO FAILONI-CIA

Fa presente che tutto ciò riguarda la parte urbanistica gli sembra coerente con una logica di armonizzazione ma osserva che anche per la parte rurale si sta discutendo una serie di modifiche ed innovazioni alla legge e si augura che anche a questa parte possa più o meno rapidamente esser data attuazione.

ASSESSORE MARSON

Per quanto riguarda l'edilizia rurale indica che la situazione è molto più complicata perchè si tratta di una competenza che è attribuita attualmente alle province ed esiste poi una forte differenza delle situazioni territoriali, per quanto riguarda in particolare consistenza del territorio fisico interessato, tipo di economia e di suddivisione fondiaria che vi insiste .Tuttavia spera di raggiungere un'intesa su questo aspetto con gli enti interessati.

FAUSTO FERRUZZA- ASS.AMBIENTALISTE

Esprime consenso sul percorso avviato di modifica di questo articolo e si riserva di valutare anche nel merito la riformulazione del regolamento, che osserva costituire la sostanza vera della materia .

MASSIMO BIAGIONI-RETE IMPRESE ITALIA

Indica che sul regolamento Rete imprese Italia è d'accordo anche nel merito e che è ormai maturo il tempo per riflettere sul ruolo della Regione nei confronti dei comuni , che sono fortemente indeboliti da una crisi economica forte. Nota che alcune volte nel territorio gli interventi più che essere frutto di un disegno di largo respiro, possono essere assunti per assicurare in modo contingente il mantenimento dei servizi essenziali.

Osserva che nel Parco agricolo della Piana ci sono una serie di infrastrutture pesanti, c'è una realtà del manifatturiero ed in ogni caso c'è la parte di riqualificazione di tutto il patrimonio immobiliare, che persegue anche l'obiettivo di non far diventare più brutte le periferie.

Il Parco a suo avviso andrebbe ripensato, facendo lo sforzo di ragionare con un respiro un po' più ampio, in una visione interprovinciale. Come è peraltro necessario fare d'ora in avanti per quanto riguarda le infrastrutture di carattere commerciale.

Sottolinea infatti che progettazione di Iper come si sono fatti a Massa e Cozzile ovvero a Capalle oppure la localizzazione di Ikea, non possono più essere assunti a livello singolo di un comune, ma devono trovare una capacità e una condivisione più ampia e la Regione Toscana deve essere in grado di guidare o riequilibrare delle scelte che sono interprovinciali ovvero intercomunali allorché un insediamento ricade in un'area di interesse sovra-comunale.

Nella consapevolezza che ci sono stati comuni che hanno fatto cassa realizzando nel proprio territorio certe strutture e che ogni amministrazione in questo momento di grave difficoltà non è portata a guardare oltre il ristretto orizzonte dei propri bilanci e dei servizi da assicurare.

ASSESSORE MARSON

Su questo punto si augura che l'esperienza intrapresa con la modifica alle norme sulla grande distribuzione che prevedono appunto una conferenza dei servizi nel caso di nuove previsioni sia allargata ai diversi livelli territoriali ed in particolare ad un ambito di riferimento con tutti quanti i comuni che lo compongono.

Si augura altresì che il ricorso previsto alla perequazione territoriale possa essere una prima esperienza sperimentale che porti anche eventualmente all'allargamento di questa procedura ad altri tipi di previsione.

CARLO LANCIA-CONFINDUSTRIA TOSCANA

In attesa di pronunciarsi come è auspicabile sulle modifiche alla Legge regionale 1/2005 nel suo complesso, esprime assenso rispetto alla modifica dell'art.144 concernente i parametri urbanistici che gli appare molto significativa e di cui auspica che possa esservi un'approvazione veloce.

Ricorda che si tratta di una richiesta avanzata da Confindustria Toscana, da almeno due anni ribadita in vari sedi e convegni.

Ritiene che anche all'approvazione del regolamento si possa arrivare in tempi veloci, risultandogli il lavoro ormai quasi ultimato.

ASSESSORE MARSON

Conferma che in effetti è possibile in un arco di tempo che dovrebbe essere assai breve giungere all'approvazione di questo regolamento.

Come da richiesta si impegna a trasmettere al Tavolo di concertazione non appena approvata la delibera di Giunta nonché il materiale disponibile.

ALESSANDRO GIACONI -AGCI

Esprime assenso alla modifica della legge regionale n. 1/2005 ma osserva che forse di fronte ad una possibile rivisitazione dell'architettura istituzionale al livello territoriale, varrebbe la pena nel testo di non prevedere soltanto la semplice dizione di comuni ma pensare di

comprendere qualche forma di aggregazione a livello di area ovvero a livello eventualmente di comune metropolitano, allo scopo di non dover ritornare su questo aspetto in un prossimo futuro.

Aggiunge che probabilmente varrebbe la pena per queste realtà anche di una consultazione preliminare da parte della Regione Toscana prima di arrivare alla definizione dei parametri e delle indicazioni.

ASSESSORE MARSON

Ringraziando Giaconi per l'osservazione che gli appare pertinente crede che occorra approvare e trasmettere al Consiglio il testo in questa versione nel senso che in previsione di tornarci con una modifica della legge regionale n. 1/2005 indicare quali sono le aggregazioni o altre forme di aggregazione.

La riunione termina alle ore 16,50

UP//