


## Pec Direzione

---

**Da:** ccsp.po.pt@pec.it  
**Inviato:** mercoledì 4 febbraio 2015 18:24  
**A:** DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it  
**Oggetto:** VIA Valutazione Impatto Ambientale per Ampliamento dell'Interporto di Prato-Gonfienti  
**Allegati:** 04-02-15 Osservazioni Interporto.pdf  
**Priorità:** Alta

Si allega il testo delle osservazioni

Cordiali Saluti  
Gianfranco Ciulli  
Portavoce  
Coordinamento Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia  
\*\*\*\*\*

  
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

E.profil DVA - 2015 - 0003303 del 05/02/2015

Le informazioni contenute nella presente comunicazione e i relativi allegati possono essere riservate e sono, comunque, destinate esclusivamente alle persone o alle Società sopraindicati. La diffusione, distribuzione e/o copiatura del documento trasmesso da parte di qualsiasi soggetto diverso dal destinatario è proibita, sia ai sensi dell'art. 616 c.p., che ai sensi del D.Lgs. n. 196/2003.

Se avete ricevuto questo messaggio per errore, vi preghiamo di distruggerlo e di informarci immediatamente all'indirizzo email; ccsp.po.pt@gmail.com



## **Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia**

Via G. Rodari, 14/16 Loc. Paperino – 59100 Prato (Po)

Em@il : ccsp.po.pt@gmail.com & Certified Em@il: ccsp.po.pt@pec.it



Prato, 4 febbraio 2015

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali -

Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale,

Via Cristoforo Colombo 44,

00147 Roma;

[DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)

### **VIA Valutazione Impatto Ambientale per Ampliamento dell'Interporto di Prato-Gonfienti**

#### **<OSSERVAZIONI>**

##### **Premessa:**

L'ITC è un nome improprio in quanto la location dell'infrastruttura non si colloca orograficamente nella Toscana Centrale ma bensì nel Nord Toscana e di fatto si porta dietro un "peccato originale" di localizzazione sbagliata che in solido non ha mai permesso lo sviluppo di tale infrastruttura proprio perché la sua collocazione non la rende funzionale ed economicamente sostenibile per la competitività dei servizi proposti.

Di fatto l'implementazione di tale infrastruttura non è strettamente riferibile alla necessità enunciate nella Relazione Generale, Sintesi non Tecnica, REL 1 ma secondo il nostro punto di vista sono meramente riconducibili ad una palese speculazione edilizia facendo sì che si creino i presupposti affinché i soggetti interessati alla logistica spostino le loro attuali ubicazioni nel nuovo contesto, magari con PROBABILI "benefici economici" a canone di affitto ridotto effettuando quindi "dumping di mercato" e lasciando così le infrastrutture esistenti "vuote" ma già edificate e quindi di fatto sottratte .....al territorio con evidente ed inutile consumo di suolo.

Chi invece ha già una struttura propria, non ha nessun interesse se non correlato ad un aumento di traffico/lavoro (molto difficile da motivare in un contesto economico come questo) di trasferirsi nell'interporto con una nuova struttura perché tecnicamente e logisticamente i benefici sono risibili.

Nella Relazione Generale QPGT\_01 ai vari commi e sotto commi, si assiste a valutazioni sommarie frutto di una limitata conoscenza sia della logistica in generale ma anche della situazione attuale del mercato comprensoriale.

### Punto 1.1.2.1 "I volumi merci movimentati nella Regione Toscana"

Lo scenario regionale e nazionale del trasporto delle merci che si vuol rappresentare enfatizzando che nel nostro comprensorio solo la via Aerea si salva dalla difficile situazione economica e portare questo dato quale motivazione oggettiva per l'implementazione dell'ITC significa non conoscere le modalità di trasporto aereo che non potranno mai essere intercettate dall'ITC come punto intermodale.



E neppure la necessità di nuovi magazzini di logistica all'interno dell'ITC funzionali a tale attività possono essere utilizzate come giustificazione all'infrastruttura come da successive spiegazioni tecnico/procedurali.

Infatti, l'intermodalità è con dato certo funzionale per tratte di medio/lunga percorrenza e **non con varchi di uscita UE a poche centinaia di chilometri.**

Per esempio il dato dell'Import all' 70% art. 2.3.2 "stato futuro" senza indicare i varchi o porti di arrivo merci è solo un dato fine a se stesso generalizzato e senza dimostrare l'effettiva necessità dell'opera.

**"L'import, a sua volta, proverrà per il 70% dai porti e per 30% da A1 e A11. In uscita il 80% avrà destinazione con lunga percorrenza ed il 20% ha destinazione locale"**

Se il 70% import avverrà dai porti (Li/Sp/Ge) come spiegheremo in seguito, non potrà avvenire se non con esigui volumi via ferro quindi con servizi intermodali non competitivi. Del restante 30% classificato come traffico via A1/A11 il realtà solo il 10% può essere classificato come traffico IMPORT via terra extra UE, **il restante 20% è il traffico import via aerea che per questione di celerità di riconsegna (ma è simile per l'export) non sarà mai intercettato da servizi intermodali e/o navette miste treno/tir come spiegheremo in seguito dettagliatamente.**

In export l'80% con destinazioni a lunga percorrenza, queste hanno le stesse tipologie e criteri di specificità enunciate per il traffico import, che verranno in seguito enucleate ma che di fatto limitano "lo sviluppo e la sostenibilità minando l'intero progetto a causa delle carenze tecnico/strutturali di sistema, già menzionate."

#### **Legenda:**

Sea Co-Loader : Consolidatori Groupage Marittimi

Tir Co-Loader : Consolidatori Groupage Terrestri

Air Handling Agent: Gestori merci per conto delle compagnie aeree

Macrolotto 2 & 1 di Prato: distante 5/10 Km da ITC

Genova: Porto distante da 220 Km da ITC

La Spezia: Porto distante 140 Km da ITC

Livorno: Porto distante 110 Km da ITC

Procedura semplificata: Procedura di sdoganamento fatta nel proprio stabilimento in modo diretto e/o con assistenza CAD doganale esterno.

Magazzino di Temporanea Custodia: Magazzino di stoccaggio allo stato estero prima della  
Nazionalizzazione merce import da EXTRA UE  
Ready for carriage: merce pronta per essere imbarcata su aereo  
ULD: varie tipologia di container/unit per il trasporto aereo



### **Inquadramento Geografico:**

L'interporto della Toscana Centrale (d'ora in poi semplicemente ITC) è ubicato nei comuni di Prato e Campi Bisenzio (FI) in posizione NORD centrale sia rispetto al territorio della Regione Toscana che dell'area vasta è costituita dai comprensori delle province di Firenze, Prato, mentre Pistoia non utilizzerà mai l'interporto proprio per questioni logistiche e di tipologia merce meglio specificate in seguito.

Pertanto l'area di effettivo utilizzo della struttura si riduce al solo comprensorio di Prato e Firenze per quanto concerne i traffici Marittimi, mentre per quelli aerei il centro / punto di raccolta può essere considerato il Comprensorio di Sesto/Campi/Prato/ITC dove diversi Air Handling Agent hanno la loro ubicazione così come gli spedizionieri senza la necessità di dover per forza avere una location all'interno del Vecchio e/o Nuovo ITC.

### **Metodologia di trasporto Terrestre:**

Il traffico Terrestre UE è oramai equiparato al traffico "domestic" nazionale, quindi senza necessità di verifiche doganali, per tale motivo non è necessario né uno spazio doganale né un parcheggio TIR "ad hoc di 184 posti" in quanto ogni spedizioniere si gestisce in proprio in base alla destinazione ed alle frequenze settimanali dei servizi camionistici per città, area e/o nazione UE di destinazione. Il traffico dove è necessario effettuare una qualche operazione doganali è quello verso la Russia, Ucraina, Marocco, Tunisia, Paesi Balcanici. Semmai dovrebbero essere facilitate aree di parcheggio TIR nei macrolotti già destinati all'industria e che a distanza di anni sono tuttora semivuoti. Tali aree di sosta attrezzate senza necessità di dover obbligatoriamente interagire con l'ITC ed i suoi varchi di costuditi di entrata ed uscita in quanto nella stragrande maggioranza questi TIR non sono soggetti a vincoli doganali operandi nel contesto UE.

Tali tipologie di traffico vengono gestite con operazioni doganali al confine (in caso di carichi completi unico mittente/unico destinatario) e quindi alla frontiera e /o varco di imbarco per traghetti, oppure nel caso di carico consolidato (Co-Loader) direttamente nella location dello spedizioniere/vettore con operazioni doganali di procedura semplificata presso il proprio domicilio in proprio oppure tramite CAD autorizzati, perciò senza ricorso ad aree doganali ITC.

### **Metodologia di trasporto Marittimo:**

Il traffico marittimo è principalmente il traffico Extra UE ed i porti naturali sia per servizio che per vicinanza al nostro comprensorio Toscano, sia per la necessità di risparmio CO

come previsto dalla normativa e criteri TEN-T Network marittimo UE, non v'è dubbio che siano LI/LP/GE.



Guardando la mappa della Toscana è evidente il non coerente posizionamento CENTRALE dell'infrastruttura che NON PUO' per la sua conformazione attuale intercettare flussi di traffico che originano da San Casciano, Greve, Certaldo, Empoli, Colle Val d'Elsa, Siena Arezzo. Infatti il sistema multimodale non solo deve funzionare a livello di tempistica ma anche avere una convenienza economica. I costi di handling/hook gestione/gancio carico/scarico container di un interporto si devono sommare a quelli di prelievo e consegna all' ITC.

Questi non possono essere assolutamente competitivi, prova ne è che tale interporto dal momento della sua nascita non ha mai avuto uno sviluppo consistente, anzi è stato sempre relegato a struttura di basso livello/profilo.

Il traffico container FCL/FCL unico mittente/ricevitore originante dalle aree di produzione sopra enunciate viaggia "per questioni di tempistica di imbarco e costo economico" sulla direttrice FI-PI-LI ( e quindi senza deviazione verso l'ITC) considerando anche il fatto che tale infrastruttura viaria non ha alcun pagamento di pedaggio e che la distanza da Arezzo comprensorio più lontano di origine merce è comunque di solo 300Km circa rispetto a Genova, rispetto alla percorrenza dei 500Km menzionati dal proponente.

Quindi considerando che fra i porti di Livorno/La Spezia/Genova sia hanno servizi marittimi di tutte le tipologie verso tutto il mondo, la questione dirimente diventa la competitività dei costi unita a quella di un servizio ferro efficiente verso le tre destinazioni portuali.

E' naturale quindi che i costi concorrenziali dei servizi debbano passare da un abbassamento sostanziale delle tariffe di Gestione, che qualcuno in qualche maniera dovrà finanziariamente sostenere pena l'ennesima cattedrale nel deserto.

Da tali quantitativi vanno poi dedotti le tipologie di merci....non trasportabili via ferro e mi riferisco per esempio all'impiantistica in genere, dove i materiali pesanti ma molto spesso out of gauge/fuori sagoma, devono obbligatoriamente essere veicolati su strada magari anche con scorte appropriate per "carichi eccezionali"

Ci sono aziende come la Ansaldo Breda/La Nuovo Pignone/La Andreotti Impianti per rimanere nell'area metropolitana di FI-PO-PT che non possono usare il servizio multimodale se non nella parte di ricambistica esigua rispetto al materiale primario, ma similari aziende ci sono anche nell'Aretino e nel Senese, per cui il concetto non cambia.

Per quanto concerne la merce "Groupage" Collettame Marittimo, se lo spedizioniere Toscano ha la forza di offrire tali servizi in autonomia allora lo stesso carica il Container da 20 e/o 40 piedi nel proprio magazzino, effettuando la dogana con procedura semplificata interna, oppure appoggiandosi ad un CAD doganali esterni, per cui l'unico risvolto da

analizzare circa l'interconnessione con l'ITC risulta essere la tempistica del servizio ed il conto economico per arrivare al porto LI/SP/GE, ovviamente parlando del SOLO comprensorio Fiorentino/Pratese perché con origine da altre location vale la stessa considerazione per i container FCL/FCL.



Se invece lo spedizioniere non ha la forza di fare un container in proprio per una destinazione specifica si rivolge ai "Co-Loader/Concaricatori" i quali hanno tutte strutture nei porti di partenza LI/SP/GE con reti di corrieri Nazionali che ritirano la merce in tutta la Toscana per consegnarla nei 3 HUB portuali di consolidamento merce.

**Per cui questa tipologia di traffico.....non potrà mai essere intercettata dall'attuale e/o nuovo ITC.**

### **Metodologia di trasporto Aereo;**

Il traffico AEREO Toscano è relegato al solo criterio di "bacino collettore" perché le attuali infrastrutture aeroportuali sia quelle attuali men che meno quelle previste possono soddisfare la necessità logistica del trasporto aereo intercontinentale.

Infatti gli aerei commerciali da Pisa e Firenze, trasportano insignificanti quantità di merci perché le connessioni attuali si limitano a voli internazionali Europei dove il costo del trasporto aereo risulta improbo in rapporto a quello terrestre. Un esempio semplice di raffronto; in 48 via Terra sono a Londra al centro di distribuzione, via Aerea in 6 ore ho la merce in aeroporto, dopo di che la devo spostare al centro logistico per ulteriore inoltro, il che significa altre 12/18 ore. In questo contesto è obbligatorio fare il raffronto costi.

Nella Via Aerea la tassazione merce avviene con il ratio 1/6 ovvero 1 metro cubo pari a 167 Kg. Tassabili alla tariffa pattuita, quindi una scatola di 20Kg e di volume di 1 Cbm paga la tariffa a kilo per 167 kg. Senza entrare troppo nei tecnicismi significa che se per andare a Londra via camion spendo 100Euro, via Aerea ne spendo 1000, da qui l'evidente esiguo volume di traffico aereo che si traduce sempre nell'usare tale servizio....solo per merce super urgente dove anche 1 ora può essere importante e dove...non si bada a spese, il resto va via TERRA.!

Stimando prudenzialmente nel 5% di traffico aereo merci la tipologia sopra menzionata, il restante 95% di CARGO viene veicolato con "appositi camion con ULD ready for carriage" su HUB nazionali (Fiumicino e Malpensa con il 20/25% circa) ed Europei (Parigi, Bruxelles, Amsterdam, Lussemburgo, Francoforte, Monaco, Zurigo, Madrid per il 70%) tali camion hanno permessi speciali di transito e 2 autisti facendo sì che la merce debitamente sigillata, operata di dogana e quindi allo stato estero UE, già verificata con tutte le procedure di "cargo security check" in 12/18 ore è già sotto bordo dell'aereo cargo o passeggeri per il carico sull'aeromobile previsto.

Premesso che neppure il Nuovo Aeroporto di Firenze ove venisse realizzato con i criteri previsti potrebbe cambiare questo scenario, infatti si contrappone in modo categorico l'assunto del "Proponente" che l'ITC di Prato giuochi un ruolo importante nel trasporto aereo merci (aircargo) infatti tali enunciazioni sono facilmente confutabili e dimostrano una **limitata conoscenza del funzionamento della logistica internazionale integrata.**



Solo Pisa con ulteriore runway da 4000mt già prevista nei piani di sviluppo potrebbe invertire tale tendenza facendo sì che aeromobili (B747/A380/A340-600) atterrando potrebbero immediatamente ridurre del 50% il volume merci oggi veicolato verso il NORD EUROPA, analizziamo comunque la logistica del traffico aereo extra UE;

Gli attuali Air Handling Agent dei vettori aerei sono già dotati nelle loro attuali situazioni logistiche sia all'interno come pure all'esterno dell'attuale ITC delle seguenti facilities; Celle Frigorifere, Dogana interna con procedura semplificata presso i propri domicili e/o sub appaltata a CAD doganali esterni, gate ed aree di sosta per lo scarico delle merci provenienti da spedizionieri oppure per le navette TIR che dovranno trasportare le merci negli aeroporti.

Tali servizi sono tuttora fruibili alla stessa maniera sia all'interno dell'ITC come all'esterno. Addirittura ci sono spedizionieri con alti flussi di carico dove la Compagnia Aerea tramite l'Air Handling Agent manda direttamente il camion al magazzino delle spedizioni (la stragrande maggioranza di questi è fuori dall'attuale ITC) il quale preventivamente ha già provveduto a pallettizzare la merce in apposite piattaforme/ULD aerei, operare doganalmente tramite propria procedura e/o CAD esterno, a mettere la merce in sicurezza e sigillando il Container Aereo (Mittente Conosciuto/Sniffer/Scanner con percentuali di verifica ricevute da autorità competenti sicurezza aerea) facendo sì che il camion arriva, carica le 4 units/container sulle apposite rulliere, contro firma i documenti di trasporto e lo stesso è già pronto con il carico "ready for carriage" per il trasporto in Italia e/o Nord Europa.

Nel caso inverso (piccoli spedizionieri) è l'Air Handling Agent per conto della compagnia che assembla qualsiasi tipo di merce, perishable, dangerous, citis, fitosanitaria, medico-sanitaria, con container aerei standard, speciali es. GOH oppure "varotainer"/ Refeer ma con lo stesso procedimento che può avvenire all'interno e/o all'esterno dell'attuale ITC. Perciò visto la situazione attuale dell'esportazioni ed il momento congiunturale dell'economia qual è la reale necessità avvalorata da una motivata necessità logistica dell'opera ??

### **Merce di Importazione;**

I criteri sono esattamente gli stessi ma naturalmente invertiti per metodologia; La merce VIA TERRA dall'Europa sia con unico mittente/ricevitore come di servizi Groupages viene distribuita normalmente come se si trattasse di produzione domestica.



Quella che arriva da mercati extra UE viene sdoganata alla gate di Entrata oppure nei Magazzini di Temporanea Custodia che tutti gli spedizionieri di un certo livello hanno. Per la via Mare avviene lo stesso appena la merce arriva al porto, l'operatore doganale locale su mandato dello spedizioniere e del ricevitore procede allo sdoganamento e simultaneamente invia il container immediatamente al destinatario, nessuno penserebbe di usare un servizio intermodale da La Spezia a ITC per risparmiare 50 Euro sul trasporto camionistico locale ed avere la merce 1 o 2 giorni dopo.

Stessa cosa per i container Groupages che come per l'export vengono aperti a LI/SP/GE sdoganati e da li riconsegnati ai ricevitori toscani con corrieri domestici.

Gli spedizionieri che hanno volumi consistenti da ricevere con container completi e groupages presso i loro domicili interni hanno tutti i "magazzini di Temporanea Custodia ed anche i Depositi IVA" così che tutti in autonomia possano gestire al meglio tutta la filiera della logistica.

Idem per la via aerea IMPORT, se ULD completi vengono consegnati allo spedizioniere ricevitore, il quale è perfettamente attrezzato visto che i soggetti della logista integrata che stabiliscono relazioni commerciali con pari soggetti extra UE, offrono per essere concorrenziali sul mercato entrambe le tipologie di servizio, ovvero air/sea oppure "sea-air si maggiore concezione multimodale", quindi con gli "equipment" necessari per offrire tali servizi alla clientela sono simili per il traffico aereo come per quello marittimo, perciò un operatore logistico fa l'investimento per entrambe le metodologie di traffico.

Chi invece non ha tali facilities si appoggia ovviamente quelle dell'Air Handling Agent che ripeto non hanno obbligatoriamente la necessità di stare all'interno dell'ITC.

Non è neppure plausibile che si spacci la necessità di avere aree atte ai procedimenti CITES e/o Fitosanitari, infatti tutti sanno che gli esportatori abituali hanno sistemi automatici di verifica doganale e quindi per tale motivo non fanno altro che produrre all'operatore doganale incaricato solo la documentazione per mera verifica documentale. Discorso diverso per l'esportatore occasionale, ma che ovviamente non fa testo.

### **Flussi e Tipologia Merci in Export;**

Nelle valutazioni menzionate nelle Relazioni a supporto, si parla di aree molto industrializzate e generatrici di flussi merci ma se andiamo nello specifico scopriamo che: Tutto il flusso TERRESTRE di qualsiasi tipologia merce esula dall'inter-connettività multimodale e pertanto dovrebbe essere dedotto dalla volumetria "disponibile" menzionata dall'ITC.

Il traffico MARITTIMO è relegato al solo flusso comprensoriale di merce STANDARD nell'area di FI-PO, infatti, non è detto che le merci (date per origine Fi-Po) partano poi effettivamente da tale comprensorio, infatti, i vestiti ancorché prodotti con materiali di



Prato sono poi trasformati in abiti nel comprensorio aretino e spediti in container GOH (Hanging Garments) riproponendo poi la questione sopra enunciata di logistica e di costo



Stesso concetto per la pelletteria/borsetteria/calzature con i marchi di PRADA e D&G per esempio che naturalmente per la stessa problematica costo e valore merce, non faranno mai passare un container dall'ITC di Prato essendo più veloce ed economica la soluzione FI-PI-LI.

Il traffico MARITTIMO "fuori sagoma" non può che passare via STRADA/AUTOSTRADA. Il traffico MARITTIMO del vivaismo (Area Pistoia) non può che essere veicolato via camion (incluso anche quello Terrestre che con traghetti arriva....in Marocco per esempio, oppure anche in Spagna) al porto di Partenza, infatti per la tipologia del prodotto il carico avviene 12 ore prima della partenza nave (quindi impensabile il servizio multi-modale) dove a seconda delle destinazioni la merce in camion e/o container reefer refrigerati deve essere obbligatoriamente allacciata al genset di banchina, quindi il caricare il container anche 1 o 2 giorni prima della partenza implicherebbe costi di allaccio che sicuramente l'ITC dovrebbe coprire, perché questo traffico NON è intercettabile.

Il traffico MARITTIMO delle pelli conciate (area S.Croce) oppure delle Calzature (area Lucca) per location territoriale e vicinanza ai porti di partenza, NON può essere intercettato. Senza poi entrare in valutazioni diverse e restando solamente alle valutazioni relative alla consistenza dei traffici, quello della moda indipendentemente dalla metodologia di trasporto finale è stato veicolato fino a poco tempo fa alle infrastrutture logistiche elvetiche (Cadempino per esempio) il che significa che questi materiali successivamente inoltrati via mare e/o via aerea, sono trasportati in Svizzera con camion TIR con connessione satellitare e visto l'altissimo valore merceologico del carico questo traffico non verrà mai veicolato con un sistema multimodale via ferro con rischi sostanziali di possibili furti.

### **Regolamento 1315/1316 UE collegamenti reti TEN-T snodi globali e centrale.**

Prato RRF è considerato un snodo centrale per la multi-modalità, ma verificando nel concreto non esiste una rete ferroviaria commerciale che possa portare merci via ferro nel NORD Europa, e non esiste neppure come progetto a medio termine di una sinergia per cui i camion a lunga percorrenza possano utilizzare un servizio navetta al fine di abbattere la CO<sub>2</sub>.

Di fatto i regolamenti sopra enunciati nei vari articolati acclarano che i progetti "centrali" devono avere la priorità rispetto a quelli "globali", ma gli stesso devono prevedere un contenuto consumo del suolo, devono avere una valenza Europea di connettività e prevedere un abbattimento dei GAS SERRA del 60% entro il 2050 per cui tale e nuova infrastruttura non ha i requisiti richiesti dalla UE proprio per le motivazioni sopra enunciate.

Perciò da quest'analisi dettagliata dove sono stati evidenziati gli esigui flussi merceologici che potrebbero interessare la nuova struttura ITC, i materiali che per circostanze ben



specificate vengono veicolati in altro modo e percorso, che la logistica integrata fatta anche dai singoli spedizionieri e Co-loaders e/o Air Handling Agent è disgiunta ed in aperta concorrenza con la struttura ITC, che nel comprensorio esistono già aree che potrebbero avere le stesse funzionalità senza dover andare a sfruttare altro suolo, che lo sviluppo preventivato visto il contesto attuale non può che avere un obiettivo di medio lungo periodo e quindi non rispondente alle attuali necessità reali, che le previsioni dell'ITC nel contesto attuale non saranno automaticamente sinonimo di corsa all'acquisto per manifesta necessità, che in aree prospicienti all'ITC ci sono aree simili previste nel macrolotto 1 & 2 Prato quindi già urbanizzate ed edificabili (infatti il primo macrolotto ha ancora un 25% di aree disponibili il secondo addirittura il 50% e ad appena 5 Km dalla attuale location di ITC, altre aree di Sesto e Campi funzionali per tali **infrastrutture di logistica** fra l'altro non ancora ultimate.

E la dimostrazione delle nostre attestazioni sono semplicemente i soggetti di logistica Nazionale ed Internazionale quali Foppiani Group, SDA International Courier, Albini & Pitigliani etc.etc. che hanno magazzini strutturati di fuori delle cinta ITC ma che continuano ad operare tranquillamente, ma soprattutto soggetti mondiali quali la FedEx che risiede attualmente nel macrolotto 2 di Prato.

Per cui ribadiamo la convinzione che dal nostro punto di vista non sia necessaria una nuova struttura che non fornirebbe nessun beneficio in termini tecnico/operativo/funzionale e che risulterebbe essere l'ennesimo di consumo non necessario di suolo, **finalizzato alla sola rendita immobiliare.**

Cordiali Saluti

Gianfranco Ciulli

Coordinamento Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia