



Consiglio

COMUNE DI PRATO

Atto n. **159** del **29/04/2021**

Oggetto: **Ordine del Giorno sull'Aeroporto di Firenze e mobilità della Toscana**

Adunanza ordinaria del 29/04/2021 ore 14:30 seduta pubblica.

Il Presidente del Consiglio Gabriele Alberti dichiara aperta la seduta alle ore 14,46.

Risultano presenti al momento della votazione i seguenti 21 consiglieri:

Consigliere	Presente	Assente	Consigliere	Presente	Assente
Alberti Gabriele	S	-	Bartolozzi Elena	S	-
Belgiorno Claudio	-	S	Betti Eva	-	S
Biagioni Marco	S	-	Calussi Maurizio	S	-
Cocci Tommaso	S	-	Curcio Marco	-	S
Facchi Antonio Nelson	S	-	Faltoni Monia	S	-
Fanelli Giannetto	S	-	Garnier Marilena	-	S
Guerrini Martina	S	-	La Vita Silvia	-	S
Lafranceschina Mirko	-	S	Lin Teresa	S	-
Longobardi Claudia	-	S	Maioriello Carmine	S	-
Mugnaioni Sandra	S	-	Norcia Silvia	S	-
Ovattoni Patrizia	-	S	Romei Enrico	S	-
Rosati Matilde Maria	S	-	Sapia Marco	S	-
Sbolgi Giacomo	-	S	Sciumbata Rosanna	S	-
Soldi Leonardo	-	S	Spada Daniele	S	-
Stanasel George Claudiu	-	S	Tassi Paola	S	-
Tinagli Lorenzo	S	-	Wong Marco	S	-

Presiede il Presidente del Consiglio Gabriele Alberti , con l'assistenza del Segretario Generale Simonetta Fedeli.

Assistono alla seduta i seguenti assessori :
Leoni Flora, Mangani Simone



Oggetto: **Ordine del Giorno sull'Aeroporto di Firenze e mobilità della Toscana**

Il Consiglio Comunale

Preso atto che

il Consiglio di Stato, nella sentenza del 13/02/2020, ha respinto i ricorsi presentati dalla Società Toscana Aeroporti, ENAC, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Regione Toscana e dal Comitato SI Aeroporto, contro la sentenza del TAR Toscana del 27/05/2019 che aveva contestato un difetto di istruttoria, rilevato l'irragionevolezza del giudizio positivo espresso dai Ministeri sul Decreto di Valutazione di Impatto Ambientale per il Masterplan del nuovo scalo aeroportuale di Firenze per giungerne alla bocciatura;

come già rilevato dal TAR, la nuova pista realizzerebbe un nuovo aeroporto in un'area fortemente urbanizzata inserita nella piana fiorentina bonificata, che ha conservato zone umide qualificate come siti e zone di protezione speciale di importanza comunitaria (aree SIC, SIR45 e ZPS), zone agricole e aree verdi destinate alla compensazione ambientale così come voluta dai Sindaci e dai cittadini fin dagli anni '90;

nella succitata sentenza, il Consiglio di Stato ribadisce che la Piana costituisce, ancora oggi, un fondamentale insieme di aree agricole, aree a verde e aree destinate alla compensazione ambientale e, proprio per questa sua inestimabile rilevanza, è stata oggetto del progetto per la realizzazione del Parco Agricolo della Piana, un parco della superficie complessiva di 7.000 ettari che, con laghi, fiumi, parchi pubblici e ville medicee, dovrebbe costituire il "cuore verde" dell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia, secondo il Master Plan del Parco della Piana approvato dalla regione Toscana il 10/12/2009 con l'impegno economico per investimenti di 10 milioni di euro.

Considerato che

è stata omessa la valutazione del problema del "*birdstrike*", così come quella sul rischio idrogeologico connesso alle prospettate soluzioni progettuali quali la deviazione di fossi, l'interramento del Fosso Reale sotto l'autostrada, la costruzione di nuovi canali, l'interramento del Lago di Peretola;

i consiglieri di Stato hanno riconosciuto la piena fondatezza delle ragioni avanzate da Comuni della piana, associazioni, comitati e cittadini, rilevando che l'illegittimità dei provvedimenti impugnati comporta la necessità di rinnovare il procedimento, ivi compresa la valutazione relativa all'eventuale istituzione di un osservatorio ambientale e alla sua composizione (si era assistito alla violazione, per eccesso di potere, della legge 241 del 1990 per l'omissione della pubblicazione di documenti pubblici e per non aver garantito la giusta composizione dell'Osservatorio ambientale a cui i Sindaci avevano il diritto di partecipare);

in particolare, la sentenza del Consiglio di Stato contiene motivazioni sostanziali di merito che confermano tutte le considerazioni del TAR Toscana, secondo le quali le diverse scelte progettuali relative a molti aspetti qualificanti del progetto dovevano essere verificate in sede di VIA e non nella fase di ottemperanza delle prescrizioni, precisando altresì che



l'organismo demandato alla verifica delle ottemperanze, ovvero l'Osservatorio Ambientale ha visto una composizione errata per la presenza (con diritto di voto) dello stesso proponente del progetto (ENAC), e l'escussione, invece, dei rappresentanti dei Comuni interessati, circostanza che ha di fatto impedito a tutte le Amministrazioni di manifestare i rilievi presenti nelle numerose prescrizioni. In particolare, nella sentenza stessa si precisa che il Master Plan presentato contempla opere di considerevole impatto ambientale – come lo spostamento di un tratto del Fosso Reale, il sotto-attraversamento dell'Autostrada A11 e la rilocalizzazione del Lago di Peretola – per le quali è stata evidenziata l'assenza della valutazione strategica del piano territoriale che costituisce il cosiddetto "quadro di riferimento" e che quindi non sono state sufficientemente motivate le ottemperanze all'impatto ambientale;

la Giunta Regionale della Toscana, ha approvato in data 23 marzo 2020, in piena emergenza sanitaria per la pandemia covid-19, un atto di informativa preliminare da inoltrare al Consiglio Regionale, per una nuova variante al PIT con la quale reinserire la realizzazione della nuova pista dell'aeroporto di Firenze, sulla base sostanzialmente dello stesso progetto che è stato già oggetto di motivata bocciatura in sede tecnica e giuridica.

Ulteriormente dato atto

che in alcune riflessioni e dichiarazioni rilasciate nella prima decade di aprile 2020 da importanti esponenti politici della Piana, è stata sottolineata la necessità, in seguito alla pandemia in corso, di rivedere il modello di sviluppo fino ad oggi seguito e quindi ridiscutere e rivedere tutto il sistema del trasporto pubblico locale ed internazionale;

delle posizioni del Partito Democratico pratese, che ha sempre contestato le politiche di ampliamento dell'aeroporto di Firenze e tutt'ora non approva la nuova procedura di variante al PIT; posizione condivisa con tutta la Federazione provinciale PD di Prato e altri Circoli comunali della Piana fiorentina e pratese;

che anche il Consiglio Comunale di Prato si era espresso più volte, nella scorsa legislatura, sulla contrarietà all'ampliamento dell'aeroporto di Peretola.

Ritenuto che

il progetto di ampliamento di Peretola messo a punto da Enac e Toscana Aeroporti, come dimostra l'iter complesso e le continue bocciature, risulta incompatibile con il territorio e in contraddizione con l'obiettivo del contrasto al cambiamento climatico, oltre che contrario all'interesse pubblico;

prima di tutto, è necessario restituire al Parco della Piana il ruolo di elemento ordinatore, sulla cui base impostare una strategia di sviluppo sostenibile e lungimirante dell'area;

a questo punto, si rivela indispensabile una nuova mobilitazione sia delle istituzioni che di tutte le forze che si sono fino ad oggi opposte al progetto, affinché il procedimento della Variante al PIT attivata dalla Regione Toscana venga riconsiderato, nonché si avvii una rinnovata riflessione per ridisegnare il territorio attraverso la condivisione di scelte e di obiettivi necessari a realizzare le infrastrutture ed i servizi utili alla Piana tra Firenze – Prato – Pistoia. In particolare ad investire risorse per la realizzazione del Parco Agricolo della Piana, quale infrastruttura di riequilibrio ambientale, oltre che alla realizzazione

di un nuovo sistema di mobilità sostenibile, che consenta di intervenire con decisione ed urgenza a superare l'attuale situazione della viabilità che presenta numerose criticità;



a tal proposito, il Consiglio Comunale ha approvato un ordine del giorno in data 18/03/2021 sulla mobilità sostenibile nell'area pratese, ribadendo la centralità della realizzazione della tramvia che collega Prato all'aeroporto di Peretola;

a questo scopo, è oltremodo necessario aprire tavoli di confronto fra tutti i rappresentanti dei vari livelli istituzionali del territorio, così da poter decidere insieme, tramite un percorso partecipato, le priorità, gli obiettivi, i tempi e le modalità di realizzazione delle infrastrutture e dei servizi davvero necessari per lo sviluppo del territorio nel rispetto dell'ambiente e tenendo conto della sostenibilità economica e dei livelli di saturazione urbanistica – funzionale già raggiunta.

Per le motivazioni sopra indicate

- ribadisce la propria contrarietà alla realizzazione di una nuova pista dell'aeroporto di Peretola e, di conseguenza, anche l'avvio di nuovi procedimenti per varianti al PIT con tali finalità;
- auspica che il Presidente, la Giunta e il Consiglio Regionale della Toscana, rilevate le criticità emerse su tale opera, procedano di conseguenza all'interruzione della procedura di nuova variante al PIT, avviata dalla Giunta Regionale in data 23/03/2020, per adoperarsi, invece, sia alla progettazione e realizzazione di un nuovo modello di mobilità sostenibile sia alla programmazione di una strategia comune per lo sviluppo del trasporto aereo della Toscana che attribuisca all'aeroporto di Firenze e a quelli di Pisa ruoli differenziati, confermando a Pisa il ruolo di scalo intercontinentale e valorizzando pienamente detto scalo con adeguati investimenti, puntando a migliorare i servizi ferroviari da Firenze a Pisa e viceversa, in un'ottica di efficienza del servizio in termini di tempi di percorrenza così come di sostenibilità ambientale, con particolare riferimento alla qualità dell'aria e al tema dell'inquinamento acustico e, più in generale, valorizzando il trasporto pubblico su rotaia così come su gomma, in tutta la Toscana;
- auspica che sempre il Presidente, la Giunta e il Consiglio Regionale della Toscana considerino che la priorità, in Toscana, è quella di rendere più veloci e sicuri i collegamenti tra le città, e si adoperino, pertanto, a potenziare il servizio di trasporto ferroviario e tramviario in tutta la Regione;
- auspica che nella politica nazionale, regionale e metropolitana, in seguito alla pandemia in atto, si avvii una riflessione profonda ed una revisione radicale della scala delle priorità, prendendo seriamente in considerazione l'emergenza climatica ed il conseguente impegno alla riduzione di emissioni di CO2 e di inquinamento ambientale, con decisioni coerenti e rigorose a partire dalla rivisitazione di scelte infrastrutturali errate, come quella dell'aeroporto di Firenze, al fine di promuovere un nuovo modello di sviluppo non più incentrato sulla crescita di un turismo di assalto che svuota e mercifica centri storici e città, ma basato sulla tutela della salute e del benessere delle persone, sulla piena valorizzazione delle risorse ambientali, storico – culturali e produttive, nell'ottica della sostenibilità, per raccogliere concretamente la sfida che la crisi sanitaria e climatica ci ha lanciato.

Vista la proposta di Ordine del Giorno dei Gruppi Consiliari PD, Lista Civica Biffoni Sindaco, Demos e Lista Lo Sport per Prato, sull'Aeroporto di Firenze e mobilità della Toscana

(Omissis gli interventi di cui al verbale)

Vista la votazione, eseguita in modo palese, sulla proposta di ordine del giorno presentata, che ottiene il seguente esito:

Documento sottoscritto con firma digitale. L'originale informatico è stato predisposto presso il Comune di Prato ai sensi del D.Lgs 82/2005 e conservato in conformità alle regole tecniche. Nella copia analogica la sottoscrizione con firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del soggetto responsabile secondo le disposizioni di cui all'art. 3 del D.Lgs 39/1993.



Presenti	21	
Favorevoli	19	Alberti, Bartolozzi, Biagioni, Calussi, Facchi, Faltoni, Fanelli, Guerrini, Mugnaioni, Norcia, Rosati, Sapia, Tassi, Tinagli, Lin, Sbolgi, Sciumbata, Wong, Romei
Astenuti	2	Cocci, Spada

APPROVATA

Impegna il Sindaco e la Giunta

a indicare alla Regione, come soluzione prioritaria per la Regione Toscana stessa e anche per il nostro territorio, la realizzazione di una metropolitana leggera che colleghi Pisa e Firenze in venticinque minuti: che tale infrastruttura passi da Prato, in una linea veloce e diretta verso Pisa, che coinvolga la tratta Prato-Pistoia-Lucca;
a tal fine, si chiede l'apertura di uno specifico tavolo di discussione con la Regione, insieme alle altre Amministrazioni Comunali della piana, per riprogettare insieme il futuro del territorio della Piana e decidere le strategie di salvaguardia e di riqualificazione ambientale, di miglioramento delle infrastrutture, impegnando la Regione a stanziare fondi e finanziamenti specifici alle finalità esposte in premessa.

Invita il nuovo Governo

preso atto della sensibilità espressa nei confronti dei temi ambientali ed in particolare della c.d. transizione ecologica, a valutare di reindirizzare le risorse pubbliche già a suo tempo stanziate per la realizzazione della nuova pista di Peretola, verso il finanziamento di interventi infrastrutturali necessari al territorio in accordo con la Regione e i Comuni dell'area, tenuto conto anche delle ingenti risorse che arriveranno attraverso il Recovery Fund, come la tramvia Prato-Firenze Peretola e la metropolitana leggera Firenze-Pisa.

Impegna il Presidente del Consiglio Comunale

a trasmettere il presente ODG al Presidente, alla Giunta e ai Gruppi Consiliari della Regione Toscana e al Presidente del Consiglio dei Ministri.

(omissis il verbale)

Letto, firmato e sottoscritto,

Il Segretario Generale Simonetta Fedeli

Il Presidente del Consiglio Gabriele Alberti

Firmato da:

ALBERTI GABRIELE

codice fiscale LBRGRL78T02G999J

num.serie: 17367693086387135809576657519376300740

emesso da: ArubaPEC S.p.A. NG CA 3

valido dal 30/07/2019 al 30/07/2022

SIMONETTA FEDELI

codice fiscale FDLSNT63S65F205T

num.serie: 6553604081987375285

emesso da: ArubaPEC EU Qualified Certificates CA G1

valido dal 23/02/2021 al 23/02/2024