



DIBATTITO PUBBLICO
Aeroporto di Firenze

DIBATTITO PUBBLICO Aeroporto di Firenze



ALLEGATO 2

RESTITUZIONI
SINTETICHE
DEGLI INCONTRI

7 GENNAIO 2023

Primo incontro pubblico: le ragioni dell'intervento e le alternative studiate

Martedì, 15 novembre 2022

Questa restituzione è stata elaborata dallo staff del coordinatore per permettere a chi non ha potuto seguire l'incontro di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto. È possibile comunque rivedere l'intero incontro al seguente link: <https://www.dpaeroportoofirenze.it/15-11-report/>. Inoltre all'interno del report che segue per ogni intervento dei relatori e delle relatrici è indicato il minuto di inizio.

Martedì 15 novembre 2022, dalle 17.30 alle 20.30, si è tenuto presso Firenze Fiera il **primo incontro pubblico, dedicato alla presentazione delle ragioni dell'intervento e delle alternative studiate** nell'ambito del dibattito pubblico sull'aeroporto di Firenze. L'incontro ha visto la partecipazione di 98 persone, di cui 62 collegate online attraverso la piattaforma Zoom e 36 in presenza.

La sessione plenaria

Il coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena ha introdotto i lavori, descrivendone le modalità di svolgimento (la presentazione è disponibile al link: https://www.dpaeroportoofirenze.it/wp-content/uploads/coordinatore_15-12-2022.pdf). È quindi intervenuto Roberto Naldi, amministratore delegato di Toscana Aeroporti Spa, per i saluti istituzionali e l'avvio dei lavori. Successivamente il coordinatore ha dato la parola ai relatori e alle relatrici, con ciascuno lo stesso tempo a disposizione (10 minuti), nel seguente ordine: **Pasquale Proietti** (Enac) sulla contestualizzazione del Masterplan nel Piano nazionale aeroporti, **Lorenzo Tenerani** (Toscana Aeroporti Spa) sui presupposti e contenuti del Masterplan 2035, **Francesca Baldessari** (Arup) sulle alternative studiate, **Stefano Decadri** (Arthur D. Little Spa) sull'analisi multicriteria, **Rino Cofano** (associazione In Pista) sulla prospettiva degli abitanti di Peretola, **Fausto Ferruzza** (Legambiente Toscana) sul tema del parco agricolo della Piana.

Pasquale Proietti (Enac), Il Piano nazionale aeroporti (Pna)

(Intervento integrale al minuto 00:17:40 della registrazione dell'incontro)

Proietti ha contestualizzato la proposta del Masterplan 2035 dell'aeroporto di Firenze sotto il profilo nazionale, spiegando il ruolo di Enac come ente di pianificazione territoriale e illustrando i contenuti del Piano nazionale aeroporti, in particolare in relazione ai principi di sostenibilità. Ha poi affermato che Enac considera positivamente il nuovo Masterplan poiché rispetta i criteri del Piano nazionale aeroporti, con particolare riferimento a quelli di analisi critica, innovazione tecnologica e intermodalità.

Lorenzo Tenerani (Toscana Aeroporti Spa), *I presupposti dell'intervento e i contenuti della proposta di nuovo Masterplan 2035*

Intervento integrale al minuto 0:30:10 della registrazione dell'incontro)

Tenerani ha spiegato l'approccio adottato per la realizzazione del nuovo Masterplan 2035 dell'aeroporto di Firenze, illustrando sinteticamente alcune parti del dossier di progetto. In particolare, partendo dalle caratteristiche del sedime aeroportuale esistente, ha spiegato di quali elementi si è tenuto in conto per la stesura del Masterplan e per la progettazione della nuova pista di volo e del terminal passeggeri. Inoltre, ha sottolineato le opportunità derivanti dalla proposta di intervento nell'ottica di migliorare lo scalo rispetto a: caratteristiche della pista, traiettoria di decollo e riduzione del rumore per le abitazioni sorvolate, standard ambientali e aspetti energetici, accessibilità e intermodalità, servizi ai passeggeri e sicurezza.

Francesca Baldessari (Arup), *Le alternative studiate*

(Intervento integrale al minuto 00:42:30 della registrazione dell'incontro)

Baldessari ha dapprima illustrato le ipotesi alternative studiate per il terminal passeggeri, ovvero la ristrutturazione e l'ampliamento degli edifici esistenti, la ristrutturazione e ampliamento volumetrico in continuità con l'esistente o un nuovo terminal distaccato da quello esistente, e perché si è arrivati a individuare quest'ultima come la soluzione migliore. In particolare, ha spiegato che una nuova struttura garantirebbe la continuità di esercizio dell'aeroporto, avrebbe una flessibilità tale da permettere successivi ampliamenti, consentirebbe l'integrazione con la linea tramviaria e garantirebbe una più razionale accessibilità viaria dello scalo. Successivamente, la relatrice ha illustrato l'analisi delle quindici alternative studiate per la pista di volo, che ha condotto a scegliere come miglior orientamento quello 11-29, parallelo all'A11.

Stefano Decadri (Arthur D. Little Spa), *L'analisi multicriteria applicata alle ipotesi alternative*

(Intervento integrale al minuto 00:54:00 della registrazione dell'incontro)

Decadri ha approfondito l'analisi condotta sulle alternative per la pista di volo, spiegando che si sono tenuti in conto quattro principali criteri, divisi in diciannove sotto-criteri valutati quantitativamente e ponderati in base al contesto dell'aeroporto: circa il 60% di peso è stato dato all'impatto ambientale e paesaggistico e sul contesto territoriale; circa il 30% all'impatto tecnico-economico; circa il 10% alla relazione del terminal con il contesto interno ed esterno ad esso. In base a questa analisi multi-criteria, ha spiegato il relatore, è emerso che l'ipotesi presentata a dibattito presenta più vantaggi.

La presentazione di Lorenzo Tenerani, Francesca Baldessari e Stefano Decadri è disponibile al link: https://dpaeroportofirenze.it/wp-content/uploads/intervento_TA_15_11_2022.pdf

Rino Cofano (associazione In Pista), *La testimonianza dei sorvolati di Peretola*

(Intervento integrale al minuto 1:04:56 della registrazione dell'incontro)

Cofano ha sottolineato che sul quartiere di Peretola, ma anche su quelli di Brozzi, Quaracchi e Le Piagge, al giorno ci sono circa cento sorvoli aerei delle abitazioni, in orari spesso serali, che comportano numerosi disagi alle circa settemila persone che vi abitano in termini di rumore e inquinamento. Cofano ha concluso dicendo che le persone dei quartieri sorvolati avrebbero bisogno che, a partire dal dibattito, si prendano in considerazione le loro condizioni di disagio e vengano studiate alternative per migliorarle.

Fausto Ferruzza (Legambiente Toscana), *Una visione alternativa della Piana*

(Intervento integrale al minuto 1:15:47 della registrazione dell'incontro)

Ferruzza, presidente di Legambiente Toscana, ha affrontato il tema dell'opzione zero, dicendo che, secondo lui, si deve mitigare l'impatto sulle abitazioni sorvolate dagli aerei che decollano e atterrano all'aeroporto Amerigo Vespucci. Inoltre, ha aggiunto che nell'ottica di andare verso uno sviluppo sostenibile della città bisognerebbe concentrare l'attenzione sulla realizzazione del parco agricolo della Piana e non sull'ampliamento dello scalo, considerato non necessario poiché vicino all'aeroporto di Pisa.

I temi emersi dai tavoli di discussione

Al termine delle presentazioni, il pubblico è stato diviso in tavoli di discussione, 5 in presenza e 4 online, dove con il supporto di facilitatori e facilitatrici è stato possibile esporre più di 120 domande e osservazioni sul tema dell'incontro. Il clima della discussione per tavoli è stato disteso e il confronto costruttivo, sebbene le posizioni fossero talvolta antitetiche.

I facilitatori e le facilitatrici hanno trasmesso le domande e osservazioni a una regia centrale che le ha aggregate per temi e sottotemi omogenei che, tornati in plenaria, il coordinatore ha brevemente presentato. Si riportano di seguito in maniera sintetica:

- le ragioni dell'intervento (il miglioramento delle performance ambientali e sociali; l'aeroporto e lo sviluppo del territorio; gli impatti dell'opera);
- le caratteristiche del progetto (trasporto aereo delle merci; pianificazione territoriale; il sorvolo; la direzione e le caratteristiche della pista; i tempi e i costi di realizzazione);
- le differenze tra il Masterplan 2035 e il Masterplan 2014-2029 (la bocciatura del precedente Masterplan; i miglioramenti rispetto al Masterplan precedente);
- l'analisi multi-criteri delle alternative studiate (il peso dei criteri studiati; i dati considerati; l'opzione zero);
- il dibattito pubblico (la possibilità di modificare il progetto; le tempistiche e gli incontri del dibattito pubblico; lo stadio di progettazione; il sito e la disponibilità dei documenti);
- domande per i prossimi incontri sui temi: gli aspetti ambientali e paesaggistici legati all'intervento; le ricadute di sviluppo per il territorio e il rapporto con Pisa; l'accessibilità e l'inclusione sociale.

Il coordinatore ha sottolineato che le domande rimaste inevase per il tempo limitato a disposizione riceveranno risposta per via scritta da Toscana Aeroporti Spa e saranno consultabili nella sezione FAQ del sito web dedicato al dibattito.

Il contraddittorio

Grazie alla piattaforma online Mentimeter, i temi sollevati sono stati sottoposti in tempo reale al voto del pubblico che ha potuto esprimere la propria preferenza su quali trattare per primi durante la fase di contraddittorio. Si riportano, secondo la priorità assegnata, i temi e le relative domande che hanno ricevuto risposta dai/dalle relatori/relatrici.

L'aeroporto e lo sviluppo del territorio

1. Perché si fa un aeroporto più grande e competitivo? Firenze vuole essere solo città turistica.

Alla domanda ha risposto Pasquale Proietti dicendo che a livello nazionale, dopo la crisi pandemica, è emersa la necessità di far tornare a crescere il Paese e per farlo il turismo rappresenta un valido volano. Rispetto a ciò, ha affermato che Firenze e la regione Toscana ricoprono un ruolo fondamentale data la capacità di attrarre visitatori da tutto il mondo. *(Risposta integrale al minuto 1:47:56 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dpaeroportofirenze.it/15-11-report/>)*

Successivamente è intervenuto Lorenzo Tenerani affermando che si intende portare avanti lo sviluppo di entrambi gli aeroporti toscani per rispondere alla richiesta di aumento del traffico aereo e alle previsioni contenute negli strumenti della pianificazione e programmazione di settore. Per ciò che riguarda l'aeroporto di Firenze ha sottolineato che l'obiettivo principale è risolvere i problemi di sostenibilità ambientale e per farlo è necessario agire sulla pista di volo. Inoltre, rispetto al tipo di passeggeri attratti, ha evidenziato che la vocazione dell'aeroporto di Firenze è molto legata al business e non prettamente al turismo di massa che, invece, è appannaggio dello scalo di Pisa. *(Risposta integrale al minuto 1:49:44 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dpaeroportofirenze.it/15-11-report/>)*

Sul tema della tipologia di passeggeri è intervenuto Fausto Ferruzza affermando che, secondo lui, l'incremento del carico turistico che attualmente grava su Firenze e il suo centro storico renderebbe la situazione cittadina insostenibile. *(Risposta integrale al minuto 1:53:59 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dpaeroportofirenze.it/15-11-report/>)*

Gli impatti dell'opera

1. Come i comuni limitrofi (oltre a Firenze) verranno impattati dalle modifiche dell'aeroporto (non solo a livello acustico)? Si ridurrà l'impatto anche per altri comuni?

Lorenzo Tenerani ha risposto dicendo che l'impatto del rumore e dell'inquinamento atmosferico che deriverebbe dal Masterplan 2035 si limiterebbe ai comuni più prossimi all'aeroporto, mantenendosi comunque entro i valori di riferimento della normativa. Inoltre, ha sottolineato che nei prossimi incontri del dibattito si approfondiranno tutti gli aspetti ambientali e il tema delle mitigazioni. *(Risposta integrale al minuto 01:57:30 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dpaeroportoofirenze.it/15-11-report/>)*

Il miglioramento delle performance ambientali e sociali

1. Com'è possibile raddoppiare il numero di passeggeri ed essere ecologicamente più sostenibili?

Lorenzo Tenerani ha risposto spiegando che, rispetto al precedente, il nuovo Masterplan 2035 prevede l'utilizzo di velivoli che, grazie alla loro avanzata tecnologia, consentono una maggiore capacità e pertanto con un limitato numero di voli si potranno far volare molti più passeggeri rispondendo all'aumento del traffico. Inoltre, ha sottolineato che grazie all'orientamento della nuova pista entro i primi 10 km dall'aeroporto non ci sarebbero abitazioni impattate dai decolli degli aerei. *(Risposta integrale al minuto 2:01:30 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dpaeroportoofirenze.it/15-11-report/>)*

2. Ci sono i fondi per completare l'opera? Ci saranno sicuramente vantaggi economici ma anche spese economiche e ricadute

Lorenzo Tenerani ha risposto dicendo che per quanto riguarda la finanziabilità dell'opera è previsto un investimento complessivo di 440 milioni di euro, con un finanziamento pubblico di 150 milioni e la restante quota coperta da Toscana Aeroporti Spa. *(Risposta integrale al minuto 2:04:30 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dpaeroportoofirenze.it/15-11-report/>)*

3. Ho perplessità sulla sostenibilità dell'intervento in generale, dal punto di vista ambientale ma anche sulle soluzioni del Masterplan sulla direzione degli aerei che comunque avranno sempre problemi di venti.

Lorenzo Tenerani ha affermato che con il cambiamento dell'orientamento della pista gli aerei saranno esposti per lo più ai "venti al traverso" e non più "in coda", permettendo l'atterraggio degli aerei nonostante il mantenimento della monodirezionalità. *(Risposta integrale al minuto 2:05:28 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dpaeroportoofirenze.it/15-11-report/>)*

Conclusione

Ha chiuso l'incontro Roberto Naldi, che ha espresso il suo favore per il clima disteso della discussione e si è congratulato per la serietà e la profondità di analisi riscontrata negli interventi proposti, ringraziando il team del coordinatore per la gestione dell'incontro. *(Intervento integrale*

al minuto 2:07:05 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dpaeroportofirenze.it/15-11-report/>

Infine, il coordinatore ha ringraziato tutti/e i/le partecipanti che sono stati invitati/e a prendere parte ai prossimi incontri previsti dal percorso di dibattito pubblico.

Report sopralluogo partecipato

Giovedì 17 novembre 11.30-14.30

Clima

La partecipazione è stata di **15 persone** e ha visto una forte interazione. Lo strumento del sopralluogo partecipato è stato previsto per **rispondere alle domande** dei cittadini e delle cittadine direttamente nei luoghi coinvolti dalla progettazione. Vedere i luoghi dal vivo, “toccarli con mano”, osservare, ascoltare i rumori, respirarne l’atmosfera aiuta, infatti, a contestualizzare e a comprendere le **peculiarità di un luogo oggetto di trasformazione**.

Contesto



Il sopralluogo ha previsto **5 tappe** e a ciascuno dei partecipanti è stata fornita la mappa sopra-riportata per potersi orientare:

1. Il centro abitato di **Peretola** (che è stato raggiunto alle ore 12.50 per assistere all’atterraggio di un aereo e quindi constatare gli attuali livelli di rumore generato dall’operatività dello scalo);
2. Il **laghetto di Peretola** e l’osservatorio per il birdwatching;
3. Il **Polo scientifico** dell’Università di Firenze;
4. La **Mollaia**;
5. Lo **snodo viario** a sud est dell’attuale sedime aeroportuale (innesto Autostrada A11).

Il sopralluogo

Il sopralluogo si è svolto con l'ausilio di due van con conducente messi a disposizione da Toscana Aeroporti e ha toccato come primo punto il **lago di Peretola**, luogo al centro del dibattito rispetto agli aspetti ambientali e territoriali perché proprio al suo posto sorgerà la nuova pista.

Il lago, parte della rete ecologica Natura 2000, ha poca profondità e al momento è in secca. Si tratta di un habitat naturale per **molte specie di uccelli** e un partecipante, membro di Legambiente, ha guidato il gruppo all'interno del gabbiotto di osservazione per il birdwatching, permettendo di ammirarne la vitalità e l'inserimento del lago nell'area del Parco della Piana. Il laghetto ospita anche numerosi esempi di **rospo smeraldino**, di **tritone crestato** e di alcuni **crostacei autoctoni** (le pulci d'acqua) e **alloctoni** (i gamberi rossi della Louisiana).

Arrivando al lago si nota come l'area Parco sia composta da **vegetazione spontanea e incolta** in questi tratti, punteggiata purtroppo anche da discariche a cielo aperto.

Stando a quanto previsto dal masterplan il lago sarà ricostruito presso **Santa Croce** con un'area umida e ambienti semi-umidi favorevoli allo stazionamento dell'avifauna; l'area sarà accessibile al pubblico e dialogherà, dal punto di vista delle connessioni ecologiche, con le vicine **aree umide di Focognano**. A Mollaia, a nord della nuova pista di volo, si prevede la realizzazione di una nuova area verde, attrezzata con stagni protetti adibiti alla salvaguardia degli anfibi e dei rettili presenti nella porzione di piana oggetto di trasformazione. Dette aree di compensazione saranno annesse all'area naturale protetta degli "Stagni della piana fiorentina e pratese", con gestione controllata e monitoraggio delle specie biotiche. La pista non verrà realizzata finché nel nuovo lago, non si sarà ricreato l'habitat naturale e non si saranno riprodotte le specie da salvaguardare.

La seconda tappa è stata il **centro abitato di Peretola**, dove il gruppo è arrivato in tempo per assistere all'atterraggio, sulla pista attuale del volo delle 12.50 che, in corrispondenza dei palazzi passa ad un'altezza di circa **90 metri dal suolo** (250 metri circa sul livello del mare) con rumore e vibrazioni molto forti. Durante il sopralluogo è stato sottolineato come il traffico consista in circa un volo all'ora e, per via dei ritardi che spesso si accumulano, questo perduri spesso anche durante la notte.

I tecnici di Toscana Aeroporti presenti hanno fatto presente che i residenti impattati a livello acustico dalla nuova pista saranno **12** a fronte delle circa **7.000 attuali** e che nei pressi delle case gli aerei saranno ad un'altezza decisamente superiore ai 90 metri, provocando un disagio nettamente inferiore.

La terza tappa è stata il **polo scientifico dell'Università** di Firenze. Qui il confronto si è fatto più intenso. Il polo scientifico attualmente ospita infatti alcune attività e macchinari ed è previsto un suo ampliamento. Qui si concentreranno le più importanti opere di mitigazione e di compensazione ambientale previste dal progetto. Il rumore sarà abbattuto grazie alla realizzazione di una **duna di terra alta 10 metri** e le vibrazioni non raggiungeranno il polo scientifico grazie allo strato di terreno argilloso che le contiene naturalmente. Inoltre, i tecnici di Toscana Aeroporti hanno precisato che il masterplan attuale non preclude in nessun modo i piani di ampliamento del Polo. Il nuovo progetto diminuisce, inoltre, di almeno 1 km il percorso della deviazione del **Fosso Reale**, migliorandone le condizioni di deflusso idrico.

Si è, infine, raggiunto l'area della **Mollaia**, una delle aree che saranno interessate dalle compensazioni ambientali. Per tali compensazioni, che occuperanno circa 100 ettari (a fronte dei 96 ettari occupati dalla nuova pista e dal nuovo terminal), in tutto sono stati messi a budget **20 milioni di euro**.

L'ultima tappa ha riguardato poi la viabilità, nello **snodo del viadotto all'indiano** che all'ora di punta risulta essere molto trafficato. La pista sarà allungata di soli 600 metri con 400 metri di tunnel sotto la pista a deviare il tratto di **via dell'Osmannoro** interferito. A questo tema sarà dedicato l'ultimo incontro pubblico del Dibattito che tratterà il tema della riorganizzazione della viabilità.

Secondo incontro pubblico: gli aspetti ambientali e paesaggistici legati all'intervento

Martedì, 22 novembre 2022

Questa restituzione è stata elaborata dallo staff del coordinatore per permettere a chi non ha potuto seguire l'incontro di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto. È possibile comunque rivedere l'intero incontro al seguente link: <https://www.dpaeroportofirenze.it/22-11-report/>. Inoltre, all'interno del report che segue per ogni intervento dei relatori e delle relatrici è indicato il minuto di inizio.

Martedì 22 novembre 2022, dalle 17.30 alle 20.30, si è tenuto presso Firenze Fiera il **secondo incontro pubblico, dedicato alla presentazione degli aspetti ambientali e paesaggistici** nell'ambito del dibattito pubblico sull'aeroporto di Firenze. L'incontro ha visto la partecipazione di 91 persone, di cui 65 collegate online attraverso la piattaforma Zoom e 26 in presenza.

La sessione plenaria

Il coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena ha introdotto i lavori, descrivendone le modalità di svolgimento (la presentazione è disponibile al link: <https://www.dpaeroportofirenze.it/wp-content/uploads/Presentazione-incontro-22-11-.pdf>). È quindi intervenuto **Eugenio Giani**, presidente della Regione Toscana, che ha portato i saluti istituzionali e, nel confermare l'interesse e la condivisione della Regione per le previsioni di trasformazione dello scalo aeroportuale fiorentino oggetto del dibattito, ha sottolineato la sua disponibilità al dialogo. Ha anche contestualizzato l'intervento nell'ambito della più ampia visione che la Regione ha del territorio in esame, per il quale ha ribadito l'impegno istituzionale alla valorizzazione del Parco agricolo della Piana, all'avvio di concrete progettualità ad esso riferite e al rafforzamento del trasporto pubblico e dei sistemi della mobilità sostenibile, quali le reti tramviarie per Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio, e il collegamento della metro-navetta Peretola-Pecchi (Prato). Ha poi preso la parola **Roberto Naldi**, amministratore delegato di Toscana Aeroporti Spa, per i saluti iniziali e l'avvio dei lavori.

Successivamente il coordinatore ha dato la parola ai relatori e alle relatrici, con ciascuno lo stesso tempo a disposizione (10 minuti), nel seguente ordine: **Lorenzo Tenerani** (Toscana Aeroporti Spa) sull'analisi degli impatti acustico-atmosferici e la coesistenza col Parco agricolo della Piana, **Claudia Naldi** (Toscana Aeroporti Spa) sulla gestione del rischio idrogeologico, **Sara Lodrini** (Arup) sul consumo di suolo e le opere compensative, **David Fanfani** (Università di Firenze – dipartimento di Architettura) sulla sfida del Parco agricolo della Piana come strumento integrato per un territorio resiliente, **Giacomo Bruni** (circolo Legambiente Sesto Fiorentino) sul tema della biodiversità della Piana.

Lorenzo Tenerani (Toscana Aeroporti Spa), Analisi degli impatti acustico-atmosferici e la coesistenza col Parco agricolo della Piana

(Intervento integrale al minuto 00:25:08 della registrazione dell'incontro)

Tenerani ha approfondito il tema del rumore aeroportuale, aspetto chiave e motivazione principale della revisione del Piano di sviluppo aeroportuale, evidenziando le differenze con la precedente versione e gli accorgimenti presi per ridurre l'impatto dei sorvoli sui centri abitati. In particolare, ha mostrato i benefici associati alla nuova pista ed elencato le situazioni che dovranno essere oggetto di particolare attenzione, quali alcune abitazioni in località Fornello e alcuni ricettori sensibili di Capalle, illustrando anche le mitigazioni acustiche previste. Successivamente, ha contestualizzato l'intervento nel rapporto con il Parco agricolo della Piana sottolineando gli aspetti per cui l'attuazione del Piano aeroportuale non contrasterebbe l'attuazione del Parco agricolo, consentendone invece una prima importante azione di valorizzazione mediante le specifiche opere naturalistiche previste.

Claudia Naldi (Toscana Aeroporti Spa), Gestione del rischio idrogeologico

(Intervento integrale al minuto 00:43:44 della registrazione dell'incontro)

Naldi ha illustrato l'assetto idrogeologico dell'area interessata dall'intervento, evidenziando le differenze tra lo stato attuale caratterizzato da diffusi allagamenti e ciò che si intende fare con le opere di messa in sicurezza idraulica. Inoltre, ha sottolineato che le opere proposte recepiscono tutte le prescrizioni date dagli enti competenti rispetto al masterplan precedente, apportando ulteriori migliorie.

Sara Lodrini (Arup), Consumo di suolo e le opere compensative

(Intervento integrale al minuto 00:54:39 della registrazione dell'incontro)

Lodrini ha presentato alcuni dati del Masterplan al 2035 relativi alle aree impermeabilizzate e che corrispondono al 22% dell'area totale aeroportuale; di queste il 58% è costituito da nuove aree impermeabili, mentre il restante 42% da aree impermeabilizzate già esistenti. Successivamente ha toccato il tema della produzione di energia rinnovabile che, secondo il Masterplan 2035, verrà prodotta grazie alla creazione di un parco fotovoltaico in grado di garantire la decarbonizzazione dello scalo e di attuare comunità energetiche con altri utenti circostanti. Inoltre, ha spiegato che la nuova infrastruttura di volo richiede importanti attenzioni agli aspetti di mitigazione e di compensazione ambientale, dato che la realizzazione della nuova pista produrrà interferenze col lago di Peretola, la trasformazione delle afferenti aree contigue e la sottrazione di habitat. Rispetto a ciò, ha illustrato le misure di mitigazione e compensazione paesaggistica e ambientale previste, in particolare riferite alla creazione di tre nuove aree naturalistiche: la Mollaia, Santa Croce e il Piano di Manetti.

Le presentazioni di Lorenzo Tenerani, Claudia Naldi, Sara Lodrini sono disponibili al link: https://dpaeroportofirenze.it/wp-content/uploads/Intervento%20TA_22_11_2022.pdf

David Fanfani (Università di Firenze – dipartimento di Architettura), *Sfida del Parco agricolo della Piana: strumento integrato per un territorio resiliente* *(Intervento integrale al minuto 01:01:44 della registrazione dell'incontro)*

Fanfani ha illustrato la corrispondenza tra gli obiettivi di sviluppo sostenibile degli organismi internazionali e quelli del Parco agricolo della Piana. In particolare, ha presentato il progetto del Parco evidenziando le criticità e le potenzialità del contesto territoriale. Infine, ha sottolineato alcuni aspetti del Masterplan aeroportuale che potrebbero impattare negativamente sul Parco agricolo della Piana, principalmente relativi alla relazione tra urbano e rurale e all'attrattività e valore economico che il Parco produrrebbe, ponendo particolare attenzione alle aziende agricole presenti.

La presentazione di Fanfani è disponibile al link: <https://www.dpaeroportofirenze.it/wp-content/uploads/intervento-david-fanfani.pdf>

Giacomo Bruni (circolo Legambiente Sesto Fiorentino), *Biodiversità della Piana* *(Intervento integrale al minuto 1:19:21 della registrazione dell'incontro)*

Bruni ha illustrato le tipologie di ecosistemi agricoli e di habitat presenti nella Piana di Sesto Fiorentino, evidenziando gli aspetti del Masterplan che impatterebbero in maniera negativa sulle 101 specie protette viventi nell'area, eliminando o modificando le caratteristiche naturali che ne permettono la sopravvivenza. In particolare, ha approfondito le peculiarità e le specie presenti presso il lago di Peretola, l'Oasi Val di Rose e la Querciola, sottolineando come, secondo Legambiente, gli interventi di mitigazione e compensazione proposti dal progetto di Toscana Aeroporti Spa non siano efficaci per tutelare la biodiversità della Piana e come l'intervento aeroportuale provocherebbe un danno alla rete ecologica.

I temi emersi dai tavoli di discussione

Al termine delle presentazioni il pubblico è stato diviso in tavoli di discussione, 4 in presenza e 4 online, dove con il supporto di facilitatori e facilitatrici è stato possibile esporre 104 domande e osservazioni sul tema dell'incontro. Il clima della discussione per tavoli è stato disteso e il confronto costruttivo, sebbene le posizioni fossero talvolta critiche.

I facilitatori e le facilitatrici hanno trasmesso le domande e osservazioni a una regia centrale che le ha aggregate per temi e sottotemi omogenei che, tornati in plenaria, il coordinatore ha brevemente presentato. Si riportano di seguito in maniera sintetica:

- le emissioni (la valutazione delle emissioni prodotte; il monitoraggio; l'impatto del calore);
- l'impatto acustico (l'impatto acustico delle opere previste; l'impatto acustico sulle zone di sorvolo; l'elaborazione delle stime d'impatto acustico);

- il rapporto con il paesaggio e il territorio (il rapporto con le aree di tutela paesaggistica; il rapporto con il paesaggio dell'Arno; il rapporto con la pianificazione territoriale);
- il risparmio energetico e la produzione energetica (la produzione energetica nel piano economico; la capacità dell'impianto fotovoltaico; le alternative studiate);
- l'idrogeologia (gli studi idrogeologici; le caratteristiche delle opere previste; il Fosso Reale; la raccolta e il trattamento delle acque di pioggia);
- il Parco della Piana (la realizzazione del Parco agricolo della Piana; la relazione tra il Piano di sviluppo aeroportuale e il parco della Piana; il monitoraggio delle specie presenti nella zona della Piana; l'impatto del traffico);
- le opere di compensazione (le differenze tra le opere di compensazione previste nei due masterplan; i tempi e costi di realizzazione delle opere compensative; il tipo di interventi previsti; la valutazione e il monitoraggio dei risultati delle compensazioni ambientali; l'adattamento della fauna e il monitoraggio; la duna a protezione del Polo scientifico di Sesto Fiorentino);
- le domande relative a incontri già svolti o che si affronteranno durante i prossimi appuntamenti del dibattito: le ragioni dell'intervento e le alternative studiate; le ricadute di sviluppo per il territorio e il rapporto con Pisa; l'accessibilità e l'inclusione sociale; il dibattito pubblico.

Il coordinatore ha sottolineato che le domande rimaste inevase per il tempo limitato a disposizione riceveranno risposta per via scritta da Toscana Aeroporti Spa e saranno consultabili nella sezione FAQ del sito web dedicato al dibattito.

Il contraddittorio

Si riportano i temi e le relative domande che hanno ricevuto risposta dai/dalle relatori/relatrici.

Il Parco della Piana

1. Quali sono le principali perplessità relative alla convivenza con il Parco agricolo della Piana?

Alla domanda ha risposto David Fanfani dicendo che per valutare con esattezza gli impatti dell'intervento sarebbe necessario costruire modelli di scenario. Il territorio, ha spiegato, subisce già forti pressioni antropiche e con l'intervento, se da un lato migliora le performance rispetto al precedente masterplan, si incide ulteriormente per via degli effetti localizzati dell'aeroporto e delle opere ad esso collegate. Ha sottolineato che la sua preoccupazione riguarda soprattutto il fatto che l'intervento possa finire col mettere in secondo piano la visione di rigenerazione sistematica del territorio periurbano. *(Risposta integrale al minuto 1:49:30 della registrazione dell'incontro)*

2. Perché si reputa che l'ampliamento aeroportuale non implichi di per sé portare il Piano agricolo della Piana in secondo piano?

Lorenzo Tenerani ha risposto dapprima specificando che per Toscana Aeroporti Spa il Piano agricolo e il Piano di sviluppo aeroportuale non si trovano in posizione antitetica o alternativa, ma che si intende rafforzare la convivenza tra i due come la Regione Toscana aveva auspicato nel PIT del 2014. Inoltre, ha aggiunto che rispetto al masterplan precedente l'occupazione di suolo della Piana di Sesto Fiorentino è stata ridotta di circa 40 ettari e pertanto si inciderà solo per l'1% sull'estensione complessiva del Parco, in modo da non pregiudicarne la fattibilità e, al contempo, consentire l'intervento aeroportuale. Ha chiarito che le opere di masterplan chiamate "compensative" sono in realtà considerate complementari e addizionali e verranno realizzate per prime, anticipate rispetto al completamento della nuova pista. Per quanto riguarda l'attrattività e il traffico ha evidenziato che uno dei nodi principali della proposta è favorire l'intermodalità. Infine, ha affermato che Toscana Aeroporti ha studiato da anni e conosce bene il territorio e le sue aree umide, in gran parte artificiali, che intende ricreare al meglio. *(Risposta integrale al minuto 1:53:27 della registrazione dell'incontro)*

3. Come si prevede di gestire le specie alloctone? In che modo è stato studiato l'inserimento di nuove specie?

Giacomo Bruni ha risposto dicendo che gli ambienti della Piana sono in origine artificiali, ma poi negli anni si sono rinaturalizzati. Ha evidenziato che gli ambienti sono molteplici e particolari, pertanto crede che sia impossibile ricrearne di nuovi, soprattutto adatti alle specie più sensibili. *(Risposta integrale al minuto 1:57:39 della registrazione dell'incontro)*

4. Perché si ritiene che si possano ricreare gli habitat ricollocando i laghi e le oasi? C'è la disponibilità a rivalutare le opzioni progettuali nel caso fosse necessario?

Lorenzo Tenerani ha risposto dicendo che innanzitutto non si potrà toccare nessuno degli habitat presenti nel sito Natura 2000 fino a che i nuovi habitat ricostruiti non saranno evoluti a un livello target definito e controllato dagli Uffici regionali competenti. In particolare, ha affermato che, dopo le iniziali opere di compensazione che verranno realizzate, seguirà un periodo (tra gli 8 e i 12 mesi, a seconda del tipo di ambiente che si andrà a ricreare) che sarà monitorato da esperti e dall'autorità competente. Ha precisato che se i tempi ipotizzati non saranno coerenti con i risultati sarà necessario aspettare che questi vengano conseguiti. Successivamente, ha spiegato che nella progettazione si è tenuto conto della necessità di impedire la diffusione delle specie alloctone, pertanto ha assicurato che il tema è già previsto e che per cinque anni sono stati fatti monitoraggi delle specie presenti nella Piana, condivisi con la Regione. Ha concluso dicendo che dopo il dibattito questi aspetti verranno sottoposti a procedure di Via, di Vas e saranno riverificati con un procedimento di valutazione di incidenza. *(Risposta integrale al minuto 2:02:19 della registrazione dell'incontro)*

5. Come sono state considerate le emissioni in atmosfera e quali sono i documenti al riguardo presenti all'interno del masterplan? È stata valutata l'incidenza? Qual è l'impatto del traffico sull'agricoltura? È stato valutato l'inquinamento a terra degli aerei? Come sono stati valutati gli impatti acustici?

Lorenzo Tenerani ha risposto sul tema delle emissioni affermando che il masterplan è improntato sulla sostenibilità ambientale, la transizione ecologica e il contrasto al cambiamento climatico. In particolare, ha spiegato che esistono due tipologie di emissioni climalteranti che riguardano l'aeroporto, ovvero quelle direttamente prodotte a terra e quelle derivanti dagli aerei. Per ciò che concerne quelle a terra ha evidenziato che Toscana Aeroporti Spa aderisce a una logica attenta ai temi ambientali e prevede per il 2030 emissioni 0 attraverso la sostituzione di tutti i mezzi a motore con nuovi mezzi elettrici, la realizzazione di un impianto fotovoltaico di 14 MW che coprirà l'intero fabbisogno energetico dell'aeroporto, la costruzione della copertura a verde del nuovo terminal passeggeri ulteriormente integrata da pannelli fotovoltaici. Per ciò che riguarda le emissioni degli aeromobili prodotte dalle compagnie aeree, ha spiegato che nel nuovo Masterplan è prevista la realizzazione di un nuovo deposito carburanti e che Toscana Aeroporti è aperta alla sperimentazione di carburanti sostenibili. Inoltre, ha aggiunto che si è scelto di utilizzare un pacchetto modellistico che consente di calcolare, oltre all'impatto acustico, le emissioni in atmosfera. Per quanto riguarda le ricadute a terra nelle aree immediatamente circostanti, l'impatto sul Parco della Piana sarà più dettagliatamente studiato ai fini della procedura di Via. *(Risposta integrale al minuto 2:07:40 della registrazione dell'incontro)*

6. Quale impatto potrebbe avere l'aumento del traffico veicolare presunto?

Fausto Ferruzza è intervenuto dicendo che a suo parere è difficile comprendere come l'ampliamento del sedime aeroportuale e la maggiore frequenza aerea possano portare a miglioramenti ambientali complessivi per la Piana. In particolare, ha detto che per Legambiente la presentazione fatta sul bilancio ambientale da parte di Toscana Aeroporti Spa non è soddisfacente. *(Risposta integrale al minuto 2:11:35 della registrazione dell'incontro)*

7. Perché si pensa che la valutazione complessiva sia positiva dal punto di vista ambientale? Sono state valutate le conseguenze della caduta dell'inquinamento a terra? Perché si esclude che questo possa peggiorare?

Lorenzo Tenerani ha sottolineato che Toscana Aeroporti Spa non ha mai asserito che tutti i fattori del bilancio ambientale di progetto sono positivi, ma ha detto che la missione principale della modifica aeroportuale è quella di ridurre l'impatto acustico. Le emissioni in atmosfera aumenteranno con l'aumento di traffico, ma si farà di tutto per ridurre al massimo l'impatto e si compenseranno le emissioni con diffusione e ricaduta a terra. Ha specificato che le concentrazioni inquinanti incrementali prodotte dal progetto saranno da dieci a cento volte inferiori ai limiti di legge applicabili. *(Risposta integrale al minuto 2:14:21 della registrazione dell'incontro)*

Conclusione

Ha chiuso l'incontro Roberto Naldi, che si è congratulato per il clima disteso della discussione e ha ribadito la disponibilità di Toscana Aeroporti Spa a rispondere a tutte le osservazioni e alle domande. Inoltre, ha detto che le indagini e le valutazioni sono state fatte con grande serietà,

ma certamente si terranno in conto tutti i suggerimenti che arriveranno. Ha concluso chiarendo che la pista che si intende realizzare sarà monodirezionale e pertanto, fatte salve le rare situazioni limite di mancato atterraggio, il decollo e l'atterraggio avverranno in una sola direzione, non su Firenze. *(Intervento integrale al minuto 2:17:45 della registrazione dell'incontro)*

Infine, il coordinatore ha ringraziato tutti/e i/le partecipanti che sono stati invitati/e a prendere parte ai prossimi incontri previsti dal percorso di dibattito pubblico.

Primo incontro specialistico dedicato agli operatori aeroportuali

Giovedì, 24 novembre 2022

Questa restituzione è stata elaborata dallo staff del coordinatore per tenere traccia di ciò che è emerso durante l'incontro.

Presentazione del relatore

Il coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena ha introdotto i lavori, descrivendone le modalità di svolgimento e spiegandone l'obiettivo, ovvero quello di illustrare le opere del nuovo Piano di sviluppo aeroportuale al 2035 e raccogliere domande e osservazioni degli operatori dell'aeroporto di Firenze.

Successivamente il coordinatore ha dato la parola a **Lorenzo Tenerani (Toscana Aeroporti Spa)** che ha illustrato l'iter che ha portato allo sviluppo del Masterplan al 2035 e al dibattito pubblico. Successivamente Tenerani ha spiegato in che cosa consistono le opere previste dal nuovo Masterplan, le ragioni che hanno portato Toscana Aeroporti a progettarle e le opportunità di miglioramento che apporterebbero allo scalo.

Interventi dei/delle partecipanti

Il coordinatore ha dato poi la parola agli operatori aeroportuali per esprimere le proprie osservazioni riguardo alla presentazione del relatore e porre eventuali domande.

Alessandro Mannino (Responsabile Rostering and Training di Enav)

Mannino si è detto concorde con le criticità relative alla pista esistente illustrate da Tenerani, aggiungendo che, dal punto di vista dei raccordi del layout attuale, a oggi non è possibile effettuare sequenze di più di quattro aerei in contemporanea sulla pista. Infine, Mannino ha chiesto se nel nuovo progetto l'hangar Dolomiti sarà rimosso.

Risposta di Tenerani

Attualmente è previsto che l'hangar Dolomiti sia mantenuto allo stato attuale. Tuttavia, all'esito delle verifiche di Enac si prenderanno le opportune decisioni e i necessari accorgimenti.

Marco Fantini (Presidente Aoc)

Fantini ha evidenziato le criticità operative dell'attuale conformazione dell'aeroporto di Firenze soprattutto in termini di disservizi per la clientela, illustrando alcuni dati raccolti in merito ai numerosi dirottamenti avvenuti negli ultimi anni. Inoltre, ha chiesto se durante i lavori previsti per la costruzione delle nuove opere si prevede una chiusura dell'aeroporto. Infine, per ciò che

riguarda il terminal, ha espresso favore per l'intervento presentato ritenendolo necessario al pari di quello per la pista perché permetterebbe di superare le attuali criticità per i passeggeri.

Risposta di Tenerani

Uno degli obiettivi che si potrà soddisfare con l'alternativa selezionata è proprio quello di garantire continuità all'attività dell'aeroporto, tranne una chiusura transitoria di due settimane per fare gli allacci necessari per il collegamento con la nuova pista.

Fabrizio Tammaro (Responsabile sezione operativa Agenzia delle dogane Apt Firenze)

Tammaro ha dapprima affermato di sperare che, benché non si evinca dal layout proposto relativo al terminal di aviazione commerciale, ci siano gli spazi necessari per gli operatori della dogana in tutti i varchi di passaggio di beni ed in particolare nei varchi partenze e arrivi. Inoltre, ha affermato che, visto quanto esposto dall'ing. Tenerani, la nuova pista risolverà il problema dei bagagli lasciati a terra, ma spera che il nuovo assetto logistico possa risolvere anche i problemi legati allo stoccaggio dei bagagli disguidati (cioè che arrivano in aeroporto dopo i rispettivi proprietari), aspetto che comporta attualmente difficoltà per l'ufficio delle dogane responsabile del loro controllo. Ha poi chiesto un chiarimento circa il futuro assetto del terminal di Aviazione Generale, poiché quello attuale presenta talune criticità anche in relazione ai controlli doganali ivi eseguibili. Infine, ha chiesto maggiori notizie circa il previsto polo di logistica con collegamento ferroviario in raccordo alla stazione di Firenze Castello in quanto ciò prefigurerebbe una maggiore vocazione al settore merci dell'aeroporto con conseguente necessità di definire una logistica e degli spazi adeguati per i necessari controlli doganali. Ha quindi chiesto se è previsto un allargamento degli spazi di logistica attualmente insufficienti. Infine, ha dato la disponibilità dell'Agenzia delle dogane a essere coinvolta nelle prossime fasi progettuali.

Risposta di Tenerani

Il comparto ovest non subirà espansioni, ma si prevede un nuovo terminal di aviazione generale. Inoltre, è prevista una viabilità dedicata di accesso al comparto ovest che permetterà un miglioramento per gli utenti in quanto potranno passare dall'autostrada, dall'area dell'Osmannoro e da quella di Sesto Fiorentino. Per ciò che riguarda il polo della logistica, Pisa rimarrà il riferimento come scalo cargo, ma non si vuole rinunciare allo smistamento e alla logistica di merci di più piccole dimensioni che si potrebbe attuare grazie alla vicinanza della linea ferroviaria. Si ringrazia per la disponibilità dimostrata dall'Agenzia delle dogane, auspicando che con gli interventi proposti il problema dei bagagli non caricati a terra venga superato. All'interno del nuovo terminal è previsto un sistema di smistamento bagagli, ma i dettagli sulle dimensioni degli spazi verranno forniti nelle successive fasi progettuali. Infine, nel nuovo terminal verranno realizzate le aree per i presidi operativi, mentre il terminal esistente sarà utilizzato come sede per gli uffici amministrativi per tutti gli enti.

Marco Gamannossi (Dirigente Polizia di frontiera di Firenze)

Gamannossi ha ringraziato per la presentazione e ha espresso la necessità di avere spazi operativi adeguati e collocati in maniera razionale per permettere l'espletamento delle funzioni della polizia.

Lorenzo Albanese (Comandante Guardia di finanza Apt Firenze)

Albanese ha espresso l'interesse che gli spazi assegnati agli enti di Stato siano adeguati, soprattutto in un'ottica di ampliamento dell'aerostazione che potrebbe comportare un maggior presidio da parte della Guardia di finanza. Inoltre ha sottolineato le esigenze relative all'alloggio dei militari presso l'aeroporto.

Francesco Pugliese (Vigili del fuoco)

Pugliese ha affermato che se l'ampliamento dovesse comportare un innalzamento di categoria dell'aeroporto i Vigili del fuoco dovrebbero adeguare i propri mezzi e personale. Infine, ha sottolineato che l'ubicazione della sede di servizio deve essere adeguata ai tempi necessari per intervenire in ogni punto della pista entro due minuti.

Risposta di Tenerani

Innanzitutto attualmente il codice della pista è 3c, mentre quello di progetto sarà 4c, quindi potranno operare solo aeromobili di categoria *full Charlie* (cioè categoria C). Rispetto al tema della velocità per il raggiungimento della pista, è previsto un edificio di bilanciamento più vicino alla pista e direttamente raggiungibile dalla nuova viabilità che servirà il comparto ovest, oltre che un varco di emergenza dedicato unicamente ai Vigili del fuoco.

Conclusione

Il coordinatore ha ringraziato tutti/e i/le partecipanti ricordando che è possibile consultare il sito dedicato al dibattito pubblico per consultare i documenti di progetto.

Terzo incontro pubblico:

le ricadute di sviluppo per il territorio e il rapporto con l'aeroporto di Pisa

Martedì, 29 novembre 2022

Questa restituzione è stata elaborata dallo staff del coordinatore per permettere a chi non ha potuto seguire l'incontro di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto. È possibile comunque rivedere l'intero incontro al seguente link: <https://www.dpaeroportofirenze.it/report-29-11/>. Inoltre, all'interno del report che segue per ogni intervento dei relatori e delle relatrici è indicato il minuto di inizio.

Martedì 29 novembre 2022, dalle 17.30 alle 20.30, si è tenuto presso Firenze Fiera il **terzo incontro pubblico, dedicato alla presentazione delle ricadute di sviluppo per il territorio e al rapporto con l'aeroporto di Pisa** nell'ambito del dibattito pubblico sull'aeroporto di Firenze. L'incontro ha visto la partecipazione di 60 persone, di cui 33 collegate online attraverso la piattaforma Zoom e 27 in presenza.

La sessione plenaria

Il coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena ha introdotto i lavori, descrivendone le modalità di svolgimento (la presentazione è disponibile al link: <https://www.dpaeroportofirenze.it/wp-content/uploads/coordinatore-29-11-.pdf>). È quindi intervenuto **Roberto Naldi**, amministratore delegato di Toscana Aeroporti Spa, il quale ha ribadito la pari strategicità che la società attribuisce ai due scali aeroportuali di Firenze e di Pisa, la complementarietà e azione sinergica degli stessi all'interno della Rete aeroportuale toscana e del piano industriale della società, la differente specificità degli scali e l'intenzione della società di prevedere per entrambi importanti investimenti. Ha inoltre confermato l'avvio dei veri e propri lavori di ampliamento del terminal passeggeri dell'aeroporto di Pisa (opera principale del relativo Masterplan) entro il primo semestre del 2023.

Successivamente il coordinatore ha dato la parola ai relatori e alle relatrici, con ciascuno lo stesso tempo a disposizione (10 minuti), nel seguente ordine: **Claudio Bianchi** (Camera di commercio di Firenze e Confesercenti Firenze) sul ruolo dell'aeroporto per le imprese, **Stefano Decadri** (Arthur D. Little) sull'Analisi costi-benefici, **Federico Barraco** (Toscana Aeroporti Spa) sulle ricadute economiche della proposta di progetto, **Linda Stivala** (Toscana Aeroporti Spa) sul rapporto Pisa-Firenze in termini di sistema aeroportuale regionale, **Silvia Ramondetta** (Confindustria Toscana) sullo sviluppo aeroportuale e gli asset strategici per la competitività delle imprese e la ripartenza della Toscana, **Dalida Angelini** (Cgil Toscana) sul modello di sviluppo, **Stefano Boni** (Fit-Cisl Toscana) sulla nuova pista, le opportunità di crescita e sviluppo del territorio.

**Claudio Bianchi (Camera di commercio di Firenze e Confesercenti Firenze),
L'aeroporto per le imprese**

(Intervento integrale al minuto 00:17:05 della registrazione dell'incontro)

Bianchi ha illustrato i vantaggi competitivi che la regione Toscana possiede, in particolare l'attrattività in ambito industriale e turistico, motivi per i quali la regione avrebbe bisogno di due scali aeroportuali con peculiarità diverse. Ha concluso evidenziando che per competere a livello globale la regione dovrebbe mirare a uno sviluppo sistemico, evitando la competizione tra i poli cittadini di Firenze e Pisa.

Stefano Decadri (Arthur D. Little), L'Analisi costi-benefici

(Intervento integrale al minuto 00:24:03 della registrazione dell'incontro)

Decadri ha approfondito l'Analisi costi-benefici illustrando dapprima la metodologia e le linee guida comunitarie seguite per costruire gli scenari analizzati e stimare gli impatti positivi e negativi di tipo economico, sociale e ambientale, al fine di arrivare a produrre alcuni indicatori di fattibilità. Ha poi presentato i risultati dell'analisi evidenziando che il progetto porterebbe a un beneficio incrementale complessivo per il territorio, rispetto allo stato attuale, di circa novecento milioni di euro e quindi a un rapporto costi-benefici positivo su vasta scala.

Federico Barraco (Toscana Aeroporti Spa), Le ricadute economiche della proposta di progetto

(Intervento integrale al minuto 00:32:29 della registrazione dell'incontro)

Barraco ha presentato un'analisi dell'impatto economico degli aeroporti in Europa e delle esternalità che producono, evidenziando i dati relativi a quelli italiani e all'impatto sull'occupazione e l'economia. In particolare, ha sottolineato che negli scenari studiati per il sistema aeroportuale toscano si prevede, a seguito dell'aumento del traffico passeggeri, un incremento occupazionale importante. Successivamente, ha analizzato la differenza di spesa tra i turisti che arrivano a Firenze con trasporto su gomma o ferro e quelli che arrivano in aereo, sottolineando che questi ultimi portano vantaggi superiori al territorio in termini di bilancio costi-benefici.

Linda Stivala (Toscana Aeroporti Spa), Il rapporto Pisa-Firenze in termini di sistema aeroportuale regionale

(Intervento integrale al minuto 00:42:31 della registrazione dell'incontro)

Stivala ha evidenziato come la fusione dell'aeroporto di Pisa e quello di Firenze in un unico sistema aeroportuale integrato sia stato un passo importante per lo sviluppo economico del territorio toscano, consentendo la complementarità dei due scali pur mantenendo le peculiarità di ciascuno in termini di tipologia di traffico passeggeri. In particolare, ha illustrato la composizione del traffico aereo di Firenze e Pisa, evidenziando le differenze in termini di compagnie aeree presenti e di destinazioni collegate con ciascuno scalo.

Le presentazioni di Stefano Decadri, Federico Barraco e Linda Stivala sono disponibili al link: https://www.dpaeroportofirenze.it/wp-content/uploads/InterventoTA_29_11_2022.pdf

Silvia Ramondetta (Confindustria Toscana), Sviluppo aeroportuale: asset strategici per la competitività delle imprese e la ripartenza della Toscana

(Intervento integrale al minuto 00:52:39 della registrazione dell'incontro)

Ramondetta ha dapprima illustrato le caratteristiche industriali, manifatturiere e imprenditoriali della Toscana, evidenziando l'importanza di rendere più semplici i collegamenti con l'estero per aumentare l'attrattività della regione. Successivamente, ha citato alcune delle indagini svolte da Irpet e Unioncamere Toscana sugli impatti previsti dello sviluppo aeroportuale, come il miglioramento dell'accessibilità da e verso mercati internazionali, i benefici per le imprese, i benefici in termini di tempo risparmiato, l'aumento dei lavoratori e dei passeggeri.

La presentazione della relatrice è disponibile al link: <https://www.dpaeroportofirenze.it/wp-content/uploads/Confindustria-29-11.pdf>

Dalida Angelini (Cgil Toscana), Il modello di sviluppo

(Intervento integrale al minuto 1:02:45 della registrazione dell'incontro)

Angelini ha dichiarato che Cgil aveva valutato negativamente il precedente Masterplan, evidenziando diverse criticità rispetto all'interruzione del collegamento diretto tra Sesto Fiorentino e l'Osmannoro, all'impatto sul Polo scientifico, alla messa in discussione del Parco della Piana, alle problematiche idro-geologiche e di impatto delle emissioni. Per ciò che riguarda il nuovo Masterplan ha spiegato che il parere potrebbe essere positivo se venissero risolte le criticità elencate. Successivamente, ha sottolineato che puntare unicamente sull'aumento della funzione ricettiva di Firenze porterebbe a una crescita di valore della rendita con conseguente spopolamento del centro storico e scarsa propensione agli investimenti in altri settori produttivi del territorio. Infine, Angelini ha toccato il tema del cargo aeroportuale di Firenze che potrebbe valorizzare il sistema manifatturiero impattando positivamente in termini occupazionali.

Stefano Boni (Fit-Cisl Toscana), Nuova pista, opportunità di crescita e sviluppo del territorio

(Intervento integrale al minuto 1:16:17 della registrazione dell'incontro)

Secondo Boni il nuovo Masterplan aeroportuale potrà essere utile per rispondere alle nuove esigenze del trasporto aereo e per eliminare le criticità che attualmente impattano negativamente sui decolli. Inoltre, ha detto che le aziende beneficerebbero di una maggiore efficienza dell'infrastruttura poiché richiamerebbe maggiori investimenti e di conseguenza aumenterebbe l'occupazione di qualità. Ha poi aggiunto che non esiste dualismo tra Firenze e Pisa per le caratteristiche diverse dei due scali. Infine, ha concluso affermando di essere a

favore del dibattito pubblico e auspicando che anche durante la fase di cantiere possa esserci una cabina di regia per monitorare l'andamento delle opere.

I temi emersi dai tavoli di discussione

Al termine delle presentazioni il pubblico è stato diviso in tavoli di discussione, 3 in presenza e 2 online, dove con il supporto di facilitatori e facilitatrici è stato possibile esporre 73 domande e osservazioni sul tema dell'incontro.

Durante i lavori dei tavoli, sia in presenza che su zoom, il clima è stato molto vivace e interattivo, a tratti anche acceso tra chi sosteneva ragioni a favore o contro il progetto. L'atteggiamento dei partecipanti è stato in generale di confronto costruttivo e si è riconosciuto il valore del lavoro di approfondimento, che in parte ha sciolto alcuni dubbi pur lasciando spazio alle posizioni di ciascuno. Chi si è dichiarato contrario al progetto ha espresso la difficoltà di una lettura oggettiva dei dati forniti e l'esigenza di voci capaci di fornire nuovi punti di vista.

I facilitatori e le facilitatrici hanno trasmesso le domande e osservazioni a una regia centrale che le ha aggregate per temi e sottotemi omogenei che, tornati in plenaria, il coordinatore ha brevemente presentato. Si riportano di seguito in maniera sintetica:

- Le ricadute economiche territoriali (le ricadute economiche generali; i benefici per il gestore aeroportuale; i benefici per il settore manifatturiero; lo sviluppo della logistica; le ricadute sul commercio locale; la rivalutazione degli immobili e delle aziende vicine all'aeroporto; l'economia green);
- le ricadute sociali e occupazionali (il possibile aumento dei posti di lavoro; la qualità dei posti di lavoro previsti);
- lo sviluppo territoriale (le stime dei flussi d'arrivo su Firenze; lo sviluppo d'area vasta e coordinamento del territorio);
- il rapporto con l'aeroporto di Pisa (l'ampliamento e sviluppo dell'aeroporto di Pisa; la complementarità tra Aeroporti Firenze e Pisa; il collegamento ferroviario come alternativa allo sviluppo aeroportuale; il Sistema Nazionale Aeroporti);
- le domande relative a incontri già svolti o che si affronteranno durante i prossimi appuntamenti del dibattito: le ragioni dell'intervento e le alternative studiate; gli aspetti ambientali e paesaggistici; l'accessibilità e l'inclusione sociale; il dibattito pubblico.

Il coordinatore ha sottolineato che le domande rimaste inevase per il tempo limitato a disposizione riceveranno risposta per via scritta da Toscana Aeroporti Spa e saranno consultabili nella sezione FAQ del sito web dedicato al dibattito.

Il contraddittorio

Si riportano i temi e le relative domande che hanno ricevuto risposta dai/dalle relatori/relatrici.

Ricadute economiche generali

1. Come e con quali criteri sono stati conteggiati i costi dell'intervento?

Stefano Decadri ha risposto spiegando che nell'analisi sono stati calcolati anche i costi legati alla sottrazione di habitat e all'occupazione di suolo, prendendo in considerazione le linee guida europee. Inoltre, ha affermato che sono stati inclusi i costi di mantenimento dell'opera in futuro e quelli relativi alle emissioni climalteranti e di sostanze inquinanti con impatto locale dovute al maggior traffico aeroportuale. *(Risposta integrale al minuto 1:32:21 della registrazione dell'incontro)*

2. È ancora opportuno investire in nuove infrastrutture?

Federico Barraco ha risposto dicendo le infrastrutture devono rispondere a nuove esigenze globali. In particolare, ha affermato che il progetto presentato ha l'obiettivo di modificare una parte di aeroporto, ovvero la pista, per ridurre gli impatti negativi e trovare un equilibrio tra costi e benefici. *(Risposta integrale al minuto 1:34:34 della registrazione dell'incontro)*

Claudio Bianchi ha aggiunto che, secondo il suo parere, nascono sempre nuove esigenze alle quali è necessario rispondere con nuove infrastrutture. Inoltre, ha aggiunto che in futuro sarà necessario modificare e adattare le infrastrutture anche dal punto di vista ambientale considerati i cambiamenti climatici che caratterizzano la nostra contemporaneità. *(Risposta integrale al minuto 1:35:37 della registrazione dell'incontro)*

Benefici per il gestore aeroportuale

1. Qual è l'importo e il ritorno dell'investimento?

Lorenzo Tenerani ha risposto dicendo che il valore complessivo stimato dell'investimento è 440 milioni di cui 150 di finanziamento pubblico. Ha aggiunto che dall'Analisi costi-benefici emerge che l'investimento è positivo in termini di ritorno diretto sia per Toscana Aeroporti, sia per la collettività. In generale ha affermato che l'investimento sarà remunerativo per Toscana Aeroporti nel lungo periodo. *(Risposta integrale al minuto 1:37:35 della registrazione dell'incontro)*

Benefici per il settore manifatturiero

1. È possibile quantificare il beneficio che l'arrivo di più voli potrà determinare sul settore manifatturiero? Queste opere porteranno un arricchimento alle aziende del territorio? Con quali criteri si cureranno gli appalti per la fase di realizzazione? La Regione e gli enti locali hanno intenzione di colmare il gap tra il piano aeroportuale e lo sviluppo industriale della Piana che al momento non sembra essere stato preso in considerazione?

Silvia Ramondetta ha risposto dicendo che l'aumento del numero dei voli potrà incrementare il settore manifatturiero e avvicinare la Toscana ai numeri delle regioni di riferimento rispetto alle quali oggi si trova leggermente arretrata. Inoltre, ha sottolineato che più crescerà il settore

manfatturiero e più potrà crescere il tasso di occupati. *(Risposta integrale al minuto 1:40:56 della registrazione dell'incontro)*

Roberto Naldi rispetto alle ricadute locali ha detto che i lavori saranno direttamente affidati alla società di costruzioni controllata da Toscana Aeroporti, prevedendo comunque un importante coinvolgimento di soggetti esterni a cui detta società delegherà l'esecuzione di significative parti dei lavori. Ha specificato che laddove potranno essere attuate, ai sensi della normativa vigente, trattative dirette si prediligerà il coinvolgimento di imprese locali qualificate, ma per ciò che stabilisce il codice degli appalti non è possibile, in procedimenti di gara pubblica, selezionare direttamente imprese locali o attribuire ad esse vantaggi. *(Risposta integrale al minuto 1:44:00 della registrazione dell'incontro)*

Sviluppo della logistica

1. Quale tipo di collegamento è previsto tra l'aeroporto e l'interporto di Prato? Un City Airport e l'eventuale sviluppo del trasporto merci sono compatibili? Se sì, in che modo?

Lorenzo Tenerani è intervenuto dicendo che nella configurazione futura dell'aeroporto, nonostante la vocazione principale dello scalo fiorentino rimanga quella di *city airport*, si prevede di favorire il ruolo di nodo multimodale. In particolare, nel settore nord del sedime è prevista la realizzazione di un collegamento con la linea ferroviaria di Firenze Castello che a sua volta è già collegata con l'interporto di Prato. Ciò consentirà allo scalo di poter sviluppare, in base alle effettive esigenze, un polo logistico per lo smistamento e il trasporto aereo di prodotti e merci non pesanti. *(Risposta integrale al minuto 1:46:22 della registrazione dell'incontro)*

Ricadute sul commercio locale

1. Vorrei un approfondimento sul tema dei negozi nel terminal (possibili attività sottratte a un uso cittadino)

Linda Stivala ha sottolineato che non sussisterà alcuna competizione con i negozi cittadini poiché si tratterà di un commercio di tipo diverso. Ha poi aggiunto che nei negozi del terminal si intende privilegiare un'alta qualità dei prodotti venduti, il più possibile artigianali e caratteristici della zona e della Toscana. *(Risposta integrale al minuto 1:50:57 della registrazione dell'incontro)*

Claudio Bianchi ha aggiunto che la possibilità di avere una parte dei negozi del terminal dedicata ai prodotti del territorio rappresenta un'opportunità di pubblicità importante per i commercianti locali. *(Risposta integrale al minuto 1:52:07 della registrazione dell'incontro)*

Rivalutazione degli immobili e delle aziende vicine all'aeroporto

1. È stata fatta una stima della svalutazione economica degli edifici abitati nei pressi dell'asilo, la scuola e la casa di riposo La mimosa con la realizzazione dell'opera?

Lorenzo Tenerani ha risposto dicendo che, eccetto gli edifici dell'asilo, della scuola e della casa di riposo che sono considerati ricettori sensibili dalla normativa vigente in materia di acustica, tutti gli altri, compresi quelli industriali, in termini di rumore saranno esposti a valori di rumorosità aeroportuale conformi ai limiti imposti dal Comune in quell'area e pertanto con la realizzazione dall'opera non subirebbero una svalutazione economica. *(Risposta integrale al minuto 1:53:29 della registrazione dell'incontro)*

Possibile aumento dei posti di lavoro

1. Quanti posti di lavoro un'opera del genere porterà al territorio? Tra i lavoratori stimati dai dati di oggi quanti di questi saranno nuovi lavoratori per l'esercizio aeroportuale e quanti solo per la fase di realizzazione?

Federico Barraco ha affermato che in fase di esercizio si prevedono circa 7000 nuovi posti lavoro, mentre per ciò che riguarda la fase di lavorazione non si ha ancora una stima esatta perché si dovranno fare valutazioni nelle fasi successive di progettazione. *(Risposta integrale al minuto 1:57:53 della registrazione dell'incontro)*

Qualità dei posti di lavoro previsti

1. Qual è la qualità dei nuovi posti di lavoro generati da questa nuova opera?

Roberto Naldi ha risposto dicendo che l'aeroporto avrà un'impronta *green* e digitale, quindi la qualità del lavoro dovrà essere migliore. Inoltre, ha sottolineato che uno degli obiettivi di Toscana Aeroporti è porre un'alta attenzione a tutti gli aspetti sociali. *(Risposta integrale al minuto 1:59:30 della registrazione dell'incontro)*

Dalida Angelini ha aggiunto che ci si aspetta che in una grande infrastruttura come quella oggetto di dibattito ci sia lavoro di qualità, non precario, con contratti di filiera e che si osservino tutte le accortezze in termini di sicurezza. *(Risposta integrale al minuto 2:01:33 della registrazione dell'incontro)*

Ampliamento e sviluppo dell'aeroporto di Pisa

1. Perché si è scelto di investire sull'aeroporto di Firenze e non di Pisa?

Roberto Naldi ha risposto dicendo che lo scalo di Pisa è in gran parte un aeroporto militare con la maggior parte del sedime afferente al demanio militare e per far crescere lo scalo anche dal punto di vista civile Toscana Aeroporti sta cercando di ottenere maggiori spazi per gli aeromobili attivando un dialogo con l'Aeronautica militare. Inoltre, ha detto che il traffico aereo presente viene assicurato da un costante stimolo alle compagnie aeree *low cost*, da sempre garantito da parte di Toscana Aeroporti attraverso un contributo marketing a passeggero economicamente importante, direttamente alimentato dal bilancio della società. *(Risposta integrale al minuto 2:04:50 della registrazione dell'incontro)*

Lorenzo Tenerani ha evidenziato che è importante considerare che l'aeroporto di Pisa oggi vede più movimenti aerei di quello di Firenze e, pertanto l'impatto sugli abitanti è già piuttosto elevato. Per questa ragione sarebbe impensabile sovraccaricare ancor più lo scalo o trasferire integralmente lì l'incremento di traffico attualmente previsto per Firenze poiché ciò andrebbe inevitabilmente a discapito degli abitanti pisani e non risulterebbe coerente con gli obiettivi di sostenibilità della società. *(Risposta integrale al minuto 2:08:20 della registrazione dell'incontro)*

2. Perché non è risolutivo il collegamento veloce con Pisa?

Roberto Naldi ha risposto dicendo che caricare tutto il traffico su Pisa non sarebbe sostenibile. Inoltre, ha affermato che secondo lui potrebbe essere utile il collegamento ferroviario veloce per permettere una migliore connessione di Pisa con la costa e col capoluogo toscano, ma non come collegamento diretto tra i due aeroporti. *(Risposta integrale al minuto 2:11:49 della registrazione dell'incontro)*

Lorenzo Tenerani ha aggiunto che Toscana Aeroporti ritiene che il miglioramento del collegamento ferroviario non possa considerarsi un'alternativa rispetto alla proposta di Masterplan di Firenze perché ciò vorrebbe dire spostare l'intero volume di traffico su un unico scalo, con significative conseguenze ambientali sia di tipo locale, sia di vasta scala. *(Risposta integrale al minuto 2:15:02 della registrazione dell'incontro)*

Linda Stivala ha aggiunto che sono le compagnie aeree a decidere in quale aeroporto atterrare e a prediligerne uno o l'altro. *(Risposta integrale al minuto 2:15:50 della registrazione dell'incontro)*

Silvia Ramondetta ha aggiunto che anche dal punto di vista delle imprese il rafforzamento del collegamento ferroviario Pisa-Firenze non è considerabile come alternativa al miglioramento dell'aeroporto di Firenze. *(Risposta integrale al minuto 2:16:30 della registrazione dell'incontro)*

Conclusione

Il coordinatore ha chiuso l'incontro ringraziando tutti/e i/le partecipanti che sono stati invitati/e a prendere parte ai prossimi incontri previsti dal percorso di dibattito pubblico.

Secondo incontro specialistico dedicato alle categorie economiche e di rappresentanza e alle organizzazioni sindacali e del lavoro

Giovedì, 1° dicembre 2022

Questa restituzione è stata elaborata dallo staff del coordinatore per tenere traccia di ciò che è emerso durante l'incontro.

Presentazione del relatore

Il coordinatore del dibattito pubblico **Alberto Cena** ha introdotto i lavori, descrivendone le modalità di svolgimento e spiegandone l'obiettivo, ovvero illustrare le opere del nuovo Piano di sviluppo aeroportuale al 2035 e raccogliere domande e proposte da parte delle categorie economiche e di rappresentanza e delle organizzazioni sindacali e del lavoro.

Il coordinatore ha poi dato la parola a **Lorenzo Tenerani (Toscana Aeroporti Spa)** che ha illustrato l'iter che ha portato allo sviluppo del Masterplan al 2035 e al dibattito pubblico. Tenerani ha quindi spiegato in che cosa consistono le opere previste dal nuovo Masterplan, le ragioni che hanno portato Toscana Aeroporti a progettarle e le opportunità di miglioramento che apporterebbero allo scalo.

Successivamente, ha preso la parola **Federico Barraco (Toscana Aeroporti Spa)** per illustrare l'analisi costi-benefici dell'opera in termini economici, ambientali e sociali.

Interventi dei/delle partecipanti

Dopo questi interventi introduttivi il coordinatore ha dato la parola alle categorie economiche e di rappresentanza e alle organizzazioni sindacali e del lavoro per esprimere le proprie osservazioni al riguardo.

Leonardo Bassilichi (Camera di Commercio Firenze)

Bassilichi ha affermato che, oltre alle ricadute positive per il territorio, l'intervento permetterà di avere una pista più sicura e garantirà l'arrivo e la partenza non solo di turisti, ma anche di imprese. Inoltre, ha dichiarato che con l'aeroporto di Pisa c'è un rapporto di massima complementarietà e non di competitività.

Massimo Manzini (Confindustria)

Manzini ha affermato che l'aeroporto di Firenze è fondamentale per permettere alle imprese del territorio l'export dei propri prodotti ed è strategico data la possibilità di collegamento veloce con l'area metropolitana. Successivamente ha affrontato il tema della qualità dell'aria dicendo che oggi la maggior parte delle emissioni sono causate dal traffico veicolare e non dell'aeroporto. Infine, ha sottolineato che secondo il suo parere per migliorare la qualità della

vita è necessario migliorare le infrastrutture e per farlo è necessario produrre reddito da redistribuire.

Stefano Guerri (Confcommercio Firenze-Arezzo)

Guerri ha affermato che dalle province di Firenze, Prato e Pistoia proviene oltre il 40% del Pil della Toscana e per questo è necessaria un'infrastruttura adeguata allo sviluppo dell'intero sistema economico; inoltre ha citato le trasformazioni urbane che stanno avvenendo a Firenze, come il completamento della tramvia, i lavori per l'alta velocità, l'aumento del turismo per affari e per divertimento e che richiederanno un'infrastruttura aeroportuale adeguata. Successivamente, ha evidenziato che secondo lui non c'è contrapposizione tra Pisa e Firenze, perché quest'opera andrebbe a vantaggio di entrambe le città costituendo un volano per l'economia di tutta la regione e che, probabilmente, l'unica competizione qualora lo scalo di Firenze non venisse migliorato potrebbe essere con l'aeroporto di Bologna. Infine, ha detto che la nuova pista darà una soluzione alle difficoltà dei 7000 fiorentini che oggi subiscono l'impatto del rumore aereo.

Lorenzo Gori (Confartigianato Firenze)

Gori si è detto favorevole all'opera poiché sarebbe fondamentale per lo sviluppo del territorio e per accogliere grandi gruppi turistici ed economici che porterebbero valore aggiunto e più posti di lavoro nell'artigianato. Inoltre, ha detto che la realizzazione di una terza corsia e di uno snodo a Firenze nord più fluido permetterebbe di abbattere l'inquinamento che caratterizza la zona.

Santino Cannamela (Confesercenti Firenze)

Cannamela ha affermato che Confesercenti è favorevole al miglioramento dello scalo, evidenziando che servirà un pezzo sud-est della Toscana che altrimenti avrebbe grandi difficoltà a raggiungere l'aeroporto di Pisa.

Pierluigi Banchetti (Ance Firenze - Associazione nazionale costruttori edili)

Banchetti ha espresso favore nei confronti dell'opera e ha sottolineato che un gestore aeroportuale unico è importante per mantenere una visione organica della rete infrastrutturale e degli investimenti. Secondo lui, l'intervento rappresenta un completamento dal punto di vista dell'intermodalità. Sul fronte ambientale, paesaggistico e del reticolo idraulico ritiene che l'opera possa apportare un miglioramento della situazione attuale. Infine, ha affermato che grazie all'intervento si avrebbe un assetto policentrico aeroportuale che permetterebbe di esprimere al meglio la capacità del territorio.

Ritano Baragli (Confcooperative Firenze)

Baragli ha affermato che Confcooperative di Firenze è favorevole al Masterplan presentato da Toscana Aeroporti, in particolare perché permetterebbe di incrementare e agevolare il sistema di export agricolo toscano.

Barbara Battistello (Coldiretti)

Battistello ha affermato dapprima che Coldiretti è favorevole all'opera poiché, oltre a vantaggi in termini ambientali diminuirebbe l'impatto del rumore sugli abitanti dell'aerea vicina all'aeroporto. Successivamente, ha spiegato che negli ultimi dieci anni la Piana ha visto una ripresa di progettualità e investimenti che dovrebbero essere presi in considerazione dall'intervento proposto, coinvolgendo gli operatori economici presenti sul territorio.

Ha suggerito che sarebbe interessante inserire abbellimenti intorno all'aeroporto in funzione del miglioramento ambientale e creare impianti di fitodepurazione. Per quanto riguarda le aziende che verranno impattate dal progetto aeroportuale, ha detto che si dovrebbe trovare un modo per integrarle nel processo di trasformazione dell'area e far ricadere anche su di loro i benefici del progetto. In particolare, ha suggerito che le aziende potrebbero essere coinvolte nella progettazione creando percorsi dedicati alla scoperta del territorio all'interno delle aree naturali che si intendono riqualificare con il progetto. Ha poi suggerito che la duna fonoassorbente, che sembra finire in corrispondenza dell'Università, potrebbe essere prolungata fino al Consorzio agrario e potrebbe essere sfruttata per produrre energia.

Per quanto riguarda la viabilità ha detto che si potrebbe creare un accesso diretto al Consorzio Agrario e alle aziende che si trovano in quell'area collegando la strada in cui si trovano con quella ad alta viabilità che arriverà dal sottopassaggio. Ha poi aggiunto che le acque che verranno depurate all'interno delle casse di espansione previste dal progetto potrebbero essere recuperate e usate sul territorio per contrastare la siccità che caratterizza gli ultimi anni. Infine, ha detto che lo spazio dell'attuale pista che sarà dismessa con la costruzione della nuova potrebbe essere usato per realizzare un parco agrisolare nell'ottica di favorire la sostenibilità energetica.

Battistello ha concluso chiedendo che venga fatta un'analisi del sistema aziendale agricolo impattato in modo da produrre vantaggi anche per le categorie economiche coinvolte e aumentare la virtuosità complessiva del progetto.

Commento del coordinatore

Il coordinatore ha proposto di organizzare un incontro con Toscana Aeroporti per verificare gli impatti diretti per le aziende limitrofe all'area aeroportuale e indagare insieme cosa si aspettano dal progetto e dalle eventuali ricadute.

Commento Tenerani

Tenerani ha innanzitutto espresso la disponibilità di Toscana Aeroporti a organizzare un sopralluogo. Poi ha spiegato che uno degli obiettivi principali del progetto è la ricucitura del terminal con il contesto e la valorizzazione delle aree dal punto di vista paesaggistico. Per ciò che concerne l'accessibilità del Consorzio Agrario ha detto che si prevede di mantenere la viabilità attuale. Per quanto riguarda l'estensione della duna ha affermato che si potrebbe valutare l'opzione, ma crede che sia tecnicamente complesso e richiederebbe un'attenzione particolare poiché si andrebbe a tagliare la viabilità dell'Osmannoro. Ha aggiunto che si prevede di realizzare sonde geotermiche per la conservazione del calore, ma non tramite la duna in quanto poco adatta dato che ha una superficie molto ampia.

Successivamente, ha sottolineato che verranno coinvolti le imprese agricole e gli operatori agricoli della zona, anche per organizzare le attività previste per le aree a Signa dedicate a orti urbani, orti didattici e vivai. Inoltre, si è detto disponibile a individuare operatori competenti per il recupero previsto di una buona parte delle siepi campestri presenti nelle zone di trasformazione, per ora solo schedate e valutate dal punto di vista del pregio ecologico.

Per ciò che concerne il recupero delle acque, ritiene che le casse di laminazione non verranno allagate spesso, ma che comunque sarà possibile usare le acque per uso agricolo. Infine ha affermato che si potranno valutare anche opere di agrivoltaico.

Monica Santucci (Filt Cgil Toscana - Federazione italiana lavoratori trasporti e Confederazione generale italiana del lavoro)

Santucci ha dichiarato che il nuovo progetto ha chiarito alcune delle perplessità di Cgil sul Masterplan precedente. Tuttavia, ha spiegato che nonostante si dica che con quest'opera ci sarà un aumento dell'occupazione, sarebbe necessario capire che tipo di occupazione si genererà. Ha evidenziato che per la fase di realizzazione dell'opera saranno coinvolti settori dello smaltimento rifiuti, dei trasporti, delle costruzioni e che sarà importante applicare norme precise e contratti adeguati. In particolare, ha detto che il settore dei trasporti è caratterizzato da uno spiccato precariato e spesso vengono applicate tipologie contrattuali inadeguate. Anche per quanto riguarda la fase di messa in opera bisognerà stare attenti a che tipo di contratti verranno sottoscritti ed evitare contratti multiservizi.

Successivamente, ha detto che Cgil invita ad arrivare pronti e in perfetta regola all'inizio dei lavori e alla messa in opera, in particolare sarebbe auspicabile se si costituisse un tavolo di discussione tra associazioni datoriali, sindacati e rappresentanti regionali per verificare che tutto sia in regola in previsione dell'avvio dei lavori.

Commento Barraco

Barraco ha dapprima specificato che i nuovi posti di lavoro saranno una conseguenza dell'aumento del traffico passeggeri, indipendentemente dalla realizzazione della nuova pista. Inoltre, ha detto che molto dell'aumento occupazione sarà prodotto nella fase di cantiere, che

richiederà molta manodopera. Inoltre, lavoro più stabile verrà creato per le attività che ruoteranno intorno all'aeroporto.

Successivamente, ha spiegato che i 7000 posti di lavoro aggiuntivi previsti saranno di tipo indiretto o diretto e questi ultimi saranno sia in capo a Toscana Aeroporti sia alle aziende che stabiliranno le proprie attività all'interno dell'aeroporto. Rispetto a ciò, ha chiarito, Toscana Aeroporti potrà garantire per la qualità del lavoro e per la sottoscrizione di adeguati contratti di settore per i propri dipendenti, ma non potrà intervenire sull'organizzazione dei sub concessionari o di fornitori, anche se controllerà, verificherà ed eventualmente segnalerà problematiche.

Infine, ha concluso dicendo che il lavoro aeroportuale non può avvenire mai senza un contratto e senza che questo abbia le giuste specifiche, quindi non può verificarsi lavoro in nero.

Stefano Boni (Cisl Toscana- Confederazione italiana sindacati lavoratori)

Boni ha affermato che, data la previsione di un sottopassaggio che colleghi Sesto Fiorentino, la zona industriale dell'Osmannoro e l'autostrada, si potrebbe usare l'occasione per far arrivare la tramvia da Sesto, passando sotto l'autostrada e farla arrivare al Polo scientifico. In questo modo, ha detto, l'Osmannoro, zona che secondo lui fin ora non è mai stata presa in considerazione dal percorso della tramvia, potrebbe essere ben collegata e facilmente raggiunta dalle persone che ci lavorano. Inoltre, ha evidenziato la necessità di sistemare la terza corsia autostradale che porta a Pistoia e il nodo di Peretola.

Successivamente, ha affermato che secondo lui si è parlato troppo poco della qualità dell'occupazione e ha ribadito che devono essere utilizzati contratti adeguati a ciascuna categoria lavorativa. Inoltre, ha aggiunto che i lavoratori chiamati a seguito dei numerosi appalti che si indiranno non saranno stabili perché ogni tre anni ci saranno nuovi bandi di gara. Rispetto a ciò ha chiesto che il gestore aeroportuale presti attenzione alle tipologie di contratto che faranno sottoscrivere ai sub concessionari.

Infine, ha sottolineato che è necessario che il mondo imprenditoriale e istituzionale stia attento non solo a creare posti di lavoro, ma anche a garantire ai lavoratori una giusta retribuzione e stabilità.

Leonardo Mugnaini (coordinamento Uil Firenze – Unione italiana del lavoro)

Mugnaini ha affermato che, oltre alla necessità di una buona qualità del lavoro, dovrebbe esserci un monitoraggio del numero di assunzioni che effettivamente verranno fatte nel tempo e ha proposto l'istituzione di tavoli permanenti per proseguire la discussione e esporre eventuali problematiche.

Inoltre, ha chiesto se durante il periodo dei lavori è presumibile il ridimensionamento dello scalo a livello di traffico evidenziando che questo potrebbe comportare una sospensione di

alcuni vettori che potrebbero andare in altri aeroporti e terminata l'opera sarebbe difficile riportarli a Firenze. Questo causerebbe, secondo lui, problemi per la mano d'opera che attualmente viene chiamata a lavorare. Infine, ha chiesto se ci saranno ricadute occupazionali durante le fasi dei lavori.

Commento Tenerani

Tenerani ha ribadito che per ciò che riguarda il monitoraggio e la comunicazione Toscana Aeroporti è disponibile. Inoltre, ha detto che verrà formalizzato il protocollo di legalità con Anac, che i lavori con finanziamenti pubblici sono tutti monitorati dallo Stato e che in questo caso Enac controllerà i collaudi, la correttezza amministrativa e il rispetto di tutto ciò che è disciplinato dal codice dei contratti pubblici.

Successivamente, ha dichiarato che Toscana Aeroporti ha costituito una società di costruzione *in house* che consentirà una migliore gestione degli appalti sottosoglia comunitaria, che prevedono forme di affidamento che possono coinvolgere direttamente operatori del territorio. Invece, ha spiegato che per ciò che riguarda gli appalti sopra la soglia comunitaria ci saranno procedure di selezione aperta a livello comunitario. Infine, ha detto che Toscana Aeroporti sarà disponibile a favorire la partecipazione attivando un dialogo tra associazioni sindacali, categorie datoriali ed enti statali.

Commento Santucci

Sull'ultimo punto citato da Tenerani è intervenuta Santucci dicendo che l'obiettivo di avviare un dialogo con le categorie datoriali è quello di verificare l'attuale situazione dei lavoratori, non solo quelli diretti e dipendenti di Toscana Aeroporti, ma tutti quelli che lavorano all'interno dell'aeroporto. Secondo lei, bisogna capire che situazione esiste oggi ed eventualmente correggere ciò che non funziona prima di parlare della futura occupazione che potrebbe crearsi con l'intervento proposto.

Commento Basilichi

Basilichi ha detto che Camera di Commercio potrebbe fornire i dati complessivi necessari per monitorare la situazione dei lavoratori di oggi e di quelli futuri. Inoltre, ha detto che Camera di Commercio potrebbe essere una sede adeguata per avviare il dialogo tra le diverse parti avendo al suo interno rappresentanze delle categorie datoriali, delle associazioni sindacali e dei consumatori.

Commento Boni

Boni è intervenuto dicendo che per quanto riguarda le opere è vero che si deve tenere in considerazione il codice degli appalti, ma bisogna stare attenti a chi si affidano i lavori. Le aziende più titolate e in regola devono essere quelle selezionate dal gestore aeroportuale.

Commento Barraco

Barraco ha ribadito la disponibilità di Toscana Aeroporti ad accogliere la proposta della Camera di Commercio di avviare presso la loro sede un tavolo di dialogo. Ha detto poi che intervenire sui sub-concessionari dell'aeroporto è un tema complesso, ma che Toscana Aeroporti farà di tutto per monitorare.

Commento Banchetti

Banchetti ha detto che Ance è disponibile a partecipare al dialogo e supportare come associazione il monitoraggio della qualità del lavoro.

Marco Cecchi (Ugl – Unione generale del lavoro)

Cecchi ha detto che il progetto proposto è ambizioso e porta valore aggiunto alla regione. Ha affermato che è importante avere contratti di lavoro giusti. Inoltre, ha detto che i benefici dell'opera sarebbero sistemici e ricadrebbero su tutto l'asse Firenze-Pisa.

Giovanni Ronchi (Cisl Firenze-Prato)

Ronchi ha detto che Cisl Firenze-Prato è favorevole all'ampliamento dell'aeroporto - e soprattutto alla messa in sicurezza dei sorvolati dei rioni di Brozzi e Peretola - e che è un'occasione per creare ricchezza e redistribuirla poi nel territorio. Ha poi evidenziato la necessità di istituire tavoli per discutere delle ricadute occupazionali e della qualità del lavoro, fondamentale per avere consenso per la realizzazione del piano.

Infine, ha detto che è importante che ciò che è stato presentato sulla riqualificazione viaria e dell'assetto idrogeologico e ambientale venga realizzato parallelamente alla nuova pista. È necessario, ha evidenziato, che queste informazioni vengano comunicate al pubblico anche per raccogliere consenso sulla realizzazione dell'opera.

Commento Tenerani

Tenerani ha precisato il tema dei tempi in cui avverranno gli interventi di riqualificazione ambientale e idraulica, spiegando che tutte le opere di compensazione saranno ultimate prima dell'entrata in funzione della nuova pista. Inoltre, ha specificato che la nuova vegetazione che verrà piantata dovrà avere il tempo di crescere e per questo ci vorranno circa dieci mesi.

Conclusione

Il coordinatore ha ringraziato tutti/e i/le partecipanti ricordando che nella relazione finale verrà riportato tutto ciò che è emerso nei diversi interventi.

Quarto incontro pubblico: l'accessibilità e l'inclusione sociale

Martedì, 6 dicembre 2022

Questa restituzione è stata elaborata dallo staff del coordinatore per permettere a chi non ha potuto seguire l'incontro di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto. È possibile comunque rivedere l'intero incontro al seguente link: <https://www.dpaeroportofirenze.it/report-06-12/>. Inoltre, all'interno del report che segue per ogni intervento dei relatori e delle relatrici è indicato il minuto di inizio.

Martedì 6 dicembre 2022, dalle 17.30 alle 20.30, si è tenuto presso la Biblioteca E. Ragonieri di Sesto Fiorentino il **quarto incontro pubblico dedicato all'accessibilità e l'inclusione sociale** nell'ambito del dibattito pubblico sull'aeroporto di Firenze. L'incontro ha visto la partecipazione di 42 persone, di cui 23 collegate online attraverso la piattaforma Zoom e 19 in presenza.

Prima dell'inizio, a partire dalle 16, i/le partecipanti hanno potuto visionare una serie di pannelli che sintetizzavano quanto emerso nei precedenti incontri del dibattito pubblico e parlarne con i tecnici di Toscana Aeroporti, che erano a loro disposizione.

La sessione plenaria

Il coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena ha introdotto i lavori, descrivendone le modalità di svolgimento (la presentazione è disponibile al link: <https://www.dpaeroportofirenze.it/wp-content/uploads/Presentazione-incontro-0612.pdf>). È quindi intervenuto **Roberto Naldi**, amministratore delegato di Toscana Aeroporti Spa, per l'avvio dei lavori; in particolare ha evidenziato che il Masterplan al 2035 rispetto a quello precedente ha previsto un investimento maggiore per risolvere le criticità legate ad accessibilità e mobilità. Successivamente, è intervenuta **Camilla Sanquerin**, Assessora alle politiche sociali del Comune di Sesto Fiorentino, per i saluti istituzionali e per sottolineare come negli anni il Comune abbia espresso chiaramente la propria contrarietà rispetto alla realizzazione della nuova pista. Ha spiegato che la nuova pista comprometterebbe l'esistenza del Parco della Piana, determinerebbe uno sconvolgimento delle infrastrutture che si trovano nell'area circostante e l'assetto idrogeologico, separerebbe la città di Sesto Fiorentino con la sua zona industriale, impatterebbe negativamente sul polo universitario. Inoltre, ha aggiunto che l'intervento sponsorizza un modello di sviluppo che vede come unico elemento cardine del territorio il turismo di massa, mentre secondo lei si dovrebbe incentivare un altro tipo di economia già presente sul territorio, sviluppando la manifattura e puntando allo sviluppo sostenibile e su un modello sociale inclusivo.

In seguito il coordinatore ha dato la parola ai relatori e alle relatrici, con ciascuno lo stesso tempo a disposizione (10 minuti), nel seguente ordine: **Vincenzo Tartaglia** (Direzione Infrastrutture viabilità e mobilità della Città Metropolitana di Firenze) sull'aeroporto Vespucci

nel quadro evolutivo della mobilità fiorentina, **Lorenzo Tenerani** (Toscana Aeroporti Spa), sul rafforzamento dei collegamenti intermodali, **Donata Vestrini** (Toscana Aeroporti Spa), sugli interventi sulla mobilità urbana, **David Perri** (Toscana Aeroporti Spa) sui sistemi di accessibilità al terminal, **Celiana Grouman** (Toscana Aeroporti Spa) sull'esperienza del passeggero, **Francesco Alberti** (Università di Firenze) sugli impatti del nuovo aeroporto sulle infrastrutture e i trasporti nella Piana, **Marcello Badini** (Consulta disabili del Comune di Firenze) sull'utilizzo del servizio aeroportuale per le persone disabili, **Roberto Petrone** (Ente nazionale sordi Firenze).

Vincenzo Tartaglia (Direzione Infrastrutture viabilità e mobilità della Città Metropolitana di Firenze), *L'aeroporto Vespucci nel quadro evolutivo della mobilità fiorentina*

(Intervento integrale al minuto 00:18:11 della registrazione dell'incontro)

Tartaglia ha illustrato la strategia generale della mobilità del Comune e della Città Metropolitana di Firenze, in particolare il sistema tramviario e l'interscambio con il sistema ferroviario nello scenario delineato dal Piano urbano della mobilità sostenibile (Pums). Ha poi approfondito il sistema della mobilità relativo all'area aeroportuale presentando i collegamenti previsti per favorire l'intermodalità e l'accessibilità. Infine, ha illustrato gli interventi sulla viabilità per garantire l'interscambio tra mezzi privati e pubblici e in particolare lo svincolo di Peretola, il nuovo accesso aeroportuale, che sarà realizzato direttamente dall'amministrazione comunale in corrispondenza di viale Luder, con un braccio parallelo alla linea due della tramvia e uno *hub* intermodale in corrispondenza della fermata Fs Guidoni.

La presentazione del relatore è disponibile al link: <https://www.dpaeroportoofirenze.it/wp-content/uploads/DP-Aeroporto-Mobilita-web.pdf>

Lorenzo Tenerani (Toscana Aeroporti Spa), *Il rafforzamento dei collegamenti intermodali*

(Intervento integrale al minuto 00:33:06 della registrazione dell'incontro)

Tenerani ha approfondito l'inserimento del Masterplan al 2035 all'interno del sistema infrastrutturale dell'aerea vasta, sottolineando i vantaggi in termini di intermodalità che l'aeroporto di Firenze possiede data la ricchezza di infrastrutture presenti nell'area. In particolare ha spiegato che, raccogliendo le istanze dell'amministrazione comunale di Sesto Fiorentino, nella progettazione si è tenuto conto della strategicità delle infrastrutture comunali e in particolare del collegamento che, tramite via dell'Osmannoro e via del Cantone, oggi avviene tra la parte più urbanizzata del centro di Sesto Fiorentino e la sua zona produttiva. Rispetto a questo collegamento, ha evidenziato come Toscana Aeroporti sia consapevole del fatto che la nuova pista di volo costituisce un'interferenza e, pertanto, il Masterplan prevede una soluzione che consentirà di mantenere il collegamento e di non portare alcun aggravio agli utenti. Per farlo, ha spiegato, si prevede un miglioramento delle caratteristiche

dell'infrastruttura, l'eliminazione delle intersezioni a raso per aumentare il limite di velocità e la realizzazione di un tratto sotto la pista di volo allungando il percorso di soli 425 metri rispetto a oggi.

Donata Vestrini (Toscana Aeroporti Spa), *Gli interventi sulla mobilità urbana*

(Intervento integrale al minuto 00:39:13 della registrazione dell'incontro)

Vestrini ha presentato un confronto tra il Masterplan al 2035 e quello precedente per ciò che concerne gli interventi sulla viabilità urbana, in particolare le caratteristiche del nuovo sottopasso viario che si intende realizzare e le connessioni previste con Sesto Fiorentino. Inoltre, ha illustrato gli interventi proposti per il ripristino e l'adeguamento delle viabilità esistenti. Infine, ha parlato del collegamento con la ferrovia Firenze-Bologna che si prevede consentirà di migliorare il tratto attualmente esistente.

David Perri (Toscana Aeroporti Spa), *I sistemi di accessibilità al terminal*

(Intervento integrale al minuto 00:46:42 della registrazione dell'incontro)

Perri ha approfondito gli interventi di ottimizzazione della mobilità previsti per risolvere alcune delle problematiche attuali in termini di accessibilità al terminal esistente, tra cui un unico punto di accesso e di uscita, un'interruzione semaforica che provoca accodamenti, accessi problematici per taxi e Ncc e interferenze con mezzi di sicurezza e di servizio. Ha sottolineato che la proposta mira a consentire l'integrazione tra trasporto pubblico e privato, ma anche a creare una configurazione che in futuro potrebbe integrare una mobilità *soft*, come per esempio una rete ciclabile urbana. In conclusione, ha spiegato che al fine di incentivare una mobilità il più possibile sostenibile la proposta intende efficientare il sistema dei parcheggi e l'integrazione con i sistemi tramviari.

Celiana Grouman (Toscana Aeroporti Spa), *L'esperienza del passeggero*

(Intervento integrale al minuto 00:55:43 della registrazione dell'incontro)

Grouman ha trattato il tema dell'accessibilità e dell'inclusione con riferimento ai passeggeri evidenziando che la posizione baricentrica dell'aeroporto permetterà di farlo diventare uno *hub* di snodo per la mobilità. Ha poi presentato la piazza multimodale che si intende realizzare per creare uno spazio chiave agli effetti dell'integrazione con il trasporto urbano della città e dove il passeggero potrà trovare diversi servizi di assistenza e informazione e attività complementari. Poi ha mostrato un video per spiegare come avverrà la circolazione dei passeggeri all'interno del terminal, evidenziando l'obiettivo di renderla il più possibile intuitiva e inclusiva. Successivamente, ha parlato della qualità degli spazi progettati attraverso l'inserimento di superfici vetrate, illuminazione naturale, eliminazione delle barriere architettoniche. In particolare, ha spiegato che sono previsti percorsi Loges (Linea di orientamento guida e sicurezza), collegamenti diretti tra terminal e aeromobili, mezzi di circolazione verticali e una "sala amica" per fornire assistenza specializzata a passeggeri con disabilità. Inoltre, ha illustrato la progettazione di spazi volti a garantire il più possibile l'inclusione sociale come aree dedicate

all'allattamento, servizi igienici per le persone che viaggiano da sole con bambini/e, aree ecumeniche multi-culto. Infine, ha concluso il suo intervento illustrando il codice etico aziendale di Toscana Aeroporti ed evidenziando che i nuovi posti di lavoro generati dal progetto vedranno l'applicazione delle stesse tutele e garanzie di tutti gli altri dipendenti.

Le presentazioni di Lorenzo Tenerani, Donata Vestrini, David Perri e Celiana Grouman sono disponibili al link: https://www.dpaeroportofirenze.it/wp-content/uploads/2022_1206_Dibattito.pdf

Francesco Alberti (Università di Firenze), *Gli impatti del nuovo aeroporto sulle infrastrutture e i trasporti nella Piana. Considerazioni critiche a partire dal progetto preliminare*

(Intervento integrale al minuto 1:06:43 della registrazione dell'incontro)

Alberti ha esposto alcuni punti critici individuati nel progetto proposto, riguardanti in generale gli impatti ambientali del trasporto aereo e in particolare gli impatti sulla circolazione per lo svincolo di Peretola, sullo snodo di via dell'Osmannoro, sulle limitazioni alla mobilità ciclabile e pedonale nella Piana. Inoltre, ha evidenziato che a suo parere manca un quadro complessivo delle infrastrutture dell'area, utile per migliorare la messa a sistema delle diverse modalità di trasporto.

La presentazione del relatore è disponibile al link: https://www.dpaeroportofirenze.it/wp-content/uploads/ALBERTI-06_12_2022.pdf

Marcello Badini (Consulta Disabili del Comune di Firenze), *Utilizzo del servizio aeroportuale per le persone disabili*

(Intervento integrale al minuto 1:18:43 della registrazione dell'incontro)

Badini ha innanzitutto chiesto quando verranno messi in atto i miglioramenti dal punto di vista dell'accessibilità per le persone con disabilità all'interno dell'aeroporto evidenziando la necessità che questo avvenga prima possibile. Inoltre, ha sottolineato che a suo parere bisognerebbe incrementare il collegamento pubblico con l'aeroporto di Pisa spiegando che sarebbe fondamentale per rendere lo scalo più accessibile per tutti gli utenti.

Roberto Petrone (Ente nazionale sordi Firenze)

(Intervento integrale al minuto 1:22:53 della registrazione dell'incontro)

Petrone ha evidenziato che, secondo lui, il progetto presentato porterà allo sviluppo della città di Firenze, ma che allo stesso tempo dovrebbe migliorare l'inclusività sociale dell'aeroporto. In particolare, ha suggerito che vengano progettati servizi che permettano alle persone sorde di spostarsi autonomamente nell'aeroporto. Ha spiegato che per questo tipo di utenti non è tanto necessario un accompagnamento e che sarebbero invece più utili video informativi in lingua dei segni per le varie nazioni per rendere accessibili le informazioni, oppure personale aeroportuale formato che, conoscendo la lingua dei segni di base, possa comunicare eventuali

emergenze alle persone sorde. Infine, ha sottolineato che grazie all'inclusione delle persone con disabilità e sorde in questo dibattito pubblico è possibile portare all'interno della progettazione anche le loro istanze e opinioni, al fine di rendere l'intervento proposto veramente inclusivo.

I temi emersi dai tavoli di discussione

Al termine delle presentazioni il pubblico è stato diviso in tavoli di discussione, 2 in presenza e 2 online, dove con il supporto di facilitatori e facilitatrici è stato possibile discutere nel merito del tema dell'incontro ed esporre 67 domande e osservazioni. Durante i lavori dei tavoli, sia in presenza che su zoom, il clima è stato disteso, collaborativo e interessato, nonostante diversi partecipanti avessero pareri critici rispetto al progetto.

I facilitatori e le facilitatrici hanno trasmesso le domande e osservazioni a una regia centrale che le ha aggregate per temi e sottotemi omogenei che, tornati in plenaria, il coordinatore ha brevemente presentato. Si riportano di seguito in maniera sintetica:

- la viabilità (la mobilità dolce, le stime e gli impatti di traffico, la ricucitura della viabilità, i parcheggi);
- accessibilità e trasporto pubblico (l'intermodalità, la tramvia, il rapporto con la rete ferroviaria, il trasporto nell'area vasta, il rapporto con la pianificazione locale);
- inclusione sociale (il miglioramento dell'accessibilità per i disabili, l'inclusione della comunità locale);
- domande relative a temi trattati in precedenti incontri (dibattito pubblico; le ragioni dell'intervento e le alternative studiate; gli aspetti ambientali e paesaggistici legati all'intervento; le ricadute di sviluppo per il territorio e il rapporto con l'aeroporto di Pisa).

Il coordinatore ha sottolineato che le domande rimaste inevase per il tempo limitato a disposizione riceveranno risposta per via scritta da Toscana Aeroporti Spa e saranno consultabili nella sezione FAQ del sito web dedicato al dibattito.

Il contraddittorio

Si riportano i temi e le relative domande che hanno ricevuto risposta dai/dalle relatori/relatrici.

Mobilità dolce

1. Cosa è previsto all'interno del Masterplan? C'è una disponibilità a includere eventuali integrazioni in ottica di mobilità dolce? È possibile prevedere piste ciclabili nelle nuove viabilità? Quali ripercussioni si hanno dal punto di vista della mobilità dolce pedonale e ciclabile su Firenze e il Polo scientifico?

Lorenzo Tenerani ha innanzitutto affrontato il tema delle piste ciclabili dicendo che a oggi il Masterplan non prevede una pista ciclabile che porti da Firenze all'aeroporto, tuttavia è aperto

a integrare sia una rete ciclabile, sia servizi come spogliatoi per ciclisti e depositi per le biciclette. Ha poi aggiunto che già nel Masterplan precedente si puntava molto sulla mobilità dolce. Infatti, ha spiegato, si erano investite risorse per la ciclovia Firenze-Prato e si erano previsti diversi chilometri di pista ciclabile all'interno del parco periurbano nel Comune di Sesto Fiorentino, ma l'amministrazione comunale non aveva accettato la proposta e, pertanto, non si è riproposto un intervento simile nel Masterplan al 2035. Ha poi aggiunto che, per quanto riguarda la possibilità di realizzare un collegamento ciclabile all'interno del sottopasso viario, al momento non è previsto dal Masterplan, tuttavia laddove si riterrà necessario e si registrerà una domanda al riguardo sarà possibile valutarlo dal punto di vista tecnico. *(Risposta integrale al minuto 1:40:05 della registrazione dell'incontro)*

Alberti ha aggiunto che, secondo lui, un attraversamento ciclabile nel sottopasso viario non è una soluzione perché ci sarebbero difficoltà per i ciclisti per la presenza di rampe e pertanto sarebbe un'infrastruttura poco utilizzata. *(Risposta integrale al minuto 1:42:30 della registrazione dell'incontro)*

Stime e impatti di traffico

1. Quale studio sull'impatto del traffico è stato fatto? Le diverse modalità di trasporto sono state studiate insieme?

Vincenzo Tartaglia ha affermato che i diversi sistemi di infrastrutture sono stati studiati in maniera unitaria attraverso il Piano urbano di mobilità sostenibile (Pums) che ha preso a riferimento diversi scenari di sviluppo infrastrutturale e per ognuno ha fatto analisi e simulazioni, tenendo in conto anche gli effetti ambientali del disegno infrastrutturale complessivo. Ha spiegato che l'idea è quella di favorire il più possibile il passaggio dal mezzo privato al sistema del trasporto pubblico garantendo l'intermodalità. Inoltre, ha detto che fa parte della strategia del Pums lo scudo verde, non un'infrastruttura fisica ma una disciplina della viabilità, che ha l'obiettivo di impedire l'accesso all'area da parte dei veicoli particolarmente inquinanti. *(Risposta integrale al minuto 1:45:16 della registrazione dell'incontro)*

Lorenzo Tenerani ha aggiunto che si potrà sviluppare uno studio modellistico sul traffico per verificare gli ingressi e le uscite dal terminal e presentarlo in sede di procedimento di Valutazione di impatto ambientale (Via). *(Risposta integrale al minuto 1:48:00 della registrazione dell'incontro)*

Viabilità

1. È stato considerato il rischio di alluvione nel sottopasso? Come è possibile andare a una profondità di otto metri in una zona dove c'è rischio alluvionale?

Lorenzo Tenerani ha dapprima sottolineato che il fatto che la nuova pista di volo interferisca con il Fosso Reale è un'opportunità per mettere in sicurezza idraulica un territorio attualmente insicuro. Per quanto riguarda il sottopasso questo verrà realizzato in condizioni di sicurezza

idraulica perché le eventuali acque di esondazione saranno intercettate prima di raggiungere il sottopasso e verranno raccolte nelle casse di laminazione. Per quanto riguarda invece le acque meteoriche, che possono arrivare nella parte bassa del sottopasso, si prevede di raccoglierle con un sistema di pompaggio che le possa temporaneamente stoccare e poi convogliare in apposite casse di laminazione per essere restituite al reticolo idrografico. *(Risposta integrale al minuto 1:50:03 della registrazione dell'incontro)*

Camilla Sanquerin è intervenuta rispetto alla risposta data da Tenerani evidenziando che ritiene necessario che l'amministrazione comunale riceva dati riguardanti interventi sul proprio territorio. Per quanto riguarda il rischio idrogeologico ha detto che da tempo il territorio non ha problemi di sicurezza idraulica, ma che anche laddove il sottopasso venga realizzato con tutti gli accorgimenti necessari ritiene che il sommarsi di interventi su un sistema delicato dal punto di vista idrogeologico potrebbe portare il territorio a non essere più in grado di supportare sollecitazioni. *(Risposta integrale al minuto 1:53:29 della registrazione dell'incontro)*

Parcheggi

- 1. Perché non sono stati previsti più posti auto? Il parcheggio previsto dal piano è troppo piccolo. C'è bisogno di migliaia di posti auto per bloccare il traffico all'ingresso della città: non bisogna solo servire l'aeroporto ma tutta la città.**

Lorenzo Tenerani ha risposto dicendo che il dimensionamento dei posti auto risponde agli indirizzi di mobilità sostenibile della revisione progettuale e all'obiettivo di disincentivare l'utilizzo dei mezzi privati a vantaggio di quelli pubblici. In particolare, ha specificato che obiettivo del progetto è ricollocare tutti i parcheggi esistenti e per quelli futuri cercare di disincentivare i mezzi privati e incentivare l'intermodalità. *(Risposta integrale al minuto 1:55:14 della registrazione dell'incontro)*

Tramvia

- 1. Verrà previsto un collegamento anche su tramvia dall'Osmannoro a Sesto Fiorentino? Dato l'incremento stimato del traffico passeggeri perché non si valuta di collegare via tram la zona di Sesto all'area industriale dell'Osmannoro? Se uno studente di Peretola deve andare al Polo scientifico sarà costretto a prendere la tramvia a Santa Maria Novella?**

Vincenzo Tartaglia ha risposto dicendo che al momento non sono previsti collegamenti tramviari tra Osmannoro e Sesto Fiorentino perché dalle analisi fatte non c'è una domanda tale da giustificare la realizzazione. Ha poi spiegato che per quanto riguarda il collegamento tra Peretola e il Polo scientifico bisogna pensare a un trasporto pubblico che integri le linee tramviarie con quelle su gomma, pertanto sono state progettate linee di adduzione utili a facilitare l'arrivo dei passeggeri via tramvia. *(Risposta integrale al minuto 1:58:50 della registrazione dell'incontro)*

Inclusione della comunità locale

1. Quale inclusività sociale ha un progetto che non ascolta il territorio? Dove sta l'inclusività sociale?

Il coordinatore del dibattito pubblico ha risposto dicendo che si è prestata attenzione a invitare tutti e tutte a partecipare all'intero processo previsto per legge. Ha aggiunto che è stata intervistata l'Università di Firenze e che si è cercato di includere anche i giovani del Polo scientifico, sottolineando che si vuole raccogliere il loro punto di vista anche durante l'incontro aperto alla cittadinanza tutta del 15 dicembre. *(Risposta integrale al minuto 2:01:55 della registrazione dell'incontro)*

2. È prevista una limitazione di orario di apertura e chiusura del nuovo aeroporto di Firenze?

Lorenzo Tenerani ha risposto dicendo che i voli si concludono entro le ore 24 e l'aeroporto riapre alle 5 del mattino, ma i primi voli saranno dopo le 6 del mattino. *(Risposta integrale al minuto 2:03:45 della registrazione dell'incontro)*

Miglioramento dell'accessibilità per i disabili

- 1. È previsto un camminamento per la visibilità sensoriale visiva?**
- 2. È importante includere nello sviluppo progettuale tutti i tipi di disabilità con il contributo dell'utenza alla progettazione.**
- 3. Includere una segnalazione luminosa in prossimità delle fermate della tramvia per gli utenti sordi.**
- 4. Prendere spunto dalle esperienze internazionali per quanto riguarda i percorsi per disabili negli aeroporti.**
- 5. Sono previste comunicazioni di emergenza e ordinarie per le varie disabilità (lingua dei segni e sottotitoli)?**
- 6. È possibile integrare i dispositivi di supporto audiovisivo nell'aeroporto esistente, qualora non ci siano?**

Lorenzo Tenerani ha risposto dicendo che si potranno prevedere un camminamento per la visibilità sensoriale visiva, una segnalazione luminosa e tutti gli accorgimenti che rispondono alle necessità evidenziate. Inoltre, ha sottolineato l'apertura ad ascoltare i suggerimenti delle persone con disabilità per poter valorizzare al meglio il progetto e renderlo davvero accessibile. *(Risposta integrale al minuto 2:05:26 della registrazione dell'incontro)*

Celiana Grouman ha aggiunto che è prevista la realizzazione di un percorso Loges. *(Risposta integrale al minuto 2:06:53 della registrazione dell'incontro)*

Conclusione

Camilla Sanquerin è intervenuta per dire che, secondo il suo parere, per accogliere i suggerimenti in merito al miglioramento dell'accessibilità e dell'inclusione non c'è bisogno di realizzare un nuovo aeroporto, ma si potrebbe già migliorare quello esistente. Infine, ha ringraziato per l'occasione di confronto data dal dibattito pubblico, ribadendo la disponibilità al dialogo ma anche la contrarietà all'ipotesi di ampliamento dell'aeroporto. *(Intervento integrale al minuto 2:07:20 della registrazione dell'incontro)*

Ha chiuso l'incontro Roberto Naldi che ha ribadito il proprio ringraziamento per il clima e la conduzione della discussione. Inoltre, ha aggiunto che si è apprezzato molto l'intervento dell'Ente nazionale sordi Firenze dicendo che saranno esaminati già da subito gli elementi emersi e si prenderà atto delle problematiche per cercare di risolverle prima possibile in tutti gli aeroporti della rete di Toscana Aeroporti. Successivamente, per quanto riguarda le criticità evidenziate dall'amministrazione di Sesto Fiorentino sugli aspetti idrogeologici, ha ribadito che il progetto migliorerà le problematiche esistenti. Inoltre, per ciò che concerne le piste ciclabili si cercherà di fare il possibile e di studiare soluzioni che possano migliorare lo spostamento dei ciclisti laddove le analisi della domanda facciano emergere un'esigenza in questi termini. Rispetto all'inquinamento dato dal trasporto aereo, ha accennato a uno studio dell'Università di Bergamo che dimostra che gli aerei sono agli ultimi posti degli agenti inquinanti sul territorio. Infine, ha detto che non si è parlato dei soggetti che soffrono della posizione attuale della pista e che con il nuovo Masterplan risolverebbero i loro problemi. *(Intervento integrale al minuto 2:09:43 della registrazione dell'incontro)*

Il coordinatore ha ringraziato i relatori che hanno portato una visione critica perché si ritiene sia utile per affrontare alcuni temi specifici. Infine, ha chiuso l'incontro ringraziando tutti/e i/le partecipanti che sono stati invitati/e a prendere parte ai prossimi incontri previsti dal percorso di dibattito pubblico.

Quinto incontro pubblico: le ricadute del nuovo Masterplan per i comuni della provincia di Prato

Mercoledì, 7 dicembre 2022

Questa restituzione è stata elaborata dallo staff del coordinatore per permettere a chi non ha potuto seguire l'incontro di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto. È possibile comunque rivedere l'intero incontro al seguente link: <https://www.dpaeroportofirenze.it/report-7-12>. Inoltre, all'interno del report che segue per ogni intervento dei relatori e delle relatrici è indicato il minuto di inizio.

Mercoledì 7 dicembre 2022, dalle 17.30 alle 20.30, si è tenuto presso la Sala Consiliare della Provincia di Prato il **quinto incontro pubblico dedicato alle ricadute del nuovo Masterplan per i comuni della provincia di Prato** nell'ambito del dibattito pubblico sull'aeroporto di Firenze. L'incontro ha visto la partecipazione di 61 persone, di cui 18 collegate online attraverso la piattaforma Zoom e 43 in presenza.

Prima dell'inizio, a partire dalle 16, i/le partecipanti hanno potuto visionare una serie di pannelli che sintetizzavano quanto emerso nei precedenti incontri del dibattito pubblico e parlarne con i tecnici di Toscana Aeroporti, che erano a loro disposizione.

Il coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena ha introdotto i lavori, descrivendone le modalità di svolgimento (la presentazione è disponibile al link: <https://www.dpaeroportofirenze.it/wp-content/uploads/Presentazione-incontro-0712.pdf>). È quindi intervenuto **Simone Calamai**, presidente della Provincia di Prato, per l'avvio dei lavori e i saluti istituzionali sottolineando che la Toscana necessita di un potenziamento non solo aereo, ma anche di tutti gli altri mezzi di trasporto presenti sul territorio. Successivamente il coordinatore ha dato la parola ai relatori di Toscana Aeroporti Spa, **Roberto Naldi** e **Lorenzo Tenerani**.

Interventi dei relatori

Roberto Naldi

(Intervento integrale al minuto 00:14:06 della registrazione dell'incontro)

Naldi ha dapprima sottolineato che grazie al dibattito pubblico Toscana Aeroporti sta raccogliendo osservazioni che potranno portare al miglioramento e al cambiamento di alcuni aspetti prima di formalizzare il Masterplan. In particolare, ha ricordato che oggi ci si trova in una fase iniziale del procedimento amministrativo e che sarà necessario sottoporre il Masterplan all'approvazione di Enac, alle procedure Via e Vas e, infine, alla Conferenza dei servizi. Successivamente ha evidenziato che, grazie alla gestione unica, gli aeroporti di Pisa e Firenze possono avere un mercato completamente integrato senza farsi concorrenza. Infine, ha

ribadito che a suo parere sarebbe necessario un potenziamento del collegamento ferroviario tra Pisa e Firenze, ma parallelamente e non in alternativa all'intervento aeroportuale. Ha concluso spiegando che, per quanto riguarda Prato e la sua provincia, il nuovo Masterplan pone particolare attenzione alla riduzione degli impatti sui centri abitati dei comuni.

Lorenzo Tenerani, *Il rafforzamento dei collegamenti intermodali*

(Intervento integrale al minuto 00:22:59 della registrazione dell'incontro)

Tenerani ha illustrato l'iter che ha portato al Masterplan al 2035, gli elementi di novità rispetto a quello precedente e gli obiettivi generali della proposta. Inoltre, ha presentato le opere inserite nel Masterplan, in particolare il nuovo terminal passeggeri e la nuova pista di volo, approfondendone le caratteristiche. Successivamente ha parlato delle ricadute previste per il territorio della provincia di Prato, sottolineando i dati relativi agli effetti indiretti socio-economici e ambientali. Rispetto a questi ultimi ha approfondito i temi del rumore aeroportuale, dell'impatto dei sorvoli sui comuni della provincia di Prato e delle emissioni inquinanti.

La presentazione del relatore è disponibile al link: https://www.dpaeroportofirenze.it/wp-content/uploads/Intervento_07_12_2022.pdf

Le domande dal pubblico

Al termine delle presentazioni i/le partecipanti sono stati invitati a porre domande e osservazioni ai relatori, sia da remoto attraverso la chat della piattaforma Zoom, sia in presenza attraverso un supporto cartaceo fornito prima dell'evento, oppure tramite un modulo accessibile grazie a un QR Code comunicato in sala. Sono state raccolte 17 domande e osservazioni, successivamente aggregate nei seguenti per temi.

Le ragioni dell'opera

1. Per quale motivo si è scelto di ampliare l'aeroporto di Firenze?

Tenerani ha innanzitutto affermato che Toscana Aeroporti, in quanto gestore aeroportuale, ha un obbligo di legge verso Enac e il ministero delle Infrastrutture di migliorare l'infrastruttura che ha in concessione e quindi di presentare un Piano di sviluppo aeroportuale, strumento che regola negli anni le trasformazioni dello scalo. Inoltre, ha spiegato che per produrre il Piano di sviluppo aeroportuale ci si deve riferire alla pianificazione nazionale aeroportuale e all'allegato "Infrastrutture" del Documento di economia e finanza. Infine, ha sottolineato che per realizzare le opere Toscana Aeroporti ha scelto soluzioni orientate alla sostenibilità ambientale e alla multi-modalità. *(Risposta integrale al minuto 1:00:06 della registrazione dell'incontro)*

Le esternalità dell'ampliamento

1. Quali saranno le rotte di decollo e atterraggio? A quale altezza sorvoleranno Prato e Poggio a Caiano?

Tenerani ha dapprima chiarito che non ci sono rotte che interesseranno il territorio di Poggio Caiano, né in atterraggio né in decollo. Invece, ha spiegato, il comune di Prato sarà interessato da atterraggi a partire da una quota di 790 metri fino a 320 metri, ma gli abitati saranno interessati dal sorvolo a una quota media di 660 metri e alcune abitazioni di Cafaggio, vicine all'autostrada, di 490 metri. Per ciò che riguarda il decollo ha precisato che gli aerei entreranno nel comune di Prato a una quota di circa 880 metri e ne usciranno a una quota di 2100 metri, con traiettorie che non interessano aree residenziali. L'unico sorvolo diretto sarà per qualche abitazione a Cafaggio-Fontanelle, con una quota di sorvolo di 1150 metri. *(Risposta integrale al minuto 1:03:50 della registrazione dell'incontro)*

2. Quanti decibel producono oggi gli aerei in decollo a 2000 metri d'altitudine? Quanti ne produrranno a 1000 metri d'altitudine?

Tenerani ha spiegato che l'indicatore di riferimento dal punto di vista acustico si chiama Lva e rappresenta la rumorosità dell'aeroporto sommando le tre settimane di maggior traffico per ciascuno dei tre quadrimestri di attività. Un altro indicatore acustico è il livello equivalente che fa capire sotto quali decibel deve rimanere il rumore aeroportuale nei diversi periodi di riferimento, ovvero quello diurno (dalle 6 alle 22) e quello notturno (dalle 22 alle 6). In particolare, ha spiegato che presso l'area di Cafaggio-Fontanelle le sorgenti di rumore aereo per tutto il periodo di riferimento diurno devono essere inferiori a 65 decibel, ma nel Masterplan si prevede di stare al di sotto di questa soglia, con 55,2 decibel. Infine, ha specificato che non esiste alcun indicatore che vada a calcolare il rumore prodotto dai singoli passaggi aerei perché ci si deve riferire necessariamente ai periodi di riferimento. *(Risposta integrale al minuto 1:07:27 della registrazione dell'incontro)*

3. In quali orari si prevede che lo scalo sia operativo?

Tenerani ha risposto dicendo che al momento non è previsto un funzionamento dell'aeroporto 24 ore su 24. Tutti i voli terminano alle ore 24, mentre le procedure di accettazione dei passeggeri al mattino riprendono alle cinque, ma i movimenti aerei non prima delle sei. Per quanto riguarda il polo logistico, ha detto che non si prevede sviluppo del cargo pesante, che invece verrà lasciato all'aeroporto di Pisa che possiede le giuste caratteristiche di pista per supportarlo. *(Risposta integrale al minuto 1:14:10 della registrazione dell'incontro)*

4. Quale sarà la dimensione dell'area di sosta aerea dello scalo?

Tenerani ha risposto dicendo che si prevede un'impermeabilizzazione del suolo modesta e limitata solo alla parte est di piazzali esistenti. In particolare, ha spiegato che nel Masterplan si prevede di allargare l'attuale piazzale (Apron) per permettere di portare gli aerei di fronte al nuovo terminal, in modo da abbreviare i tempi di manovra e di conseguenza ridurre le relative emissioni. *(Risposta integrale al minuto 1:16:17 della registrazione dell'incontro)*

5. Quali saranno le rotte di decollo e atterraggio? Quanti decibel saranno prodotti?

Tenerani ha spiegato che l'aeroporto esistente nel 2019 ha operato 36.200 movimenti aerei con una pista monodirezionale, quindi con atterraggi provenienti da sud e con decolli verso sud e solo in minima parte in direzione nord passando sopra Sesto Fiorentino. Infine, ha specificato che la quota di sorvolo dell'Ipercoop sarà di circa 100 metri. *(Risposta integrale al minuto 1:22:05 della registrazione dell'incontro)*

6. Perché ci vogliono 10 anni per arrivare al numero massimo di sorvoli? Tutte le grandi compagnie vorranno subito il diretto con Firenze.

Tenerani ha risposto dicendo che ci saranno compagnie aeree che chiederanno di utilizzare da subito la pista nuova e che quindi tra il 2026 e il 2028 ci sarà un aumento maggiore di traffico passeggeri, mentre negli anni successivi la crescita sarà progressiva. *(Risposta integrale al minuto 1:24:11 della registrazione dell'incontro)*

7. Quali saranno, nel dettaglio, le aree sorvolate con la realizzazione della nuova pista?

Tenerani ha spiegato che, a differenza della situazione attuale, comuni come Paperino, San Giorgio, Colonica, Santa Maria non saranno sorvolati. Inoltre, ha sottolineato che l'abitato di Capalle sarà sorvolato, ma solo in atterraggio con una quota di sorvolo di circa 240 metri. La scelta è stata quella di privilegiare il sorvolo di aree industrializzate per tutelare il più possibile i residenti. Per quanto riguarda l'azienda Toscochimica ha assicurato che non verrà più direttamente sorvolata. *(Risposta integrale al minuto 1:28:03 della registrazione dell'incontro)*

8. Quanto potrebbe incidere sulle previsioni economiche una nuova crisi pandemica?

Tenerani ha risposto dicendo che l'analisi di sensitività va a valutare la resilienza dell'infrastruttura a diversi elementi di contesto, tuttavia le metodologie usate non prendono ancora in considerazione gli effetti di future possibili ulteriori crisi pandemiche. *(Risposta integrale al minuto 1:30:28 della registrazione dell'incontro)*

Gli interventi dal pubblico

Successivamente, il coordinatore del dibattito ha dato la parola alle persone che hanno chiesto di intervenire, sia in presenza e sia da remoto.

Diego Arnone (Associazione In Pista)

(Intervento integrale al minuto 1:32:48 della registrazione dell'incontro)

Arnone ha mostrato un video, realizzato dall'associazione In Pista prendendo in considerazione i dati riguardanti la pista di volo contenuti nel Masterplan al 2035, che simula i sorvoli sui comuni della provincia di Prato. Inoltre, ha affrontato il tema dell'impatto ambientale affermando che con la nuova pista e i nuovi piazzali che si prevede di costruire si ridurrà di

molto la CO2 prodotta rispetto a ciò che accade oggi. Successivamente, ha parlato delle nuove tipologie di aerei spiegando che consumeranno molto meno carburante rispetto a quelli che volano attualmente. Infine, ha concluso il suo intervento dicendo che l'associazione In Pista è favorevole alla nuova pista di volo, evidenziando che dovrà essere integrata con l'aeroporto di Pisa.

Fiorenza Vannucchi

(Intervento integrale al minuto 1:41:53 della registrazione dell'incontro)

Vannucchi ha affermato che, a suo parere, il Polo scientifico aveva in passato dato parere sfavorevole alla costruzione di una nuova pista per ragioni riguardanti la tipologia di terreno, la presenza di siti archeologici e di specie faunistiche. Inoltre, ha affermato che la Piana, essendo urbanizzata e abitata, non dovrebbe essere interessata dalla presenza di un aeroporto poiché le persone residenti subirebbero impatti negativi relativi all'inquinamento e al rumore.

Marco Martens

(Intervento integrale al minuto 1:47:49 della registrazione dell'incontro)

Martens ha dapprima affermato che Toscana Aeroporti, secondo lui, non ha mostrato durante il dibattito la matrice multi-criteria rappresentante l'analisi condotta sulle alternative e sull'opzione zero. Inoltre, ha detto che la normativa europea stabilisce che dove è presente un aeroporto internazionale nel raggio di 100 km non se ne potrebbe costruire un altro, quindi, in questo caso non si potrebbe costruire l'aeroporto di Firenze esistendo già quelli di Pisa e Bologna.

Risposta

(Risposta integrale al minuto 1:59:27 della registrazione dell'incontro)

Tenerani ha precisato che la metodologia di analisi multi-criteria utilizzata è spiegata nel dettaglio del Documento di fattibilità delle alternative progettuali, compresa l'opzione zero, dove sono presentati i confronti fatti e i dati su cui si basano le scelte progettuali prese. Successivamente, ha spiegato che non si intende costruire un nuovo aeroporto internazionale e che pertanto la normativa europea citata riguardante il limite di costruzione nel raggio di 100 km non può essere applicata a questo caso.

Franca Zecchi

(Intervento integrale al minuto 1:54:28 della registrazione dell'incontro)

Zecchi ha affermato la sua contrarietà rispetto alla proposta di intervento di Toscana Aeroporti poiché crede che siano necessarie altre tipologie di investimenti per la regione Toscana che migliorino la qualità della vita delle persone e l'esperienza dei turisti che arrivano sul territorio e desiderano utilizzare mezzi pubblici idonei per visitarlo.

Risposta

(Risposta integrale al minuto 2:01:00 della registrazione dell'incontro)

Tenerani ha risposto che, in ottemperanza agli obblighi imposti dallo Stato, Toscana Aeroporti ha tenuto conto del benessere e della qualità della vita delle persone nella stesura del Piano di sviluppo aeroportuale, soprattutto riducendo gli attuali impatti negativi sulle 7000 persone residenti nelle abitazioni ad oggi sorvolate.

Stefano De Biase

(Intervento integrale al minuto 1:57:00 della registrazione dell'incontro)

De Biase ha espresso la sua contrarietà all'intervento, in particolare sottolineando che ci sarà impatto negativo sui residenti e che verrà sorvolata Villa Montalvo, considerato l'unico polmone verde di Campi Bisenzio.

Risposta

(Risposta integrale al minuto 2:02:00 della registrazione dell'incontro)

Tenerani ha affermato che si ritiene meno impattante sulla qualità della vita delle persone optare per il sorvolo di Villa Montalvo piuttosto che sulle abitazioni di Peretola.

Una partecipante

(Intervento integrale al minuto 2:03:35 della registrazione dell'incontro)

La signora ha affermato che secondo il suo parere bisognerebbe porre maggiore attenzione su altri aspetti infrastrutturali da migliorare all'interno della regione, più che sull'aeroporto.

Franca Zecchi

(Intervento integrale al minuto 2:04:55 della registrazione dell'incontro)

Zecchi ha preso nuovamente la parola per evidenziare che secondo lei bisognerebbe pensare al benessere non solo delle 7000 persone di Peretola, ma di tutta la popolazione toscana. In particolare, a suo parere la priorità dovrebbe essere quella di non consumare ulteriore suolo e tutelare il territorio della Piana. Ha concluso affermando che secondo lei con l'intervento proposto si parla di bene pubblico per camuffare interessi privati.

Marco Buffini

(Intervento integrale al minuto 2:07:46 della registrazione dell'incontro)

Buffini ha espresso la sua contrarietà rispetto alla costruzione della nuova pista dicendo che, secondo lui, impatterebbe negativamente sulle future generazioni poiché prevede un significativo consumo di suolo e impatti notevoli dal punto di vista dell'inquinamento ambientale. Inoltre, ha sottolineato che secondo lui è molto pericoloso pensare di interrare

sotto la pista di volo via dell'Osmannoro per 495 metri. Infine, ha chiesto se per quanto riguarda le rotte di decollo quelle verso nord saranno le stesse che seguono gli aerei diretti a sud.

Risposta

(Risposta integrale al minuto 2:23:24 della registrazione dell'incontro)

Tenerani ha risposto spiegando che l'intervento di interrimento di via dell'Osmannoro è stato analizzato e si realizzerà in sicurezza idraulica anche grazie ai miglioramenti che la costruzione delle opere previste apporteranno al reticolo idrografico. Inoltre, ha assicurato che tutte le eventuali acque di esondazione dell'Arno e acque meteoriche verranno intercettate prima di entrare nel sottopasso e canalizzate in apposite vasche di contenimento. Successivamente, per quanto riguarda le rotte di decollo, ha detto che le quote di sorvolo presentate sono uguali per le due direzioni, nord e sud.

Giacomo Tesi

(Intervento integrale al minuto 2:16:23 della registrazione dell'incontro)

Tesi ha evidenziato che secondo lui l'intervento proposto andrebbe a migliorare il benessere delle famiglie dei dipendenti delle numerose industrie presenti sul territorio.

Una partecipante

(Intervento integrale al minuto 2:19:15 della registrazione dell'incontro)

La signora ha affermato che secondo lei il flusso di turisti che arrivano in Toscana non sarebbe pregiudicato se non venisse ampliato l'aeroporto di Firenze e allo stesso modo anche l'imprenditorialità non necessita di un diverso o ulteriore scalo aeroportuale.

Conclusione

Ha chiuso l'incontro Roberto Naldi, ribadendo che all'interno della documentazione di progetto sono contenuti tutti i dettagli utili per approfondire gli aspetti affrontati. Inoltre, per ciò che concerne l'aeroporto di Pisa ha evidenziato che è un aeroporto militare e pertanto, nonostante gli investimenti fatti da Toscana Aeroporti, non può crescere ulteriormente. Infine, ha sottolineato che il traffico di passeggeri dello scalo di Firenze sarà costituito da persone interessate a investire sul territorio e che rappresentano un aspetto importante per la crescita del territorio. *(Intervento integrale al minuto 2:26:25 della registrazione dell'incontro)*

Il coordinatore ha chiuso l'incontro ringraziando tutti/e i/le partecipanti al dibattito pubblico.

Report sopralluogo partecipato

Martedì 13 dicembre 10.30-13.00

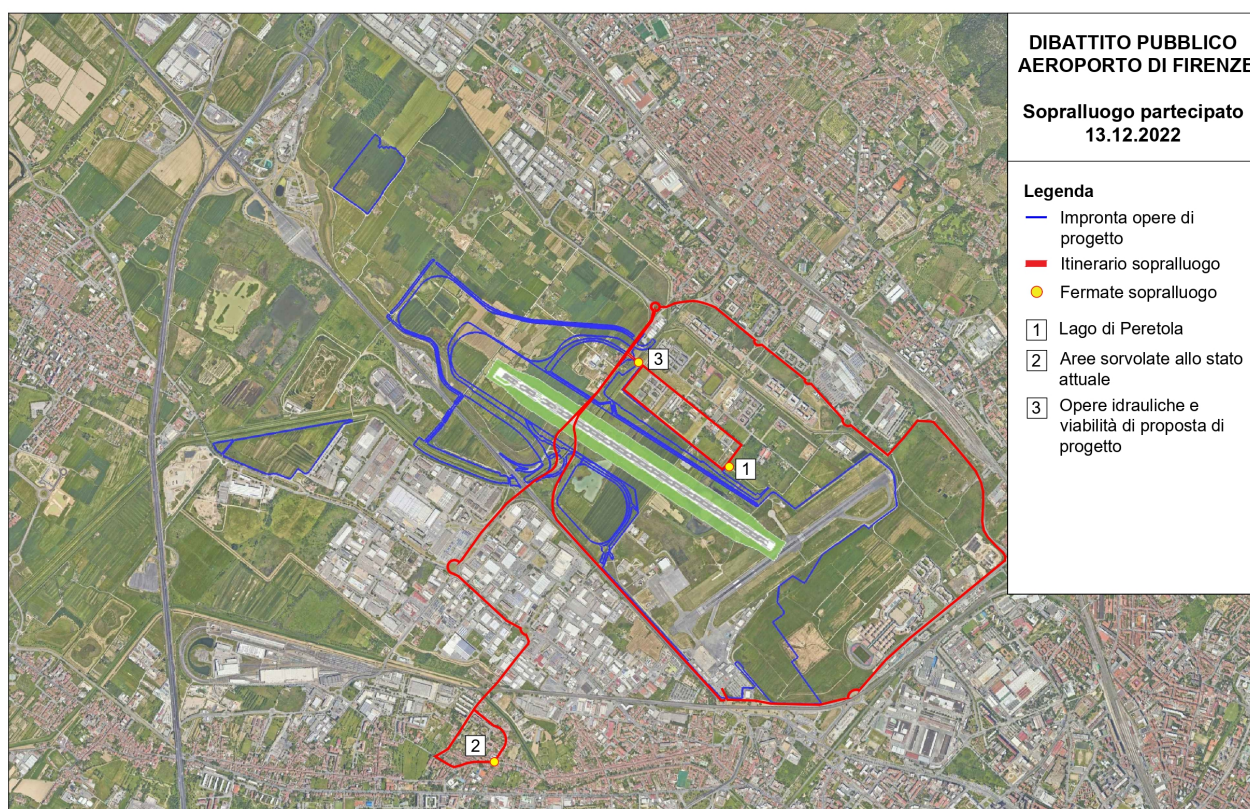
Clima

Al secondo sopralluogo hanno partecipato **15** persone che hanno contribuito al confronto con uno spirito di approfondimento e di ascolto. Lo strumento del sopralluogo partecipato è stato previsto per rispondere alle domande dei cittadini e delle cittadine direttamente nei luoghi coinvolti dalla progettazione. Vedere i luoghi dal vivo, “toccarli con mano”, osservare, ascoltare i rumori, respirarne l’atmosfera aiuta, infatti, a contestualizzare e a comprendere le peculiarità di un luogo oggetto di trasformazione.

Contesto

Alla partenza a ciascuno/a dei partecipanti è stata fornita una cartina illustrativa per potersi orientare lungo le **3 tappe** previste:

1. il laghetto di Peretola e l’osservatorio per il *birdwatching*;
2. il centro abitato di Peretola (che è stato raggiunto alle ore 12.00 per assistere all’atterraggio di un aereo e quindi constatare gli attuali livelli di rumore generato dall’operatività dello scalo);
3. il Polo scientifico dell’Università di Firenze e il Fosso Reale.



Inoltre, prima di partire, a ogni partecipante è stato chiesto di suggerire integrazioni al percorso con eventuali ulteriori tappe. È stato comunemente deciso di non effettuare tappe in corrispondenza della piana di Sesto Fiorentino, ad ovest di via dell’Osmannoro, per le cattive condizioni meteorologiche e la scarsa praticabilità di molte delle viabilità minori ivi presenti.

Il sopralluogo

Il sopralluogo si è svolto con l'ausilio di un minibus con conducente messo a disposizione da Toscana Aeroporti e ha toccato come primo punto il **lago di Peretola**, luogo al centro del dibattito rispetto agli aspetti ambientali e territoriali perché ubicato in corrispondenza di una porzione della nuova pista.

Il lago, nato originariamente a seguito di scavi per il cantiere dell'A11, si è formato a fine anni Settanta. Il terreno in questa zona è argilloso, il che permette all'acqua di rimanere, creando ambienti umidi atti ad attrarre gli uccelli. Inizialmente quest'area era pertanto frequentata da cacciatori, fino a inizio anni Duemila quando un'ordinanza Enac ha proibito la caccia per motivi di sicurezza del volo (le anatre fuggendo dagli spari tendevano ad andare sulla pista).

Il lago fa parte della rete ecologica Natura 2000, afferendo ad un'area naturale protetta di interesse comunitario, denominata "Stagni della Piana fiorentina e pratese".

Durante la visita è stato possibile accedere anche al gabbiotto di osservazione per il *birdwatching*: il lago, per le scarse piogge del periodo, risultava solo parzialmente e localmente interessato da presenza di acqua, ma è stato comunque possibile apprezzarne le qualità ecosistemiche (con particolare riferimento alla vegetazione riparia) e il modo in cui s'inserisce nell'area del Parco della Piana, in diretta adiacenza all'aeroporto esistente.

In base a quanto previsto dal Masterplan un tratto della nuova pista passerà sopra l'area del lago, rendendo necessaria una compensazione; questo ambiente umido verrà ricreato in altri due ambienti umidi. Il primo presso Santa Croce, in Comune di Sesto Fiorentino, con un'area umida di circa 9 ettari e ambienti semi-umidi favorevoli allo stazionamento dell'avifauna; l'area sarà accessibile al pubblico e dialogherà, dal punto di vista delle connessioni ecologiche, con le vicine aree umide di Focognano. L'altra area verrà creata nel comune di Signa, avrà un'estensione complessiva di quasi 60 ettari e sarà contornata da prati umidi, essenze vegetali tipiche di quella zona e argini perimetrali atti a garantire all'invaso la contestuale funzione di cassa di laminazione idraulica del fiume Bisenzio. Al di fuori degli argini sono previste ulteriori misure di compensazione paesaggistica (area ludico-ricreativa; orti urbani; centro visita; riserva-vivaio).

La seconda tappa è stata il **centro abitato di Peretola**, dove il gruppo è arrivato in tempo per assistere all'atterraggio sulla pista attuale del volo delle 12.05, che in corrispondenza dei palazzi passa a un'altezza di circa 90 metri dal suolo (250 metri circa sul livello del mare) con rumore ben percepibile che, su scala annuale, risulta superiore a LVA 60 dB(A). Durante il sopralluogo è stato sottolineato come il traffico nelle aree di Quaracchi e di Peretola consista attualmente in circa 5-6 voli all'ora (36.200 movimenti aerei nel 2019) e, per via dei ritardi che spesso si accumulano, questo perdura talvolta anche in orario notturno.

I tecnici di Toscana Aeroporti presenti hanno fatto presente che i massimi livelli di traffico previsti dal Masterplan corrisponderanno, al 2035, a circa 7 voli all'ora ma hanno evidenziato come, avendo previsto traiettorie sensibilmente diverse in decollo e in atterraggio, il traffico percepito in corrispondenza dei centri abitati più prossimi all'aeroporto (ad es. Fornello e Capalle), corrisponderà a soli 4 voli all'ora circa, ossia a meno del valore che ad oggi interessa Quaracchi e Peretola (e per di più a quote molto più basse). I residenti impattati a livello acustico LVA superiore a 60 decibel dalla nuova pista saranno circa 12 a fronte dei circa 7.000 attuali e che nei pressi delle case gli aerei saranno a un'altezza decisamente superiore ai 90 metri, provocando un disagio nettamente inferiore. La nuova pista permette inoltre di differenziare le traiettorie di atterraggio e decollo spostando quest'ultime sulle aree produttive non abitate. Al 2035 si prevede un traffico con 132,8 movimenti aerei al giorno rispetto ai 99,2 del 2019.

La terza tappa è stata il Polo scientifico dell'Università di Firenze. L'attenzione inizialmente è stata posta al **Fosso Reale** e al collegamento stradale tra Sesto Fiorentino e la zona industriale di Osmannoro. Il nuovo

Masterplan prevede di deviare entrambe le infrastrutture in quanto con il loro attuale percorso incrocerebbero la nuova pista.

Non essendo possibile tombarlo, **il Fosso Reale** viene fatto deviare e girare attorno la pista. Al tempo stesso sono previste due casse di laminazione controllata, in modo da farlo eventualmente esondare in maniera controllata prima che passi sotto l'A11; queste nuove casse sono progettate per resistere a eventi meteorici che si verificano ogni 200 anni. La gestione di queste opere idrauliche sarà in carico alla Regione e sarà data al Consorzio di bonifica del Medio Valdarno.

Per **via dell'Osmannoro**, invece, oltre alla nuova rotatoria prevista si prevede un tratto in interrimento a 8 metri di profondità per passare sotto la nuova pista di volo.

I tecnici di Toscana Aeroporti hanno poi spiegato che il Masterplan attuale non preclude i piani di ampliamento del **Polo scientifico** purché questi si esprimano sottoforma del modello dipartimentale, con diversi edifici multidisciplinari e polifunzionali, come peraltro già concretamente previsto dall'Università per il nuovo progetto del Dipartimento di Agraria.

Rispetto all'impatto acustico, invece, si prevede la realizzazione di una duna di terra alta 10 metri, avente altezza e localizzazione coerenti con quanto precedentemente richiesto dall'Università, percorribile a un'altezza inferiore con una ciclabile che collegherà il Polo direttamente all'aeroporto, in accoglimento delle osservazioni/richieste ricevute proprio nel corso del dibattito pubblico. Toscana Aeroporti chiederà al Comune di Firenze di accelerare il collegamento ciclabile tra l'aeroporto e la città (come previsto dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), in modo che sia possibile proseguire il percorso e raggiungere in bicicletta il Polo e la via dell'Osmannoro (a sua volta connessa con la ciclovia Firenze-Prato).

In relazione al tema dell'impatto da vibrazioni prodotte dall'esercizio aereo, i tecnici di Toscana Aeroporti hanno ricordato come questo fosse già stato specificatamente analizzato e valutato nell'ambito del precedente procedimento di VIA e come le relative risultanze, peraltro non confutate dall'Università, mostrassero effetti del tutto trascurabili, non significativi e comunque tali da non alterare il funzionamento delle apparecchiature ottiche e di precisione installate nei laboratori universitari.

L'aeroporto sarà inoltre collegato con la stazione Castello, in modo da rendere possibile lo scambio e lo smistamento delle merci leggere anche con impiego dei tre capannoni logistici che il Masterplan prevede in corrispondenza della porzione più settentrionale della vecchia pista.

Terzo incontro specialistico dedicato alle associazioni ambientaliste, comitati e ai singoli/e cittadini/e

Giovedì, 15 dicembre 2022

Questa restituzione è stata elaborata dallo staff del coordinatore per tenere traccia di ciò che è emerso durante l'incontro.

Presentazione del relatore

Il coordinatore del dibattito pubblico **Alberto Cena** ha introdotto i lavori, descrivendone le modalità di svolgimento e dando la parola alle associazioni ambientaliste, ai comitati e ai singoli/e cittadini/e per raccogliere le loro domande e proposte.

Interventi dei/delle partecipanti

Fausto Ferruzza (Legambiente)

Ferruzza ha innanzitutto espresso il suo favore nei confronti della procedura di dibattito pubblico considerato un importante spazio di democrazia in cui potersi esprimere. Ha poi aggiunto che crede ci sia un difetto di pianificazione generale perché l'intervento è in contrasto con la sostenibilità ambientale e con il patto territoriale con la comunità del Parco della Piana. In particolare, ha evidenziato che il parco agricolo previsto per la Piana è necessario per abbattere le pressioni sulle matrici ambientali.

Giacomo bruni (Legambiente- circolo di Sesto fiorentino)

Bruni ha sottolineato che, secondo lui, l'intervento proposto impatterebbe sulle aree protette di grande pregio esistenti sul territorio.

Gabriele Alessandro Antonacci (Pro Natura Firenze)

Antonacci ha detto che secondo lui l'intervento risolve il problema dell'impatto acustico, ma non approfondisce altri aspetti come quello dell'impatto dell'aumento dei passeggeri per la città di Firenze. Inoltre, ha sottolineato che si dovrebbe valutare in maniera più approfondita la tutela degli ecosistemi che si intendono spostare insieme al lago di Peretola e dell'Oasi val di Rose. Ha poi evidenziato che sarebbe necessario focalizzarsi anche sull'inserimento dell'aeroporto nel contesto complessivo dei trasporti ferroviari della Toscana e, in particolare, ritiene che il potenziamento dello scalo di Pisa e la realizzazione della stazione alta velocità possono modificare il dimensionamento dell'aeroporto di Firenze in ottica di sostenibilità economica e sociale dell'intervento. Ha inoltre proposto di valutare una collocazione del terminal passeggeri a Nord, in prossimità dalla stazione ferroviaria di Castello: in tal modo si potrebbe ottenere una immediata intermodalità e conseguente collegamento con Prato, Pistoia, Montecatini, Lucca senza dover passare dalle 4 stazioni previste ad oggi della tramvia.

Successivamente, ha detto che dovrebbe essere considerata la totale autonomia energetica degli impianti posizionando i pannelli fotovoltaici sui parcheggi o sul tetto dell'aeroporto anziché realizzare una superficie a verde difficilmente sostenibile. Infine, ha detto che secondo lui i posti auto previsti all'arrivo dell'autostrada A11 saranno insufficienti per garantire l'intermodalità.

Giuliana Tesoriere (Fondo Ambiente italiano - delegazione Firenze)

Tesoriere ha affermato che non ha proposte da avanzare, ma concorda con gli interventi precedenti.

Nicolò Giambini (Associazione InPista!)

Giambini ha affermato che l'associazione è favorevole all'intervento soprattutto per i benefici apportati ai/alle sorvolati/e con il cambiamento dell'orientamento della pista. Inoltre, per ciò che riguarda l'impatto ambientale ha detto che è necessario riproporre gli ambienti che verranno cancellati dalla nuova pista per garantire la biodiversità, una ricchezza naturale del territorio importante per dare un'area verde ai/alle cittadini/e.

Sara Sayad Nik (Unione degli universitari - UDU Firenze)

Sayad Nik ha detto che il progetto di ampliamento del Polo scientifico di Sesto Fiorentino non viene abbastanza considerato dall'intervento che non considera i benefici che l'ampliamento del Polo porterebbe alla città e all'università di Firenze. Inoltre, ha detto che secondo lei, nonostante le compensazioni proposte nel Masterplan, è difficile pensare di poter convivere con un aeroporto così vicino per il livello di rumore e vibrazioni che produce. Infine, ha detto che sarebbe meglio investire sull'ampliamento dello scalo di Pisa.

Niccolò Masiero (CSX Firenze)

Masiero ha detto che secondo lui il Polo di Sesto Fiorentino sarà impattato dal rumore e dalle vibrazioni degli aerei. In particolare, ha evidenziato che secondo lui una duna di dieci metri non sarebbe sufficiente per attutire l'impatto delle vibrazioni e del rumore aeroportuale. Infine, ha espresso preoccupazione per la vivibilità del Polo e per i centri di eccellenza lì presenti.

Giovanni Casini (ricercatore INFN Polo scientifico di Sesto Fiorentino)

Casini ha affermato che per pensare l'ampliamento dell'aeroporto presentato sarà necessario approfondire gli impatti sul Polo e ascoltare le persone che vivono il Polo. Inoltre, ha detto che si ritiene perplesso in generale sulla scelta politica di costruire un impianto come quello proposto perché, secondo lui, favorisce un turismo mordi e fuggi e crede sarebbe meglio favorire scelte più sostenibili e più razionali in termini di trasporti.

Riccardo Bacci

Bacci ha detto che dal punto di vista tecnico le proposte di Toscana Aeroporti saranno sicuramente valide, ma ha perplessità sulle ricadute sul territorio e si chiede perché solo ora si è deciso di agire per migliorare la situazione dei 7000 sorvolati. Inoltre, ha chiesto se si volerà mai in direzione di Firenze perché, se questo accadesse, desterebbe preoccupazioni.

Andrea Ciulli

Ciulli ha detto che i/le cittadini/e di Peretola necessitano che la pista venga spostata perché la situazione attuale è invivibile. Inoltre, si è detto favorevole all'intervento perché crede possa portare ricchezza alla città e al mondo del lavoro. Infine, ha affermato che anche dal punto di vista ambientale si avrebbero dei vantaggi dato che la pista sarà più lunga e permetterà di avere aerei più grandi con motori più moderni e avere più spazio per il rullaggio.

Maria Antonietta Esposito

Esposito ha ringraziato per l'andamento positivo del dibattito e per la sua organizzazione.

Gianluca Nataloni

Nataloni ha ringraziato per l'opportunità data e per l'andamento del dibattito.

Diego Arnone (Associazione InPista!)

Arnone ha affermato che con nuova pista si avranno 900 metri di rullaggi in meno rispetto alla situazione attuale che potranno ridurre il consumo di carburante bruciato in atmosfera di circa 1.900.000 di litri e della CO2 di oltre 6000 tonnellate all'anno. Inoltre, ha sottolineato che la situazione attuale dei sorvolati è invivibile poiché in estate subiscono 130 passaggi aerei al giorno. Successivamente, per quanto riguarda il polo scientifico ha detto che secondo lui si colloca a mezzo chilometro dalla duna e avrà meno impatto del rumore perché i nuovi velivoli hanno una rumorosità ridotta rispetto a quelli attuali. Ha poi detto crede che il collegamento ferroviario per Pisa sia saturo e crede che potenziarlo con una linea avrebbe dei costi economici e ambientali elevati.

Risposte di Toscana Aeroporti Spa

Successivamente, il coordinatore del dibattito pubblico ha dato la parola a Lorenzo Tenerani e Federico Barraco di Toscana Aeroporti Spa per rispondere alle domande e alle osservazioni poste dai/dalle partecipanti.

A livello internazionale cosa si sta facendo in termini di trasporto aereo per diminuire la produzione di CO2?

Lorenzo Tenerani (Toscana Aeroporti Spa) ha risposto innanzitutto dicendo che è apprezzato il riconoscimento dello sforzo tecnico fatto da Toscana Aeroporti per migliorare il più possibile il

Masterplan. Successivamente, ha detto che Toscana Aeroporti promuove il dibattito pubblico perché sarà stazione appaltante per l'eventuale esecuzione dei lavori, tuttavia è soprattutto gestore dell'aeroporto che è un bene dello stato in concessione. Pertanto, ha spiegato che la presentazione del piano di sviluppo aeroportuale non è un'iniziativa imprenditoriale ma è un obbligo di legge insito nel proprio atto di concessione e deve recepire le scelte di pianificazione del governo, del ministero delle Infrastrutture e di Enac.

Per ciò che riguarda il tema del cambiamento climatico e delle emissioni ha detto che i dati europei e dell'università di Bergamo del 2021 dimostrano che il trasporto aereo incide con il 3% sulle emissioni climalteranti. Ha specificato che non crede sia una percentuale trascurabile, ma che se si guarda al dettaglio si può vedere che il 5% dell'inquinamento prodotto dall'aeroporto è iscrivibile alle attività a terra e il resto è tutto ascrivibile ai movimenti aerei. Per questa ragione, ha detto, nel Masterplan si è fatto tutto lo sforzo possibile per migliorare i tempi di rullaggio degli aerei e permettere la circolazione di aerei moderni e meno inquinanti. Ha aggiunto che si farà in modo per far sì che i diretti recettori non siano contesti urbanizzati ma aree industriali e produttive. Inoltre, ha evidenziato che nel Masterplan si è previsto un veritporto per poter accogliere le ultime innovazioni tecnologiche nel settore aereo. Ha specificato che le emissioni non verranno eliminate, ma in alta quota non porteranno grande contributo di inquinamento a terra.

Per quanto riguarda la direzione, è possibile che gli aerei non possano atterrare e debbano riprendere quota sorvolando Firenze?

Lorenzo Tenerani (Toscana Aeroporti Spa) ha confermato che il progetto non prevede in nessun caso atterraggi con il sorvolo di Firenze, se non mancati atterraggi provenienti da ovest. A questo riguardo ha spiegato in cosa consiste la "riattaccata" ovvero il movimento che il pilota deve fare quando, ad una certa quota, decide che non è sicuro portare a termine l'atterraggio. In questi casi, ha detto, il pilota deve proseguire facendo un percorso che consenta di ripetere l'operazione oppure deve dirottare l'aereo in un altro scalo. Ha evidenziato che questo fenomeno si verifica soprattutto quando c'è vento in coda che supera i dieci nodi. Ad oggi le riattaccate sono molto frequenti e prevedono la virata a destra con il sorvolo della città di Firenze soprattutto in zona con abitati. Con la nuova pista il vento sarà posto di traverso alla pista il che permette l'atterraggio anche fino ai venticinque nodi. In particolare, ha spiegato che con lo spostamento della pista, come confermato dall'analisi statistica dei venti fatta da Enav, sui movimenti aerei complessivi previsti solo 50/100 movimenti aerei all'anno non potranno completare l'atterraggio e quei voli seguiranno una traiettoria rettilinea rispetto all'asse della pista, pertanto gli ambiti sorvolati non saranno quelli dei centri abitati di Firenze e non avranno effetti ambientali significativi.

Unendo i piani di sviluppo dei due scali aeroportuali di Pisa e Firenze ci sarebbero 5 milioni di passeggeri. Questo si tradurrà in una insostenibilità per la città di Firenze? Perché il terminal è stato pensato lì? Come sono stati dimensionati i posti auto? Perché

non vengono sostituiti da subito i bus a gasolio con autobus elettrici per ridurre le emissioni?

Federico Barraco (Toscana Aeroporti Spa) ha detto che la previsione di aumento dei passeggeri su entrambi gli scali al 2035 sarà di circa 2 milioni e mezzo sull'intera regione. Per quanto riguarda l'impatto del turismo su Firenze ha detto che in termini di politica turistica l'obiettivo è fare in modo che i turisti che oggi sono solo di passaggio arrivi in aeroporto perché statisticamente emerge che chi arriva in aeroporto rimane di più sul territorio. Ha poi aggiunto che non emerge dalle analisi fatte il rischio di un overtourism per Firenze.

Successivamente, per quanto riguarda il rapporto Pisa-Firenze, ha detto che l'interconnessione e l'intermodalità sul territorio toscano è fondamentale, anche se su questo Toscana Aeroporti ha un ruolo marginale. Tuttavia, ha dichiarato non crede ci sia una correlazione stretta tra presenza di collegamenti su rotaia e la crescita di un aeroporto perché la crescita di quest'ultimo è data dal mercato. Inoltre, ha detto che a suo parere nessuno necessiterebbe di un collegamento tra i due aeroporti, ma piuttosto tra le due città. In termini di impatti ambientali, ha sottolineato che sarebbe preferibile distribuire il traffico su due città perché scaricarlo tutto su Pisa significherebbe direzionare l'impatto ambientale solo su quello scalo, aggiungendosi anche al traffico militare.

Successivamente, è intervenuto Lorenzo Tenerani (Toscana Aeroporti Spa) dicendo la scelta della posizione del nuovo terminal è data da fatto che renderebbe più integrato con il progetto di ampliamento della terza corsia dell'autostrada A11, inoltre è più integrato con i collegamenti ferroviari e va verso l'obiettivo di fluidificare il traffico. Inoltre, lì è già presente l'Apron e non si ritiene sostenibile costruirne uno nuovo impermeabilizzando altro suolo.

Successivamente, ha detto che puntando alla multimodalità Toscana Aeroporti crede che il dimensionamento dei parcheggi sia coerente con gli standard minimi urbanistici, ma ha scelto di non eccedere rispetto questi perché non sarebbe coerente con la sostenibilità ambientale che si vuole migliorare. Inoltre, ha spiegato che verrà costruito un grande parcheggio multipiano a solo una fermata di tramvia dall'aeroporto, pertanto si è scelto di migliorare il collegamento tramviario e non aumentare i posti auto.

Infine, ha detto che negli ultimi due anni si sono sostituiti il 40% dei mezzi e si ha in programma di sostituirli tutti con mezzi elettrici con tempi ancor più brevi di quelli che prevede la Comunità Europea.

Al momento, in percentuale sui voli che atterrano, quante sono le riattaccate?

Lorenzo Tenerani (Toscana Aeroporti Spa) ha risposto dicendo che al 2019 l'aeroporto vedeva circa 36.000 movimenti aerei con circa un migliaio di riattaccate l'anno.

Per quanto riguarda il Polo scientifico, la duna pensata è sufficiente? Se sì, quali sono le specifiche tecniche? C'è disponibilità da parte di Toscana Aeroporti a interloquire con

una cabina di regia per quanto riguarda il monitoraggio degli impatti acustici, vibrazionali e in termini di impatti sugli ecosistemi?

Lorenzo Tenerani (Toscana Aeroporti Spa) ha detto innanzitutto che la duna è stata posizionata e calcolata di un'altezza pari a dieci metri come richiesto dall'università. Inoltre, la sua morfologia prevede due appendici laterali necessarie per la protezione acustica anche laterale. Invece, ha spiegato che le vibrazioni si propagano attraverso il terreno e hanno una propagazione minore del rumore. In particolare, ha detto che in occasione degli atterraggi nel masterplan al 2035 si prevedono livelli trascurabili di vibrazioni per il Polo. Successivamente, ha affermato che oggi all'interno del Polo le vibrazioni che incidono maggiormente non sono quelle prodotte dell'aeroporto, ma dalle altre attività non didattiche o scientifiche che hanno sede lì.

Infine, ha confermato che l'intervento proposto prende in considerazione la futura espansione del Polo, infatti la duna si estende per tutto il suo sviluppo lineare anche se ad oggi non è completamente costruito. Inoltre, ha aggiunto che si è previsto un collettore di raccolta anche delle acque meteoriche che interessano il Polo, tuttavia ha sottolineato che ad oggi il Polo non è in sicurezza idraulica e che secondo lui sarebbe necessario che l'università si impegnasse a farlo.

Intervento Maria Rita Cecchini (Legambiente Prato)

Cecchini ha detto che secondo lei si è sottodimensionato il turismo che insiste su Firenze perché non sono stati considerate le persone che non passano attraverso le strutture alberghiere, ma usano le applicazioni per alloggiare in case private. In particolare, ha detto che l'aumento di turismo su Firenze non è necessario e che anzi comporterebbe più emissioni climalteranti dovute a tutte le attività che ne derivano e all'aumento dei rifiuti. Inoltre, rispetto al fatto che Firenze si è candidata come città a neutralità carbonica al 2030, si chiede come si possa appoggiare la scelta di aumentare l'impatto di CO2 sulla città con l'aeroporto. Infine, ha domandato perché non è previsto il finanziamento diretto della autonomia energetica dell'aeroporto, ma deve farlo un ente terzo.

Rispetto a quest'ultimo punto Federico Barraco (Toscana Aeroporti Spa) ha risposto dicendo che sono stati considerati i dati anche relativi a chi sceglie di prenotare alloggi privati.

Lorenzo Tenerani (Toscana Aeroporti Spa) ha aggiunto che la previsione di Toscana Aeroporti è quella di realizzare un parco fotovoltaico che consenta l'autonomia energetica e la neutralità prima del 2030. Questo, ha spiegato, non si vede contabilizzato perché la normativa prevede delle possibilità di realizzazione tramite società che mettono capitale per realizzare un'opera e per gestirla. Infine, ha spiegato che in questo modo si consente di non contabilizzare il costo e di conseguenza non alzare i prezzi delle tariffe per i passeggeri.

Intervento Fausto Ferruzza (Legambiente)

Ferruzza ha detto che bisognerebbe conoscere più approfonditamente le ragioni degli abitanti della Piana e dei sorvolati, perché potrebbe essere che l'interesse dei cittadini sia quello di non avere in assoluto un aeroporto sulla Piana. Successivamente, riferendosi alla proposta di legge francese di vietare i viaggi aerei se la stessa tratta è percorribile in treno, si è chiesto in ottica di sostenibilità ambientale quale sia la strategicità dell'intervento aeroportuale per il prossimo futuro.

Rispetto a ciò, Federico Barraco (Toscana Aeroporti Spa) ha risposto dicendo che, come gestore Toscana Aeroporti, applica le linee guida che gli vengono date. Inoltre, Lorenzo Tenerani (Toscana Aeroporti Spa) è intervenuto dicendo che l'aeroporto di Firenze si colloca come city airport e ha l'obiettivo di creare collegamenti con gli hub europei e non locali, pertanto la normativa francese citata non sarebbe applicabile.

Conclusione

Lorenzo Tenerani ha concluso dicendo che tutti dati saranno messi a disposizione di tutti gli enti e le associazioni e inoltre ha confermato la disponibilità a mantenere il dialogo aperto anche nelle successive fasi progettuali. Infine, ha spiegato che i monitoraggi serviranno a verificare se le previsioni fatte saranno realizzate e, in particolare, i monitoraggi degli ecosistemi saranno la discriminante per cominciare o meno i lavori.

Il coordinatore ha ringraziato tutti/e i/le partecipanti ricordando che è ancora possibile mandare contributi scritti attraverso lo strumento dei Quaderni degli attori mediante il sito dedicato al dibattito pubblico. Infine, ha ribadito che nella relazione finale verrà riportato tutto ciò che è emerso nei diversi interventi.