Toscana Aeroporti

DIBATTITO PUBBLICO

Revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale di Firenze (Masterplan 2035)



Dossier Conclusivo di
Toscana Aeroporti

Indice

Premessa 3
Ruolo e compiti di Toscana Aeroporti 4
Perché una "revisione progettuale" del Piano di Sviluppo Aeroportuale 5
L'esperienza legata ai procedimenti del Masterplan 2014-2029 6
I miglioramenti apportati con la revisione progettuale 7
Il recepimento delle prescrizioni relative al precedente Masterplan 2014-2029 7
Il recepimento degli indirizzi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza 10
Gli obiettivi e le azioni specifiche della revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale 11
Il contesto programmatico di riferimento 14
Il Piano Nazionale degli Aeroporti 14
Il Documento di Economia e Finanza 2022 15
Il ruolo dell'aeroporto di Firenze all'interno della Rete Territoriale Toscana e la sua diversa specializzazione rispetto all'aeroporto di Pisa 16
I principali contenuti tecnici della revisione progettuale discussi nell'ambito del Dibattito Pubblico 18
Le ragioni dell'opera 18
L'alternativa zero 21
Le altre alternative analizzate 25
La nuova pista di volo e la sua modalità di esercizio 27
Il nuovo Terminal passeggeri e le relative aree connesse 28
L'energia quale elemento chiave della revisione progettuale 31
La nuova configurazione aeroportuale quale occasione ed opportunità per lo sviluppo della funzione logistica 32
Le ottimizzazioni introdotte per il mantenimento dei collegamenti stradali di Via dell'Osmannoro 34
Le opere di difesa idrogeologica 35
Le opere di compensazione 37
La contestualizzazione territoriale ed infrastrutturale dello scalo aeroportuale 40
Rapporti col sistema infrastrutturale di area vasta 40
Mobilità e accessibilità 41
La mobilità dolce 43
Rapporti col Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino 48
Gli aspetti ambientali discussi nell'ambito del Dibattito Pubblico 53
Le ricadute economiche 61
Le ricadute occupazionali 63
Sintesi dei caratteri innovativi del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 65
L'esperienza del Dibattito Pubblico dal punto di vista di Toscana Aeroporti 72
Le proposte di miglioramento accolte da Toscana Aeroporti 74
La volontà di attuare il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2035 76

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

Premessa

Il presente documento costituisce il **Dossier conclusivo** che **Toscana Aeroporti**, in qualità di **Ente aggiudicatore**, redige ai sensi dell'articolo 7, comma 1, lett. d) del D.P.C.M. n. 76/2018 in merito al processo di Dibattito Pubblico inerente alla "**Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze**".

Detto processo, avviato formalmente in data 25 ottobre 2022, come da relativa nota della Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico, trova la sua conclusione attraverso la presentazione del presente Dossier conclusivo all'interno del quale, ai sensi della citata normativa di riferimento, Toscana Aeroporti è chiamata a **valutare i risultati e le proposte emersi nel corso del dibattito pubblico e ad evidenziare la volontà, o meno, di realizzare l'intervento, le eventuali modifiche da apportare al progetto e le ragioni che hanno condotto a non accogliere eventuali proposte**.

Si forniranno, quindi, di seguito gli elementi analitico-valutativi indicati dalla normativa, ripercorrendo pedissequamente le argomentazioni incluse all'interno della **relazione conclusiva predisposta dal Coordinatore del Dibattito Pubblico** e tentando di **instaurare con essa un diretto rapporto relazionale** attraverso il quale si potranno, tra le altre cose, esplicitare i contenuti volti a fornire la puntuale risposta ai quesiti posti dallo stesso Coordinatore sui principali temi emersi nel corso del Dibattito Pubblico.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

Ruolo e compiti di Toscana Aeroporti

Gli aeroporti nazionali costituiscono un **bene dello Stato** e la loro **proprietà** è interamente **pubblica**. La gestione degli aeroporti nazionali è regolata da specifiche leggi in base alle quali lo Stato affida a soggetti privati (società di capitali dotate di comprovati requisiti) la loro gestione totale; ciò avviene con il coinvolgimento dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (ENAC) e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT).

La **concessione della gestione totale aeroportuale** ha durata massima di 40 anni (come previsto dall'articolo 704 del Codice della Navigazione) ed è rilasciata dal MIT, di concerto col Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF). Il provvedimento concessorio è adottato su proposta di ENAC all'esito del processo di selezione, verifica e controllo del soggetto privato (Gestore aeroportuale) ed è subordinato alla sottoscrizione di una **convenzione tra ENAC ed il Gestore aeroportuale**, nel rispetto delle direttive emanate dal MIT, da perfezionarsi al buon esito delle verifiche che ENAC effettua sul **Programma di intervento di lungo periodo** proposto dal Gestore, comprensivo del **piano di investimento e del piano economico e finanziario**.

A valle dell'affidamento in concessione, i rapporti tra ENAC e le Società di gestione sono regolati, inoltre, dai **contratti di programma**; la convenzione contiene il termine quadriennale per la verifica dei requisiti soggettivi ed oggettivi del Gestore. Il **Piano quadriennale** è posto alla base di periodiche sottoscrizioni del contratto di programma e include: previsioni di traffico, piano degli investimenti e piano economico e finanziario, oltre al piano di qualità e di tutela ambientale.

Il principale riferimento per il Piano quadriennale degli investimenti è il **Piano di Sviluppo Aeroportuale** (cosiddetto "**Masterplan**"), ovvero lo strumento di definizione tecnico-urbanistica dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali redatto sulla base delle previsioni di traffico e definito su un arco temporale di 10-15 anni.

Toscana Aeroporti, in virtù delle convenzioni stipulate con le Istituzioni dello Stato sopra indicate, è titolare della concessione di gestione totale degli scali aeroportuali di Firenze e di Pisa (ricordando, però, che lo scalo di Pisa è classificato come aeroporto militare aperto al traffico civile, con le conseguenti limitazioni che ne caratterizzano la gestione). In qualità di concessionario e di gestore, quindi, Toscana Aeroporti è obbligata a **mantenere i livelli di servizio agli utenti aeroportuali sempre adeguati rispetto agli effettivi e previsti volumi di traffico, adeguando, migliorando e potenziando, di conseguenza, le infrastrutture ricevute in concessione dallo Stato**.

Il principale strumento attraverso il quale il Gestore è tenuto alla definizione progettuale e alla programmazione economica e temporale degli interventi/investimenti da attuare presso il singolo scalo ricevuto in concessione è il Piano di Sviluppo Aeroportuale, che poi viene recepito, tradotto e declinato attraverso successivi contratti di programma quadriennali da stipularsi con ENAC.

La redazione e presentazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale costituiscono, quindi, per il Gestore un obbligo insito negli atti di concessione sottoscritti con ENAC, MIT e MEF. In tal senso Toscana Aeroporti propone a ENAC il Piano di Sviluppo Aeroportuale **non per propria spontanea iniziativa imprenditoriale e privatistica, bensì per proprio dovere ed obbligo insito nella convenzione stipulata con le Istituzioni dello Stato** che, infatti, impone a Toscana Aeroporti di adeguare, anche dal punto di vista infrastrutturale, gli scali di Firenze e di Pisa in coerenza e in recepimento degli indirizzi definiti e concordati da ENAC.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

Il percorso amministrativo di approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale prevede una sua prima approvazione in linea tecnica da parte di ENAC, l'espletamento del procedimento di compatibilità ambientale di competenza Statale, il successivo procedimento di accertamento della conformità urbanistica con perfezionamento dell'Intesa Stato-Regione e la finale approvazione di ENAC. In esito ad essa, Toscana Aeroporti può ritenersi titolata a dare avvio alla fase di attuazione e realizzazione delle opere, rispetto alle quali di configura quale Ente aggiudicatore dei lavori, ricoprendo invece ENAC il ruolo di soggetto terzo controllore attraverso le molteplici azioni tecnico-amministrative da esso svolte (commissione di collaudo, alta vigilanza).

Da qui il ruolo di Toscana Aeroporti (in luogo di ENAC) quale soggetto promotore del presente percorso di Dibattito Pubblico.

Perché una "revisione progettuale" del Piano di Sviluppo Aeroportuale

In conformità ai propri obblighi concessori, il Gestore aeroportuale aveva già provveduto alla redazione di un precedente Piano di Sviluppo Aeroportuale, più noto come **Masterplan 2014-2029**. Attraverso detta progettazione veniva, tra l'altro, a colmarsi una situazione di pregressa assenza di programmazione di medio-lungo periodo, giacché il Piano di Sviluppo 2000-2010, sottoposto a procedimento di compatibilità ambientale a inizi anni Duemila, non aveva poi completato il successivo iter di autorizzazione.

Il Masterplan 2014-2029 è stato sottoposto a **Valutazione di Impatto Ambientale** presso il Ministero dell'Ambiente (avvio marzo 2015, conclusione dicembre 2017) e, in esito al positivo **Decreto VIA**, è stato istituito l'**Osservatorio Ambientale** che ha provveduto all'esame istruttorio delle **ottemperanze alle prescrizioni VIA** nel periodo 2018-2020. Nell'aprile 2018 ENAC ha avviato presso il MIT il **procedimento autorizzativo di accertamento della conformità urbanistica** ai sensi del DPR n. 383/94, conclusosi in aprile 2019 ratificando il perfezionamento dell'**Intesa Stato-Regione**.

Avverso il Decreto VIA è stato presentato ricorso alla **Giustizia Amministrativa**, conclusosi in secondo grado con l'emissione delle sentenze del **Consiglio di Stato** del **febbraio 2020**, in esito alle quali è stata sancita la necessità di re-iterazione della VIA. Il Giudice amministrativo ha -evidentemente- rilevato eccezioni esclusivamente in merito al percorso procedurale riferito all'iter di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza del Ministero dell'Ambiente, prescindendo dalla correttezza della documentazione progettuale e dai relativi studi di Masterplan che, conseguentemente, non possono intendersi in alcun modo oggetto di giudizi negativi da parte della Giustizia Amministrativa.

Nello stesso anno il Governo, nel Documento di Economia e Finanza - Allegato Infrastrutture, nel riconfermare tra le opere infrastrutturale la nuova pista di Firenze (e relativo terminal), le ha inserite tra le cosiddette opere in "**project review**", con necessità di una generale revisione coerente con le risultanze dei ricorsi amministrativi. Da qui il termine "revisione progettuale" adottato da Toscana Aeroporti per la presentazione della nuova proposta di Masterplan 2035.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

L'esperienza legata ai procedimenti del Masterplan 2014-2029

Il processo di definizione e approvazione del precedente Piano di Sviluppo Aeroportuale è stato particolarmente lungo e complesso: avviato nel 2014 con le prime attività di elaborazione documentale, esso di fatto è terminato a inizio 2020 con la cessazione dell'attività dell'Osservatorio Ambientale.

Si tratta, quindi, di un periodo di **oltre 6 anni**, nel corso del quale Toscana Aeroporti ha avuto l'opportunità di relazionarsi, direttamente e/o indirettamente, con tutte le **Istituzioni, Amministrazioni, Enti territoriali e tecnici**, nonché con le varie **Associazioni, Comitati e Organi di rappresentanza di diverse categorie ed interessi** e, infine e a più riprese, con la **popolazione e** i **cittadini** in qualche modo interessati dalla prevista realizzazione delle opere.

Un periodo di grande **lavoro collegiale**, nell'ambito del quale tutti gli intervenuti hanno avuto la possibilità, anche formalmente riconosciuta, di esprimere propri atti, pareri tecnici o anche solo proprie osservazioni e considerazioni, nelle forme allora previste per la partecipazione ai procedimenti amministrativi, o con quelle volontariamente attivate da Toscana Aeroporti per la pubblica presentazione e condivisione del progetto.

Un **costante confronto dialettico** che certamente ha contribuito a meglio comprendere i contenuti del Piano di Sviluppo Aeroportuale, ad integrarne ed approfondirne il livello di dettaglio tecnico, a migliorarne le caratteristiche tecniche e di inserimento ambientale.

Un bagaglio di viaggio che si è progressivamente arricchito di esperienze e di capitale amministrativo, tecnico, giuridico-legale, professionale e umano, che Toscana Aeroporti ha **tenuto in particolare considerazione per l'elaborazione della nuova revisione progettuale** del Piano di Sviluppo Aeroportuale, facendo tesoro anche di tutto quanto imparato negli anni e provando a trovare quel delicato punto di equilibrio tra i molteplici, e spesso antitetici, interessi rappresentati dai diversi attori intervenuti. Ma, al contempo, anche un lungo periodo di lavoro caratterizzato da un ingente impiego di risorse e da elevati costi che, differentemente dalle previsioni poste alle base degli atti convenzionali stipulati con le Istituzioni dello Stato, non hanno però concretamente generato quelle condizioni infrastrutturali, trasportistiche, economiche e finanziarie poste alla base delle rispettive attese e del previsto sviluppo del sistema aeroportuale del Paese.

Diviene, pertanto, quanto mai importante dare ora l'opportuna concretezza alle esigenze infrastrutturali del Paese, così come rappresentate in primis dal Governo, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da ENAC, nonché dalla Regione Toscana e dalla Città Metropolitana di Firenze, tenendo anche conto delle condizioni temporali legate al previsto **parziale finanziamento pubblico** e della necessità di garantire la piena sostenibilità economico-finanziaria degli investimenti all'interno del sempre più contenuto periodo residuale di concessione.

Si consideri, infatti, che per le opere aeroportuali di Firenze sono al momento previsti finanziamenti pubblici in misura corrispondete, allorquando vennero inizialmente allocati, al 50% dei costi complessivamente stimati e, allo stato attuale (ossia circa 7 anni dopo e con i significativi incrementi di prezzo verificatisi nel periodo 2020-2022), a circa il 30% dei costi complessivi stimati in sede di Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica.

Trattasi, come noto, di finanziamento **pienamente compatibile con le disposizioni Comunitarie**, giacché gli interventi previsti dalla revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale prefigurano sì la realizzazione di nuove opere, ma certamente non la realizzazione di un "nuovo aeroporto", contribuendo esse alla riconfigurazione di

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

un'infrastruttura aeroportuale esistente, strategica e da tempo afferente al Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT).

La percorribilità degli Aiuti di Stato e la non concorrenza tra lo scalo di Firenze e gli scali di Pisa e di Bologna è stata, tra l'altro, formalmente valutata dalla Commissione Europea già a partire dal 2009 (Decisione n. 45/2009)[1] .

I miglioramenti apportati con la revisione progettuale

Il recepimento delle prescrizioni relative al precedente Masterplan 2014-2029 [2]

La **revisione progettuale** del Piano di Sviluppo Aeroportuale di Firenze **intende**, anzitutto, **recepire le prescrizioni** che erano state precedentemente formulate per il Masterplan 2014-2029, sia nel **Decreto VIA** del 2017 (D.M. n. 377 del 28.12.2017), sia nel corso dei lavori della **Conferenza di Servizi** che si era conclusa col perfezionamento dell'Intesa Stato-Regione Toscana.

Parte delle prescrizioni VIA erano state, tra l'altro, formalmente **ottemperate** anche col supporto tecnico dell'Osservatorio Ambientale istituito proprio in virtù del medesimo Decreto VIA e **la** relativa **documentazione tecnico-ambientale allora predisposta è stata puntualmente aggiornata, rimodulata, adeguata e, in ogni caso, tenuta in particolare considerazione per gli aspetti ancora potenzialmente pertinenti**. Ripercorrendo più in dettaglio il quadro prescrittivo recato dal D.M. n. 377/2017, **la revisione progettuale** al momento proposta da Toscana Aeroporti **recepisce tutte le condizioni ambientali potenzialmente in grado di incidere sulle caratteristiche tecnico-operative delle singole opere**, mentre nel corso del successivo procedimento di compatibilità ambientale si forniranno le evidenze riferite agli approfondimenti di carattere ambientale.

In particolare, la proposta di Masterplan 2035 recepisce le seguenti prescrizioni:

- A.2: le attività svolte da Toscana Aeroporti presso lo scalo di Firenze sono certificate ai sensi della norma ISO 14001:2015 già a partire dal 2019 e, più recentemente, sono indirizzate a garantire la totale coerenza con i criteri ESG (Environmental – Social – Governance). La revisione progettuale si fonda sul primario obiettivo di miglioramento della sostenibilità ambientale dell'attuale scalo e intende recepire gli indirizzi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, dei programmi europei Green Deal e Next Generation EU, del Piano Nazionale di Ripresa e

[1] Con ciò Toscana Aeroporti intende fornire la puntuale risposta al quesito riportato nella relazione conclusiva del Coordinatore del Dibattito Pubblico: "*Il gestore aeroportuale conferma la posizione espressa durante il dibattito pubblico riguardo alla Comunicazione della Commissione europea C99/03 del 4/4/12? Per quali motivi ritiene che non sia applicabile al progetto del nuovo Masterplan?*" (cfr. Le ragioni dell'opera, pag. 36).

[2] Attraverso la presente sezione del Dossier Conclusivo si intende fornire la puntuale risposta alla domanda contenuta nella relazione conclusiva del Coordinatore del Dibattito Pubblico: *"A quali prescrizioni relative al precedente Masterplan si è ottemperato nel nuovo Masterplan 2035 e in che modo?"* (cfr. Le ragioni dell'opera, pag. 35).

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

Resilienza e del Piano Nazionale degli Aeroporti;

- A.3, A.4 e A.5: in tema di incidente aereo e di stabilimenti a rischio di incidente rilevante direttamente sorvolati, dette prescrizioni erano già state ottemperate per il precedente Masterplan. La revisione progettuale ha contemplato, tra l'altro, la rotazione della pista di volo e la revisione della traiettoria di decollo, così che lo stabilimento Toscochimica non risulta ora più direttamente sorvolato dagli aerei. Gli innovativi studi allora predisposti saranno comunque oggetto di aggiornamento nell'ambito del prossimo procedimento di compatibilità ambientale;
- A.7: l'attenzione ai collegamenti ciclabili rappresenta una delle tematiche emerse anche nel corso del processo di Dibattito Pubblico e, per quanto inizialmente non contemplate all'interno della proposta di Masterplan 2035, così come meglio descritto nel seguito Toscana Aeroporti si impegna a recepire le necessità di collegamento aeroporto-Polo Scientifico-ciclabile Mezzana-Perfetti-Ricasoli e di mantenimento del collegamento Osmannoro-Polo Scientifico;
- A.8, A.9, A.10, A.19, A.61: il piano di utilizzo delle terre di scavo era già stato oggetto di verifica di ottemperanza. Nel corso del prossimo procedimento di compatibilità ambientale si provvederà ad aggiornare detta documentazione, confermando le previsioni di massimo riutilizzo dei materiali in recepimento ai più moderni principi dell'economia circolare. La progettazione della cantierizzazione, al momento sviluppata a livello di Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, sarà ulteriormente approfondita nell'ambito del procedimento VIA-VAS ed integrata col Piano Ambientale della Cantierizzazione che, una volta approvato in via definitiva, rappresenterà documento integrante della disciplina (prescrizione capitolare) della fase di affidamento dei lavori in capo a Toscana Aeroporti;
- A.11, A.12, A.13, A.21, A.22, A.27, A.30, A.31, A.38, A.59, A.60: la revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale sarà integrata, nell'ambito del successivo procedimento ambientale VIA-VAS, con la proposta di Progetto di Monitoraggio Ambientale;
- A.17 e B.6: le prescrizioni relative alla duna di protezione acustica del Polo Scientifico erano già stata oggetto di precedente verifica di ottemperanza e l'Osservazione Ambientale aveva espresso taluni suggerimenti per un suo migliore inserimento paesaggistico. L'opera, già assentita anche in sede di Conferenza di Servizi, risulta integralmente riproposta nel Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica del Masterplan 2035, con le medesime caratteristiche tecniche, dimensionali e funzionali assentite dalla Conferenza di Servizi, comprensive degli accorgimenti progettuali suggeriti dall'Osservatorio Ambientale;
- A.28 e A.29: le prescrizioni afferenti alle opere idrauliche e alla tutela idrogeologica del territorio erano già state precedentemente ottemperate e le soluzioni progettuali di dettaglio sono state verificate ed approvate dalle Amministrazioni competenti in materia (Autorità di Bacino, Genio Civile Regionale, Consorzio di Bonifica) in seno al precedente procedimento autorizzativo. La revisione progettuale preserva tutte le assunzioni di input e la configurazione generale delle precedenti opere idrauliche, migliorandone ulteriormente l'efficacia in considerazione del loro minor sviluppo lineare;
- A.33 e A.34: i dettagli progettuali delle opere idrauliche di cui al precedente Masterplan 2014-2029 erano già stati oggetto di preventiva concertazione con le Amministrazioni competenti in materiale e positivamente licenziati dalla Conferenza di Servizi. La revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale ha recepito

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

dette specifiche e le ha per il momento tradotte a livello di Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica;

- A.41: la prescrizione è stata già ottemperata e la documentazione relativa alle conoscenze della componente faunistica dell'erpetofauna (anfibi e rettili) è già stata utilizzata ai fini della predisposizione della revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale. La stessa sarà comunque presentata nell'ambito del successivo procedimento VIA-VAS;
- A.42, A.43, A.44, A.45: parte delle prescrizioni era già stata ottemperata in merito al Masterplan 2014-2029. L'attenzione al tema dei chirotteri (pipistrelli) permane anche nella presente revisione progettuale, con azioni di monitoraggio che saranno aggiornate nell'ambito del procedimento VIA-VAS e misure di compensazione differenti rispetto a quelle originariamente previste, comunque efficaci e coerenti con la nuova proposta di Masterplan 2035;
- A.46: la prescrizione relativa al rischio di bird-strike era già stata ottemperata in merito al Masterplan 2014-2029. Le valutazioni saranno oggetto di aggiornamento nel corso del procedimento VIA-VAS e saranno opportunamente calibrate sulla nuova proposta di Masterplan 2035;
- A.47, A.48, A.49, A.50, A.51, A.52, A.53, A.54: parte delle prescrizioni riferite agli habitat, alle specie protette e alla Rete Natura 2000 è già stata ottemperata, limitatamente a quanto possibile in fase di progettazione (taluni aspetti si riferiscono alle fasi di esecuzione lavori o di esercizio dell'infrastruttura aeroportuale). L'attenzione che la revisione progettuale pone ai suddetti tema permane inalterata e le misure di compensazione sono state pienamente riconfermate nella loro funzionalità, per quanto ridimensionate in considerazione delle nuove caratteristiche della revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale. I progetti delle aree di compensazione costituiscono questa volta parte integrante della proposta progettuale, già a partire dal Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica posto a base del Dibattito Pubblico; le opere ivi inserite risultano coerenti con quelle già approvate ed autorizzate dalla precedente Conferenza di Servizi;
- A.57 e A.58: la revisione progettuale mantiene inalterata l'attuale perimetrazione del comparto settentrionale del sedime aeroportuale e, in corrispondenza di essa, prevede la realizzazione di un importante impianto fotovoltaico (da 13,9 MW) e la possibile realizzazione di strutture di servizio alla logistica delle merci leggere. In tal modo la porzione di attuale pista che non sarà più utilizzata ai fini aeronautici potrà comunque essere ben integrata e funzionale alle nuove previsioni aeroportuali;
- B.1: la prescrizione era già stata ottemperata e gli aspetti archeologici delle aree di trasformazione risultano noti. Il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica del Masterplan 2035 include al suo interno tutte le risultanze delle precedenti fasi di analisi e verifica, così come concertate e coordinate con la competente Soprintendenza;
- B.2: l'opera di rilocalizzazione del lago di Peretola era già stata oggetto di precedente verifica di ottemperanza e di successivo approfondimento di dettaglio in sede di Conferenza di Servizi. La revisione progettuale del Masterplan mantiene integra e inalterata la precedente soluzione, presentate in sede di Dibattito Pubblico con le medesime caratteristiche tecniche, dimensionali e funzionali già assentite dal competente Ministero della Cultura.

Le suddette prescrizioni hanno, quindi, indirizzato e guidato la progettazione delle opere di riassetto idraulico, delle opere di compensazione paesaggistica e ambientale, della duna di protezione del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino, e

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

continueranno ad indirizzare gli studi ambientali riferiti all'impatto acustico, alle emissioni in atmosfera, al rischio di incidente aereo, alla cantierizzazione e al monitoraggio delle componenti ambientali.

Toscana Aeroporti ha inteso, tuttavia, tenere in adeguata considerazione anche i contenuti dei **pareri resi dalle Amministrazioni interessate** nel corso del procedimento di VIA e della Conferenza di Servizi, **ancorché non necessariamente confluiti in prescrizioni e/o condizioni**, nonché delle osservazioni ricevute da parte di cittadini, associazioni e comitati.

Ciò ha consentito, infatti, al gruppo di lavoro di pervenire ad una preventiva definizione dei macro-temi di maggior interesse (o percepiti tali) e di indirizzare la progettazione verso soluzioni che potessero risultare quanto più possibile coerenti con le esigenze rappresentate e con le **istanze del territorio**.

Si sono così analizzati i temi legati alla necessità di un maggior contenimento dell'uso del territorio (ridotta lunghezza della pista e diverso orientamento della stessa), del mantenimento di un efficace collegamento viario tra il centro di Sesto Fiorentino e l'area produttiva dell'Osmannoro (introduzione di un nuovo sottopasso viario), di un più performante disegno delle rotte e traiettorie di sorvolo (differenziazione tra traiettorie di decollo e atterraggio, con massimo sorvolo di aree produttive e non residenziali).

Il recepimento degli indirizzi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Nel periodo intercorso tra la stesura del precedente Masterplan 2014-2029 e la redazione della presente revisione progettuale si sono registrati, a livello globale, numerosi ed importanti passi che sono, a più riprese, confluiti nella predisposizione di concrete linee di azione atte ad indirizzare ogni atto di programmazione e pianificazione verso una nuova idea di **sostenibilità**.

Il tema dell'attuazione di un modello economico orientato ad una maggiore sostenibilità ambientale e sociale è da tempo all'attenzione dell'Unione Europea. L'indirizzo sostanziale che emerge dai diversi atti normativi e regolamentari è la necessità di garantire la "**neutralità climatica**" e di procedere con uno **sviluppo ambientale sostenibile** delle attività economiche e non, attraverso l'**abbattimento delle "emissioni climalteranti"**.

Nell'ottica della "decarbonizzazione" del continente, pertanto, è stata posta l'attenzione su alcune possibili azioni che hanno riguardato principalmente il tema della gestione e del riutilizzo dei rifiuti, il ricorso a fonti alternative di energia di tipo rinnovabile, gli interventi su edifici di nuova costruzione o esistenti orientati all'efficientamento energetico, la protezione delle risorse idriche e degli ecosistemi in generale, con il ripristino di quelli alterati. In parallelo è stata posta l'attenzione sulla digitalizzazione dei sistemi e dei processi, in quanto elemento capace di coadiuvare le scelte operate a supporto della sostenibilità ambientale e della resilienza.

Come noto, il Governo italiano ha elaborato il **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)**, un piano di investimenti che si inserisce nel più ampio programma del **Next Generation EU** (NGEU), elaborato dalla Commissione Europea in risposta agli effetti della pandemia di Covid-19, con l'obiettivo prioritario, per ciascuno degli Stati membri, di "rafforzare la propria capacità di risposta a shock economici, sociali e ambientali e a cambiamenti strutturali in modo equo, sostenibile e inclusivo".

Il PNRR definisce ambiti di intervento, articolati in "Missioni" e "Componenti", volti a raggiungere obiettivi di sostenibilità e resilienza: nel merito si segnalano la "rivoluzione verde", la "transizione ecologica", la realizzazione di

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

"infrastrutture per una mobilità sostenibile", la "promozione dello sviluppo tecnologico di soluzioni innovative" e la "digitalizzazione".

Toscana Aeroporti si prefigge, attraverso l'avviato processo di revisione progettuale del **Piano di Sviluppo Aeroportuale di Firenze**, l'efficace e concreta declinazione dei principi generali sopra indicati attraverso la definizione progettuale e la successiva attuazione di interventi incardinati nelle succitate "Componenti" e "Missioni" di **PNRR**, a loro volta coerenti con gli **Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite**.

In tal senso, la revisione progettuale applica e traduce sotto il profilo tecnico, specificatamente contestualizzato all'aeroporto di Firenze, anche i criteri e gli indirizzi recati dalle **Linee Guida ENAC** "Sostenibilità e resilienza nelle infrastrutture aeroportuali" 2022/001-APT, Ed.1 del 26.04.2022.

Il nuovo Masterplan 2035 orienta, quindi, le sue previsioni progettuali riferendosi ai principi cardine della **sostenibilità**, dell'**innovazione** e **digitalizzazione**, dell'**intermodalità dei trasporti e della mobilità**, nella consapevolezza che il raggiungimento degli obiettivi coerenti con detti indirizzi generali consente anche il contestuale **superamento degli attuali fattori di limitazione e condizionamento dell'operatività dello scalo**, a totale vantaggio della **regolarità di esercizio**, dell'**affidabilità** e del **massimo livello di servizio offerto ai passeggeri**, del mantenimento in **continuità della sicurezza aerea** e dell'adeguato **accompagnamento della domanda di traffico**.

Gli obiettivi e le azioni specifiche della revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale

Attraverso un articolato processo di aggiornamento e rimodulazione tecnica, Toscana Aeroporti ha inteso recepire e tradurre gli indirizzi generali sopra descritti in puntuali azioni di trasformazione e miglioramento dell'esistente infrastruttura, prioritariamente orientate verso l'obiettivo maestro di riconciliazione dell'attuale scalo (e relativo esercizio aereo) con la tutela dell'ambiente e la sostenibilità degli investimenti.

In considerazione delle specifiche caratteristiche dell'infrastruttura aeroportuale e del particolare contesto di inserimento, l'indirizzo maestro della sostenibilità viene declinato in più obiettivi generali tra loro sinergici, integrati ed -evidentemente- coerenti con l'indirizzo maestro, calati sugli assi direttori dell'inserimento dell'infrastruttura nel contesto, della sua efficienza operativa e trasportistica, della tutela dell'ambiente e del paesaggio.

Contesto:

- Favorire **politiche sostenibili**
- Ottimizzare la funzione di **nodo intermodale** di trasporto
- Migliorare l'inserimento della **nuova infrastruttura nel contesto territoriale, ambientale e paesaggistico**
- Dotare il nuovo scalo di una forte **identità regionale**, tradizionale e locale

Efficienza

- Garantire la **sinergia con l'aeroporto di Pisa** nell'ambito della Rete Territoriale Toscana
- Minimizzare gli interventi accessori

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

- Ottimizzare l'**esperienza dei passeggeri** ed i **servizi** loro **offerti**
- Fare uso di moderne **applicazioni tecnologiche e digitali**
- Sviluppare le **capacità** della nuova **pista di volo** in modo da **ampliare le destinazioni servite**

Ambiente

- Garantire il massimo **contenimento del disturbo acustico**
- Migliorare le **prestazioni ambientali** dell'infrastruttura
- Efficientare dal punto di vista della sostenibilità ambientale gli **aspetti operativi** dell'infrastruttura air-side
- **Ridurre il consumo di suolo e l'impermeabilizzazione** delle aree di volo
- Promuovere nuove forme di **efficientamento energetico** e di **autoproduzione dell'energia**

L'applicazione di detti obiettivi generali al particolare caso dell'infrastruttura aeroportuale di Firenze si traduce nei seguenti obiettivi specifici:

- ✓ riduzione della popolazione esposta al rumore aeroportuale;
- ✓ **ottimizzazione delle rotte di decollo**, con sorvolo di ambiti prevalentemente rurali, artigianali e produttivi (e non residenziali);
- ✓ minimizzazione dell'occupazione di nuovo suolo e riduzione degli interventi di nuova impermeabilizzazione di suoli attualmente drenanti;
- ✓ **minimizzazione delle emissioni climalteranti e loro totale compensazione**;
- ✓ contributo concreto al **miglioramento della sicurezza idrogeologica** delle aree oggetto di trasformazione;
- ✓ recepimento ed applicazione delle più recenti **evoluzioni tecnologiche di settore**;
- ✓ **contenimento dei consumi energetici**, delle emissioni climalteranti e **produzione diretta di energia da fonte rinnovabile**;
- ✓ incremento della funzione di **nodo multimodale** della mobilità ricoperta dallo scalo aeroportuale, anche **in ausilio alla funzione di "nodo urbano" ricoperta dalla città di Firenze** nell'ambito della rete europea TEN-T;
- ✓ **contenimento dell'estensione degli habitat** di interesse comunitario **direttamente interferiti** e loro **adeguata compensazione**;
- ✓ miglioramento dell'**inserimento paesaggistico** delle opere aeroportuali;
- ✓ miglioramento dei **servizi offerti ai passeggeri** e alle comunità limitrofe;
- ✓ tutela della **coesistenza dell'infrastruttura aeroportuale** con le altre aree limitrofe, oggetto di **altra pianificazione** territoriale, urbanistica, paesaggistica e infrastrutturale.

Gli obiettivi specifici sopra indicati sono stati raggiunti attraverso il seguente insieme delle principali scelte progettuali di revisione del Piano di Sviluppo Aeroportuale:

- o **modifica dell'orientamento della pista, della sua lunghezza e del suo posizionamento**, in modo da occupare

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

meno territorio possibile della Piana di Sesto Fiorentino, garantendo al contempo l'effettiva possibilità di raggiungimento di tutte le destinazioni di progetto;

- **modifica della flotta aerea di riferimento**, tenendo in considerazione le più recenti evoluzioni tecnologiche degli aerei e le attuali e future dotazioni di flotta delle compagnie aeree operanti presso lo scalo,
- **modifica delle traiettorie di decollo e di atterraggio**, privilegiando il sorvolo di aree produttive in luogo di quelle residenziali ed evitando il diretto sorvolo di stabilimenti industriali a rischio di incidente rilevante;
- previsione progettuale di un **nuovo terminal moderno, integrato col sistema dei trasporti** urbani ed extra-urbani (tra essi le linee tramviarie), concepito per il miglior orientamento e il massimo **comfort dei passeggeri**, dotato di **sistemi automatici innovativi** a servizio della gestione degli immobili e dell'esperienza del passeggero, ben inserito nel **contesto paesaggistico**, realizzato con **materiali ecologici** e a **minima dispersione energetica e certificazione LEED**;
- previsione progettuale di un'**area di manovra e di sosta degli aerei** perfettamente integrata con la nuova pista e col nuovo terminal, compatta nelle dimensioni, caratterizzata da **semplicità di gestione operativa**, elevata **sicurezza aerea**, e atta a **minimizzare i tempi ed i percorsi di rullaggio**;
- **riduzione di oltre il 30% delle nuove aree impermeabilizzate** all'interno del futuro sedime aeroportuale;
- mantenimento (**senza ampliamento**) della **porzione sud-occidentale dell'attuale sedime aeroportuale**;
- incremento dell'**efficacia idraulica** delle nuove **opere di riassetto del reticolo idrografico** interferito;
- previsione progettuale di un **efficace collegamento viario Sesto Fiorentino-Osmannoro** mediante **nuovo sottoattraversamento viario della pista di volo**, con mantenimento del collegamento diretto all'autostrada A11;
- mantenimento della **duna di protezione del Polo Scientifico** di Sesto Fiorentino con la medesima configurazione precedentemente approvata dall'Osservatorio Ambientale e dalla Conferenza di Servizi;
- mantenimento dell'**intervento di compensazione paesaggistica e ambientale di Signa**, nella medesima dimensione e configurazione precedentemente approvata dall'Osservatorio Ambientale e dalla Conferenza di Servizi;
- mantenimento degli **interventi di compensazione Santa Croce e Mollaia**;
- **riduzione della superficie complessiva di habitat di interesse comunitario** interni alla ZCS "Stagni della piana fiorentina e pratese" **direttamente interferita** dalle opere aeroportuali e/o connesse;
- miglioramento dell'inserimento paesaggistico del nuovo terminal passeggeri;
- **autosufficienza energetica** dello scalo aeroportuale, raggiunta attraverso la **produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile**.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

Il contesto programmatico di riferimento

Il Piano Nazionale degli Aeroporti

Nel settembre 2015 il Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha approvato mediante D.P.R. n. 201 il Regolamento che individua gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale. Il Regolamento si basa sulla proposta di Piano Nazionale Aeroporti (PNA), la cui redazione era stata avviata già a partire dal 2012.

Gli **aeroporti di Firenze e di Pisa**, gestiti da Toscana Aeroporti, sono classificati quali "**aeroporti di interesse nazionale strategici**". L'Action Plan della precedente proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti prevedeva, per l'aeroporto di Firenze, la realizzazione della nuova pista di volo e del relativo sistema air-side al fine di rendere coerenti le previsioni di piano.

Da allora, per oltre 10 anni, tutti gli strumenti di pianificazione e/o programmazione di settore hanno, a più riprese, contemplato e confermato la necessità di realizzazione della nuova pista dell'aeroporto di Firenze, in sostituzione di quella esistente.

Nel recente passato, ENAC ha ricevuto dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili il mandato per procedere all'aggiornamento e revisione critica del Piano Nazionale degli Aeroporti.

La nuova proposta di Piano nazionale è stato oggetto di consultazione preliminare di VAS presso il Ministero dell'Ambiente e nel periodo ottobre-novembre 2022 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato la consultazione sulla bozza di Piano che traguarda l'anno 2035 (proprio come la revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale di Firenze).

Il **nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti** inserisce l'**aeroporto di Firenze** tra i 40 aeroporti italiani **di interesse nazionale**. Insieme all'aeroporto di Pisa, lo scalo fiorentino definisce la Rete Territoriale Toscana e l'aeroporto di Firenze risulta **di particolare rilevanza strategica**.

In merito alle previsioni di adeguamento dello scalo, il Piano riferisce che l'incoraggiante trend positivo della domanda potenziale di traffico dovrà essere gestito attraverso la pianificazione di uno sviluppo sostenibile e di qualità dello scalo fiorentino, esplicitando, con riferimento alle previsioni di nuova infrastrutturazione, che le necessità di **nuove infrastrutture di volo** riguardano, a livello nazionale, esclusivamente la **Rete Toscana (nuova pista di Firenze)**, la Rete Laziale (quarta pista di Roma Fiumicino) e quella della Siciliana Orientale (nuova pista di Catania).

I relativi progetti devono approfondire i livelli di accessibilità e di connettività dell'aeroporto, soddisfare i bisogni delle comunità di riferimento, individuare i prioritari interventi di adeguamento e transizione green, ed essere pienamente coerenti con i più alti parametri di sostenibilità ambientale.

Appare fin da subito evidente come la **revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale di Firenze** elaborata da Toscana Aeroporti risulti significativamente **coerente col nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti**:

- ✓ entrambi gli strumenti definiscono lo scenario temporale di Piano coincidente con l'anno 2035;
- ✓ entrambi gli strumenti muovono a partire dalla volontà di valorizzazione del Sistema Aeroportuale che, nel caso

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

di interesse, è quello Toscano, grazie al quale possono raggiungersi sinergie operative ed economiche tra gli scali di Pisa e di Firenze, connotati da diversa vocazione e diverso ruolo all'interno del Sistema;

- ✓ entrambi gli strumenti identificano un importante gap tra l'infrastruttura esistente e la potenziale domanda di traffico attesa al 2035;
- ✓ entrambi gli strumenti mirano a coniugare l'opportunità di accompagnamento della futura domanda di traffico con la necessità di realizzazione di nuovi interventi di tipo infrastrutturale (nuova pista di volo e nuovo terminal passeggeri) secondo modalità atte a perseguire la prioritaria esigenza di riconciliazione dello scalo aeroportuale con la tutela dell'ambiente ed il raggiungimento di importanti obiettivi di sostenibilità ambientale;
- ✓ gli obiettivi di sostenibilità presi a riferimento dai due strumenti in esame sono pressoché coincidenti.

Il Documento di Economia e Finanza 2022

La programmazione strategica nazionale in materia di infrastrutture e trasporti definita dal Governo e dal Parlamento italiani hanno a più riprese confermato la necessità dello sviluppo infrastrutturale dell'aeroporto di Firenze.

L'Allegato "*L'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture*" (c.d. #italiaveloce) al Documento di Economia e Finanza 2020 (DEF2020), nel confermare l'aeroporto di Firenze quale aeroporto strategico nazionale, confermava anche la necessità di realizzazione della nuova pista di volo all'interno di un rinnovato processo di *project review* resosi necessario in esito alle sentenze del Consiglio di Stato.

Analogamente, ad un anno di distanza e considerati i significativi effetti indotti dalla pandemia sull'intero sistema economico nazionale, l'Allegato "*Dieci anni per trasformare l'Italia. Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti*" al Documento di Economia e Finanza 2021 ha ribadito, confermato e reiterato le medesime assunzioni già precedentemente inserite nel DEF2020.

Da ultimo, il recente Allegato "Dieci anni per trasformare l'Italia – Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti. Per il benessere delle persone e la competitività delle imprese, nel rispetto dell'ambiente" al Documento di Economia e Finanza 2022, nel *considerare l'aeroporto di Firenze di importanza nazionale e quindi di 1° livello SNIT,* riferisce: *"[…] In relazione agli interventi infrastrutturali, il programma include gli interventi sulle infrastrutture di volo che aumentino la capacità di utilizzo delle piste. I progetti relativi alla realizzazione di nuove piste in corso di project review coinvolgono gli aeroporti di Roma Fiumicino, Firenze e Catania. […] Nel caso di Firenze e di Catania gli interventi sono abilitanti rispetto a vincoli infrastrutturali che attualmente limitano l'utilizzo sui due aeroporti di alcune categorie di aeromobili e sono finalizzati ad una maggiore sostenibilità dell'esercizio aeroportuale*".

La "Tabella III.5.4: ***Interventi in project review Aeroporti***" riporta all'identificativo n.3 l'intervento: "*Sviluppo aeroportuale di Firenze airside and landside*", specifica nella descrizione: "***Nuova pista di volo con giacitura alternativa a quella attuale capace di superare i limiti operativi attuali e di migliorare le performance ambientali. Nuovo terminal passeggeri.***" e identifica nelle motivazioni e obiettivi della project review: "***Ottimizzazione delle prestazioni operative e ambientali della nuova pista e aggiornamento/attualizzazione della progettazione***".

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

Il ruolo dell'aeroporto di Firenze all'interno della Rete Territoriale Toscana e la sua diversa specializzazione rispetto all'aeroporto di Pisa

La **Rete Territoriale Toscana** definita dal nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti, ovvero il **Sistema Aeroportuale Toscano** definito dal Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità, vedono **Firenze e Pisa** quali principali infrastrutture aeroportuali di riferimento per l'area del Centro Italia, tra loro complementari, non competitive e sinergiche.

Negli ultimi 20 anni la crescita dei passeggeri dell'aeroporto di Firenze è stata in linea con il trend nazionale, mentre l'aeroporto di Pisa, grazie alle caratteristiche delle sue infrastrutture di volo e alla più efficace regolarità operativa, ha presentato uno sviluppo più marcato, con tassi di crescita medi annuali del 8% e registrando, nel 2019, un +129% di volumi rispetto a Firenze.

La **differenziazione sostanziale** che già sussiste dal punto di vista del relativo posizionamento di mercato consentirà, anche in futuro, la **diversificazione dei ruoli dei due aeroporti** e la loro **complementare ed integrata crescita**. Gli aeroporti di Pisa e Firenze presentano, infatti, differenze sostanziali sotto diversi punti di vista.

Pisa è, e continuerà ad essere, l'aeroporto di riferimento della Toscana per il maggior traffico aereo sviluppato, legato principalmente, e sempre più, a compagnie aeree Low Cost (cosiddette LCC), a collegamenti diretti con le destinazioni nazionali ed europee (cosiddetto point to point), a finalità quasi esclusivamente turistiche (circa 95% dei passeggeri), per lo più di interesse sovra-locale (almeno di livello regionale), come confermato dal significativo impiego del servizio di autonoleggio, e di trasporto merci. I dati di traffico aereo pre-Covid confermano l'operatività di 22 compagnie aeree passeggeri e di 2 compagnie aeree cargo, il collegamento con 82 differenti destinazioni, volumi di traffico per circa l'88% movimentati da compagnie Low Cost e solo in minima parte (circa l'8%) aventi hub aeroportuali quale destinazione finale. I passeggeri sono di variegata tipologia, e per lo più internazionali (74%) e le attuali infrastrutture di volo consentono l'operatività di aerei di grandi dimensioni e la connettività intercontinentale. L'aeroporto è classificato come militare aperto al traffico civile, nonché base logistica NATO.

Firenze continuerà a svolgere il ruolo di **city airport**, **secondario a Pisa rispetto al traffico movimentato**, legato soprattutto **a compagnie aeree di bandiera** (cosiddette FSC), nel recente passato integrate da compagnie Smart Carrier, ossia simili alle Low Cost ma con livelli di servizio superiori e scali serviti non periferici. Le principali rotte aeree lo collegano ai **grandi hub europei** (Londra, Parigi, Amsterdam, Francoforte, Monaco), dai quali l'aeroporto risulta **alimentato in termini di passeggeri**. La stragrande maggioranza dei **passeggeri** risulta **in arrivo** (cosiddetto traffico in-coming), di **origine straniera** (europea ed extra-europea), con **importanti finalità di lavoro e di affari** (oltre il 37% dei passeggeri viaggia per **motivi di business**, contro il 5% dell'aeroporto di Pisa) e di **turismo di qualità e di elevato livello** (clientela selezionata), giustificate dalla straordinaria fama di Firenze quale città d'arte e di cultura, nonché dalla vocazione artigianale, produttiva e manifatturiera (piccole e medie imprese) del suo hinterland. I dati di traffico aereo pre-Covid confermano l'operatività di 18 compagnie aeree passeggeri, per lo più di bandiera (Lufthansa, Air France, Alitalia, KLM, Swiss, Iberia, British Airways, TAP Air Portugal, Brussels Airlines), il collegamento con 33 differenti destinazioni, volumi di traffico per circa il 70% movimentati da compagnie FSC che indirizzano circa la metà del traffico complessivo dello scalo verso hub europei connessi con destinazioni europee (Berlino, Amburgo e Londra), statunitensi (New York, Boston, Los Angeles, San Francisco, Chicago) ed orientali (Wenzhou e Tokyo).

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

I due aeroporti risultano pertanto **complementari tra di loro**, massimizzando il traffico servito rispetto alle attuali infrastrutture, sostituendo sterili ed infruttuose logiche di tipo infra-concorrenziale con l'applicazione di un virtuoso **modello gestionale di tipo sinergico**, confermato anche per l'intero periodo residuale concessorio di Toscana Aeroporti SpA e testimoniato dallo sviluppo di traffico che ha caratterizzato i due scali a valle della gestione integrata effettuata a partire proprio dalla nascita di Toscana Aeroporti.

In tal senso, il Sistema Aeroportuale Toscano rappresenta un importante punto di forza (valorizzato anche dal Piano Nazionale degli Aeroporti) del trasporto aereo regionale e di tutta l'area del Centro Italia, tale da consentire una diversificazione dei ruoli dei due scali ed una loro contestuale crescita rispettosa della singola vocazione, delle differenti condizioni al contorno e dei medesimi obiettivi di sostenibilità economica, sociale ed ambientale.

La specializzazione completamente differente e, al contempo, integrata e complementare dei due scali toscani viene ribadita anche da ENAC nell'ambito del nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti laddove, a riguardo della prevista Rete Toscana, viene indicato: *"Il sistema aeroportuale toscano si contraddistingue per la spiccata diversificazione e specializzazione dei due aeroporti. Da un lato, l'aeroporto di Firenze presenta storicamente un traffico "premium", realizzato attraverso un network di corto-medio raggio con voli di feederaggio verso i principali hub europei, operato prevalentemente da compagnie tradizionali tramite velivoli di piccole-medie dimensione (determinata da restrizioni operative della pista). Dall'altro, l'aeroporto di Pisa è caratterizzato dalla prevalenza di traffico turistico gestito da vettori low cost e dalla presenza di voli cargo"*.

Il **gestore aeroportuale** prevede, quindi, uno **sviluppo sinergico dei due scali**, volto a valorizzare ulteriormente le rispettive potenzialità e peculiarità, **all'interno di un unico, omogeneo ed integrato piano industriale** teso a produrre economia non solo per la Società, ma per tutto l'indotto di scala regionale e nazionale.

Un piano industriale che contempla **interventi ed investimenti per entrambi gli scali**, mirati ad accompagnare la prevista domanda di traffico **nel rispetto delle vocazioni di ciascun aeroporto e dei condizionamenti sussistenti al contorno**.

Al suo interno si pone, quale elemento di ulteriore qualificazione, l'**auspicata previsione di un nuovo ed efficiente collegamento ferroviario** rapido tra le due città, **adeguato nelle frequenze, negli orari e nel numero di corse** alle esigenze degli utenti aeroportuali, e che quindi si pone come elemento a supporto ed integrazione del citato piano di sviluppo del Sistema Aeroportuale Toscana, e non già quale elemento di ostacolo o preclusione alla realizzazione dei previsti interventi dell'uno o dell'altro aeroporto. La più efficace mobilità interna regionale e, nello specifico, tra i due scali, potrà costituire, al più, elemento catalitico, ma non ordinatore, per le strategie di crescita sostenibile del trasporto aereo regionale.

Non della crescita di un solo scalo, a discapito dell'altro e dell'intero sistema economico regionale, si può e si deve parlare, quindi, ma del contemporaneo e commisurato sviluppo dell'intera Rete Territoriale Toscana.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

I principali contenuti tecnici della revisione progettuale discussi nell'ambito del Dibattito Pubblico

Le ragioni dell'opera

La revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale costituisce, come sopra illustrato, un precipuo obbligo di Toscana Aeroporti insito negli atti convenzionali stipulati con le Istituzioni dello Stato nell'ambito della concessione di gestione totale dello scalo fiorentino.

La proposta di Masterplan 2035 formulata da Toscana Aeroporti si ispira agli indirizzi generali della pianificazione globale (Agenda 2030 delle Nazioni Unite), Comunitaria (Programmi Green Deal e Next Generation EU) e nazionale (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e Piano Nazionale degli Aeroporti) e, nel perseguire gli obiettivi generali e specifici definiti nelle precedenti sezioni del documento, prende forma a partire dallo **stato attuale dell'infrastruttura aeroportuale**, dai suoi **elementi di fragilità ambientale** e dalle **limitazioni operative** che ne condizionano, seppur in condizioni di totale garanzia della sicurezza aerea, l'esercizio aeronautico ed il servizio offerto ai passeggeri.

Da un lato, infatti, la **pianificazione di settore** risulta **da oltre 10 anni** unanime nel considerare strategico e di rilevante interesse nazionale lo scalo di Firenze, nonché necessaria la realizzazione della **nuova pista di volo** e del terminal passeggeri; dall'altro la piena consapevolezza delle attuali criticità aeronautiche e territoriali diviene opportunità per un loro superamento e per la **piena riconciliazione dell'infrastruttura con l'ambiente, le comunità circostanti, la domanda di trasporto aereo e la qualità ed affidabilità dei servizi offerti agli utenti**.

Lo scalo è dotato di un'unica pista di volo, avente limitata lunghezza (1.650 metri) e soglie operative "decalate" (ossia limitate rispetto all'effettivo sviluppo lineare del nastro asfaltato di pista) in virtù degli ostacoli orografici (Monte Morello a nord) ed antropici (edificato urbano a sud) presenti intorno alla pista. Gli aerei che attualmente operano presso lo scalo non consentono il raggiungimento dei più importanti hub extra-europei (ad esempio Istanbul, Doha, Dubai) e limitano la rete dei possibili collegamenti aerei.

La pista viene utilizzata in modalità prevalentemente monodirezionale, con atterraggi provenienti unicamente da sud e decolli orientati per il 97-98% verso sud e solo per il 2-3% verso nord. **Gli areali di sorvolo** posti a sud dell'aeroporto includono **estesi quartieri residenziali della città di Firenze**, **densamente popolati**, le cui propaggini si spingono **in prossimità dello scalo (a meno di 800 metri)**, con **quote di sorvolo in atterraggio molto basse, dell'ordine di 90-100 metri**. Così come puntualmente rappresentato e descritto all'interno del Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore aeroportuale elaborato da Toscana Aeroporti e agli atti del Ministero dell'Ambiente, ad oggi (anno di riferimento 2019, pre-Covid) circa **7.000 abitanti residenti** risultano **esposti a livelli di rumore aeroportuale** espressi attraverso l'indice **LVA** (Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale) **superiori a 60 decibel**.

Gli areali di sorvolo posti a nord dell'aeroporto includono le zone residenziali del Comune di Sesto Fiorentino e le traiettorie di decollo si spingono in prossimità delle due Ville Medicee di Castello e La Petraia.

L'orientamento della pista, coincidente con la direzione prevalente dei venti, e la suddetta modalità di utilizzo prevalentemente monodirezionale, con atterraggi provenienti unicamente da sud, fanno sì che numerose operazioni di

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

atterraggio risultino esposte alla presenza di **vento in coda** (vento da dietro), potenzialmente in grado di disturbare le operazioni.

Allorquando l'intensità del vento in coda superi i 10 nodi (corrispondenti, nella scala internazionale Beaufort, ad una mera "**brezza**"), **l'aereo non può concludere l'atterraggio a Firenze e viene destinato** (in gergo, dirottato) **ad un altro aeroporto**, più o meno lontano. I passeggeri a bordo subiscono, quindi, significativi disagi (costretti a pernottare fuori Firenze o a raggiungere la città attraverso pullman dedicati) e quelli che, partendo da Firenze, avrebbero dovuto imbarcarsi sul medesimo aereo, trovano cancellato il volo di partenza. Se le condizioni del vento non risultano, inoltre, stabili e la suddetta situazione si presenta inaspettatamente in fase di atterraggio, il pilota in fase di approccio alla pista si trova costretto a ridare potenza ai motori e a non concludere la manovra, dando origine alla cosiddetta "riattaccata", con sorvolo a bassa quota (e correlato disturbo acustico) delle aree residenziali di Sesto Fiorentino o di Firenze-Novoli.

Ciò accade anche in occasione di presenza di **banchi di nebbia** in corrispondenza del sorvolo in atterraggio del Fiume Arno.

In estate, invece, le **alte temperature** incidono negativamente sulla potenza dei motori degli aerei e, considerata la limitata lunghezza della pista, spesso si devono attuare **limitazioni di carico**, con numerosi bagagli da lasciare a terra e/o passeggeri che non possono imbarcarsi.

L'attuale configurazione delle infrastrutture di volo prevede la presenza delle aree di sosta/manovra degli aerei e del terminal passeggeri in posizione diametralmente opposta, rispetto alla pista di volo, ai punti in cui gli aerei completano la manovra di atterraggio o avviano quella di decollo. Ciò comporta la necessità di percorre non solo i raccordi, ma anche l'intera pista di volo (in assenza di via di rullaggio), per consentire agli aerei atterrati il raggiungimento delle piazzole di sosta o agli aerei in partenza il raggiungimento del punto di avvio della corsa di decollo. Il tutto con significativo **aggravio dei tempi di rullaggio**, ritardo arrecato alle operazioni di volo, maggior consumo di combustibile e relative maggiori emissioni in atmosfera, maggiori emissioni acustiche.

Le **attuali dotazioni infrastrutturali**, intese quali insieme dei sotto-sistemi della pista, dei raccordi, delle aree di manovra e di sosta degli aerei, e delle aree operative del Terminal passeggeri, risultano inoltre pressochè **prossime alla loro massima capacità aerea**, individuata nel processamento annuo di circa 3,4 milioni di passeggeri (non lontano dal dato di 2,9 milioni di passeggeri movimentati nel 2019). Ciò rende, da un lato, lo scalo impossibilitato ad accompagnare in maniera adeguata le previsioni di futuro traffico e, dall'altro, se detta capacità si volesse raggiungere proprio con l'attuale infrastruttura, ciò determinerebbe un ulteriore incremento dei movimenti aerei, con conseguenti significativi effetti negativi in termini di impatto ambientale e disturbo acustico arrecato alla popolazione residente del Comune di Firenze.

Tutto quanto sopra a dimostrazione che l'attuale configurazione dello scalo non solo risulta inadeguata rispetto alle esigenze di perseguimento della maggiore sostenibilità ambientale e sociale dell'infrastruttura, ma anche non coerente rispetto agli indirizzi della pianificazione sovraordinata di settore e all'esigenza di fornire un adeguato servizio ai passeggeri, accompagnandone le future previsioni in termini di traffico.

Il tema, ampiamente discusso e argomentato nel corso del processo di dibattito pubblico, risulta unanimemente condiviso dai partecipanti, come riferito dalla stessa relazione conclusiva del Coordinatore: "*Nei diversi incontri che si sono svolti il dibattito pubblico ha fatto emergere una generale condivisione del problema che il Masterplan al 2035 intende affrontare e cioè che le attuali infrastrutture aeroportuali presentano una serie di criticità per il territorio. […]*

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

Inoltre c'è una generale condivisione delle valutazioni sull'inadeguatezza delle strutture aeroportuali rispetto all'accoglienza dei flussi passeggeri attuali e sull'assetto dell'aeroporto che non consente un'operatività ottimale" (cfr. pag. 33).

A detta inadeguatezza Toscana Aeroporti non può che rispondere, nel proprio ruolo di Gestore aeroportuale, con le previsioni infrastrutturali e di investimento poste alla base della revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale. È del tutto evidente, infatti, che nell'ambito dei rapporti convenzionali in essere con le Istituzioni dello Stato, il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2035 (e la sua successiva declinazione nei contratti di programma quadriennali da sottoscriversi con ENAC) rappresenti l'unico strumento attraverso il quale il Gestore possa definire e condividere ogni previsione di trasformazione da arrecare all'attuale infrastruttura ricevuta in concessione.

La proposta di Masterplan 2035 oggetto del Dibattito Pubblico è stata predisposta da Toscana Aeroporti in modo da:

- recepire gli indirizzi della programmazione sovraordinata di settore: Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2022 e nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti, concordi nel ritenere necessaria la realizzazione di una nuova pista di volo e di un nuovo Terminal passeggeri;
- risultare adeguata rispetto agli obblighi concessori di garantire nel tempo infrastrutture non solo coerenti con i regolamenti nazionali ed internazionali di certificazione di aeroporto, ma anche adeguate e commisurate rispetto alle previsioni di evoluzione del traffico aereo e alle esigenze di offerta di elevati livelli di servizio ai passeggeri;
- perseguire gli indirizzi di riconciliazione con l'ambiente e le comunità circostanti, e gli obiettivi generali e specifici di massima sostenibilità dell'infrastruttura di interesse nazionale;
- superare le limitazioni operative attuali, garantendo un affidabile esercizio aereo ai passeggeri.

Nell'ambito della propria attività tecnica di revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale, Toscana Aeroporti non poteva, invece, ascriversi competenze, responsabilità ed interessi diversi rispetto a quelli strettamente legati al settore del trasporto aereo, sostituendosi in ciò a scelte, strategie, indirizzi e competenze proprie della politica e dei suoi rappresentanti, espressione democratica delle volontà dei cittadini. Toscana Aeroporti, in qualità di operatore qualificato nel settore del trasporto aereo, non giudica e non persegue, ad esempio, diversi modelli di sviluppo globale della società o di differente gestione del territorio di livello sovra-locale e regionale, così come non definisce e valuta politiche di gestione dei flussi turistici della città di Firenze e della Regione Toscana, né può definire i più adeguati e corretti rapporti di *governance* tra capoluogo regionale, Province regionali e ambiti costieri.

L'adeguatezza tecnica che Toscana Aeroporti ritiene di aver conferito al nuovo Masterplan 2035 per rispondere alle esigenze e finalità precedentemente indicate trova la propria giustificazione nelle seguenti considerazioni:

- ✓ si è perseguita la piena **coerenza con gli indirizzi e le scelte della sovraordinata pianificazione** in tema di infrastrutture e trasporto aereo;
- ✓ si è fondata la definizione degli interventi e delle opere sulle **attuali criticità dell'infrastruttura esistente**, facendo di esse una preziosa conoscenza empirica ed una grande **opportunità di miglioramento**;
- ✓ si sono prese in esame e sono state analizzate tutte le possibili **soluzioni alternative** che, da **circa 20 anni**, sono state proposte e verificate, a più riprese, dai soggetti tecnici ed istituzionali a ciò chiamati e se ne è verificata la possibile attualità e applicazione;

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

- ✓ si sono recepiti i più moderni **indirizzi di sostenibilità**, digitalizzazione, innovazione, transizione ecologica, resilienza, decarbonizzazione, economia circolare, risparmio energetico e contrasto ai cambiamenti climatici, intermodalità dei trasporti;
- ✓ si sono considerate le più recenti **evoluzioni tecnologiche del settore del trasporto aereo**, con particolare riferimento ai nuovi modelli di aeromobili, alle nuove forme di trasporto aereo (vertiporto) e ai nuovi combustibili per l'aviazione (possibilità di realizzazione di nuovo deposito per SAF – Sustainable Aviation Fuel);
- ✓ si sono considerate e recepite tutte le **prescrizioni del precedente Decreto VIA** relativo al Masterplan 2014-2029, le risultanze dei lavori dell'Osservatorio Ambientale, le risultanze dei procedimenti di **verifica di ottemperanza**, le **osservazioni**, i **pareri** e le **istanze del territorio ricevuti in seno alla Conferenza di Servizi**.

Si è pervenuti, in tal modo, ad un nuovo Masterplan 2035 che, nel far tesoro di tutti i positivi aspetti già definiti e trattati nell'ambito del precedente Masterplan 2014-2029 (riproponendo, quindi, parte degli interventi/opere), risulta certamente più allineato rispetto alla prioritaria esigenza della sostenibilità, più coerente rispetto alle indicazioni tecniche ricevute dalle Istituzioni, Amministrazioni ed Enti competenti, più rispettoso delle istanze del territorio.

L'alternativa zero

La prima alternativa considerata a seguito degli esiti a cui è pervenuta la Giustizia Amministrativa in merito al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale relativo al precedente Masterplan 2014-2029, è stata "l'**alternativa zero**", ovvero quella di non apportare alcuna modifica all'infrastruttura esistente (*do nothing*). Detta ipotesi:

- non risulta coerente con le scelte operate dalla pianificazione sovraordinata di settore, né agli obblighi concessori in capo a Toscana Aeroporti;
- **non risolve l'attuale situazione di diffusa esposizione della popolazione al rumore aeroportuale** e, in genere, ai fattori di pressione ambientale propri dell'esercizio aeroportuale;
- **non risolve gli attuali significativi disservizi arrecati ai passeggeri**, non elimina gli attuali fattori di limitazione operativa dell'infrastruttura e non è, conseguentemente, idonea a migliorare i livelli di affidabilità dei servizi offerti agli utenti;
- **non consente il raggiungimento di importanti destinazioni attualmente non raggiunte**, quali ad esempio i principali hub extra-europei;
- non consente il perseguimento di infrastruttura caratterizzata da dotazioni progressivamente adeguate rispetto alle previsioni di evoluzione del traffico aereo (previsioni operate, distintamente, sia da Toscana Aeroporti, sia da ENAC in seno al Piano Nazionale degli Aeroporti).

Con l'attuale infrastruttura la capacità massima dello scalo si attesterebbe intorno ad un valore annuo di 3,4 milioni di passeggeri, dato molto prossimo alla capacità attuale (nel 2019 i passeggeri trasportati sono stati 2,9 milioni), il cui raggiungimento comporterebbe comunque un ulteriore aggravio di impatto nei confronti degli abitanti residenti esposti al rumore.

L'alternativa zero, quindi, non consentirebbe l'attuazione dell'auspicato processo di riconciliazione dell'attuale infrastruttura aeroportuale con l'ambiente e con le comunità limitrofe, né il soddisfacimento degli indirizzi della

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

pianificazione sovraordinata, né il perseguimento di un'offerta di trasporto aereo commisurata alle previste evoluzioni della domanda. Per tali motivi l'alternativa zero non è stata ritenuta concretamente attuabile.

Nel corso del Dibattito Pubblico sono state, inoltre, avanzate (direttamente nei tavoli di lavoro o attraverso la presentazione di diari degli attori) le seguenti proposte, da ritenersi alternative rispetto alle soluzioni di Masterplan 2035[3] e non dissimili dall'alternativa zero (*do nothing*) in quanto non contemplano azioni di trasformazione fisica dell'esistente scalo aeroportuale:

1. non intervenire sull'aeroporto di Firenze, spostando il futuro traffico addizionale previsto presso l'aeroporto di Firenze sull'aeroporto di Pisa, e potenziando/adeguando il collegamento ferroviario (anche attraverso una nuova rete ad alta velocità) tra Pisa e Firenze;
2. ridimensionare (rispetto al traffico attuale) l'aeroporto di Firenze e, parallelamente, potenziare l'aeroporto di Pisa.

Come riportato nella relazione conclusiva del Coordinatore del Dibattito Pubblico, chi propone dette ipotesi sostiene che "*Pisa supporta già molto bene le necessità di Firenze e dell'area metropolitana*", che *"il mancato potenziamento di quell'asse* (ndr. asse ferroviario Firenze-Pisa) *sia in contrasto con un modello di sviluppo sostenibile"*, che *"a Firenze non serve un aeroporto più grande, con ulteriore consumo di suolo (a danno delle poche aree verdi residue della Piana) e aumento dell'inquinamento, ma serve un migliore collegamento, in tempi e funzionalità, con l'aeroporto di Pisa"* e che *"il potenziamento dell'aeroporto di Pisa viene considerato una soluzione migliore per assorbire l'aumento di passeggeri previsto"*; infine *"Alla base di questa proposta vi è l'esigenza di superare i disagi causati dal rumore e di inserire il sistema aeroportuale toscano all'interno di un movimento globale di riduzione delle emissioni e di salvaguardia degli ecosistemi"*.

Toscana Aeroporti conferma quanto già argomentato nel corso del Dibattito Pubblico in merito all'**utilità di un miglior collegamento ferroviario tra le città di Pisa e di Firenze** (non fra i due scali, poiché non vi è necessità per i passeggeri dell'uno di raggiungere l'altro), utile agli utenti di entrambi gli scali e coerente con gli indirizzi di una più sostenibile distribuzione regionale dei flussi turistici attraverso forme di mobilità e trasporto pubblico rapido di massa e a basse emissioni. Al fine di rendere detto collegamento ferroviario maggiormente adeguato rispetto alle specifiche esigenze degli utenti aeroportuali, si ritiene che possano intanto avviarsi semplici interventi di miglioramento del servizio di trasporto ferroviario, non necessariamente correlati a significativi potenziamenti infrastrutturali, prevendendo corse "dedicate" prive di numerose fermate intermedie, estendendo l'esercizio di dette corse alle prime ore del mattino (già dalle ore 04) o alla tarda serata (dopo la mezzanotte) in modo da servire gli aerei rispettivamente in partenza e in arrivo, adeguando le carrozze alle necessità dei passeggeri aeroportuali, spesso muniti di più valigie e bagagli di elevate dimensioni. Al contrario, **si esprimono perplessità sull'ipotesi di realizzazione di una nuova linea ferroviaria di alta velocità tra le città di Pisa e di Firenze poiché la sua realizzazione e il suo esercizio rischierebbero di risultare sensibilmente più impattanti, rispetto alle previsioni di Masterplan aeroportuale, per il territorio, per la popolazione, per l'ambiente e per il paesaggio toscano, oltre che sensibilmente più onerose e presumibilmente non efficaci in termini di analisi costi-benefici.**

[3] Dette ipotesi sono riferite nella relazione conclusiva del Coordinatore, sezioni "Il rafforzamento del collegamento Firenze-Pisa" e "Il ridimensionamento dell'aeroporto di Firenze e potenziamento di quello di Pisa" (cfr. pagg. 36-38)

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

In ogni caso **Toscana Aeroporti ritiene che il miglioramento del collegamento ferroviario sopra descritto non possa costituire una soluzione alternativa rispetto alle previsioni infrastrutturali contenute nel Masterplan aeroportuale 2035 ma, al più, azione ad esso sinergica**. Il miglioramento della mobilità ferroviaria regionale e, nel caso specifico, della tratta Firenze-Pisa, viene infatti considerato sinergico rispetto al miglioramento della mobilità aerea e alle previsioni di ammodernamento, adeguamento e sviluppo dei due scali aeroportuali, ma **non si immagina che lo sviluppo dell'una debba inibire, limitare o condizionare lo sviluppo dell'altra**.

In tal senso, quindi, **non possono ritenersi condivisibili le proposte di ridimensionamento dello scalo fiorentino e di potenziamento del solo scalo pisano unito al rafforzamento del collegamento ferroviario Firenze-Pisa**. Ciò in quanto[4]:

- **non coerenti con la pianificazione e programmazione sovraordinata di settore**, con particolare riferimento al nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti;
- **non coerenti con l'attuale classificazione dello scalo pisano quale aeroporto militare aperto al traffico civile**, in quanto il pressochè totale assorbimento dei previsti futuri livelli di traffico aereo regionale da parte del solo aeroporto di Pisa necessiterebbe di significativi interventi infrastrutturali da realizzarsi in aree non disponibili (poiché militari) e di una **modalità di esercizio aeronautico non compatibile con le prioritarie esigenze di carattere militare**;
- **non coerenti con le dinamiche commerciali** che caratterizzano il mercato del trasporto aereo, all'interno del quale la capacità del Gestore aeroportuale ad indirizzare le scelte delle compagnie aeree in merito agli aeroporti ove operare non può che ritenersi marginale;
- **non coerenti con gli obiettivi di sostenibilità economico-finanziaria della Società di gestione** (come già riferito nel corso del Dibattito Pubblico, l'attuale traffico aereo presente a Pisa viene assicurato da un costante stimolo alle compagnie aree Low Cost, da sempre garantito da parte di Toscana Aeroporti attraverso un contributo marketing a passeggero economicamente importante, direttamente alimentato dal bilancio della Società);
- **non coerenti con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale, di tutela acustica della popolazione residente e di tutela dell'ambiente e della biodiversità**.

Focalizzando l'attenzione per un momento solo su quest'ultimo aspetto si deve, infatti, considerare che:

- ✓ l'aeroporto di Pisa già allo stato attuale opera con più movimenti aerei rispetto a quello di Firenze;
- ✓ la localizzazione geografica dell'aeroporto di Pisa risulta assolutamente non baricentrica rispetto al bacino regionale di utenza;

[4] Le argomentazioni sotto riportate rispondono ai seguenti quesiti posti nella relazione del Coordinatore: "*Il gestore aeroportuale conferma le posizioni espresse durante la procedura? Ritiene di doverle modificare/integrare?*" (rif. par. "Il rafforzamento del collegamento Firenze-Pisa", pagg. 36-37) e "*Alla luce delle critiche emerse durante il dibattito, il gestore aeroportuale conferma che non ritiene possibile risolvere i problemi legati agli impatti acustici e ambientali dell'aeroporto di Firenze con un suo relativo ridimensionamento e un parallelo potenziamento dell'aeroporto di Pisa? Per quali motivi?*" (rif. par. "Il ridimensionamento dell'aeroporto di Firenze e potenziamento di quallo di Pisa", pagg. 37-38).

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

- ✓ l'esercizio aeronautico dello scalo genera, già allo stato attuale, significativi livelli di esposizione della popolazione residente cittadina al rumore aeroportuale, così come indicato dalla documentazione di Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore aeroportuale predisposto dal Gestore e agli atti del Ministero dell'Ambiente che, relativamente all'anno 2018, individua circa 340 edifici esposti a rumorosità LVA superiore a 60 decibel ed altri 500 edifici circa in cui il rumore generato dagli aerei non risulterebbe coerente con i limiti acustici comunali di riferimento;
- ✓ il potenziamento del solo scalo di Pisa, con correlato ridimensionamento dell'attuale traffico aereo di Firenze, comporterebbe una forte concentrazione di passeggeri sullo scalo di Pisa. In coerenza con le previsioni di evoluzione del traffico elaborate da Toscana Aeroporti e dal Piano Nazionale degli Aeroporti, detto contributo addizionale risulterebbe pari ad oltre 7 milioni di passeggeri, da aggiungersi agli oltre 5 milioni già movimentati nel 2019, per un totale di circa 12 milioni di passeggeri annui. Ciò corrisponderebbe ad un numero complessivo di movimenti aerei superiore a 90.000 annui, a fronte dei circa 42.000 registrati nel 2019
- ✓ l'esercizio aeronautico di 90.000 movimenti/anno risulta tale da generare una condizione di esposizione della popolazione residente al rumore aeroportuale oggettivamente critica, del tutto avulsa rispetto alle finalità di sostenibilità ambientale e sociale che Toscana Aeroporti intende perseguire in ottica ESG (Environmental Social Governance) dei propri investimenti, e comunque contraria rispetto alle azioni già intraprese da Toscana Aeroporti e dall'Aeronautica Militare per minimizzare l'impatto acustico prodotto sulla città di Pisa;
- ✓ l'esercizio aeronautico di 90.000 movimenti/annui risulta associato, in virtù della configurazione dell'infrastruttura di volo di Pisa, a tempi di rullaggio maggiori rispetto a quelli previsti dal Masterplan 2035 di Firenze e, conseguentemente, da maggiori emissioni climalteranti in atmosfera;
- ✓ gli oltre 7 milioni di passeggeri addizionali genereranno anche un significativo traffico veicolare per il raggiungimento dello scalo e per il raggiungimento delle aree toscane da visitare o di provenienza. Assumendo che circa un terzo di essi possa utilizzare modalità di trasporto via ferro, si stima che circa 4,5 milioni di passeggeri dovranno raggiungere l'aeroporto in auto. Ipotizzando che un terzo di essi impieghi auto elettriche, si stima che circa 3 milioni di passeggeri utilizzeranno auto a combustione interna. Assumendo un numero di passeggeri per singola auto pari a 3, ne deriverebbe comunque un traffico annuo di 1 milione di veicoli, ai quali può associarsi una percorrenza media (su scala regionale) di circa 200 km in percorso di andata e ritorno, per un totale di 200 milioni di km percorsi. Assumendo, da ultimo, un fattore di emissione medio pari a 120 grCO_2/km, ciò corrisponde ad un'emissione annua di 24.000 tonnellate di CO_2 (l'equivalente delle emissioni che si genererebbero per il riscaldamento invernale di 8.000 appartamenti da 60 mq);
- ✓ l'aeroporto di Pisa è posto in stretta vicinanza al Parco Migliarino-San Rossore, parco naturale di elevata importanza in termini di biodiversità, che diverrebbe bersaglio degli impatti ambientali incrementali di cui sopra.

Rispetto a quanto sopra indicato, **le previsioni di cui alla revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale mirano ad una migliore distribuzione dell'offerta di traffico aereo rispetto al bacino geografico regionale di utenza e a perseguire uno sviluppo del Sistema Aeroportuale Toscano maggiormente responsabile, equilibrato e sostenibile, evitando sovraccarichi critici dell'uno o dell'altro scalo, nella consapevolezza che ad ogni condizione di sovraccarico operativo non può che corrispondere una condizione di significativa pressione antropica rispetto alla popolazione esposta e alle componenti biotiche dell'ambiente circostante.**

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

Le altre alternative analizzate

Ritenuta l'alternativa zero, declinata nelle seguenti varianti operative:

a) non intervento sullo scalo aeroportuale di Firenze e prosecuzione del suo esercizio fino ai livelli di saturazione operativa;

b) non intervento sullo scalo aeroportuale di Firenze, mantenimento dell'attuale operatività e spostamento dell'intera domanda addizionale di traffico sull'aeroporto di Pisa;

c) non intervento sullo scalo aeroportuale di Firenze, depotenziamento dell'attuale operatività e spostamento del traffico (parte residuale di quello attuale e dell'intera domanda addizionale) sull'aeroporto di Pisa,

tutte integrate da pari interventi esterni di potenziamento del collegamento ferroviario Firenze-Pisa, non adeguata rispetto alle esigenze di sostenibilità ambientale del Sistema Aeroportuale Toscano, di sviluppo sostenibile del traffico aereo del medesimo Sistema in coerenza alle previsioni di sua evoluzione futura (come stimate da Toscana Aeroporti e dal Piano Nazionale degli Aeroporti) e non coerente rispetto alle previsioni di trasformazione infrastrutturale dello scalo aeroportuale fiorentino indicate dagli strumenti di pianificazione sovraordinata di settore, il percorso progettuale di Toscana Aeroporti ha preso in considerazione le possibili alternative di intervento comprensive di azioni di modifica infrastrutturale dello scalo. L'elemento comune e costante di dette alternative è rappresentato dalla necessità di incrementare gli spazi operativi dell'aerostazione (cosiddetto terminal) dedicata ai passeggeri, giacché gli spazi attuali a disposizione dei passeggeri risultano sensibilmente limitati.

Una specifica sezione delle verifiche riferite alle soluzioni alternative è stata, pertanto, dedicata all'analisi delle possibili strategie di intervento legate alla necessità di disporre di spazi, servizi e strutture innovative, tecnologiche, ecologiche e sostenibili per il processamento dei passeggeri all'interno dell'aerostazione. Le valutazioni operate sono state illustrate nel corso del Dibattito Pubblico e la scelta progettuale di realizzazione di un nuovo terminal passeggeri, nella configurazione tecnica esplicitata dalla documentazione agli atti del Dibattito, hanno trovato piena condivisione da parte di tutti gli intervenuti, come evidente dall'assenza di osservazioni a ciò riferite[5] (oggettivamente riscontrabile dalla consultazione della relazione conclusiva del Coordinatore).

Relativamente all'infrastruttura di volo e, in particolare, alla pista, **sono state prese in esame tutte le alternative che sono state oggetto, negli ultimi 20 anni di discussione, di attenzione e di analisi da parte dei molteplici soggetti, Istituzionali e non, coinvolti sul tema.**

Si è trattato -evidentemente- di un esercizio complesso che, per verità di analisi e trasparenza di informazione, ha inteso mettere a confronto **soluzioni tra loro non sempre equamente confrontabili e ponderabili, poiché non caratterizzate dal comune pre-requisito (che dovrebbe, invece, ritenersi imprescindibile) di uguale capacità di soddisfacimento degli obiettivi operativi posti alla base della revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale**. Non tutte le alternative considerate risultano, infatti, associate a soluzioni tecniche e a configurazioni di pista di volo aventi lunghezza

[5] Per gli aspetti di dettaglio legati all'accessibilità e all'inclusione sociale, si rimanda alle successive sezioni del presente documento

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

minima coerente con le necessità operative di raggiungimento delle destinazioni di progetto e accompagnamento della domanda di traffico passeggeri.

Ciononostante, tutte le **14 soluzioni alternative** sono state comunque analizzate e valutate, in modo da poterne apprezzare sia gli elementi di forza, sia quelli di debolezza. Tra esse è stato preso a riferimento anche lo scenario denominato "*do minimum*", ossia di minimo intervento sull'attuale pista di volo 05/23, analizzato sia in riferimento alle originarie ipotesi di cui al Masterplan 2001-2010 (oggetto del Decreto VIA n. 676/2003, ma non oggetto di successivo iter autorizzativo), sia nella teorica ipotesi di allungamento della pista verso sud, con interramento del tratto finale di autostrada A11, sia nell'altra ipotesi di allungamento verso nord.

Riguardo a ciò, **la soluzione indicata all'interno del Masterplan ipotizzato oltre 20 anni fa non risulta più attuale, così come non risultano più praticabili reali ipotesi di poter allungare la pista di volo verso sud**, interrando il tratto terminale dell'autostrada A11 poiché -come noto- il progetto di ampliamento alla terza corsia del tratto autostradale Firenze-Pistoia, così come positivamente licenziato dal procedimento VIA di competenza del Ministero dell'Ambiente e dalla successiva Conferenza di Servizi espletata presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché come attualmente al vaglio (a livello di progetto esecutivo) da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ai fini dell'imminente appalto e avvio dei lavori, non contempla detta soluzione tecnica. Il possibile intervento considerato quale praticabile soluzione di allungamento dell'attuale pista riguarda, quindi, la **sola possibile estensione verso nord, che potrebbe quantificarsi in circa 150 metri** (si deve, infatti, considerare che dei circa 400 metri fisicamente disponibili, 240 metri dovrebbero necessariamente configurarsi quale area di sicurezza -RESA- e non quale pista).

Le altre soluzioni prevedono necessariamente la realizzazione di una nuova pista di volo, avente orientamento differente da quello attuale, e lunghezza quanto più coerente con quella minima necessaria per il raggiungimento delle destinazioni di progetto. Si è trattato, quindi, di verificare le possibili rotazioni di un segmento (pista) all'interno della porzione di territorio centrata sull'attuale sedime aeroportuale: un processo molto simile al movimento di una lancetta all'interno di un orologio, nel quale però non tutti i quadranti possono ritenersi disponibili poiché gli ostacoli orografici, l'esistente edificato urbano e gli esistenti assi infrastrutturali precludono/inibiscono diversi settori circolari.

Sono stati, in particolare, **analizzati i seguenti orientamenti: 05/23, 08/26, 09/27, 11/29, 12/30, 13/31, 14/32**, riconducibili alle seguenti principali tipologie di orientamento: perpendicolare all'autostrada (pista esistente), obliquo e parallelo. La metodologia di valutazione ha contemplato l'applicazione dell'**analisi multi-criteria**, con introduzione di specifici criteri e sotto-criteri e relativi **fattori ponderali**, **coerenti con gli indirizzi ed obiettivi (generali e specifici) che la revisione progettuale si prefigge di perseguire e con gli elementi di attenzione ed istanze del territorio** già noti a Toscana Aeroporti per come emersi nel corso del precedente percorso di VIA, Conferenza di Servizi e Osservatorio Ambientale. Da qui la scelta di aver considerato **prioritari i criteri relativi all'impatto ambientale e paesaggistico e all'impatto sul contesto territoriale**, ritenuti addirittura prevalenti rispetto agli aspetti di carattere tecnico, economico e di operatività aeroportuale.

La soluzione individuata quale proposta di progetto è quella di realizzazione della nuova pista di volo 11/29 da 2.200 metri. Il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP) illustra e descrive le ragioni poste alla base dell'attribuzione dei singoli punteggi ai singoli sotto-criteri per la singola alternativa considerata, riportando schemi generali di raffronto tra le alternative valutate, contenenti sia i punteggi espressi per ciascun criterio (cfr. Tabella 42, pag. 90), sia quelli espressi per ciascun sotto-criterio (cfr. Tabelle 43, 49, 63 e 69). Sono inoltre presenti tutte le tabelle rappresentative dei singoli confronti a coppie effettuati.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

La nuova pista di volo e la sua modalità di esercizio

La nuova pista di volo avrà:

- **orientamento "declinato convergente"**, espresso dai numeri **11/29**, differente rispetto alla precedente ipotesi 12/30 contenuta nel Masterplan 2014-2029;
- **lunghezza complessiva pari a 2.200 metri**, più corta rispetto alla precedente ipotesi di 2.400 metri contenuta nel Masterplan 2014-2029;
- **posizionamento** della testata 29 interno all'esistente sedime aeroportuale, **arretrato di circa 190 metri lato città di Firenze** rispetto a quello precedentemente previsto per la testata 30 dal Masterplan 2014-2029.

Attraverso dette caratteristiche si raggiungeranno i seguenti obiettivi[6]:

- ✓ **più contenuta estensione dell'ampliamento del sedime aeroportuale** rispetto al territorio del Comune di Sesto Fiorentino, tanto che la nuova pista di volo rientra completamente all'interno dell'ambito di salvaguardia B di cui alla precedente Integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale regionale per l'adeguamento dello scalo aeroportuale e per il parco agricolo della piana.
- ✓ pressochè **totale risoluzione** del fattore di criticità ambientale e sociale legato all'attuale **esposizione della popolazione al rumore aeroportuale (riduzione di oltre il 99.5% della popolazione esposta a rumorosità superiore a LVA 60 decibel)**;
- ✓ migliore configurazione operativa del sistema pista-raccordi-piazzali, caratterizzata da **percorsi brevi**, **circuitazioni semplici e brevi tempi di rullaggio** (con conseguenti benefici sia in termini di sicurezza aerea, sia di servizio offerto ai passeggeri, sia di emissioni climalteranti in atmosfera).

Dal punto di vista operativo e dell'esercizio aeroportuale, si conferma e si ribadisce che **tutti gli atterraggi avranno provenienza unicamente da ovest, senza alcun sorvolo della città di Firenze (del suo centro, dei suoi beni artistici e culturali, ecc.)** e che **tutti i decolli saranno orientati verso ovest, ancora una volta senza sorvolo della città di Firenze**. L'oggettiva dimostrazione e conferma tecnica di ciò si può rinvenire nella previsione progettuale di un unico percorso di avvicinamento, nella localizzazione e nella tipologia degli Aiuti Visivi Luminosi – AVL e in altri particolari tecnici di dettaglio.

Quanto sopra ad ulteriore chiarimento e conferma delle previste modalità di utilizzo della nuova pista di volo che, peraltro, coincidono con quelle che già erano state indicate nel Masterplan 2014-2029, a chiara evidenza che ogni documento aeroportuale prodotto dopo l'approvazione dell'Integrazione al PIT per l'adeguamento dell'aeroporto (luglio 2014) risulta univoco in detta determinazione. La nuova pista consentirà, inoltre, una **più regolare operatività aerea** in quanto grazie ad essa verranno sensibilmente **limitati i casi di mancato completamento della manovra di atterraggio** conseguenti ai già menzionati casi di presenza di vento in coda o di nebbia localizzata in corrispondenza del fiume Arno. Il nuovo orientamento 11/29 risulta, infatti, molto meno esposto al fenomeno di "dirottamento" o di "riattaccata", a totale vantaggio di una **maggiore regolarità e affidabilità del servizio offerto ai passeggeri**. La maggiore

[6] I termini di raffronto si intendono riferiti alle previsioni progettuali del precedente Masterplan 2014-2029

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

lunghezza della pista (rispetto all'attuale) consentirà, infine, di superare le attuali diffuse necessità di limitazione di carico in periodo estivo, con conseguente superamento dei disagi arrecati ai passeggeri allorquando gli stessi non possono oggi imbarcarsi a bordo o devono farlo senza poter imbarcare in stiva il proprio bagaglio.

Per quanto attiene, da ultimo, al tema del **rischio di collisione con volati** (cosiddetto bird-strike), si rappresenta che la necessità di una preventiva valutazione di detto rischio costituiva, già per il precedente Masterplan 2014-2029, una specifica prescrizione (cfr. prescrizione A.46) recata dal Decreto VIA del 2017. **Detta prescrizione era già stata ottemperata** preliminarmente alla conclusione dei lavori della Conferenza di Servizi e le relative analisi erano state prodotte da un **gruppo di lavoro universitario**, altamente qualificato in materia, evidenziando l'assenza di rischi significativi non adeguatamente gestibili e mitigabili. **Analogamente si potrà provvedere in relazione alla revisione progettuale del Masterplan, ritenendo comunque che non sia stato introdotto in progetto alcun addizionale elemento di potenziale rischio rispetto a quanto già analizzato**. **La tematica sarà, comunque, specificatamente approfondita da Toscana Aeroporti nell'ambito del successivo procedimento di compatibilità ambientale**[7].

Il nuovo Terminal passeggeri e le relative aree connesse

Rispetto al precedente Masterplan 2014-2029, il nuovo Terminal rappresenta presumibilmente l'esempio più tangibile della grande attenzione che, attraverso la revisione progettuale del Masterplan, Toscana Aeroporti ha posto ai temi di:

- miglioramento dell'**intermodalità dei trasporti** e dell'**accessibilità aeroportuale**;
- ottimizzazione dell'**inserimento paesaggistico** delle opere;
- **contenimento dei consumi energetici** e **decarbonizzazione dello scalo**;
- **miglioramento dei livelli di servizio** offerti ai passeggeri;
- **miglioramento della tutela sanitaria e dell'esperienza del passeggero** all'interno dell'aerostazione;
- **innovazione ed automazione** dei processi;
- **resilienza e flessibilità operativa**.

Si tratta, infatti, di una nuova concezione operativa e architettonica del Terminal, basata sui seguenti principi:

[7] Con ciò fornendo ulteriore risposta al seguente passaggio della relazione conclusiva del Coordinatore: *"In particolar modo, dai tavoli di lavoro è emersa l'esigenza di fare chiarezza circa il fatto che la monodirezionalità della pista non sia messa in discussione in futuro prevedendo sorvoli sulla città di Firenze e quale sia la convenienza dal punto di vista operativo rispetto allo stato attuale. A queste richieste di chiarimento il gestore aeroportuale ha sempre risposto che la monodirezionalità della nuova pista costituisce un'assunzione progettuale per cui non si prevedono deroghe. Inoltre, ha sostenuto che la monodirezionalità non limiterà l'operatività al punto di impedire allo scalo di gestire la prevista futura domanda di traffico"*, nonché al seguente quesito espresso dal Coordinatore: *"Alla luce di quanto emerso, il gestore aeroportuale conferma le valutazioni espresse durante lo svolgimento della procedura circa l'operatività e la sicurezza della nuova pista? Intende integrare tali valutazioni con elementi di maggior dettaglio? Come è stato o sarà valutato il rischio di collisione con l'avifauna?"*.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

- ✓ **minore impermeabilizzazione** dei suoli;
- ✓ maggiore **interconnettività tra diversi sistemi di mobilità**;
- ✓ **separazione e semplificazione dei flussi veicolari** all'esterno del terminal;
- ✓ **separazione e semplificazione dei flussi di passeggeri** all'interno del terminal;
- ✓ massimizzazione delle aree operative e **modularità di progressiva realizzazione ed utilizzo delle aree, in applicazione dei criteri di resilienza**;
- ✓ attenzione al **contenimento delle emissioni climalteranti e dei consumi energetici**, anche mediante l'adozione di sistemi innovativi di **mantenimento dell'energia termica** e di **produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile**;
- ✓ **riutilizzo di terre da scavo** in applicazione dei criteri dell'economia circolare;
- ✓ applicazione dei più moderni **sistemi** e accorgimenti **di digitalizzazione e automatismo**;
- ✓ studio di approfondimento e **valorizzazione architettonica** di dettaglio, con attenzione alle linee estetiche, ai materiali, alle forme,

atti a garantire le più elevate performance di carattere ambientale, energetico e operativo.

Una struttura moderna, incentrata sull'innovazione applicata non solo alla digitalizzazione, ma anche all'architettura delle strutture e all'operatività aeroportuale, aperta al mondo e a tutti, nell'ottica del perseguimento delle massime forme di **inclusività sociale**. In tal senso, le discussioni intercorse, nell'ambito del processo di Dibattito Pubblico, sul tema dell'inclusione sociale hanno rappresentato per Toscana Aeroporti un'importante occasione per illustrare e condividere la propria concezione progettuale dei sistemi di accessibilità all'aeroporto e di fruizione delle varie aree del nuovo Terminal, ma anche una grande opportunità per uno **scambio culturale e di esperienza con i rappresentanti degli enti e delle associazioni** che si occupano di queste tematiche, per un **arricchimento professionale del gruppo di lavoro** e per un successivo **ulteriore miglioramento dell'opera**, in modo che la stessa possa davvero diventare un luogo "amico", o per lo meno accessibile e fruibile senza difficoltà, per ogni passeggero o utente aeroportuale.

Si conferma, quindi, la massima attenzione di Toscana Aeroporti ai temi sopra esposti, con la **totale disponibilità, nonché interesse professionale, ad includere nelle successive fasi progettuali di elaborazione del nuovo Terminal e delle altre aree aeroportuali i rappresentanti delle varie disabilità**, in modo da cogliere con maggiore efficacia, completezza ed integrazione, i preziosi suggerimenti che potranno essere espressi per definire soluzioni e modalità gestionali tali da superare il mero rispetto di adempimenti normativi e fare del Terminal un esempio di inclusione sociale su scala globale. In tal modo l'**esperienza dei passeggeri con disabilità all'interno dell'aeroporto** (e non solo dell'aerostazione) potrà avvenire con l'opportuno livello di **autonomia ed indipendenza, in condizioni di costante sicurezza**, potendo contare non su **inappropriate forme di accompagnamento e/o assistenzialismo**, **bensì** su **adeguati strumenti di informazione, guida, indirizzo e, in caso di necessità, intervento**. Detto coinvolgimento potrà partire già livello di progettazione definitiva, potendo, tuttavia, presumibilmente trovare la sua piena ed esauriente esplicitazione

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

tecnica a livello di progetto esecutivo. Si valuteranno direttamente con gli interessati le più opportune modalità di integrazione all'interno del gruppo di progettazione[8].

Trova, inoltre, piena condivisione da parte di Toscana Aeroporti l'opportunità di estensione del concetto di inclusione sociale, non limitando lo stesso alla sola necessità di attenzione alla disabilità, ma anche agli **aspetti sociali, razziali, culturali, sessuali e religiosi delle persone che utilizzeranno l'aeroporto**. In tal senso, **si accoglie con favore la proposta**, emersa nel corso del Dibattito Pubblico, **di dotare il nuovo Terminal con uno spazio silenzioso dove le persone di qualsiasi fede o confessione, o atee o agnostiche, possano trovare un proprio momento di raccoglimento e preghiera, o anche solo di meditazione, rilassamento, ricordo, pensiero, contemplazione**. Un locale aperto a tutti gli operatori aeroportuali e a tutti i passeggeri, che verrà progettato in modo da poter essere utilizzato senza il rischio di influenzare il proprio credo, la propria convinzione e il proprio essere, in un'atmosfera pacifica e neutrale[9].

Da ultimo, sempre con espresso riferimento ai temi emersi nel corso del Dibattito Pubblico e/o segnalati attraverso la presentazione di Diari degli Attori, **si riceve positivamente la proposta di dedicare adeguata attenzione al connubio tra regolare operatività aeroportuale e supporto alla didattica**. L'aeroporto è, infatti, un luogo "vivo", ove coesistono e collaborano più discipline, più professionalità, più aree/tematiche applicative. Un luogo in cui si parlano più lingue, ci si relaziona direttamente con le persone, si applicano regolamenti e norme di vario genere (controlli di sicurezza, certificazione aeroportuale, ecc.), si eseguono attività e prestazioni intellettuali, ma anche lavori pratici, manuali e operativi. Un luogo, infine, affascinante, in cui volano gli aerei e dove la scuola di volo offre l'opportunità di diventare piloti.

Non a caso Toscana Aeroporti è da sempre sensibile al tema, offrendo possibilità di stage e tirocini formativi a studenti, garantendo la possibilità di effettuazione dell'alternanza scuola-lavoro, collaborando con il proprio supporto tecnico alla predisposizione di tesi di laurea, sovvenzionando studi, progetti e ricerche, ma anche mettendo l'infrastruttura di volo a servizio di esercitazioni o esperienze di familiarizzazione al volo della scuola militare. **Non può, quindi, che accogliersi positivamente la proposta di realizzazione di uno spazio didattico all'interno delle aree aeroportuali**, la cui puntuale localizzazione potrà essere definita in dettaglio nel corso delle successive fasi progettuali (in caso di ubicazione all'interno del nuovo Terminal) o delle prime fasi di esercizio del nuovo Terminal (in caso di ubicazione all'interno delle attuali strutture dell'aerostazione, da convertire ad uffici, spazi amministrativi e direzionali)[10].

---

[8] Con ciò rispondendo al quesito posto dal Coordinatore: *"Il gestore aeroportuale intende includere nella progettazione rappresentanti di tutte le disabilità per rendere più inclusivo l'aeroporto? In che modo?"* (cfr. relazione conclusiva del Coordinatore, pag. 40).

[9] Con ciò rispondendo al quesito posto dal Coordinatore: *"Il gestore aeroportuale come valuta la proposta di prevedere una stanza silenziosa dedicata al raccoglimento all'interno del nuovo terminal?"* (cfr. relazione conclusiva del Coordinatore, pag. 40).

[10] Con ciò rispondendo al quesito del Coordinatore: *"Il gestore aeroportuale valuta positivamente la proposta di realizzare uno spazio didattico all'interno del nuovo terminal? Se sì, come intende studiare la sua realizzazione nelle successive fasi di progettazione? Se no, per quale motivo?"* (cfr. relazione conclusiva del Coordinatore, pag. 41.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

L'energia quale elemento chiave della revisione progettuale [11]

Uno degli elementi progettuali innovativi introdotti dalla revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale consiste nell'ipotesi di **valorizzazione di una consistente porzione dell'attuale pista di volo** (che si prevede di dismettere) **attraverso la sua conversione ad ospitare un nuovo importante impianto per la produzione di energia elettrica fotovoltaica**. In tal modo, lasciando inalterato lo stato di permeabilità dei suoli, si promuove la **produzione elettrica da fonte rinnovabile, atta a compensare interamente le emissioni prodotte all'interno del comparto aeroportuale, traguardando ben prima del 2030, nonché in largo anticipo rispetto a quanto richiesto agli aeroporti "comprehensive" della rete europea TEN-T, l'obiettivo della "carbon neutrality"**.

L'impianto di progetto è composto da 6 settori (o campi) dotati di pannelli fotovoltaici fissati al terreno, posizionati con orientamento variabile a seconda del singolo settore, in modo da garantire un'ottimale esposizione (per la massima produzione energetica) ed evitare, al contempo, fenomeni di abbagliamento verso la torre di controllo. La **potenza complessiva dell'impianto** risulta, al presente livello di progettazione preliminare, pari a **13.94 MW**; si tratta, pertanto, di una taglia di impianto che, sfruttando al massimo l'attuale sedime aeroportuale (ossia la destinazione infrastrutturale) e senza comportare occupazione di nuovo suolo, massimizza la produzione in modo da coprire interamente il fabbisogno dello scalo aeroportuale (provvedendo, ovviamente, ad adeguate forme di immagazzinamento e/o trasformazione e accumulo dell'energia prodotta in periodo diurno, al fine di un suo utilizzo in corrispondenza di fasce orarie a scarsa insolazione) e da generare, al contempo, un esubero energetico. Si concretizzerebbe, in tal modo, quel virtuoso percorso, da tempo auspicato, attraverso il quale le infrastrutture pubbliche possano offrire **non solo servizi essenziali di mobilità e trasporto** ai propri utenti diretti, ma generare anche efficaci strumenti idonei ad una loro più sostenibile integrazione territoriale, producendo **ulteriori beni e servizi di pubblica utilità e di importante valenza ambientale, economica e sociale (quale la produzione e cessione di energia rinnovabile)**.

Le modalità di gestione di detto esubero risulteranno necessariamente coerenti con le vigenti disposizioni normative in materia, soprattutto per quanto riguarda la **creazione di comunità energetiche rinnovabili** (CER) che potrebbero rappresentare -se di interesse reciproco- un'**opportunità molto importante per favorire scambi energetici con altri soggetti Istituzionali (come l'Università e Caserma Marescialli) o altri soggetti privati**.

La risorsa fotovoltaica risulta quella preferibile rispetto ad altre possibili opzioni rinnovabili, quale l'eolico e la geotermia, poiché non contempla le problematiche legate alla costruzione in elevazione, tipica dell'eolico ma non consentita nelle immediate vicinanze di una pista di volo (dotata, per finalità di sicurezza aerea, di fasce di rispetto ove non sono ammessi

[11] La presente sezione del Dossier intende fornire le risposte alle seguenti domande che il Coordinatore ha posto all'interno della propria relazione conclusiva, nella sezione denominata "L'impianto fotovoltaico e la produzione energetica" (cfr. pag. 47): "*Il gestore conferma che la quota parte di energia elettrica in esubero potrà essere fornita alle utenze poste nelle vicinanze dello scalo? Se sì, in che modo? Intende inoltre considerare alternative come impianti eolici o geotermici e perché?" e "Alla luce di quanto dibattuto, il gestore aeroportuale conferma di considerare idoneo il posizionamento dell'impianto fotovoltaico al posto dell'attuale pista? Come valuta la collocazione di parte dell'impianto su superfici coperte allo scopo di ridurre il consumo di suolo?".*

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

ostacoli verticali) e non richiede, a parità di energia prodotta, ingenti spazi come la geotermia (che, per altri aspetti, introduce anche ulteriori complessità gestionali).

L'impianto sopra descritto non rappresenta, comunque, l'unica installazione fotovoltaica prevista dalla revisione progettuale del Masterplan, giacché anche **in corrispondenza della superficie di copertura del nuovo Terminal passeggeri è prevista l'integrazione di un impianto fotovoltaico, avente potenza pari a 1.5 MW**. Detta potenza, limitata rispetto alla superficie complessiva di copertura del Terminal, consente il giusto compromesso tra l'opportunità di impiego di detta area ai fini energetici e la necessità di non alterare e/o compromettere la funzione architettonico-paesaggistica della stessa copertura che, infatti, diviene nel progetto l'elemento strategico ed identificativo dell'intera idea architettonica dell'opera.

In tal senso si è preferito impiegare ai fini energetici una parte di infrastruttura esistente, piuttosto che conferire un carattere rigidamente tecnologico-impiantistico all'armoniosa linea di copertura del Terminal, evitando che il naturale acclivio verde, arricchito da essenze vegetali disposte su filari, si trasformasse in un piatto, freddo e sottile film artificiale, innaturale e non coerente con la funzione di integrazione paesaggistica che il disegno architettonico ha inteso conferire al nuovo Terminal. Così facendo si è, al tempo stesso, conferita all'attuale infrastruttura di volo una propria nuova e positiva tappa evolutiva, differente da un mero e sterile smantellamento, ma orientata a garantire la continuità della propria importanza e dell'interesse pubblico da essa sotteso, segnando il passaggio dalla sua originaria funzione trasportistica alla sua nuova e moderna funzione energetica e prefigurando, in tal modo, un percorso di ulteriore valorizzazione e di finale "rivalsa ambientale" dell'opera, auspicabile ed applicabile a molte altre infrastrutture pubbliche.

L'**applicazione geotermica** è stata, comunque, prevista a supporto del nuovo Terminal passeggeri, a servizio del quale apposite pompe di calore geotermiche a circuito chiuso trasferiranno il calore al suolo nei mesi di raffrescamento e recupereranno il calore dal suolo nei mesi di riscaldamento attraverso l'azione di appositi scambiatori ad anello denominati **sonde geotermiche**. La capacità dimensionale dell'impianto sarà di circa 3.000 kW; il residuale fabbisogno energetico per la climatizzazione estiva ed invernale sarà coperto mediante impiego di pompe di calore aerotermiche.

La nuova configurazione aeroportuale quale occasione ed opportunità per lo sviluppo della funzione logistica [12]

La dismissione dell'attuale pista di volo e la conseguente riconfigurazione delle relative fasce di sicurezza aerea rispetto agli ostacoli in elevazione apre la **possibilità alla realizzazione di manufatti (hangar e/o capannoni) di servizio all'attività logistica** in corrispondenza del comparto settentrionale del futuro sedime aeroportuale. In tal senso, la specifica localizzazione di detto comparto risulta particolarmente interessante poiché posta **in posizione strategicamente favorevole rispetto alle previsioni del Piano Urbanistico Esecutivo di Castello e alla linea ferroviaria Alta Velocità-Alta Capacità Firenze-Bologna e Firenze-Prato-Pistoia-Viareggio**.

[12] All'interno della presente sezione del Dossier si fornirà risposta al seguente quesito formulato dal Coordinatore nella propria relazione conclusiva, sezione "La logistica del trasporto merci" (cfr. pag. 39): "*Come il gestore aeroportuale intende che venga gestita la funzione logistica all'interno dell'aeroporto ampliato e in che modo questa sarà coerente con quella del Piano urbano esecutivo di Castello?".*

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

Da un lato, la prospiciente area di Castello prevede la realizzazione, proprio in posizione antistante all'attuale varco nord di accesso viario al sedime aeroportuale, di un'importante infrastrutturazione logistica, con la quale le strutture interne dello scalo intendono **dialogare in rapporto sinergico e non competitivo** e, dall'altro, la linea ferroviaria Firenze-Prato-Pistoia-Viareggio, posta a soli 650 metri dall'aeroporto, risulta direttamente interconnessa, ad appena 8.5 km di distanza, con l'**interporto di Prato**. Non va, inoltre, dimenticata la stretta vicinanza dell'aeroporto all'area produttiva e artigianale dell'Osmannoro, direttamente collegata con lo scalo attraverso un'accessibilità viaria dedicata.

Da qui la grande opportunità che la revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale intende perseguire, definendo una **dotazione infrastrutturale** interna all'aeroporto e una rete di collegamenti esterni intermodali (ferro-gomma-aria) altamente favorevoli allo sviluppo di un polo logistico di evidente importanza per la città di Firenze e per tutto il suo hinterland produttivo, commerciale, artigianale e manifatturiero.

Nel corso del Dibattito Pubblico tutte le categorie economiche intervenute hanno positivamente accolto la nuova revisione progettuale del Masterplan aeroportuale e, tra esse, Confindustria in particolare ha condiviso alcuni significativi dati esplicativi del comparto industriale e manifatturiero fiorentino e toscano, caratterizzato da una spiccata propensione al settore manifatturiero (1 impresa manifatturiera ogni 83 abitanti, a fronte di un dato medio nazionale di 1 impresa ogni 125 abitanti), da una spiccata apertura sui mercati internazionali (48 miliardi di euro il valore dell'export, quasi il 10% del totale nazionale) e dalla presenza di 350 mila imprese, per lo più di piccole e piccolissime dimensioni, abili nel rispondere alla domanda frammentata e variabile quale quella legata ai beni per la casa e per la persona.

Si tratta, quindi, di un cluster economico che potrà senz'altro beneficiare di una **configurazione aeroportuale finalmente aperta alla logistica, allo smistamento delle merci e al trasporto cargo leggero, fortemente interconnesso e multimodale**. Non a caso si fa riferimento al **cargo leggero** poiché, come diffusamente illustrato nel corso del processo di Dibattito Pubblico, Toscana Aeroporti ritiene che lo sviluppo del cargo pesante possa svilupparsi e consolidarsi esclusivamente presso lo scalo di Pisa, dotato di infrastrutture di volo certamente più adeguate rispetto a detta finalità, potendo in esse operare aeromobili di stazza e dimensioni sensibilmente più elevate di quelli previsti per lo scalo fiorentino.

L'aeroporto di Pisa resterà, quindi, il riferimento regionale per la logistica legata al cargo pesante, efficacemente interconnesso con la ferrovia, con l'autostrada, con la FI-PI-LI, con il porto di Livorno, con l'interporto di Guasticce, nonché punto di riferimento per la rete Toscana Pharma Valley. L'aeroporto di Firenze potrà, invece, divenire elemento di ausilio per il cargo leggero, ovvero per quei **colli di più facile trasporto e smistamento, legati a consegne capillari sul territorio e agevolmente caricabili nella stiva degli aeromobili di dimensioni medie e limitate (classe Charlie) che continueranno ad operare presso lo scalo fiorentino** (che, invece, non ospiterà nemmeno per il futuro aerei cargo appartenenti alle classi superiori).

Ciò potrà generare **evidenti impatti positivi in termini occupazionali** e **positive sinergie con le previsioni di Castello, facendo dell'aeroporto un significativo "nodo" della logistica, a supporto del "nodo urbano" di Firenze e dell'intera Città Metropolitana**.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

Le ottimizzazioni introdotte per il mantenimento dei collegamenti stradali di Via dell'Osmannoro [13]

Le nuove opere viarie che la revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale prevede all'interno del territorio del Comune di Sesto Fiorentino, nel garantire l'opportuna risoluzione dell'interferenza sussistente con la nuova pista di volo, rappresentano un elemento di tangibile miglioramento apportato rispetto alle precedenti previsioni contenute nel Masterplan 2014-2029. **La progettazione di dette opere rappresenta, in tal senso, il segno oggettivo e concreto dell'attenzione che Toscana Aeroporti ha inteso rivolgere alle istanze del territorio**, a più riprese e da più parti espresse in merito al precedente Masterplan.

La soluzione prevista per la modifica dell'attuale tracciato di Via dell'Osmannoro consente, infatti, di:

- preservare l'attuale collegamento diretto tra il centro città di Sesto Fiorentino e la sua zona produttiva dell'Osmannoro, posta a sud dell'autostrada A11;
- preservare l'attuale collegamento diretto (svincolo) con l'autostrada A11;
- preservare l'attuale accesso al polo di gestione dei rifiuti di Case Passerini, preservandone anche il sovrappasso autostradale di Via del Pantano;
- garantire l'accesso diretto al comparto ovest del sedime aeroportuale con provenienza sia da Sesto Fiorentino, sia dall'Osmannoro (Via del Cantone), sia da Via Pratese-Via dei Giunchi.

Il tutto evitando quella soluzione di completa circuitazione della pista, inserita nel precedente Masterplan 2014-2029, ed introducendo un **nuovo ramo dotato di sottopasso viario della pista di volo**, avente **lunghezza complessiva confrontabile con quella esistente (solo 425 metri più lungo)**. La nuova viabilità di sottopasso è prevista di **tipologia più elevata** (di tipo C1) rispetto a quella attuale, **priva di pericolose intersezioni a raso e di semafori**, dotata di comuni rampe di salita e discesa (alla stregua di tutti i sottopassi viari), nonché caratterizzata da un **percorso razionale, non complicato, o tortuoso/pericoloso, e da parametri geometrici, dimensionali e plano-altimetrici perfettamente coerenti con le indicazioni del Codice della Strada e con le altre vigenti normative di settore**.

La soluzione illustrata nell'ambito del Dibattito Pubblico ha ricevuto diffusi apprezzamenti e, pertanto, Toscana Aeroporti ritiene di **confermarla nella sua impostazione generale** che, nel corso delle successive fasi procedurali, sarà oggetto di adeguato approfondimento progettuale. La configurazione viaria definita dalla revisione progettuale in esame consente, inoltre, il **mantenimento dell'attuale accesso viario a tutte le attività poste immediatamente a sud della nuova rotatoria** prevista in posizione antistante all'attuale ingresso (da Via dell'Osmannoro) al Polo Scientifico e

[13] All'interno della presente sezione del Dossier si fornirà risposta ai seguenti quesiti espressi dal Coordinatore all'interno della sezione "La mobilità collettiva e l'intermodalità" (cfr. pagg. 52-53) della propria relazione conclusiva:

- *"Il gestore aeroportuale ritiene definitiva la soluzione proposta per garantire la continuità del collegamento Sesto Fiorentino e la zona dell'Osmannoro? Se sì, perché? Se no, quali accorgimenti intende valutare nelle fasi progettuali successive?"* (cfr. pag. 52);
- *"Il gestore aeroportuale conferma le proprie valutazioni relative alla viabilità d'accesso al Consorzio Agrario?"* (cfr. pag. 53).

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

Tecnologico di Sesto Fiorentino: **Consorzio Agrario, area di servizio ed autolavaggio Aquila, azienda agricola e residenze**[14].

Con particolare riferimento all'**accessibilità del Consorzio Agrario**, al momento si ritiene che l'attuale traversa di Via dell'Osmannoro possa costituire la più efficace viabilità di accesso anche per lo stato futuro di Masterplan aeroportuale. Ciononostante si prende atto di quanto espresso nel corso del Dibattito Pubblico dai rappresentati del Consorzio e da Coldiretti, così come esplicitato nella relazione conclusiva del Coordinatore (cfr. pag. 53)[15] e, pertanto, **la soluzione alternativa** da essi **proposta sarà oggetto di puntuale verifica di conformità ai requisiti tecnici del Codice della Strada nel corso delle successive fasi progettuali e, in caso di riscontro positivo, sarà da Toscana Aeroporti puntualmente dimensionata ed integrata nel progetto.**

Le opere di difesa idrogeologica [16]

La realizzazione della nuova pista di volo, indipendentemente dalla sua lunghezza, determina una interferenza diretta con l'alveo (artificiale) del Fosso Reale e con altri canali minori di bonifica presenti nella piana, aventi percorso pressochè perpendicolare alla pista.

La contingente necessità di risoluzione tecnica di dette interferenze ha rappresentato, per il Piano di Sviluppo Aeroportuale (già a partire dal precedente Masterplan 2014-2029), l'**occasione per condurre specifici approfondimenti di carattere idrologico e idraulico su tutte le aree di intervento, studiandone nel dettaglio le attuali condizioni di fragilità idrogeologica e proponendo opere non solo adeguate rispetto alla necessità di realizzazione della pista di volo, ma anche idonee a garantire la messa in sicurezza idraulica di tutte le aree oggetto di trasformazione, introducendo con ciò importanti miglioramenti all'assetto idrogeologico della piana.**

Il progetto prevede, infatti, la creazione di una nuova inalveazione del Fosso Reale, integrata da importanti aree di laminazione controllata delle piene, nonché l'attuazione di un sistema ridondante (a totale vantaggio della sicurezza) comprensivo di un canale di derivazione, in modo da poter modulare il funzionamento idraulico del Fosso a seconda della sua portata idrica: deviazione e utilizzo del canale di derivazione in occasione di regimi ordinari, deviazione e utilizzo della nuova inalveazione in occasione di eventi di piena. Ulteriori interventi di raccordo e razionalizzazione del

[14] Relativamente a queste ultime, la successiva fase progettuale dettaglierà più approfonditamente i percorsi di accesso agli immobili di cui ai civici n.228, 232 e 234 dell'attuale Via dell'Osmannoro

[15] La relazione conclusiva del Coordinatore riporta: *"Infine è emersa una proposta da parte di Coldiretti sulla questione della viabilità da/verso il Consorzio Agrario, che si trova sul lato nord di via dell'Osmannoro. Si propone di considerare la possibilità di creare un accesso diretto al Consorzio e alle aziende agricole che si trovano in quell'area, unendo la strada che attualmente li raggiunge con quella extraurbana di categoria C1 che arriverà dal nuovo sottopassaggio"*.

[16] All'interno della presente sezione del Dossier conclusivo si fornisce risposta ai seguenti quesiti espressi dal Coordinatore nella sezione "La sicurezza idrogeologica" della propria relazione conclusiva (cfr. pag. 46): "*Il gestore aeroportuale intende confermare che le questioni idrogeologiche, come affrontate nel Masterplan, non comportano rischi, neanche in casi di piena o di altri scenari estremi e perciò costituiscono un miglioramento della situazione attuale? Perché?"* e "*Il gestore aeroportuale conferma di voler considerare, nelle successive fasi progettuali, la possibilità di riutilizzare le acque accumulate, congiuntamente agli operatori agricoli? In che modo?*".

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

reticolo minore garantiscono, inoltre, le condizioni di sicurezza idraulica, sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio, rispetto al cosiddetto reticolo delle acque basse. **Tutte le opere e gli interventi idraulici sono dimensionati traguardando tempi di ritorno duecentennali, a fronte di attuali condizioni di deflusso che, già a partire da tempi di ritorno trentennali o cinquantennali, danno origine a localizzati eventi esondativi.**

Le proposte progettuali riferite al Masterplan 2014-2029 sono state analizzate da tutte le Autorità ambientali ed idrauliche competenti (Ministero dell'Ambiente, Autorità distrettuale di bacino, Genio Civile della Regione, Consorzio di Bonifica), e da tutte **assentite ed approvate in Conferenza di Servizi**, a valle di **positive verifiche di ottemperanza sancite dal Ministero dell'Ambiente col supporto dell'Osservatorio Ambientale**.

La revisione progettuale proposta in sede di Dibattito Pubblico ha previsto l'**introduzione di ulteriori azioni di miglioramento alle precedenti opere già ritenute adeguate**, in quanto la minore lunghezza della pista e, in generale, la minore occupazione di territorio del Comune di Sesto Fiorentino, hanno consentito ottimizzazioni in termini di **minor lunghezza della nuova inalveazione del Fosso Reale** (con associata maggiore pendenza e **migliori condizioni di deflusso idrico**, sostanzialmente confrontabili con quelle attuali), **possibilità di sfruttamento di 2 tombini idraulici esistenti** (solo da riprofilare) **per il sottopassaggio del rilevato autostradale**, **minor percorso del canale di derivazione (assolutamente confrontabile a quello attuale del Fosso), minor lunghezza del nuovo canale di gronda** e conseguenti migliori condizioni di deflusso idrico, **maggiore razionalizzazione del funzionamento idraulico del canale Lupaia-Giunchi, minor ingombro complessivo delle strutture arginali e minori necessità di compensazione idraulica dei battenti provenienti dal Fiume Arno.**

Il tutto garantendo comunque le medesime capacità di invaso delle due casse di laminazione previste lungo la deviazione del Fosso Reale.

Relativamente all'area oggetto di realizzazione del **nuovo Terminal passeggeri**, il progetto risulta integrato con uno specifico studio idraulico di dettaglio, in esito al quale **è stato possibile individuare, definire e dimensionare i necessari interventi di messa in sicurezza idraulica dell'area**, attualmente interessata da fenomeni esondativi e dalla presenza di battenti idrici. **Anche in questo caso il Piano di Sviluppo Aeroportuale contribuisce alla sicurezza idrogeologica del territorio, prevendendo interventi in modo integrato e sinergico con altri già programmati e pianificati.**

Risultano del tutto evidenti, quindi, non solo l'attenzione posta da Toscana Aeroporti sul tema della sicurezza idrogeologica, ma anche i positivi effetti generati in tal senso dalle opere di progetto, ulteriormente migliorate attraverso l'ultima revisione progettuale.

In riferimento al contenuto della relazione conclusiva del Coordinatore: "*Dal punto di vista della sicurezza idraulica, chi ha partecipato al dibattito pubblico considera anzitutto le opere previste un miglioramento rispetto alla situazione attuale. Tuttavia, le amministrazioni di Sesto Fiorentino e Poggio a Caiano, nei due loro quaderni, parlano esplicitamente di "sconvolgimento dell'attuale assetto idraulico della Piana*"", Toscana Aeroporti non può, quindi, che stigmatizzare quanto genericamente asserito dalle citate Amministrazioni Comunali, senza la presentazione di elementi tecnici a comprova e supporto. In tal senso, la posizione espressa non può che ritenersi aprioristicamente ed ideologicamente contraria al progetto, e come tale viene interpretata e rispettata.

Riguardo al tema della potenziale esposizione del **nuovo sottopasso viario** della pista al **rischio di alluvione**, si è già avuto modo di fornire le adeguate garanzie di una progettazione attenta e di **soluzioni tecniche atte a intercettare gli eventuali battenti idraulici, convogliandoli in un apposito manufatto di accumulo**. **Al fine di offrire alla comunità**

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

ancora maggiori livelli di sicurezza e di tranquillità nell'utilizzo della nuova infrastruttura, Toscana Aeroporti si impegna, nell'ambito delle successive fasi di progettazione, ad incrementare la volumetria di invaso del citato manufatto di accumulo, in modo da garantire maggiori tempi di intervento nel caso accidentale di malfunzionamento degli afferenti sistemi di pompaggio.

Infine, relativamente ai **suggerimenti ricevuti in merito all'importanza di recuperare e riutilizzare a fini irrigui le acque che dovessero recapitare nelle casse di espansione del Fosso Reale, Toscana Aeroporti conferma** quanto già dichiarato in merito alla **volontà di valutare congiuntamente con gli operatori agricoli interessati possibili forme di riutilizzo delle acque accumulate. Si avvieranno, pertanto, specifici incontri e/o tavoli tecnici sul tema.**

Le opere di compensazione

La revisione progettuale del Masterplan conferma la grande attenzione che Toscana Aeroporti, anche sulla scorta del prezioso e qualificato contributo istruttorio ricevuto per il Masterplan 2014-2029 dalle competenti strutture del Ministero dell'Ambiente e della Regione Toscana, ha da sempre dedicato al tema della **biodiversità e** della **tutela delle specie biotiche** presenti all'interno della piana fiorentina.

Si tratta, come noto, di un **variegato insieme di diverse tessere ecologiche distribuite eterogeneamente** su un'ampia porzione di territorio, aventi quale elemento di centralità e di forza la presenza di **ambienti umidi, talvolta lacuali, altre volte al solo livello di prati umidi (palustri) periodicamente allagati**, in corrispondenza dei quali si sono sviluppati **habitat di diverso pregio ecologico** che, oltre alle specie anfibie tipiche del contesto, offrono rifugio e foraggiamento a **molteplici specie di uccelli, migratori o stanziali**. La totalità di dette aree ha, comunque, un unico fattore comune, rappresentato dalla loro **origine antropica** legata a pregresse attività di escavazione di inerti e a successive forme di sviluppo naturale, semi-naturale o mediante apposite forme di gestione. Talune di queste aree umide sono state, inoltre, appositamente costituite con la finalità di incrementarne la presenza nella piana e di costituire possibili "step zone" (aree di sosta) periferiche rispetto alla "core area" (area centrale, o "spina dorsale", di maggior valenza ecologica), ma con essa connesse attraverso la formazione di corridoi ecologici per l'avifauna. L'iniziale utilizzo di detti stagni ed aree umide a meri scopi venatori (molti invasi sono sorti quali richiami per la caccia) si è così convertito, nel tempo, ad una più consapevole valorizzazione naturalistica ed ecologica dei luoghi e, **ad oggi, risultano numerose esperienze di costruzione e gestione di simili aree, talvolta accoppiate anche a funzioni idrauliche di regimazione delle piene** (con esondazioni controllate).

Sono molte le specie di uccelli che, più o meno saltuariamente, frequentano le citate aree palustri per fenomeni migratori, nidificazione e svernamento.

Toscana Aeroporti ha, negli anni, condotto significative e **costanti attività di monitoraggio di tutte le specie vegetali, floristiche e faunistiche** presenti nella piana interessata dalle trasformazioni aeroportuali, arrivando a disporre di un **bagaglio informativo di assoluto rilievo** e certamente non comune. **Gli uccelli sono, ovviamente, la componente faunistica maggiormente studiata (e monitorata per 5 anni), ma informazioni di dettaglio sono state acquisite, attraverso più campagne di censimento, anche su: anfibi, rettili, pipistrelli, coleotteri e farfalle. Analogamente per le specie invasive (vegetali e animali), la flora, la vegetazione (comprensiva delle siepi e dei filari campestri), gli habitat e l'agro-ecosistema.**

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

La realizzazione della nuova pista di volo e delle relative opere connesse (in particolare le opere di riassetto idraulico) comporteranno la sottrazione di alcuni esistenti habitat in aree afferenti alla Rete Natura 2000 e, al fine di garantire comunque adeguati valori di tutela della biodiversità, l'insieme integrato e congiunto di tutte le suddette informazioni di monitoraggio, già opportunamente condiviso con gli Uffici tecnici competenti della Regione, ha costituito la base a partire dalla quale sono state definite e progettate le **nuove aree di compensazione, pensate in aderenza ai più moderni criteri della "Landscape Ecology"**. In tal caso, le competenze di Toscana Aeroporti sono state coadiuvate e supportate dall'**esperienza di soggetti qualificati in materia**, aventi esperienza diretta nella creazione e gestione delle medesime aree palustri presenti proprio in corrispondenza della stessa piana fiorentina.

Le opere di compensazione previste in progetto mirano alla **ricostituzione di habitat della medesima tipologia di quelli sottratti**, già puntualmente mappati, verificati, controllati e monitorati nel tempo dal gruppo di specialisti incaricati da Toscana Aeroporti. Per tenere in adeguata considerazione eventuali possibili fallanze e/o differenti necessità temporali di evoluzione e sviluppo dei nuovi habitat, **il Masterplan prevede la creazione di nuovi habitat in misura superficiale (estensione in ettari) ampiamente superiore rispetto a quella effettivamente sottratta: a fronte di circa 14-15 ettari di habitat sottratti, i nuovi habitat avranno estensione complessiva pari a 58 ettari (oltre 4 volte tanto).**

All'interno del territorio del Parco Agricolo della Piana il Masterplan aeroportuale prevede, quindi, la realizzazione di tre nuove aree naturalistiche ubicate in localizzazioni preventivamente studiate, alcune delle quali accessibili e fruibili per visite guidate, altre integrate con funzioni diverse, più tipicamente coerenti con l'assetto agricolo della piana e/o con la finalità ricreativa.

Con riferimento ai contenuti dei Quaderni degli Attori[17] riferiti alle previste opere di compensazione e citati nella relazione del Coordinatore, si riscontra che essi non esprimono valutazioni in merito ai sopra illustrati interventi di compensazione paesaggistica ed ecologica, limitandosi al più a ritenere non ipotizzabili (a priori) interventi di compensazione e di mitigazione da considerarsi idonei a rendere ecologicamente sostenibile il progetto.

Ad integrazione delle nuove aree naturalistiche atte alla compensazione degli habitat sottratti, la revisione progettuale di Masterplan conferma, inoltre, ulteriori e mirate azioni di mitigazione, specificamente definite e coerenti con la struttura ecologica della piana, quali la **preventiva trasmigrazione degli anfibi e dei rettili e l'espianto, con ripiantumazione, delle esistenti siepi campestri caratterizzate da più elevato valore ecologico.**

Tutto ciò premesso, **Toscana Aeroporti ritiene per il momento adeguate ed idonee le opere di compensazione inserite nella propria proposta di revisione progettuale, non solo per la loro tipologia, ubicazione, estensione e conformazione, ma soprattutto in considerazione delle già previste modalità di monitoraggio, controllo e gestione di dette aree (e relativi habitat e specie), nonché dello specifico livello-obiettivo di valenza ecologica già individuato (e concertato, in relazione al precedente Masterplan, con i competenti Uffici regionali) per ciascun nuovo habitat quale condizione preordinata alla possibilità di interferenza diretta con il corrispettivo habitat esistente[18].**

[17] Quaderni di Stefano Berni, Roberta Porciani e Lipu Sezione Firenze, citati nella sezione "Le opere di compensazione" della relazione conclusiva del Coordinatore (cfr. pag. 42).

[18] Con ciò fornendo risposta al quesito espresso dal Coordinatore nella sezione "Le opere di compensazione" della propria relazione conclusiva del Dibattito Pubblico (cfr. pag. 42): "*Alla luce delle critiche emerse, il gestore aeroportuale intende rafforzare il valore*

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

Al fine di poter garantire il raggiungimento di un adeguato livello di accrescimento e di valore ecologico da parte dei nuovi habitat previsti all'interno delle aree di compensazione, imprescindibile per poter consentire l'esecuzione dei lavori in corrispondenza degli habitat esistenti, **il cronoprogramma dei lavori prevede di avviare le operazioni proprio in corrispondenza di dette aree**. In tal modo, risultando le opere previste di relativa semplicità esecutiva (almeno per le cosiddette opere civili), gli interventi di compensazione potranno essere conclusi in breve tempo, **lasciando ai nuovi habitat il tempo necessario per la loro evoluzione, gestita, controllata, monitorata e supervisionata da esperti qualificati**.

La direttiva Habitat sarà pedissequamente rispettata, e **nessun habitat interno alla Zona Speciale di Conservazione "Stagni della piana fiorentina e pratese" sarà sottratto se prima non si saranno ultimati gli interventi di compensazione e i nuovi habitat non avranno raggiunto gli obiettivi ecologici e funzionali già preventivamente condivisi (in relazione al precedente Masterplan 2014-2029 e alle pertinenti verifiche di ottemperanza alle prescrizioni VIA) con la competente Regione Toscana (Ente gestore dell'area naturale protetta).** I tempi necessari per il raggiungimento di detti obiettivi sono stati ipotizzati e stimati in fase progettuale, ma potranno subire variazioni in fase esecutiva a seconda della reale ed effettiva evoluzione dei nuovi habitat, rappresentando consapevolmente un **elemento di condizionamento dei tempi di esecuzione delle opere infrastrutturali di aeroporto (ma non della loro fattibilità)**[19].

Le azioni di **monitoraggio e controllo della valenza ecologica dei nuovi habitat** sono puntualmente definite in progetto, e saranno oggetto di verifica da parte dei competenti Uffici della Regione Toscana (Ente gestore dell'area ZSC). **Il monitoraggio è, al momento previsto, sia in fase di cantiere, sia nel cosiddetto "Post Operam", per più anni successivi al completamento dei lavori.**

Toscana Aeroporti non contrasta la proposta di istituzione di una cabina di regia per la condivisione dei relativi risultati, esprimendo comunque la propria disponibilità a predisporre e aggiornare uno specifico portale web dedicato a tutti i monitoraggi ambientali che saranno richiesti dall'Autorità competente del procedimento VIA-VAS, nel cui ambito si svolgerà anche l'endo-procedimento della valutazione di incidenza. In ciò, **lascia alla Regione Toscana, in qualità di Ente gestore della ZSC di interesse, le più opportune valutazioni in merito alle modalità di condivisione dei dati e all'eventuale istituzione della proposta cabina di regia**[20].

delle opere di compensazione nelle future fasi progettuali o ritiene che l'attuale proposta di Masterplan consenta la piena compensazione degli habitat oggetto di interferenza?"

[19] Con ciò fornendo risposta al quesito espresso dal Coordinatore nella sezione "Le opere di compensazione" della propria relazione conclusiva del Dibattito Pubblico (cfr. pag. 42): *"Il gestore aeroportuale conferma che il cronoprogramma degli interventi dà la giusta priorità alle opere di compensazione? In particolare, considera i tempi necessari per la corretta riallocazione e attecchimento degli ecosistemi interferiti?"*

[20] Con ciò fornendo risposta al quesito espresso dal Coordinatore nella sezione "Le opere di compensazione" della propria relazione conclusiva del Dibattito Pubblico (cfr. pag. 43): "*Si chiede al gestore aeroportuale di specificare in che modo e con quali tempistiche verranno monitorate le opere di compensazione e di prendere posizione circa la proposta di istituzione di una cabina di regia per la condivisione dei relativi risultati".*

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

La contestualizzazione territoriale ed infrastrutturale dello scalo aeroportuale

L'obiettivo generale di riconciliazione ambientale dell'esistente infrastruttura aeroportuale trova una parte fondamentale della propria declinazione nelle modalità attraverso le quali il nuovo scalo si prefigge di dialogare col contesto territoriale ed infrastrutturale entro il quale si pone.

Un contesto che la revisione progettuale non assume a quinta scenica davanti alla quale calare l'azione delle opere di Masterplan, ma un contesto attivo e fortemente interagente con le opere di Masterplan, dal quale esse stesse prendono forma e si sostanziano, grazie al quale ogni opera trova la propria valorizzazione e col quale tutte sinergicamente dialogano funzionalmente.

Rapporti col sistema infrastrutturale di area vasta [21]

L'attuale scalo aeroportuale sorge in corrispondenza di un ambito territoriale facilmente accessibile, raggiungibile e ben collegato con la viabilità autostradale, con la viabilità urbana ed extra-urbana, col sistema tramviario cittadino e con la rete ferroviaria. L'infrastruttura rappresenta già oggi un importante nodo della mobilità multimodale di interesse locale e sovralocale e dialoga funzionalmente con essa.

La revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale prende forma a partire dall'attuale assetto infrastrutturale dell'area e mira a valorizzarne la **piena integrazione** non solo con esso, ma anche con la sua evoluzione prevista dai vari strumenti di pianificazione di settore (tra i quali, ad esempio, il Piano Strategico della Città Metropolitana di Firenze e il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile di Firenze).

L'aeroporto è già oggi ubicato a breve distanza (circa 4 km) dagli svincoli dell'autostrada del Sole A1, è prospiciente all'autostrada Firenze-Mare A11, è direttamente accessibile dal viadotto dell'Indiano (attraverso il quale è collegato, a distanza inferiore a 4 km, con la S.G.C. Firenze-Pisa-Livorno) e dal complesso viario di Viale Guidoni-Viale XI Agosto-Viale Luder-Viale degli Astronauti, è collegato (con un percorso di circa 5.5 km) all'asse viario della Mezzana-Perfetti-Ricasoli, è direttamente servito dalla fermata Aeroporto della linea 2 della tramvia, Piazza Unità-Aeroporto, con la quale in meno di 20 minuti si raggiunge il centro di Firenze e si pone, in linea d'aria, a 4.5 km dalla stazione ferroviaria di Santa Maria Novella e a meno di 600 metri dalla stazione ferroviaria Firenze Castello (sulla linea AV-AC Firenze-Bologna e sulla linea Firenze-Pistoia-Viareggio).

La **valorizzazione della multimodalità** rappresenta, quindi, uno degli assi portanti della revisione progettuale del Masterplan aeroportuale. Lo stesso, quindi:

- tiene conto delle previsioni progettuali di ampliamento alla terza corsia del tratto autostradale Firenze-Pistoia della A11 e risulta coerente con esso (e relativi ingombri planimetrici);

[21] All'interno della presente sezione del Dossier conclusivo si fornisce risposta al quesito espresso dal Coordinatore all'interno della sezione "La mobilità collettiva e l'intermodalità" della propria relazione conclusiva (cfr. pagg. 51-52): "*Alla luce di quanto emerso, il gestore aeroportuale ritiene che l'intervento promuova sufficientemente l'intermodalità e che integri l'aeroporto nel sistema trasportistico del territorio? Se sì, perché? Se no, quali soluzioni diverse intende valutare nelle prossime fasi progettuali?*"

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

- tiene conto delle previsioni progettuali di riconfigurazione del nodo viario di Peretola quale interfaccia tra autostrada e città, risultando con esso coerente e ad esso integrato;
- tiene conto della previsione di realizzazione dell'estensione della linea 2 (cosiddetta nuova linea 2.2) tramviaria verso Sesto Fiorentino, risultando con essa coerente e fortemente integrato.

Al tempo stesso, l'aeroporto oggetto del Masterplan 2035 risulterà ben integrato con:

- ✓ nuova fermata ferroviaria "Guidoni" prevista sulla linea Livorno-Pisa-Firenze, interconnessa all'aeroporto mediante la linea tramviaria 2, con 1 sola fermata;
- ✓ nuovo parcheggio scambiatore multipiano "Guidoni", interconnesso all'aeroporto mediante la linea tramviaria 2, con 1 sola fermata;
- ✓ stazione Firenze-Castello, sia attraverso la viabilità dedicata prevista in progetto dal Masterplan, sia attraverso la futura linea tramviaria 2.2 (con 5 fermate e soli 6 minuti di percorrenza);
- ✓ futura stazione Alta Velocità Belfiore, interconnessa all'aeroporto mediante la linea tramviaria 2, con circa 10-12 minuti di percorrenza);
- ✓ futuro collegamento metro-navetta Peretola-Pecci (Prato);
- ✓ futura mobilità dolce (ciclabile) di collegamento con la città di Firenze.

Il Masterplan 2035 pone, quindi, la multimodalità dei trasporti e l'**incentivazione all'impiego di forme di mobilità collettiva (pubblica)** al centro del proprio sviluppo: ogni opera di Masterplan dialoga, infatti, col contesto infrastrutturale di area vasta sopra rappresentato e ne valorizza gli elementi di contatto e connessione. **Grazie alle osservazioni espresse dai partecipanti nel corso delle sedute di Dibattito Pubblico, inoltre, la revisione progettuale del Masterplan aeroportuale potrà ulteriormente migliorarsi attraverso l'integrazione di nuovi percorsi ciclabili** che consentiranno, attraverso forme di mobilità dolce, le connessioni tra la città di Firenze, l'aeroporto, il Polo Scientifico e l'abitato di Sesto Fiorentino, nonché fra la città di Firenze, l'area dell'Osmannoro, l'aeroporto, il Polo Scientifico e l'abitato di Sesto Fiorentino.

Mobilità e accessibilità [22]

Nell'ambito del sopra riportato quadro di multimodalità ed integrazione trasportistica dell'aeroporto con le altre infrastrutture di area vasta, la revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale ha declinato i dettagli tecnici delle previste forme di collegamento, ponendo particolare attenzione a:

- ✓ sistemi di accessibilità del nuovo Terminal passeggeri (polo di Aviazione Commerciale);
- ✓ sistemi della sosta nelle aree antistanti il nuovo Terminal passeggeri e l'attuale aerostazione;

[22] All'interno della presente sezione del Dossier conclusivo viene fornita risposta al quesito espresso dal Coordinatore nella sezione "La mobilità individuale" della propria relazione conclusiva (cfr. pag. 53): "*Alla luce di quanto emerso, il gestore aeroportuale ritiene sufficienti le soluzioni viarie previste nel nuovo Masterplan? Inoltre, ritiene adeguata la capienza prevista per i nuovi parcheggi? Se sì, perché? Se no, quali accorgimenti intende attuare nelle successive fasi di progettazione?*".

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

- ✓ percorsi di collegamento pedonale tra nuovo Terminal e aree di sosta;
- ✓ sistemi di accessibilità del comparto ovest dell'aeroporto (polo di Aviazione Generale e ingresso di emergenza);
- ✓ sistemi di accessibilità del comparto nord dell'aeroporto (polo logistico).

L'intera configurazione dell'aeroporto prende forma proprio dai collegamenti trasportistici previsti, specializzando e localizzando i tre differenti comparti funzionali dello scalo (polo di Aviazione Commerciale – passeggeri; polo di Aviazione Generale – aerei privati; polo logistico) in modo da risultare tra loro autonomi e direttamente serviti da forme di mobilità dedicata.

Il polo dell'Aviazione Generale risulta direttamente collegato allo svincolo autostradale di Sesto Fiorentino dell'autostrada A11 (attraverso la nuova rotatoria B e il nuovo tratto di strada dedicato), all'abitato di Sesto Fiorentino (attraverso il nuovo sottopasso della pista di volo da parte di via dell'Osmannoro e la medesima futura rotatoria B) e all'area produttiva dell'Osmannoro (attraverso via del Cantone e la medesima futura rotatoria B). Il polo logistico viene collegato alla stazione Firenze Castello attraverso 650 metri di viabilità esistente, oggetto di interventi di adeguamento/manutenzione e dell'inserimento di 2 nuove rotatorie; il polo risulta, inoltre, direttamente collegato all'area logistica del PUE di Castello attraverso la viabilità prevista dal medesimo Piano Urbanistico).

L'area dedicata ai passeggeri dialoga con la città di Firenze e l'abitato di Sesto Fiorentino soprattutto attraverso le linee tramviarie 2 e 2.2, a loro volta interconnesse con le linee ferroviarie di Alta Velocità (Roma-Firenze-Bologna) e con le linee regionali ordinarie (Livorno-Pisa-Firenze e Firenze-Prato-Pistoia-Lucca-Viareggio).

Attraverso i futuri **parcheggi scambiatori** previsti in località Guidoni, Belfiore, Castello e Piagge si realizzerà, inoltre, l'interscambio multimodale tra la mobilità veicolare, quella ferroviaria e quella tramviaria, tutte connesse all'aeroporto attraverso i percorsi e i sistemi precedentemente descritti.

In coerenza con gli indirizzi della sostenibilità ambientale, la revisione progettuale del Masterplan mira a valorizzare ed incentivare l'impiego di forme di mobilità collettiva e pubblica per il raggiungimento dello scalo o per il raggiungimento delle destinazioni finale dei passeggeri che arriveranno in aeroporto. Già oggi, d'altro canto, oltre la metà degli utenti aeroportuali utilizza la linea 2 della tramvia quale strumento di connessione aeroporto-centro città, presumibilmente per il breve percorso (5.3 km), il limitato numero di fermate (n.12), il breve tempo di percorrenza (circa 18 minuti) e il limitato costo (1,50 euro).

Lo scalo si apre, comunque, anche a tutte le altre forme di mobilità, prevendendo **percorsi dedicati ed aree di sosta dedicate per i bus, i taxi e i mezzi NCC (Noleggio Con Conducente), oltre ad aree di sosta per gli autoveicoli privati**. In tal modo verrà garantita la piena accessibilità anche alle diverse tipologie di utenti che, per provenienza/destinazione, per presenza di ingombranti bagagli, per motivi di tempo, di comodità o per scelta preferiranno fare uso di forme di mobilità diverse dal sistema tramviario.

Il sistema della sosta veicolare previsto in progetto tiene conto delle seguenti necessità:

- ✓ riposizionamento e mantenimento dei posti auto esistenti (anche attraverso la realizzazione di un nuovo parcheggio multipiano all'interno dell'attuale area di parcheggio sosta-lunga);
- ✓ dotazione minima di posti auto coerente con gli standard applicabili;
- ✓ incentivazione all'impiego di forme di multimodalità del trasporto collettivo;

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

- ✓ integrazione con i sistemi della sosta previsti dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

La dotazione di posti auto nelle aree interne all'aeroporto risulta, quindi, coerente con le prestazioni ed i servizi essenziali da garantire agli utenti, ma appositamente e volontariamente non sovradimensionata (e ciò, tra l'altro, a totale svantaggio economico di Toscana Aeroporti che a detta scelta attribuisce un'elevata valenza ambientale, a discapito di un più immediato beneficio finanziario).

I sistemi della sosta interni all'aeroporto sono stati, infatti, analizzati nella loro futura connessione funzionale con i parcheggi scambiatori previsti a Sesto Fiorentino, Castello e Guidoni (il parcheggio multipiano di Guidoni sarà il più grande parcheggio scambiatore della città, con circa 1.500 posti auto).

Il dettaglio degli accessi viari previsti per i tre poli funzionali aeroportuali sarà sviluppato nel corso delle successive fasi di progettazione e supportato da uno specifico **studio di approfondimento della modellazione trasportistica**, volto sia a verificare l'adeguatezza dei dimensionamenti stradali, sia i possibili effetti indotti sulla viabilità urbana, in modo da poter preventivamente conoscere, gestire o eliminare eventuali fenomeni di congestionamento e/o di significativo incremento del traffico veicolare, e non arrecare significativi aggravi alla mobilità veicolare urbana.

La mobilità dolce [23]

Come riferito nella relazione conclusiva del Coordinatore (cfr. sezione "La mobilità dolce", pag. 51), nel corso del Dibattito Pubblico si è ampiamente discusso il tema della mobilità ciclo-pedonale e della necessità di rendere l'aeroporto accessibile a coloro che intendano raggiungerlo a piedi o in bicicletta, in modo da integrare la mobilità dolce nella viabilità dei quartieri in prossimità dello snodo di Peretola.

Il proficuo dialogo intercorso sul tema ha consentito l'emersione della necessità di garantire un collegamento ciclabile tra Sesto Fiorentino, il Polo Scientifico, la zona dell'Osmannoro e l'aeroporto, superando l'attuale mancanza di previsione progettuale di Masterplan di un attraversamento est-ovest tra Firenze e il Polo Scientifico, impedito dalla realizzazione dell'impianto fotovoltaico e del polo logistico aeroportuali.

Le argomentazioni addotte sono ritenute da Toscana Aeroporti di assoluto interesse e pienamente condivisibili, in quanto **idonee a migliorare l'originaria revisione progettuale del Masterplan** posta alla base del Dibattito Pubblico, recependo una sentita istanza del territorio che -evidentemente- non era stata prima percepita correttamente.

Detta condivisione, già espressa nell'ambito delle sedute di Dibattito, viene esaurientemente riferita anche nella relazione conclusiva del Coordinatore: "*Il gestore aeroportuale ha affermato che nelle successive fasi progettuali verranno considerati sia il collegamento ciclabile aeroporto-duna di protezione Polo scientifico-via dell'Osmannoro, sia quello Osmannoro-via Pratese-via dei Giunchi-nuovo Fosso Reale-via dell'Osmannoro (evitando una pista ciclabile all'interno del nuovo sottopasso viario di progetto per via dell'Osmannoro, in recepimento di quanto discusso in seduta di dibattito pubblico)*" (cfr. pag. 51).

[23] All'interno della presente sezione del Dossier conclusivo si fornisce risposta al quesito espresso dal Coordinatore nella sezione "La mobilità dolce" della propria relazione conclusiva (cfr. pag. 51): "*Il gestore aeroportuale intende recepire i suggerimenti raccolti, integrando nelle successive fasi di sviluppo progettuale soluzioni per nuove piste ciclabili e per l'incentivo della mobilità dolce? Se sì, con quali indirizzi principali?*"

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

Con l'intento di evitare di rimandare a fasi successive attività progettuali in effetti già praticabili a questo livello di dettaglio progettuale e di fornire, attraverso il presente Dossier conclusivo, una **concreta ed oggettiva dimostrazione della condivisione espressa sui suggerimenti ricevuti**, Toscana Aeroporti ha avviato specifiche interlocuzioni con gli Uffici comunali competenti in tema di mobilità dolce e, coerentemente con quanto già riportato dal Coordinatore, propone la realizzazione dei seguenti nuovi percorsi ciclabili:

a) nuovo collegamento tra l'aeroporto (Polo dell'Aviazione Commerciale – Terminal passeggeri), il Polo Scientifico e l'abitato di Sesto Fiorentino (cosiddetto **nuovo asse est ciclabile**);

b) nuovo collegamento tra l'aeroporto (Polo dell'Aviazione Generale), il Polo Scientifico e l'abitato di Sesto Fiorentino (cosiddetto **nuovo asse ovest ciclabile**).

Entrambi i nuovi rami ciclabili risultano studiati e ubicati planimetricamente in modo da risultare, a loro volta, ulteriormente connessi ad altri percorsi ciclabili esistenti o previsti/programmati. Il nuovo asse est ciclabile prende forma a partire dalla previsione del Comune di Firenze di realizzazione dello specifico collegamento ciclabile tra la città di Firenze e la porzione meridionale del Piano Urbanistico Esecutivo di Castello (a fianco della nuova linea tramviaria 2.2 Aeroporto-Sesto Fiorentino). La proposta progettuale di Toscana Aeroporti contempla:

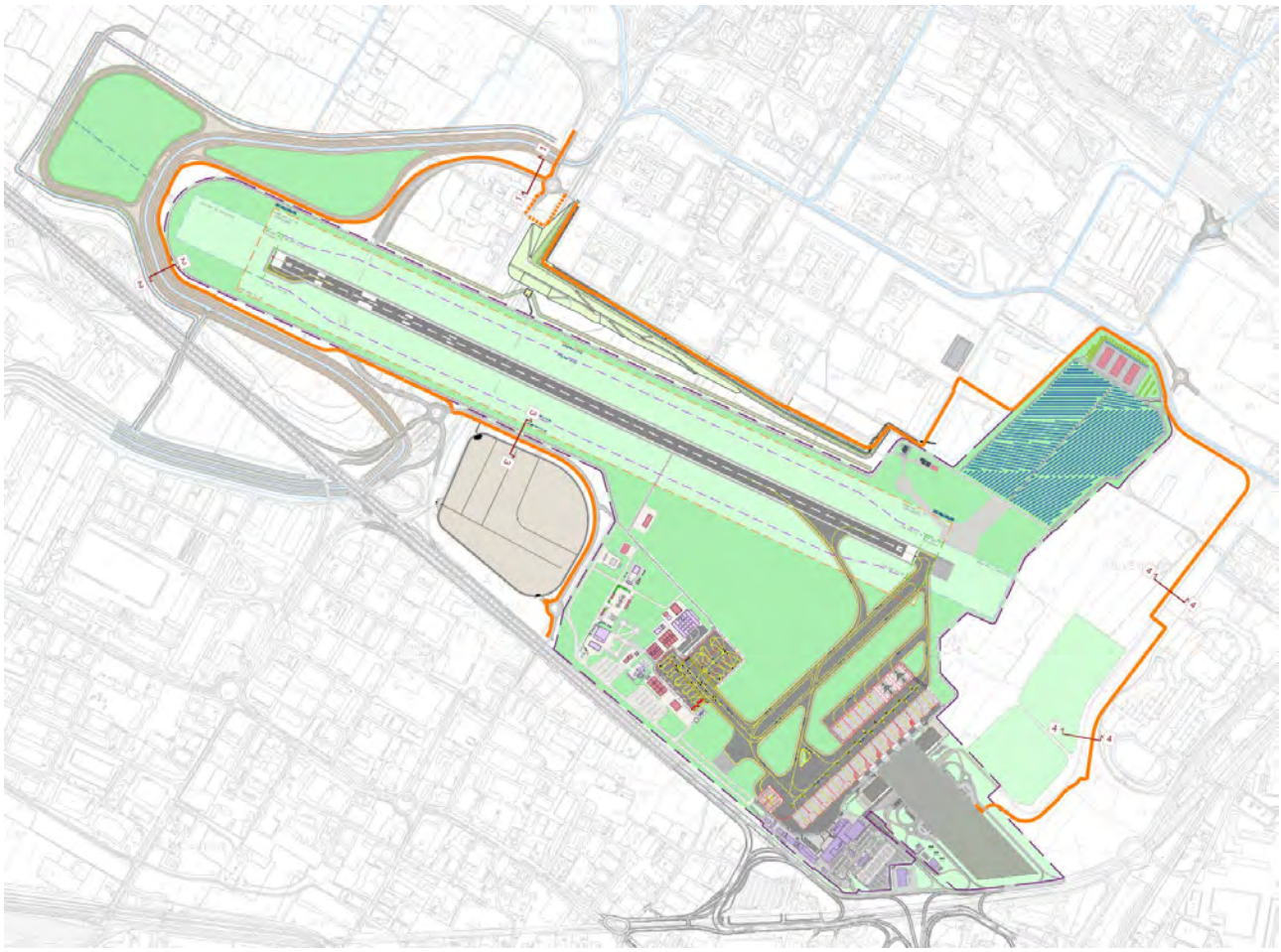
- ✓ in corrispondenza delle aree tecniche previste al di sotto della copertura verde del nuovo Terminal passeggeri saranno realizzati locali per il deposito di biciclette, locali di servizio agli utenti (spogliatoi, servizi igienici e docce) e postazioni di ricarica elettrica per biciclette. Attraverso i percorsi pedonali previsti in progetto, gli utenti potranno raggiungere detta area direttamente dal Terminal, attraversando le aree dedicate alla sosta (e viceversa);
- ✓ a partire dal nuovo Terminal passeggeri si svilupperà un nuovo percorso ciclabile lungo **circa 4.6 km** così distribuito planimetricamente:
    - affiancamento alla nuova linea tramviaria 2.2 per Sesto Fiorentino, per il tratto prossimo alla Caserma Marescialli;
    - affiancamento al Canale di Cinta Orientale (in sinistra idraulica) e al sedime aeroportuale in direzione est-ovest;
    - attraversamento della futura cassa di espansione prevista in sinistra del Canale di Cinta Orientale;
    - affiancamento alla duna di protezione del Polo Scientifico;
    - collegamento alla nuova rotatoria A di Masterplan e collegamento alla ciclovia Firenze-Prato.

Il nuovo asse ovest ciclabile si unisce all'attuale pista ciclabile di Via dei Giunchi (a nord dell'autostrada, oltre l'attuale sovrappasso autostradale) e prevede un nuovo percorso lungo **circa 3.1 km** così distribuito planimetricamente:

- ✓ affiancamento al manufatto di auto-contenimento idraulico (vasca C) del progetto Masterplan, dapprima con andamento sud-nord e poi con andamento est-ovest fino alla futura rotatoria B;
- ✓ circuitazione della nuova pista di volo in posizione prossima all'argine della nuova inalveazione del Fosso Reale;
- ✓ affiancamento alla rampa di servizio al nuovo sotto-passo viario della pista di volo fino alla futura rotatoria A e collegamento alla ciclovia Firenze-Prato.

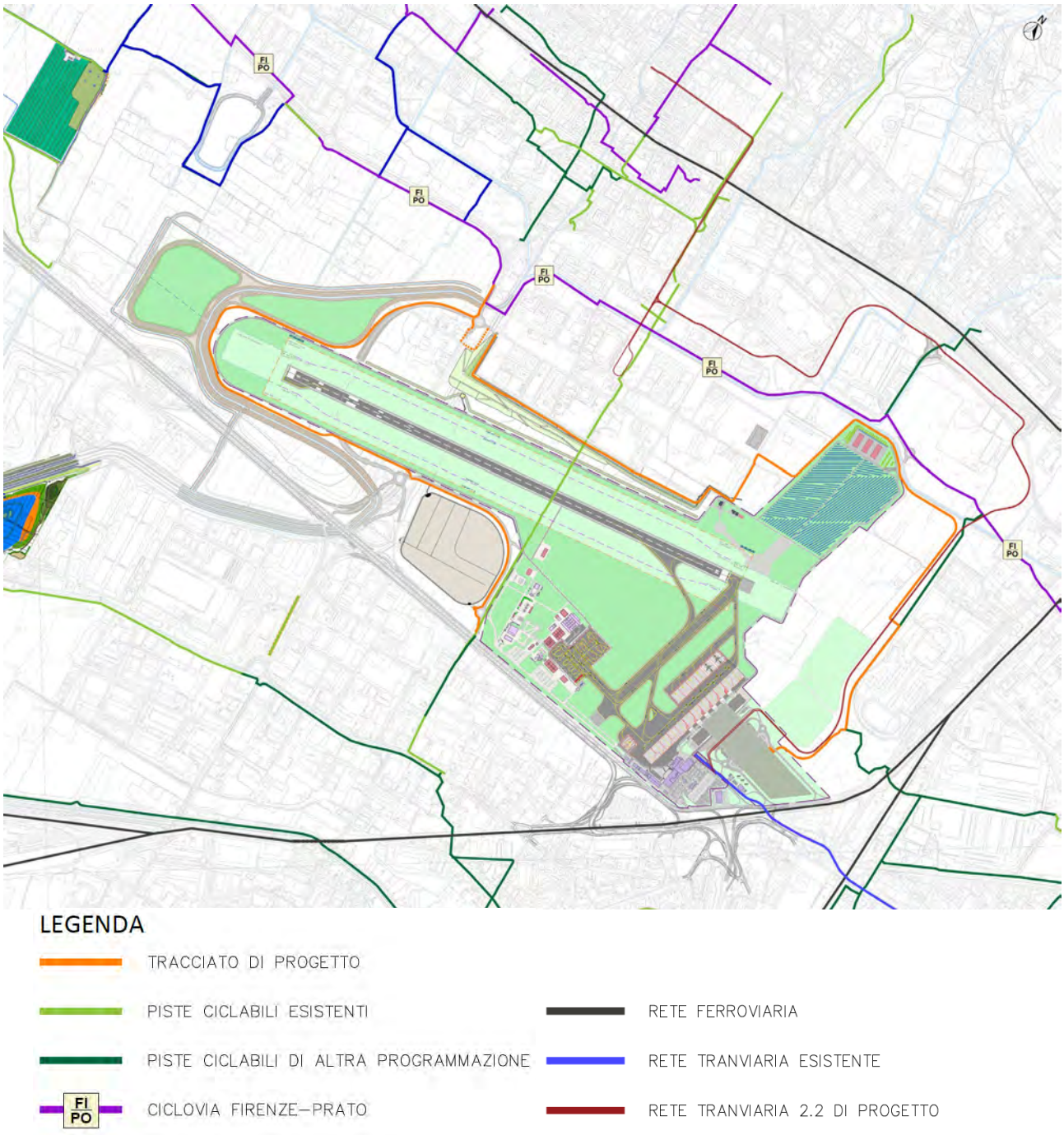
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

Si riportano di seguito i dettagli grafici delle previste soluzioni integrative di Masterplan 2035 riferite ai nuovi percorsi ciclabili.



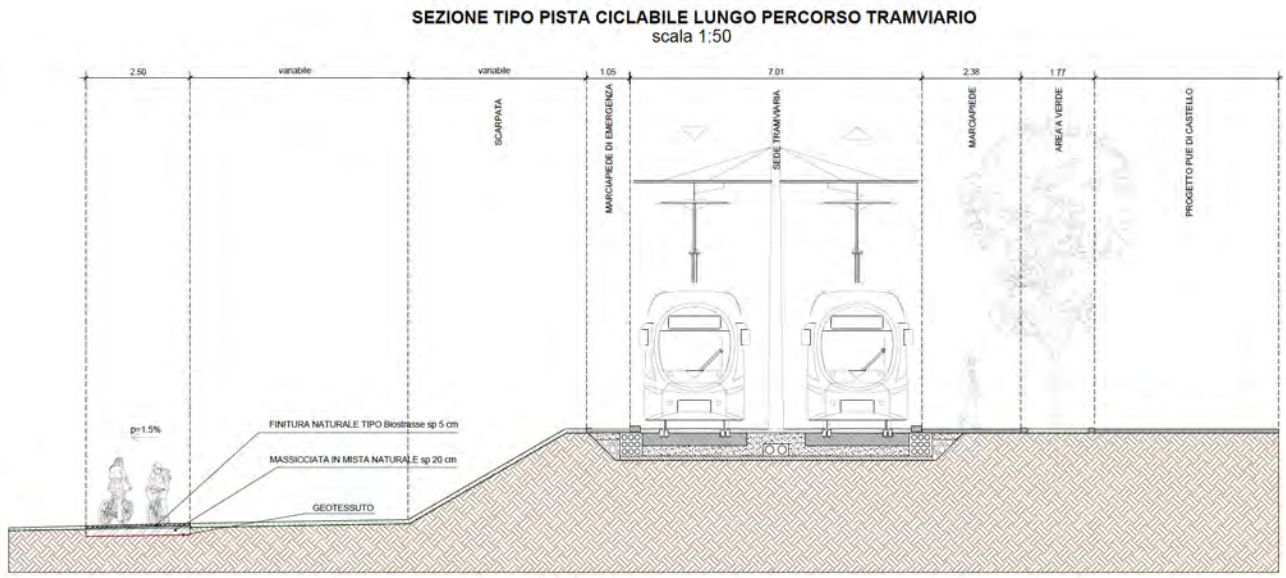
Planimetria generale di individuazione dei 2 nuovi percorsi ciclabili (in arancio): nuovo asse est (4.6 km) e nuovo asse ovest (3.1 km)

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

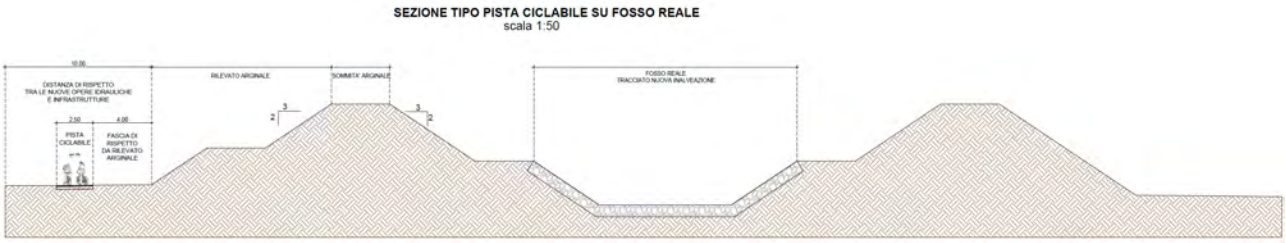


Planimetria generale di individuazione dei 2 nuovi percorsi ciclabili (in arancio) e di loro integrazione alla rete di percorsi ciclabili esistenti e/o pianificati

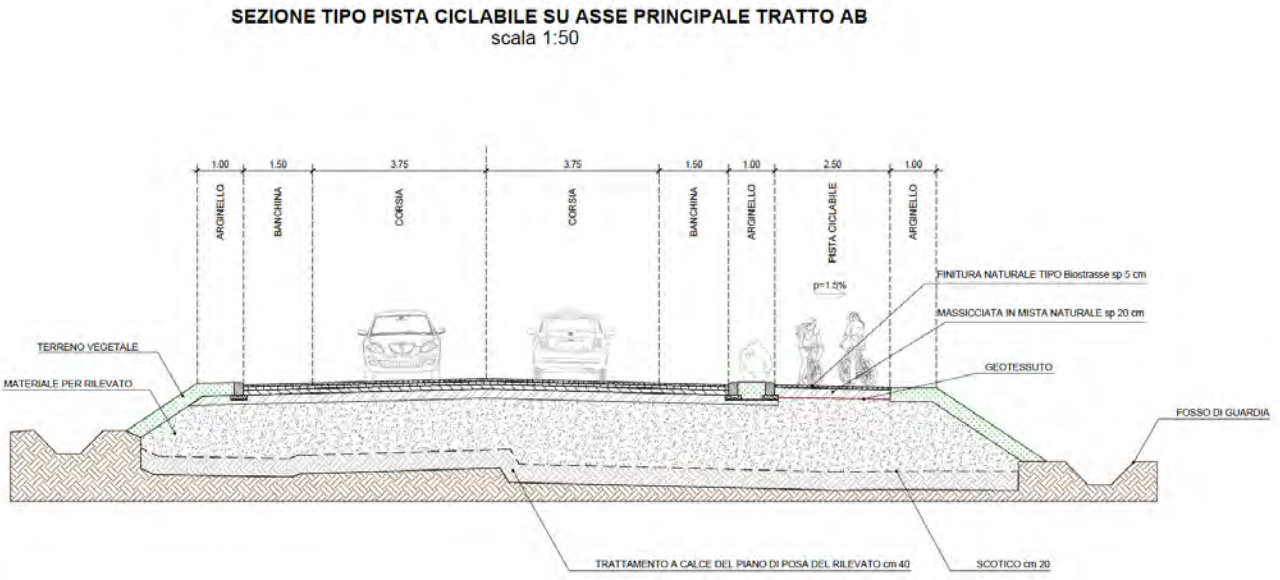
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488



Asse ciclabile est: sezione tipo della pista ciclabile in affiancamento alla linea tramviaria 2.2

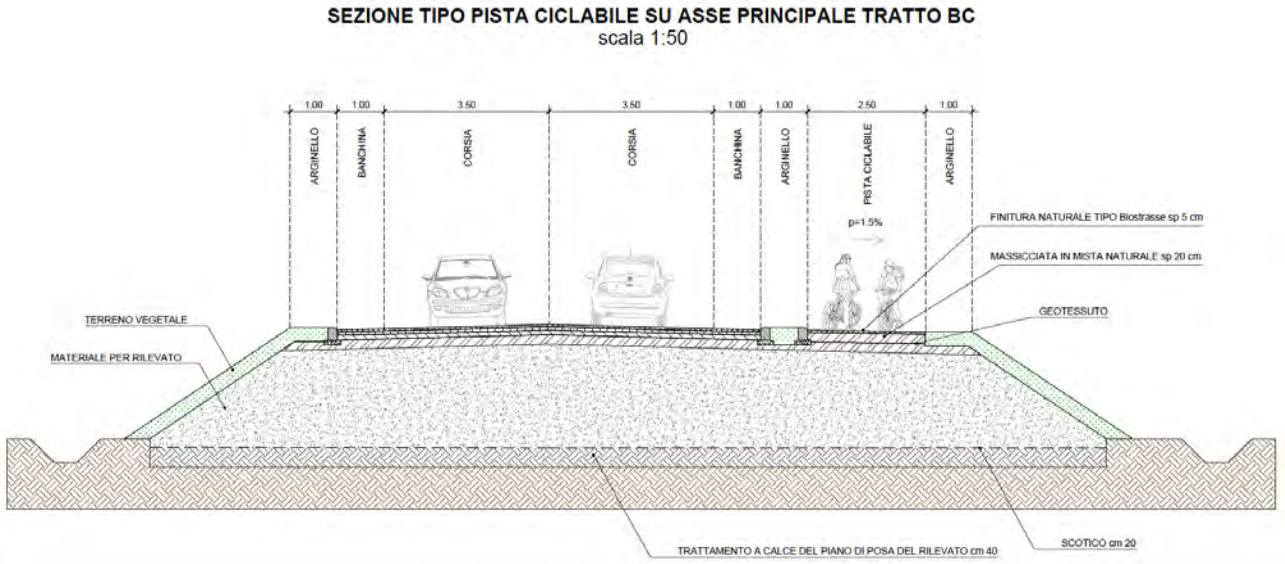


Asse ciclabile ovest: sezione tipo della pista ciclabile in affiancamento all'argine della nuova inalveazione del f. Reale



Asse ciclabile ovest: sezione tipo della pista ciclabile nel tratto di avvicinamento alla rotatoria A

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488



Asse ciclabile ovest: sezione tipo della pista ciclabile nel tratto di avvicinamento alla rotatoria B

Rapporti col Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino [24]

Il **Polo Scientifico universitario** rappresenta un centro didattico e di ricerca di eccellenza, strategico per l'intera Città Metropolitana di Firenze. La sua relativa vicinanza alla futura pista di volo ha da sempre costituito un elemento di particolare attenzione per il Piano di Sviluppo Aeroportuale che, nel promuovere una maggior adeguatezza dell'infrastruttura aeroportuale, ricerca con esso una corretta sinergia e coerenza pianificatoria, **promuovendo il reciproco e contestuale sviluppo, non antitetico, di entrambi gli insediamenti.**

Particolare attenzione è stata rivolta, quindi, già a partire dal precedente Masterplan 2014-2029, allo studio di tutti gli effetti, diretti e indiretti, potenzialmente generati dalle opere aeroportuali, all'approfondimento della relativa intensità percepita all'interno del Polo Scientifico e alla definizione/previsione di adeguate opere di mitigazione. Si ricordi, a mero titolo esemplificativo, l'originaria assenza della duna di protezione acustica del Polo nella prima versione della progettazione trasmessa al Ministero dell'Ambiente nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale e la successiva integrazione progettuale di detta opera, in accoglimento della specifica osservazione avanzata dall'Università, puntualmente recepita anche in termini dimensionali e localizzativi dell'opera stessa. Gli **studi prodotti sugli impatti acustici e vibrometrici** sono stati opportunamente verificati e -evidentemente- ritenuti congrui e completi da parte dell'Autorità Competente, sia nel corso del procedimento VIA, sia nella successiva fase di verifica di ottemperanza alla prescrizione A.17 recata dal Decreto VIA n. 377/2017 e riferita propria alla duna artificiale antirumore.

[24] All'interno della presente sezione del Dossier conclusivo si fornisce risposta al quesito espresso dal Coordinatore all'interno della sezione "L'ampliamento del Polo scientifico" della propria relazione conclusiva (cfr. pag. 40): "*In che modo il gestore aeroportuale ha tenuto conto dei progetti di espansione del Polo scientifico all'interno del Masterplan?*".

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

La duna antirumore a protezione acustica del Polo Scientifico viene pienamente confermata nella revisione progettuale del Masterplan e traslata solo di qualche metro rispetto al posizionamento originario per massimizzare la tutela delle opere fondazionali degli edifici scolastici disposti lungo la via Funaioli e della medesima viabilità. **L'ipotesi di eventuale estensione della duna atta a proteggere anche il Consorzio Agrario non pare, invece, al momento praticabile perché ciò comporterebbe un impatto diretto con l'area di servizio Aquila attualmente in esercizio lungo via dell'Osmannoro** (nel corso delle successive fasi di sviluppo progettuale e analisi ambientale potrà, in alternativa, essere verificata la possibilità di inserimento di una barriera fonoassorbente a protezione del Consorzio Agrario)[25].

Le relazioni sussistenti tra le opere aeroportuali di Masterplan e le attività e insediamenti, esistenti e previsti, del Polo Scientifico sono stati, inoltre, oggetto di ulteriore e successivo approfondimento nell'ambito della Conferenza di Servizi riferita al precedente Masterplan 2014-2029, nella cui sede si registrò con favore il positivo parere espresso anche dalla stessa Università di Firenze.

Rispetto al Masterplan 2014-2029, la nuova proposta di Masterplan 2035 prevede la rotazione della nuova pista di volo, con un certo conseguente allontanamento dal fronte meridionale del Polo Scientifico, a presumibile vantaggio ambientale e, in ogni caso, senza introduzione di ulteriori aggravi rispetto a quanto già precedentemente analizzato in sede di VIA e di verifica di ottemperanza.

Né, d'altro canto, sono pervenute nel corso del Dibattito Pubblico osservazioni specificatamente relative ai temi ambientali e ai livelli di percezione degli impatti ambientali da parte del Polo Scientifico e delle persone ivi presenti (insegnanti, alunni, ricercatori, tecnici amministrativi e di laboratorio, ecc.), ad esclusione di una non meglio circostanziata affermazione contenuta nel Diario degli Attori del Comune di Calenzano: "*La nuova pista produrrà significative interferenze con le normali attività del Polo scientifico*", priva tuttavia di elementi tecnici di supporto. Al contrario, da quanto per il momento presentato in fase di Dibattito Pubblico (con particolare riferimento, ad esempio, alle curve isofoniche rappresentative del rumore aeroportuale), non risulterebbero elementi di particolare significatività che, comunque, saranno certamente riverificati e approfonditi nel successivo procedimento di VIA-VAS a cui sarà assoggettato il nuovo Masterplan 2035.

È risultato, invece, oggetto di una certa attenzione il **tema della co-esistenza "urbanistica" tra le previsioni di completamento e sviluppo del Polo Scientifico e quelle di adeguamento e ampliamento dell'aeroporto**, da talune parti ritenuto conflittuale, antitetico e alternativo, al punto tale da ritenere che: "*i progetti di completamento e di sviluppo del Polo Scientifico-Tecnologico dell'Università degli Studi di Firenze ne risulterebbero profondamente compromessi*" (cfr. sezione "L'ampliamento del Polo scientifico" della relazione conclusiva del Coordinatore, pag. 40 e Quaderni degli Attori presentati dai Comuni di Sesto Fiorentino Calenzano).

Relativamente a detto aspetto si riscontra che le aree di prevista futura espansione del Polo Scientifico (in effetti prevista da circa 15 anni, ma concretamente ancora non attuata) rientrano all'interno delle **zone C e D di cui al piano di rischio aeroportuale ex articolo 707 del Codice della Navigazione. La sussistenza di dette aree** (e, tra esse, la zona C risulta in genera soggetta a possibili maggiori condizionamenti e/o limitazioni edificatorie) **non costituisce, di per sé, elemento**

[25] Con ciò rispondendo al quesito espresso dal Coordinatore all'interno della sezione "L'impatto acustico" della propria relazione conclusiva: "*Il gestore aeroportuale considera sufficienti e adeguati i sistemi di protezione dal rumore previsti dal nuovo Masterplan? Come valuta la proposta di estensione della duna fonoassorbente a protezione anche del Consorzio agrario?*" (cfr. pag. 45).

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

ostativo all'attuazione delle previsioni urbanistiche di ampliamento del Polo, così come direttamente indicato da ENAC, appositamente coinvolto da Toscana Aeroporti nelle fasi di avvio del percorso di revisione progettuale del Masterplan, che, sullo specifico tema dell'edificazione nelle zone C e D, ha convenuto che possano ritenersi "*a priori non incompatibili azioni di nuova edificazione che contemplino la costruzione di edifici che, nel rispetto delle cosiddette superfici ostacoli associate alla nuova pista, possano prevedere al loro interno la presenza di aree deputate alle molteplici destinazioni d'uso tipiche di un Polo tecnologico, solitamente caratterizzato dalla co-presenza di più funzioni, tra le quali laboratori informatici e/o di ricerca e sale associate, biblioteche/archivi, uffici, studi, officine, depositi e locali tecnici, che generalmente prevedono non elevati livelli di occupazione e di carico antropico. Deve, al contrario, ritenersi non compatibile con le zone di tutela C e D un insediamento ad elevato e prolungato affollamento e a forte concentrazione di persone, quale ad esempio un edificio composto da un numero significativo di sole aule didattiche, oppure un edificio contenente una cosiddetta "aula magna" avente capienza di centinaia e/o migliaia di persone (o, addirittura, più di una), oppure un centro congressi. Infine nell'area di tutela C non potranno essere insediati laboratori tecnico-scientifici al cui interno viene fatto uso di sostanze esplosive e/o infiammabili in quantità tale da costituire elemento aggiuntivo di rischio in caso di incidente aereo; tali fattispecie dovranno essere asseverate dagli Enti preposti. Tali infrastrutture sono consentite invece nell'area di tutela D, caratterizzata da un minimo livello di tutela*".

A livello progettuale, inoltre, **le opere di Masterplan 2035 sono coerenti con lo stato attuale e con le previsioni di ampliamento del Polo Scientifico**, così come con l'auspicato intervento di realizzazione della cassa di laminazione in sinistra idraulica del Canale di Cinta Orientale, necessaria per la dovuta messa in sicurezza idraulica delle aree oggetto dei citati interventi urbanistici (attuali e di futura previsione). Lo stesso collettore fognario delle acque meteoriche previsto nel Masterplan 2035 posto a servizio del Polo Scientifico risulta fin da subito dimensionato tenendo in considerazione anche tutte le previste nuove impermeabilizzazioni recate dall'attuazione dell'ampliamento del Polo Scientifico, garantendo all'interno della vasca C di Masterplan i necessari volumi di auto-contenimento idraulico richiesti dal Piano Generale di Bonifica.

Rapporti col progetto territoriale del Parco Agricolo della Piana [26]

Nel corso del processo di Dibattito Pubblico, la maggior parte delle posizioni contrarie espresse rispetto alla revisione del Piano di Sviluppo Aeroportuale si è poggiata sull'**assunto di impossibilità di co-esistenza del progetto aeroportuale rispetto al progetto territoriale del Parco Agricolo della Piana** previsto in primis dalla Regione Toscana nell'ambito del Piano di Indirizzo Territoriale della regione.

Da più parti le due iniziative del Piano di Sviluppo Aeroportuale e del Parco Agricolo della Piana sono state considerate antitetiche ed esclusive l'una dell'altra, ossia tra loro reciprocamente alternative.

[26] All'interno della presente sezione del Dossier conclusivo si fornisce risposta al quesito espresso dal Coordinatore all'interno della sezione "Le ragioni dell'opera" della propria relazione conclusiva (cfr. pag. 35): "*Perché il gestore ritiene che il Piano di sviluppo aeroportuale non sia un'interferenza significativa a tal punto da mettere in discussione la coesistenza con il Piano di indirizzo territoriale e dunque con la realizzazione del Parco agricolo della Piana?*", nonché al quesito espresso dal Coordinatore all'interno della sezione "Biodiversità e servizi ecosistemici" (cfr. pagg. 41-42): "*Il gestore aeroportuale ritiene che il nuovo Masterplan possa incidere sulla biodiversità e sulle funzioni ecosistemiche del Parco della Piana e delle aziende agricole presenti? In che modo? Quali azioni intende intraprendere per ridurre le ricadute negative?*".

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

Di detta opinione non è mai, tuttavia, risultata portatrice la Regione Toscana che, in passato, all'interno dell'Integrazione al PIT per la qualificazione dello scalo aeroportuale e per la definizione del Parco Agricolo della Piana, aveva infatti provveduto a definire, anche in termini di localizzazioni planimetriche e di quantificazione dell'occupazione di nuove aree aeroportuali, le condizioni per la possibile co-esistenza dei due progetti, così come allora sancito dalla Giunta Regionale, dal Consiglio Regionale, dal Presidente della Giunta e, ora anche all'interno del presente processo di Dibattito Pubblico, dal Presidente della Giunta regionale attualmente in carica.

Toscana Aeroporti a tal proposito conferma quanto già diffusamente argomentato nel corso delle sedute di Dibattito Pubblico e attraverso le molteplici risposte, verbali e scritte, date sul tema, ossia la propria valutazione volta a considerare possibile l'attuazione sinergica, integrata e possibilmente contemporanea, di entrambe le progettualità, a totale vantaggio del territorio e delle sue comunità.

Dal punto di vista meramente infrastrutturale, l'aeroporto si pone al limite nord-occidentale della città di Firenze e la sua localizzazione non risulterà modificata, se non in ampliamento, rispetto all'attuale. L'aeroporto, inoltre, costituisce una delle molteplici infrastrutture di cui l'intera area vasta necessita, e che in una visione orientata allo sviluppo sostenibile, non possono che risultare tra loro interconnesse a creare una diversificazione dell'offerta di mobilità e un'efficace multimodalità dei trasporti.

In tale complesso "puzzle" della dotazione infrastrutturale dell'Area Integrata Urbana Firenze-Prato, l'aeroporto rappresenta una sola delle molte "tessere" che lo compongono, avente il ruolo di terminale multimodale di collegamento. L'aeroporto garantirà il servizio essenziale pubblico della mobilità aerea, esattamente come le linee tramviarie per Sesto Fiorentino e per Campi Bisenzio, o come la metro-tramvia Aeroporto-Pecci, o come le altre previste opere viarie.

La creazione di una solida ossatura infrastrutturale della Piana non risulta, pertanto, in contrasto con le altre previsioni di valorizzazione agricola, naturalistica, ecologica, ma anche culturale, museale, archeologica, nonché con la realizzazione di altre importanti opere di interesse pubblico.

Certamente è vero che l'equilibrio di cui sopra può ritenersi stabile solo se si raggiungeranno i giusti compromessi di co-abitazione dei vari interventi citati e, per tale motivo, **Toscana Aeroporti ha inteso sviluppare la propria revisione progettuale del Masterplan con l'obiettivo di massima riduzione dell'occupazione di nuovo territorio all'interno del Comune di Sesto Fiorentino**, ossia proprio in quella direzione a partire dalla quale è previsto lo sviluppo del Parco Agricolo della Piana. E, rispetto al precedente Masterplan 2014-2029, **detto obiettivo può considerarsi oggettivamente raggiunto.**

La nuova pista di volo 11/29 di 2.200 metri sarà interamente compresa, relativamente al Comune di Sesto Fiorentino, all'interno dell'areale che il precedente Consiglio Regionale aveva denominato Ambito di Salvaguardia B, atto a garantire la sostenibile co-esistenza dell'aeroporto e del parco agricolo della piana. Toscana Aeroporti non può che allinearsi a dette verifiche e valutazioni, anche nella consapevolezza che l'interessamento del solo 1,1% della superficie complessiva del Parco Agricolo della Piana da parte del Masterplan aeroportuale 2035 non può costituire un elemento dirimente al punto da impedire il raggiungimento degli obiettivi sottesi da un progetto territoriale che, nel suo complesso, interessa 8.560 ettari di territorio, comprensivi delle aree "complementari" e di quelle "funzionali".

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

Va, inoltre, considerato che le aree impermeabili complessivamente previste nel Masterplan 2035 (comprese quelle afferenti al Comune di Firenze) ammontano solo al 20% circa delle aree totali di trasformazione e che, di detto 20%, solo una quota parte (circa 60%) corrisponde a interventi di nuova impermeabilizzazione (che, quindi, interessano complessivamente meno del 13% delle aree totali di intervento).

Nel corso del Dibattito Pubblico Toscana Aeroporti ha posto, inoltre, particolare attenzione alle osservazioni avanzate dal Consorzio Agrario presente in prossimità delle future aree aeroportuali e da Coldiretti, ossia da quelle realtà economiche espressione dell'uso agricolo della Piana e che -oggettivamente- possono ritenersi attori prioritari del progetto territoriale del Parco Agricolo della Piana. A tal proposito si riscontra che **Coldiretti ha espresso la propria posizione favorevole** all'opera **e** che **il dialogo con i rappresentanti del Consorzio Agrario è risultato particolarmente positivo e costruttivo.**

Relativamente alle caratteristiche ecosistemiche delle aree di previsto ampliamento del sedime aeroportuale e di realizzazione delle relative opere connesse, gli aspetti più rilevanti del tema risultano già discussi nella precedente sezione del Dossier relativa alle "Opere di compensazione". All'interno della presente sezione ci si limita a condividere l'attenzione che il Dibattito Pubblico ha, a più riprese e in più sedute, dedicato ai temi della tutela della biodiversità e delle interferenze dirette che si prevedono tra le opere di Masterplan e alcuni habitat di interesse Comunitario, confermando che la medesima attenzione si è cercata di riservare anche alla definizione delle più opportune ed adeguate misure di mitigazione e compensazione ambientale.

In tal senso, Toscana Aeroporti è consapevole che la sottrazione diretta di alcune porzioni di habitat rappresenta il presupposto imprescindibile alla base di una negativa valutazione di incidenza ai sensi della direttiva Habitat ma, proprio in applicazione delle disposizioni recate dalla medesima direttiva, ha promosso, proposto ed inserito in progetto importanti misure ed opere di compensazione, ritenendole adeguate rispetto alle intrinseche finalità di ricostituzione di nuovi ambienti ecologici e di rafforzamento delle connessioni ecologiche che caratterizzano la Zona Speciale di Conservazione.

Non sono mai stati negati, nel corso del processo di Dibattito Pubblico**, i valori ecosistemici delle aree di trasformazione, ma ci si è solo limitati a considerare che la totalità di essi ha origine antropica ed ha raggiunto detti valori o grazie ad una lenta evoluzione incontrollata, o attraverso una oculata gestione di più breve periodo. Nel caso delle opere compensative proposte, Toscana Aeroporti ha inteso quadruplicare l'estensione degli habitat di nuova costituzione rispetto a quella attuale, supportare le proprie scelte progettuali con le risultanze di 5 anni di costante monitoraggio di molteplici componenti biotiche operato da specialisti del settore, e prevedere comunque azioni di costante controllo, monitoraggio e gestione dei nuovi habitat, in modo da garantire l'adeguata professionalità sia in fase progettuale, sia in fase esecutiva, sia in fase gestionale (rivolgendosi ai medesimi tecnici che hanno creato le aree ecologiche più importanti della Piana fiorentina), renderne oggettiva la progressiva evoluzione e garantire adeguate forme di trasparenza e condivisione delle informazioni.**

Sulla scorta dell'esperienza pregressa maturata grazie al confronto costruttivo con le strutture tecniche competenti della Regione e del Ministero dell'Ambiente, nonché sulla base dei positivi e favorevoli pareri e giudizi di incidenza dagli stessi resi e delle utili prescrizioni ivi incluse, **Toscana Aeroporti considera che quanto al momento proposto, eventualmente integrato con quanto gli Uffici competenti riterranno ancora opportuno, possa rappresentare un concreto esempio della possibilità di realizzazione di un'infrastruttura sostenibile e che non possano condividersi**

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

affermazioni lapidarie che mirino a considerare "irreparabile" la "compromissione" del "perimetro e dell'integrità della funzione ambientale del Parco Agricolo della Piana".

Si conferma, inoltre, la totale disponibilità ad aggiornare i pregressi studi riferiti all'agro-ecosistema e ai possibili impatti generati su di esso dal progetto, nonché ad approfondire il tema della diffusione e ricaduta degli inquinanti nelle aree più esposte al fenomeno.

Tenute in adeguata considerazione le osservazioni finora esposte, il tema dell'incompatibilità col Parco Agricolo della Piana rappresentato da più Associazioni ambientali e da più Comuni (peraltro non direttamente interessati dalle opere di Masterplan) rischia di travalicare in argomentazioni ideologiche e di aprioristico contrasto politico all'iniziativa aeroportuale (prevista peraltro dalla pianificazione di settore), che in alcun modo possono rientrare nella competenza e nel ruolo squisitamente tecnico ricoperto da Toscana Aeroporti e dal presente Dossier.

Gli aspetti ambientali discussi nell'ambito del Dibattito Pubblico

Le ricadute ambientali del Masterplan 2035 saranno, come noto, oggetto di specifiche e approfondite analisi nell'ambito del successivo procedimento VIA-VAS di competenza del Ministero dell'Ambiente, al quale ENAC sottoporrà la revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale al momento oggetto del presente processo di Dibattito Pubblico promosso da Toscana Aeroporti.

I temi ambientali risultano, comunque, già ampiamente dibattuti in sede di Dibattito, supportati dalle valutazioni quantitative e modellistiche (soprattutto in termini di rumore aeroportuale di esercizio, rumore di cantiere e diffusione degli inquinanti) contenute all'interno della documentazione tecnica di Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica messa a disposizione del pubblico.

Nella consapevolezza che la totalità di detti temi sarà successivamente verificata dagli Enti ed Amministrazioni competenti, si ritiene che il processo partecipativo intrapreso abbia comunque positivamente contribuito ad una generale condivisione dei dati e ad una più informata analisi del progetto.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

L'esposizione della popolazione al rumore aeroportuale e il controllo in fase di esercizio [27]

L'obiettivo principale delle previsioni di adeguamento e trasformazione dello scalo aeroportuale consiste proprio nella volontà di raggiungimento della pressochè totale risoluzione di uno dei maggiori effetti che l'esercizio aeroportuale genera sul territorio circostante, ossia sulle porzioni di territorio (e sui relativi residenti) poste nelle immediate vicinanze della pista di volo: il rumore generato dagli aerei in fase di sorvolo.

Come ampiamente illustrato, l'attuale configurazione della pista di volo, unitamente alla sua modalità di esercizio conseguente alla presenza degli ostacoli orografici ed antropici al contorno, fa sì che la quasi totalità dei sorvoli interessi l'edificato urbano posto a sud dell'autostrada A11.

Un edificato che costituisce una parte importante del Quartiere 5 della città di Firenze e che, con le proprie località di Peretola, Brozzi, Quaracchi e Le Piagge, vede la presenza di un considerevole numero di residenti. In base alle risultanze modellistiche condotte con l'utilizzo del più moderno e diffuso codice di calcolo (modello matematico Aviation Environmental Design Tool – AEDT, ritenuto adeguato allo scopo), aggiornate all'anno 2019 (pre-Covid) e già formalmente agli atti del Ministero dell'Ambiente (all'interno del Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore aeroportuale predisposto da Toscana Aeroporti), **circa 7.000 abitanti residenti** nelle zone residenziali sopra citate **risultano attualmente esposti a livelli di rumorosità LVA superiori a 60 decibel, prodotti dal sorvolo degli aerei sia in fase di decollo, sia in fase di atterraggio.**

Si deve, infatti, considerare che attualmente gli aerei sorvolano in atterraggio l'abitato di Peretola a quote prossime a soli 90-100 metri e che anche le manovre di decollo (effettuate con maggior potenza dei motori) interessano spesso, seppur a quote superiori, quartieri residenziali.

Il diverso orientamento della pista di volo, unitamente alla configurazione del territorio presente nelle aree poste in vicinanza della stessa (per lo più agricole, rurali e produttive), determinerà allo stato di progetto la pressochè totale risoluzione della problematica.

---

[27] All'interno della presente sezione del Dossier conclusivo si fornisce risposta ai seguenti quesiti espressi dal Coordinatore:

- sezione "Le ricadute economiche", pag. 49: "*Alla luce delle osservazioni e dei timori emersi, il gestore aeroportuale intende confermare - ed eventualmente specificare con ulteriori elementi - le risposte fornite durante la procedura circa la non sussistenza di impatti negativi sull'economia del territorio e in particolare sugli abitanti, i commercianti e gli immobili?*"
- sezione "L'impatto acustico", pagg. 44-45:
  - *"Alla luce dei contributi emersi, il gestore aeroportuale considera adeguati i modelli di valutazione utilizzati per determinare chi sarà soggetto all'impatto acustico degli aeromobili, anche in caso di manovre di emergenza o di fenomeni atmosferici estremi? Cosa risponde alle segnalazioni di attuali sorvoli in orario notturno, alla richiesta di chiarimenti circa gli impatti acustici sulle attività produttive e rispetto della buffer zone della Villa Medicea?"*
  - *"Alla luce di quanto emerso, si chiede al gestore aeroportuale di dettagliare quando e da chi saranno stabilite le specifiche tecniche relative al sistema di monitoraggio del rumore"*
  - *"Il gestore aeroportuale conferma le valutazioni espresse durante l'incontro circa le ricadute acustiche dei sorvoli nella provincia di Prato? Intende eventualmente integrare elementi aggiuntivi?"*
  - *"Il gestore aeroportuale considera sufficienti e adeguati i sistemi di protezione dal rumore previsti dal nuovo Masterplan? Come valuta la proposta di estensione della duna fonoassorbente a protezione anche del Consorzio agrario?"*

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

Le simulazioni acustiche condotte e condivise nel corso del Dibattito Pubblico hanno preso in esame:

- ✓ numero massimo di movimenti aerei, previsti dal Masterplan al 2035 (fra 12 anni) e corrispondenti a 48.500/anno;
- ✓ numero di movimenti aerei dell'anno 2035 relativi alle 3 settimane (1 per ciascun quadrimestre) di massimo traffico: detto traffico di punta è stato determinato sulla base del reale esercizio aereo registratosi nell'anno 2019 (pre-Covid);
- ✓ attribuzione dei movimenti aerei di punta alle singole tipologie di aerei previsti in progetto;
- ✓ traiettorie di decollo e atterraggio previste in progetto, ottimizzate rispetto al precedente Masterplan 2014-2029.

Le risultanze modellistiche restituite dal medesimo codice AEDT limitano a meno di 20 abitanti residenti (2 edifici) il totale della popolazione esposta a valori di rumorosità LVA superiori a 60 decibel.

La tipologia di bersaglio considerata (abitanti residenti ed edifici residenziali), nonché il valore acustico di riferimento (LVA 60 decibel), trovano costante riscontro nella normativa e in molteplici lavori sottoposti all'istruttoria della autorità competenti in materia.

L'entità del dato è tale da non poter generare dubbi sui benefici ambientali prodotti dalla revisione progettuale del Masterplan, per quanto le successive fasi del formale procedimento ambientale VIA-VAS di competenza Ministeriale provvederanno a fornire ulteriori approfondimenti sul tema. Salvo diverso avviso dei vari Enti ed Amministrazioni competenti, le simulazioni acustiche saranno prodotte ancora attraverso l'impiego del codice AEDT e prenderanno in esame, per quanto statisticamente assolutamente non rilevanti, anche i possibili eventi di "riattaccata" (ossia di mancato completamento dell'atterraggio) potenzialmente indotti dalla presenza di vento in coda (che, col nuovo orientamento della pista, si ritiene estremamente poco frequente). **Si esclude, comunque, fin da subito che le future traiettorie di decollo e di atterraggio possano generare sorvoli della Villa Medicea di Poggio a Caiano e della relativa buffer zone poiché**, come espressamente illustrato nel corso della seconda e della quinta seduta pubblica del Dibattito Pubblico, **le** medesime t**raiettorie distano dal centro di Poggio a Caiano circa 5.6 km e dal confine comunale circa 5.0 km. Al contrario, non si esclude che allo stato attuale gli aerei diretti a destinazioni poste a sud di Firenze possano effettivamente sorvolare il territorio del Comune di Poggio a Caiano e la citata Villa Medicea, seppur a quote considerevoli. Ciò non accadrà a seguito dell'entrata in esercizio della nuova pista di volo.**

Relativamente agli effetti acustici prevedibili per i **ricettori ubicati all'interno del Comune di Prato**, essi si misureranno attraverso il contestuale ricorso ai due indici acustici di Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale (LVA) e di Livello equivalente (diurno e notturno), risultando detta area certamente esterna all'intorno aeroportuale. Le simulazioni acustiche al momento effettuate **non prevedono casi di superamento dei valori limite applicabili** a detti indici, confermando quanto già pubblicamente illustrato nell'ambito della seduta di Dibattito Pubblico tenutasi proprio a Prato. Vengono, inoltre, per il momento confermate le quote di sorvolo delle aree del Comune di Prato illustrate nella medesima seduta, così come di seguito sintetizzate:

- ✓ fase di atterraggio:
    - o la traiettoria comporterà il sorvolo della sola estremità settentrionale dell'abitato di Capezzana, a sud dell'autostrada A11 e ad una distanza laterale da essa pari a soli 160 metri; l'altezza di sorvolo sarà

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

pari a circa 660 metri (allo stato attuale, con la pista 05/23, gli aerei in atterraggio volano a quella quota nella zona compresa tra Lastra a Signa e Ginestra Fiorentina);

- la traiettoria comporterà il sorvolo della sola estremità settentrionale dell'abitato di Cafaggio-Fontanelle, a sud dell'autostrada A11 e ad una distanza laterale da essa pari a meno di 50 metri; l'altezza di sorvolo sarà pari a circa 490 metri (allo stato attuale, con la pista 05/23, gli aerei in atterraggio volano a quella quota nella zona posta poco a sud di Lastra a Signa);
- non è previsto il sorvolo di altri abitati;
- non è previsto il diretto sorvolo dello stabilimento industriale Toscochimica.

✓ fase di decollo:

- la traiettoria seguirà l'asse dell'autostrada A11 e le prime residenze sorvolate saranno quelle poste alle propaggini settentrionali dell'abitato di Cafaggio-Fontanelle (a distanza lateriale variabile da 30 metri a 90 metri dall'autostrada), sorvolate ad una quota di circa 1.150 metri.

Relativamente al territorio del **Comune di Campi Bisenzio**, così come espressamente riportato dallo stesso consulente esterno[28] incaricato dal Comune della verifica della documentazione illustrata da Toscana Aeroporti, si evince che: "*dal confronto delle curve isofoniche dei due Masterplan (2014-2029 e 2035),* ***l'impatto causato da quest'ultimo appare inferiore***"[29]. All'interno del Comune non si riscontrano casi di superamento del valore limite dell'indice LVA (l'isofonica LVA 60 decibel non sottende, infatti, centri o quartieri abitati del Comune di Campi Bisenzio), mentre risulterebbero puntuali i casi di possibile superamento dei limiti di Piano Comunale, espressi dall'indice Livello equivalente (diurno e notturno), limitati alla sola area di Fornello e a 4-5 ricettori sensibili (casa di cura, asilo, scuole) presenti in località Capalle[30], mentre risultano pienamente rispettati i valori limite applicabili a tutte le abitazioni circostanti.

Ne consegue un quadro di sostanziale conformità normativa, assolutamente migliorativo sia rispetto allo stato attuale, sia rispetto al precedente Masterplan 2014-2029. Non possono, quindi, ritenersi condivisibili le osservazioni espresse da taluni nel corso delle sedute di Dibattito Pubblico che riferirebbero: "*Si è evidenziato che l'entrata in servizio delle nuove rotte di decollo e atterraggio può avere un impatto negativo sia sulle diverse attività economiche sorvolate, sia sul valore degli edifici residenziali sorvolati*"[31] e, conseguentemente, **non si ritiene che possano instaurarsi fenomeni di svalutazione degli immobili e delle attività economiche sorvolate.**

[28] Riferimento: Quaderni degli Attori, contributo del Comune di Campi Bisenzio. Società incaricata per la verifica della documentazione di Masterplan 2035: Vie en.ro.se ingegneria. Firmatario del contributo tecnico: ing. Francesco Borchi.

[29] Nonostante tale considerazione espressa dal consulente esterno appositamente incaricato, nel medesimo Quaderno viene riportata la relazione del Dirigente del settore 4 che, in proposito dichiara: "*Nello specifico, l'attuale ipotesi progettuale di Toscana Aeroporti risulta maggiormente impattante rispetto alla soluzione del Masterplan precedente per il territorio di Campi Bisenzio*".

[30] Allo stato attuale, il Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore aeroportuale riferisce 17 ricettori sensibili esposti a rumore aeroportuale superiore al consentito.

[31] Cfr. Relazione conclusiva del Coordinatore, sezione "Le ricadute economiche", pagg. 48-49.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

Una volta che la pista di volo entrerà in esercizio, ai sensi di legge verrà istituita la nuova **Commissione Aeroportuale** prevista dal D.M. 31 ottobre 1997 (presieduta da ENAC e composta anche dai rappresentanti delle Amministrazioni Comunali impattate dal rumore aeroportuale) e la stessa provvederà, tra l'altro, a:

- ✓ determinare e approvare la zonizzazione acustica aeroportuale (Zone A, B e C, ove trova applicazione l'indice LVA);
- ✓ determinare e approvare le procedure antirumore;
- ✓ determinare e approvare la rete di monitoraggio del rumore aeroportuale, che il gestore sarà tenuto a implementare e gestire, sotto il costante controllo di regolare funzionamento espletato dagli Enti a ciò deputati (in primis, ARPAT).

Tutte le specifiche tecniche del **monitoraggio acustico** (numero e ubicazione delle centraline di rilevamento) saranno, pertanto, definite dalla specifica Commissione Aeroportuale (avente anche rappresentanti dei Comuni, della Regione, del Ministero dell'Ambiente, di ISPRA e di ARPAT), tenendo in considerazione eventuali indirizzi prescrittivi che potranno essere contenuti nel Decreto VIA-VAS di cui al procedimento di compatibilità ambientale che ENAC provvederà ad avviare presso il Ministero dell'Ambiente. Analogamente a quanto già avviene allo stato attuale, i dati di monitoraggio saranno costantemente accessibili agli Enti competenti.

Emissioni e cambiamenti climatici [32]

Come evidenziato dalla European Environment Agency (2019), a livello europeo il settore dei trasporti è responsabile di circa il 25% delle emissioni di gas ad effetto serra. All'interno del macro-settore dei trasporti, il trasporto aereo genera circa il 13,2% delle emissioni associate ai trasporti, incidendo quindi per circa il **3,2% sulle emissioni complessive** (European Environment Agency, 2020). Elaborando i dati relativi al contesto italiano per gli aeroporti per i quali si ha una mappatura completa delle emissioni, risulta che **in media le emissioni direttamente imputabili al gestore aeroportuale** (ossia quelle ricadenti negli Scope 1 e 2 della classificazione delle emissioni definita ai fini della Airport Carbon Accreditation) **non superano il 5% del totale** (Scope 1, 2, 3). È chiaro, quindi, come le emissioni più significative siano associate ai movimenti degli aeromobili nonché dall'access e egress verso e dall'aeroporto di passeggeri e dipendenti (Scope 3). Nel corso dell'ultimo decennio, il contesto aeroportuale ha intrapreso un importante percorso di investimenti e iniziative volto a incrementarne la sostenibilità:

[32] All'interno della presente sezione del Dossier conclusivo si fornisce risposta ai seguenti quesiti espressi dal Coordinatore:

- sezione "Le ragioni dell'opera", pag. 36: "*Quali misure specifiche intende prendere il gestore aeroportuale nelle successive fasi di progettazione per adeguare lo scalo alle necessità climatiche?*"
- sezione "Le emissioni", pagg. 45:
  - *"Alla luce delle osservazioni emerse in merito alla valutazione delle emissioni inquinanti, il gestore aeroportuale conferma quanto sostenuto durante il dibattito pubblico? Intende integrare con valutazioni aggiuntive?"*
  - *"Il gestore aeroportuale conferma quanto detto in fase di dibattito riguardo al monitoraggio della qualità dell'aria? Intende integrare le risposte date?"*

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

1. A livello europeo, il numero di aeroporti che hanno aderito al programma Airport Carbon Accreditation nell'ultimo decennio è incrementato considerevolmente, passando da 17 a oltre 155 (+74 nell'ultimo quinquennio). Ad oggi, tali aeroporti coprono stabilmente oltre il 65% del traffico aereo europeo;

2. A livello italiano, il numero di aeroporti accreditati è altrettanto incrementato, passando da 3 a 15. Ad oggi, gli aeroporti italiani accreditati rappresentano oltre l'85% del traffico aereo italiano.

Al fine di contribuire al raggiungimento degli sfidanti obiettivi che l'Europa si è posta nell'ambito del Green Deal e del pacchetto "Fit-for-55", nel 2021 gli aeroporti membri di ACI Europe si sono impegnati a raggiungere la neutralità delle emissioni di CO_2 entro il 2050[33] (il Masterplan 2035 dell'aeroporto di Firenze prevede il raggiungimento di detto obiettivo prima del 2030).

Il nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti indica che l'intero settore del trasporto aereo, ivi compresi gli aeroporti, è chiamato a dare risposte alle seguenti tematiche:

1. la sfida ambientale e della sostenibilità;
2. la capacità di resilienza delle strategie poste alla base dei piani di sviluppo a fronte di scenari futuri che possano impattare in maniera significativa sul settore del trasporto aereo;
3. l'evoluzione tecnologica, con l'accelerazione dei processi di digitalizzazione;
4. l'impatto dei cambiamenti climatici;
5. la piena integrazione funzionale rispetto al territorio e alle reti dei trasporti in una logica intermodale tesa anche a ridurre le differenze tra zone del Paese con differenti livelli di accessibilità ai servizi di trasporto.

Con riferimento alla sostenibilità e ai cambiamenti climatici, le azioni che il nuovo PNA conta di mettere in campo, da qui al 2035, sono riconducibili al programma dell'International Civil Aviation Organisation (ICAO) che punta alla decarbonizzazione entro il 2050, alla riduzione delle emissioni acustiche e al contenimento dell'impatto dell'aviazione internazionale sui cambiamenti climatici. In particolare, il programma Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), adottato dall'Italia su base volontaria, contiene, come strumento sostanziale di contenimento delle emissioni di CO_2, l'utilizzo dei Sustainable Aviation Fuel (SAF), azione che rappresenta uno dei pilastri per il raggiungimento dei Long Term Aspiration Goal (LTAG).

La sostenibilità ambientale diventa, quindi, un valore caratterizzante per definire la qualità di crescita aeroportuale, che deve necessariamente mirare a ridurre la sua carbon footprint. Il settore aeroportuale si è dato come obiettivo la totale decarbonizzazione entro il 2050.

Le sopra riportate considerazioni costituiscono, nella loro sinergica analisi, la base da cui ha preso forma la revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale di Firenze, fortemente indirizzato agli obiettivi della sostenibilità ambientale e sociale, della digitalizzazione, della multimodalità e della carbon neutrality. La particolare attenzione rivolta all'applicazione di sistemi di produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile fotovoltaica (per una potenza

[33] Riferimento: documento "Il ruolo e il contributo degli aeroporti alla transizione green e digitale del trasporto aereo", ITSM – Iccsai Transport and Sustainable Mobility Center, Ottobre 2022.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

complessiva di oltre 15 MW) consentirà, infatti, non solo il **pieno soddisfacimento del fabbisogno energetico dello scalo**, ma anche il **raggiungimento della carbon neutrality prima del 2030**, con un anticipo di oltre 20 anni rispetto alle indicazioni della Comunità europea, dell'ICAO e del Piano Nazionale degli Aeroporti.

Oltre a ciò, la revisione progettuale ha comunque inteso agire direttamente su molti dei fattori che portano uno scalo aeroportuale a produrre emissioni climalteranti, agendo, ad esempio, come segue:

- riconfigurazione dell'interfaccia Terminal passeggeri – aree di sosta/manovra degli aerei, in modo da massimizzare l'accesso diretto a piedi per le operazioni di imbarco e di sbarco dei passeggeri;
- configurazione infrastrutturale dei sotto-sistemi pista-raccordi-piazzali in modo da dimezzare, rispetto allo stato attuale, i tempi di rullaggio e le relative emissioni;
- utilizzo di aeromobili di ultima generazione, dotati di motorizzazioni più moderne, a minori emissioni in atmosfera;
- elettrificazione delle piazzole di sosta degli aerei, in modo da evitare l'impiego delle APU (Auxiliary Power Unit) degli aerei e l'impiego di GPU (Ground Power Unit) aventi motore a combustione interna;
- previsione di realizzazione di un vertiporto per l'utilizzo di droni elettrici atti al trasporto di passeggeri a copertura di brevi tratte, in sostituzione di altre modalità di trasporto (e tra esse quella veicolare);
- previsione di nuova area di stoccaggio combustibili, potenzialmente utilizzabile per l'impiego di Sustainable Aviation Fuel;
- sostituzione del parco mezzi di supporto agli aerei con utilizzo di soli mezzi elettrici entro il 2030;
- utilizzo di sole luci LED per l'illuminazione delle infrastrutture di volo e delle aree di sosta/manovra degli aerei, nonché per le aree di sosta veicolare previste in posizione antistante all'attuale e alla futura aerostazione passeggeri;
- dotazione di postazioni di ricarica elettrica per i mezzi di servizio aeroportuale e per gli autoveicoli e biciclette utilizzati dagli utenti;
- valorizzazione dell'integrazione col sistema tramviario e della relativa multimodalità dell'accessibilità aeroportuale, favorendo forme di trasporto pubblico collettivo;
- previsione di realizzazione di nuovi percorsi di mobilità dolce per l'accessibilità dell'aeroporto e la sua connessione agli abitati di Firenze, Sesto Fiorentino, nonché al Polo Scientifico e all'area produttiva dell'Osmannoro;
- utilizzo di sistemi geotermici per la conservazione del calore e lo scambio geotermico a servizio delle necessità di riscaldamento e/o raffrescamento del nuovo Terminal;
- utilizzo di sistemi di illuminazione naturale e di circolazione naturale dell'aria;
- utilizzo di materiali in grado di minimizzare le dispersioni termiche;
- applicazione della certificazione LEED al nuovo Terminal passeggeri.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

La revisione progettuale recepisce, e in parte anticipa, tutti gli indirizzi di settore volti alla coniugazione delle finalità dei programmi Next Generation EU e Green Deal con quelli di evoluzione del trasporto aereo. Il gestore aeroportuale ha, infatti, tra i propri obblighi concessori quello di adeguare l'infrastruttura aeroportuale all'evoluzione della domanda di traffico, garantendo sempre adeguati ed ottimali livelli di servizio ai passeggeri e un regolare e affidabile servizio di trasporto aereo. Nel fare ciò, Toscana Aeroporti si è comunque data ambiziosi obiettivi ed indirizzi di carattere ambientali, assolutamente innovativi e coerenti con le esigenze di limitare le emissioni climalteranti e contrastare i cambiamenti climatici.

In tal senso, la previsione di crescita dei livelli di traffico deve essere correttamente contestualizzata rispetto al periodo di attuazione del Masterplan (si tratta di una crescita media annua di circa 1.200 movimenti aerei, corrispondenti, a livello annuale, a soli tre movimenti giornalieri addizionali), alle necessità di equilibrio economico-finanziario degli investimenti a carico di Toscana Aeroporti, alle previsioni di Piano Nazionale degli Aeroporti, agli ingenti sforzi previsti per il massimo contenimento delle emissioni (così come sopra individuati) e, in ogni caso, al raggiungimento della carbon neutrality ancora prima del 2030.

Tutto ciò premesso, **Toscana Aeroporti non può entrare nel merito delle diverse valutazioni che hanno portato taluni partecipanti al Dibattito Pubblico a considerare non prioritario lo sviluppo del trasporto aereo e dell'aeroporto di Firenze (perché ritenuto ideologicamente in contrasto con gli obiettivi, globali e locali, di sviluppo sostenibile), ma ritiene comunque doveroso segnalare il proprio giudizio di incompletezza e "parzialità" di simili analisi che, senza tenere in considerazione tutte le azioni previste nel Masterplan 2035 per il contenimento delle emissioni, ritengono incompatibili le previsioni progettuali del Piano di Sviluppo Aeroportuale, e addirittura in contrasto con gli obiettivi nazionali ed europei di riduzione delle emissioni, per la sola previsione di un aumento medio annuo del 3% del numero di movimenti aerei.** E ciò giustificato, tra l'altro, solo da considerazioni spesso generiche e apodittiche, non supportate da analisi tecniche e sensibilmente avulse dalle specificità tecniche del progetto che, pure, Toscana Aeroporti ha provato più volte ad illustrare nelle sedute di Dibattito Pubblico e che, comunque, risultano opportunamente descritte all'interno della documentazione prodotta e consultabile.

Le analisi diffusionali in atmosfera effettuate a supporto e integrazione del processo di Dibattito Pubblico, **evidenziano**, infatti, la **limitatezza spaziale degli areali di potenziale impatto da inquinamento atmosferico e** la **non significatività (e criticità) dei correlati livelli**, espressi in termini di concentrazioni attese dei vari composti (ossidi di azoto, polveri sottili, ecc.) **in atmosfera, risultati di uno o due ordini di grandezza rispetto ai valori limite di qualità dell'aria indicati dalla normativa nazionale e, pertanto, allineati anche con i valori di attenzione definiti dall'Organizzazione Mondiale della Sanità.**

Con riferimento, da ultimo, alle attività di monitoraggio della qualità dell'aria, nel confermare quanto già argomentato nell'ambito del Dibattito Pubblico (così come puntualmente riferito nella relazione conclusiva del Coordinatore, cfr. pag. 45), si ricorda che, in relazione al precedente Masterplan 2014-2029, Toscana Aeroporti ha già condotto numerose campagne di rilevamento della qualità dell'aria nella Piana fiorentina, per un periodo di 4 anni, attraverso diverse postazioni di controllo periodico.

Nell'ambito del successivo procedimento di VIA-VAS verrà, inoltre, proposto uno specifico Progetto di Monitoraggio Ambientale, che l'Autorità competente verificherà e, se del caso, integrerà per quanto ritenuto necessario.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

Le ricadute economiche [34]

La documentazione progettuale alla base del processo di Dibattito Pubblico ha previsto la redazione del **Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuale** (DOCFAP), al cui interno è contenuta anche l'**Analisi Costi-Benefici** della soluzione progettuale individuata tra le varie alternative considerate.

L'Analisi è stata sviluppata in coerenza con i requisiti tecnici previsti a livello europeo e nazionale, in particolare con riferimento alle Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche del Ministero Infrastrutture e Trasporti). I costi unitari e gli impatti sono stati stimati secondo le indicazioni di letteratura (e.g. Handbook of external cost of transport dell'Unione Europea).

Gli input utilizzati sono stati: piano economico e finanziario, previsioni di traffico e costi unitari, e gli impatti (negativi e positivi) considerati sono stati quelli economici, ambientali e sociali. I costi e i benefici valutati sono considerati incrementali rispetto allo scenario "baseline".

L'Analisi ha restituito i seguenti indicatori di fattibilità: Valore Attuale Netto (VAN), Tasso Interno di Rendimento (TIR) e Rapporto Benefici/Costi, dai quali si evince che l'investimento è risultato sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale, essendo associabile ad importanti benefici per il territorio e per la collettività nel periodo considerato (2024-2044).

Il tema, affrontato sia in seduta pubblica, sia in seduta specialistica nel corso del Dibattito Pubblico, ha visto la **partecipazione di tutte le categorie economiche comunali, provinciali e/o regionali che, all'unanimità e in modo informato e motivato, hanno espresso posizioni univocamente favorevoli sulla revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale.**

Le categorie economiche, diversamente dai singoli cittadini e dagli altri partecipanti, **hanno** in particolare **ben colto la sinergia e la complementarietà, attuale e futura, dei due scali di Firenze e di Pisa, e parimenti hanno colto gli effetti positivi che le previste trasformazioni infrastrutturali dello scalo fiorentino genereranno non solo, e non tanto, per il turismo, quanto per le imprese, per l'export dei loro prodotti (soprattutto manifatturieri e agricoli) e per la possibilità di collegamento veloce con l'area metropolitana.**

Gli effetti positivi per il mondo delle imprese, inoltre, non si limiteranno alla scala locale fiorentina, ma interesseranno certamente anche le Province di Prato, Pistoia che, insieme a Firenze, generano oltre il 40% del PIL della Toscana e che necessitano di un'infrastruttura aeroportuale adeguata allo sviluppo dell'intero sistema economico. E non solo, perché

[34] All'interno della presente sezione del Dossier conclusivo si fornisce risposta ai seguenti quesiti espressi dal Coordinatore all'interno della sezione "Le ricadute economiche" della propria relazione conclusiva (cfr. pagg. 48-49):

- *"Alla luce di quanto discusso, il gestore aeroportuale ritiene di aggiungere ulteriori elementi in merito a come l'adeguamento dell'aeroporto favorirà i flussi commerciali e migliorerà l'attrattività economica del territorio?"*
- *"Alla luce delle osservazioni e dei timori emersi, il gestore aeroportuale intende confermare - ed eventualmente specificare con ulteriori elementi - le risposte fornite durante la procedura circa la non sussistenza di impatti negativi sull'economia del territorio e in particolare sugli abitanti, i commercianti e gli immobili?"*
- *"Alla luce di quanto emerso, il gestore aeroportuale conferma che gli incrementi dei flussi di traffico previsti, specialmente di carattere turistico, potranno essere assorbiti dalla città in maniera sostenibile? Perché?".*

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

anche le Province di Arezzo, Siena e Grosseto potranno beneficiare dell'effetto volano offerto dall'infrastruttura aeroportuale fiorentina, non risultando infatti velocemente collegate allo scalo di Pisa.

Toscana Aeroporti condivide i contenuti della proficua discussione intercorsa con tutti gli operatori economici che il Dibattito Pubblico ha consentito di coinvolgere, **cogliendo con favore non solo le informate, motivate, argomentate e favorevoli posizioni espresse, ma anche il fatto che ciascuna di esse rappresenti, in realtà, l'espressione e il sentire dell'intero sotto-sistema economico formato dai relativi operatori associati.** In tal caso, la rappresentatività di dette associazioni costituisce senza dubbio un valore aggiunto nel Dibattito Pubblico, in quanto si tratta di posizioni che, per quanto espresse da singoli rappresentanti, sottendono comunque l'intero e strategico settore economico e produttivo regionale. In particolare, anche **Toscana Aeroporti ritiene che non sia solo il cluster del turismo a beneficiare dell'attuazione del Masterplan 2035, ma anche quello del commercio, della manifattura, dell'artigianato e dell'industria, generando condizioni che potranno rappresentare il presupposto per una maggiore attrattività economica del territorio.**

Da qui, tra l'altro, prende forma la rinnovata **proposta di sviluppo di un polo logistico leggero aeroportuale (cargo leggero)**, sinergico a quello previsto all'interno del PUE di Castello e fortemente integrato con le attività produttive dell'Osmannoro e con l'interporto di Prato.

La libera circolazione delle persone, dei turisti, dei manager, dei docenti, dei ricercatori, degli artisti, dei professionisti, degli amministratori, dei beni, dei prodotti, delle manifatture, delle idee, della cultura non potrà che creare nuove occasioni per tutto il territorio, senza rischi per la piccola e media manifattura o per il commercio locale. Da una crescita basata sulla sostenibilità ambientale e sociale, tutti potranno trarre i propri benefici: chi direttamente, chi indirettamente, anche attraverso i rapporti con la stessa Toscana Aeroporti.

Un aeroporto affidabile nella sua continuità operativa (senza disservizi di dirottamenti, di bagagli non imbarcati, di voli cancellati) e collegato ai più importanti hub europei ed extra-europei potrà essere per Firenze e per la Toscana un'importante porta di accesso per le tante persone, d'affari e non, che desiderano raggiungere la capitale mondiale dell'arte e della cultura, immersa in un territorio e in forme paesaggistiche uniche al mondo. In tal senso l'afflusso turistico non deve spaventare, poiché costituito, a Firenze, per lo più da clientela selezionata che non applica necessariamente le forme di massa e del turismo "mordi e fuggi", ma che, al contrario, predilige (come confermano tutti i dati economici) una forma diversa di permanenza, che ama soggiornare in città e in regione per più giorni, assaporando le tipicità enogastronomiche, fruendo dei prodotti della manifattura (moda e oreficeria in primis), visitando mostre e musei, partecipando a eventi, spettacoli e fiere, e alloggiando nelle molteplici strutture alberghiere di qualità. **Le dimensioni del progetto sono, inoltre, piuttosto limitate se si pensa che le previsioni di traffico dello scalo fiorentino arriveranno, tra 13 anni, appena sopra a ciò che lo scalo di Pisa ha già processato nel 2019 (ben 16 anni prima).** Toscana Aeroporti conferma, quindi, di non associare fenomeni di *over tourism* all'attuazione del Masterplan 2035.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

Le ricadute occupazionali [35]

Analogamente a quanto avvenuto in merito alla discussione delle ricadute economiche, anche il dibattito riferito alle ricadute occupazionali è risultato assolutamente partecipato, con l'attiva presenza e supporto di tutte le organizzazioni sindacali regionali e locali. Anche in tal caso, la partecipazione dei rappresentanti sindacali sottende un intero mondo del lavoro, costituito da migliaia di persone rappresentate, nell'ambito del processo di Dibattito Pubblico, dai singoli intervenuti che -evidentemente- hanno condiviso non già posizioni e orientamenti personali, quanto la sintesi di un partecipato processo di analisi e valutazione avvenuto all'interno di ciascuna organizzazione sindacale. Il settore del trasporto aereo occupa, a livello nazionale, circa 750 mila lavoratori (diretti e indiretti), corrispondenti al 3.2% del totale nazionale, contribuendo per il 3.6% al PIL nazionale. Sulla base degli studi regionali (Istituto Regionale di Programmazione Economica Toscana – IRPET, Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa) ed internazionali (Airport Council International – ACI) disponibili sul tema, si stima che l'attuazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale potrà generare circa 6.000-7.000 nuovi posti di lavoro, dei quali circa 2.700 direttamente impiegati in aeroporto nelle molteplici funzioni presenti.

Toscana Aeroporti ha apprezzato la piena partecipazione sul tema e accolto favorevolmente le posizioni positive espresse unanimemente dalle varie organizzazioni in merito alla nuova revisione progettuale, ritenuta da molti migliorativa rispetto alla precedente[36], in grado di generare un significativo incremento di posti di lavoro e di portare valore aggiunto alla regione[37]. Le organizzazioni hanno, a tal proposito, evidenziato la comune attenzione alla qualità dell'occupazione, alla tipologia dei previsti nuovi contratti e alla necessità di garantire ai lavoratori una giusta retribuzione e stabilità, proponendo l'applicazione di un monitoraggio nel tempo del numero delle assunzioni e l'istituzione di tavoli permanenti per proseguire la discussione ed esporre eventuali problematiche[38], già positivamente accolta dalla Camera di Commercio di Firenze che si è proposta di fornire i dati complessivi necessari per monitorare la

[35] All'interno della presente sezione del Dossier conclusivo si fornisce risposta ai seguenti quesiti espressi dal Coordinatore all'interno della sezione "Le ricadute occupazionali" della propria relazione conclusiva (cfr. pag. 50):

- *"Come il gestore aeroportuale intende garantire l'applicazione e il rispetto delle normative sul lavoro?"*
- *"Il gestore aeroportuale conferma che le interruzioni del traffico aereo dovute ai lavori di realizzazione avranno una durata ristretta e quindi non provocheranno ricadute occupazionali negative?"*
- *"Il gestore aeroportuale conferma quanto affermato durante il dibattito sul monitoraggio delle assunzioni? Intende accogliere la proposta di avviare tavoli periodici per proseguire la discussione relativa alle condizioni di lavoro?"*

[36] Il report dell'incontro specialistico del 01.12.2022 riporta, in merito all'intervento di Filt Cgil Toscana: *"[…] il nuovo progetto ha chiarito alcune perplessità di Cgil sul Masterplan precedente"*, mentre il report dell'incontro pubblico del 29.11.2022 riporta, in merito all'intervento della rappresentante di Cgil Toscana: *"[…] Cgil aveva valutato negativamente il precedente Masterplan, evidenziando diverse criticità … Per ciò che riguarda il nuovo Masterplan ha spiegato che il parere potrebbe essere positivo se venissero risolte le criticità elencate. … Ha toccato il tema del cargo aeroportuale di Firenze che potrebbe valorizzare il sistema manifatturiero impattando positivamente in termini occupazionali"*.

[37] Cfr. report dell'incontro specialistico del 01.12.2022, intervento di Ugl.

[38] Cfr. report dell'incontro specialistico del 01.12.2022, intervento di Uil Firenze.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

situazione dei lavoratori di oggi e di quelli futuri e di poter rappresentare la sede adeguata per avviare il dialogo tra le diverse parti[39].

In riferimento a quanto sopra, **Toscana Aeroporti conferma di applicare ai propri dipendenti il contratto nazionale del settore aeroportuale, procedendo a processi di selezione del personale non discriminatori e basati unicamente sulla valutazione della professionalità e dell'esperienza**. La Società è, inoltre, dotata di **certificazione di responsabilità sociale** SA 8000, **di salute e sicurezza** OHSAS 18001 e ISO 45001, i cui criteri trovano attuazione per Toscana Aeroporti, che si impegna inoltre a monitorare anche i soggetti terzi e appaltatori tenuti ad applicare Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro sottoscritti dai sindacati maggiormente rappresentativi. Toscana Aeroporti inserisce, inoltre, sempre idonee clausole sociali nelle gare e nei contratti di appalto, richiedendo il Contratto Collettivo applicato.

Dall'esercizio 2023, inoltre, Toscana Aeroporti SpA non detiene più il controllo e la maggioranza di Toscana Aeroporti Handling srl, ceduta per la quota 80% del capitale sociale a Alisud SpA.

Si conferma, inoltre, **la disponibilità verso forme di monitoraggio e di comunicazione in tema di nuove assunzioni, nonché verso forme idonee a favorire la partecipazione e il dialogo tra associazioni sindacali, categorie datoriali ed enti statali, accogliendo positivamente la proposta avanzata dalla Camera di Commercio.**

Da ultimo, con riferimento ad alcune preoccupazioni riferite ad eventuali ripercussioni, in termini di riduzione degli occupati diretti e indiretti, potenzialmente generate da possibili limitazioni di operatività dello scalo (con chiusura della pista di volo e abbandono degli slot da parte delle compagnie aeree) durante il periodo di esecuzione dei lavori di realizzazione delle opere di Masterplan, Toscana Aeroporti conferma che la progettazione della cantierizzazione delle varie opere (tra le quali la nuova pista) ed il relativo cronoprogramma dei lavori prevedono la possibilità di continuità delle operazioni aeree sull'infrastruttura esistente in modalità contemporanea rispetto all'esecuzione dei lavori e alla costruzione delle altre opere.

Tutte le soluzioni progettuali delle opere di Masterplan 2035 sono state, infatti, definite con l'obiettivo di minima riduzione dell'interferenza con la regolare operatività della pista esistente, evitando il ricorso a lunghi periodi di interdizione dell'esercizio aeroportuale. **Nel corso degli anni di costruzione delle nuove opere, l'aeroporto funzionerà regolarmente e gli utenti non subiranno disagi diversi da quelli intrinsecamente connaturati all'attuale configurazione infrastrutturale dello scalo.**

Le operazioni di agibilità, collaudo e test della nuova infrastruttura di volo, e di passaggio di tutti gli impianti e controlli, avverranno in minimi tempi tecnici necessari, al più identificabili in qualche settimana. L'entrata in esercizio del nuovo Terminal non comporterà, invece, alcuna significativa interruzione di servizio su quello esistente.

[39] Cfr. report dell'incontro specialistico del 01.12.2022, intervento della Camera di Commercio.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

Sintesi dei caratteri innovativi del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 [40]

Appare evidente da quanto finora descritto che la revisione del Masterplan aeroportuale portata all'attenzione del processo di Dibattito Pubblico rappresenta la sintesi di un razionale e innovativo percorso progettuale compito da Toscana Aeroporti, fondato sul passato da un lato, e aperto al futuro dall'altro. Derivano dall'esperienza acquisita relativamente al precedente Masterplan 2014-2029 le azioni progettuali di recepimento delle prescrizioni ricevute durante l'iter di VIA, la Conferenza di Servizi e i lavori dell'Osservatorio Ambientale, l'attenzione rivolta alle istanze espresse dal territorio e gli approfondimenti, modifiche e integrazioni introdotte per il superamento dei precedenti elementi di fragilità o criticità e di quanto eccepito dalla Giustizia Amministrativa.

Guardano, invece, al futuro gli indirizzi e gli obiettivi che il nuovo Masterplan 2035 si propone di raggiungere nell'ambito di una rinnovata consapevolezza che mira a coniugare le esigenze tecniche e operative tipiche del settore aereo con quelle legate alla finalità di riconciliazione dell'infrastruttura aeroportuale con l'ambiente, col territorio, col paesaggio e con la comunità.

Da detto connubio prende forma un complesso progettuale permeato dei nuovi valori di sostenibilità, transizione ecologica, innovazione, digitalizzazione, multimodalità, decarbonizzazione, resilienza e inclusione sociale, opportunamente contestualizzati rispetto alle caratteristiche funzionali e strutturali del territorio e alle esigenze della comunità e degli utenti.

Una revisione progettuale che recepisce e valorizza l'enorme lavoro istruttorio compiuto dalle Istituzioni, Amministrazioni ed Enti competenti nelle varie tappe del precedente percorso amministrativo e che, attraverso il nuovo percorso di Dibattito Pubblico, si è aperta alla condivisione, alla discussione, alla trasparenza, all'informazione e al dialogo con l'intera comunità che ha ritenuto di parteciparvi apportando i propri contributi. Ma, al contempo, una revisione progettuale che a breve inizierà il suo nuovo percorso di confronto con le Istituzioni, di analisi, di verifica, di istruttoria e di valutazione, attraverso il quale tutti i soggetti competenti potranno direttamente controllare la reale efficacia delle rinnovate azioni progettuali promosse da Toscana Aeroporti e grazie al quale i medesimi soggetti competenti potranno contribuire, attraverso i propri pareri, osservazioni, prescrizioni e condizioni, a colmare le eventuali lacune riscontrate e a migliorare, in ogni caso, la qualità delle opere di progetto.

In ogni caso, però, il punto di partenza della nuova fase di confronto con i cittadini e con le Istituzioni è un progetto diverso rispetto al precedente Masterplan 2014-2029, migliore per molti aspetti legati direttamente alla configurazione delle singole opere o indirettamente agli effetti da esse prodotti, e certamente più dettagliato e approfondito per molti altri.

[40] La presente sezione del Dossier conclusivo muove a partire dalle "Argomentazioni a sfavore" sintetizzate nella sezione "Le ragioni dell'opera" della relazione conclusiva del Coordinatore (cfr. pagg. 34-35) e intende, in particolare, fornire risposta al quesito espresso dal Coordinatore (cfr. pag. 35): *"Quali sono le differenze puntuali rispetto al precedente Masterplan che il gestore ha introdotto nel nuovo Piano di sviluppo aeroportuale?"*.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

La seguente tabella contiene la sintesi saliente degli elementi di novità e di differenza introdotti rispetto al precedente Masterplan, esplicitando anche quegli elementi che, invece, si sono mantenuti poiché ritenuti effettivamente validi ed efficaci.

Opere Masterplan 2035	*Caratteristiche*	*Differenze rispetto al Masterplan 2014-2029 e relativi effetti attesi*
Nuova pista di volo	Lunghezza	2.200 metri anziché 2.400 metri
	Orientamento	11/29 anziché 12/30
	Posizionamento	Testata 29 arretrata di circa 190 metri lato città di Firenze
	Sezioni trasversali e profilo longitudinale	Maggiormente aderenti all'esistente piano di campagna, con conseguente riduzione di scavi/riporti, contenimento dei rilevati e migliore gestione dei cedimenti
	Aiuti Visivi Luminosi e altri impianti di assistenza al volo	Tipologia e posizionamento studiati per rendere oggettiva l'assenza di qualsivoglia atterraggio con sorvolo della città di Firenze
	Modalità di esercizio	Confermata quella del Masterplan 2014-2029: decolli solo verso ovest, atterraggi solo da ovest
	Classificazione	4C, anziché 4D: aerei di più contenute dimensioni
	Potenzialità di progetto	Movimenti aerei al 2035: 48.500 (gli stessi che il Masterplan 2014-2029 prevedeva al 2029)
Altre infrastrutture di volo	Piazzali e vie di rullaggio in area ovest del sedime aeroportuale	Non più previsti in espansione rispetto allo stato attuale. Riduzione di occupazione di suolo, riduzione di impermeabilizzazione, mantenimento del sovrappasso autostradale di Via dei Giunchi.
	Piazzali e vie di rullaggio in area est del sedime aeroportuale	Fasizzazione temporale con più step progressivi di intervento, in modo da accompagnare più efficacemente gli effettivi livelli di crescita del traffico aereo
		Circuitazione a senso unico, a maggior garanzia dei livelli di sicurezza aerea
		Previsione di apposite piazzole per i trattamenti de-icing, dotate di adeguati presidi ambientali
	Assetto air-side	Riduzione del numero complessivo di piazzole di sosta aeromobili
		Dimensionamento per aeromobili di classe C (anziché di classe D)
		Riduzione di oltre 1/3 dell'estensione delle nuove aree pavimentate

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

		Conferma dei presidi ambientali di raccolta e trattamento delle acque meteoriche di dilavamento di prima pioggia
		Conferma dell'opera di auto-contenimento idraulico (vasca C) conforme ai requisiti di Piano Generale di Bonifica
Sistemazioni idrauliche Fosso Reale	Sviluppo lineare	Riduzione della lunghezza del tratto deviato di Fosso Reale (riduzione superiore a 1 km)
	Pendenza e deflusso idrico	Incrementata la pendenza media, prossima a quella esistente
	Tratto in calcestruzzo	Riduzione della sua lunghezza
	Integrazione pista ciclabile	Inserita pista ciclabile lungo il percorso di deviazione del Fosso Reale
	Opera di sotto-attraversamento dell'autostrada A11	Utilizzo di scatolare esistente (oggetto di sola riprofilatura), anziché realizzazione di nuovi scatolari
	Lunghezza tratto di intervento a sud dell'autostrada	Riduzione di circa 600 metri
Collettore fognario Polo Universitario	Caratteristiche tipologiche	Riduzione delle dimensioni delle opere, a parità di funzionamento idraulico
	Dimensionamento	Confermato dimensionamento riferito all'intera futura urbanizzazione del Polo Scientifico
	Recapito	Confermato recapito in opera di auto-contenimento idraulico (vasca C)
Canale di Gronda	Bacino sotteso	Riduzione dell'estensione del bacino sotteso
	Sviluppo lineare	Riduzione della lunghezza
	Opera di sotto-attraversamento dell'autostrada A11	Utilizzo di scatolare esistente (oggetto di sola riprofilatura), anziché realizzazione di nuovo scatolare
Fosso Lupaia-Giunchi	Bacino sotteso	Riduzione dell'estensione del bacino sotteso
	Sviluppo lineare	Riduzione della lunghezza
	Recapito	Semplificazione del recapito: eliminato sottopassaggio del Fosso Reale con scarico sul canale di gronda; prevista immissione nell'opera di auto-contenimento idraulico (vasca C) e scarico nel reticolo acque basse
Deviazione di Via dell'Osmannoro	Sviluppo lineare	Riduzione del percorso di 2 km rispetto al Masterplan 2014-2029 (incremento di 425 metri rispetto allo stato attuale)

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

	Sottopasso viario	Introdotto nuovo sottopasso viario della pista di volo, dotato di relative rampe di salita/discesa
		Tipologia viaria del sotto-passo: C1
		Garantite condizioni di sicurezza idraulica
		Sistemi di accumulo e pompaggio delle acque meteoriche di dilavamento delle rampe
	Rotatoria A	Confermato assetto del Masterplan 2014-2029
	Rotatoria B	Ottimizzata configurazione e localizzazione
	Accesso diretto all'autostrada A11	Confermato accesso diretto all'autostrada
		Ottimizzata la pendenza del ponte sulla nuova inalveazione del Fosso Reale
	Accesso diretto al polo di gestione rifiuti Case Passerini	Mantenimento di una viabilità dedicata di accesso, con utilizzo dell'attuale manufatto di sotto-attraversamento dell'autostrada A11
	Esistente sovrappasso di Via del Pantano	Mantenimento del sovrappasso (anziché sua demolizione ed eliminazione)
	Adeguamento Via del Pantano	Previsto tratto di ricucitura per mantenimento della viabilità (anziché eliminazione della viabilità)
	Accesso all'area produttiva dell'Osmannoro	Mantenimento del collegamento diretto Sesto Fiorentino - Osmannoro
		Mantenimento degli attuali scatolari di Via del Cantone per sotto-attraversamento dell'autostrada A11 (anziché realizzazione di nuovo scatolare di sotto-attraversamento)
Altre opere viarie	Viabilità di accesso/uscita al nuovo Terminal passeggeri	Ottimizzazione e miglioramento dell'accesso viario al Terminal e degli innesti su Viale Luder
	Ponte di collegamento area Santa Croce – Case Passerini	Nuova opera non più prevista
	Nuova viabilità in area discarica Case Passerini	Nuova opera non più prevista
	Sovrappasso autostradale di Via dei Giunchi	Mantenimento (anziché demolizione ed eliminazione)
	Collegamento ciclabile Osmannoro-Via dei Giunchi	Mantenimento (anziché eliminazione)
	Viabilità di accesso al comparto ovest del sedime aeroportuale	Confermata a partire dalla rotatoria B, ma collegata anche a Via dei Giunchi

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

	Tratto viario aeroporto-stazione di Firenze Castello	Opere di adeguamento e di realizzazione di 2 nuove rotatorie introdotte in progetto (non presente nel Masterplan 2014-2029)
Nuovo Terminal Passeggeri ed opere di urbanizzazione antistanti	Concept architettonico	Completamente rivisto e ottimizzato il concept architettonico
	Inserimento paesaggistico	Ottimizzato l'inserimento paesaggistico, con introduzione di nuova superficie verde di copertura
	Tipologia edilizia	Previsione di due distinti fabbricati (arrivi e partenze), con loro interconnessione funzionale al piano primo. Separazione dei flussi passeggeri per maggiore tutela sanitaria e semplicità di percorso
	Sistemi impiantistici	Introduzione di pompe di calore. Introduzione di sonde geotermiche a servizio degli impianti di raffrescamento e riscaldamento. Riutilizzo delle acque piovane.
	Digitalizzazione e innovazione	Introduzione di sistemi automatici di processamento dei passeggeri e di gestione degli impianti.
	Aspetti energetici	Previsione di utilizzo di materiali e soluzioni tecniche a bassa dispersione energetica. Introduzione di impianto fotovoltaico sulla superficie di copertura del Terminal (1.5 MW)
	Gestione delle acque di dilavamento	
	Preventiva sicurezza idraulica dell'area	
	Sostenibilità ambientale	Introduzione della certificazione LEED
	Integrazione con le linee tramviarie	Miglioramento dell'integrazione aeroporto-tramvie, con mantenimento della fermata attuale della linea 2 ed inserimento della fermata della nuova linea 2.2 in posizione centrale rispetto al nuovo Terminal
	Flussi veicolari in aree antistanti al Terminal	Ottimizzata la circolazione veicolare, con introduzione di due anelli (ingresso/uscita) a senso unico di circolazione, introduzione di marciapiedi di carico/scarico dedicati, introduzione di rotatorie per cambio di direzione. Introduzione di viabilità dedicata per manutenzione e interventi in aree tecniche. Introduzione di gestione semaforica delle interferenze con la linea tramviaria 2.2
	Sistema della sosta	Diminuiti i parcheggi veicolari per favorire la maggiore integrazione multimodale tra aeroporto e reti tramviarie. Viabilità e aree di sosta dedicate per ogni sistema modale. Aumento della capienza di sosta per mezzi pubblici.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

	Sistemi di collegamento con l'attuale Terminal e relative aree di sosta	Introdotta nuova piazza di collegamento, con annesso percorso pedonale
Terminal esistente ed opere di urbanizzazione antistanti	Riconversione ad uso uffici, amministrativo e direzionale	Confermate le destinazioni d'uso
	Accessibilità	Ottimizzata l'accessibilità attraverso l'introduzione di un senso unico e di due nuove rotatorie. Maggiore integrazione col "braccetto di Peretola"
	Dotazione di parcheggi	Incrementata la dotazione di parcheggi attraverso l'introduzione di un nuovo parcheggio multipiano
Polo Logistico aeroportuale	Localizzazione	Nel Masterplan 2014-2029 era previsto in corrispondenza dell'ampliamento della porzione ovest del sedime aeroportuale. Nel Masterplan 2035 è previsto in corrispondenza della porzione nord dell'attuale sedime aeroportuale.
	Accessibilità	Nel Masterplan 2014-2029 era accessibile dalla viabilità dedicata che si staccava dalla rotatoria B, garantendo il collegamento aeroporto-autostrada-viabilità urbana dell'Osmannoro. Nel Masterplan 2035 è accessibile con viabilità dedicata, direttamente connessa (percorso di 650 metri) alla stazione Firenze Castello, garantendo il collegamento aria-gomma-ferro. La vicina linea ferroviaria serve anche l'interporto di Prato, posto a 8.5 km di distanza.
Opera di compensazione Mollaia	Localizzazione	Confermata la localizzazione originaria (Comune di Sesto Fiorentino)
	Estensione	Riduzione di circa 8 ettari
	Finalità ecologiche	Confermate le funzioni di bosco igrofilo e tutela anfibi
Opera di compensazione Santa Croce	Localizzazione	Confermata la localizzazione originaria (Comune di Sesto Fiorentino)
	Estensione	Riduzione di circa 2 ettari
	Finalità ecologiche	Confermata la creazione di area umida e habitat correlati. Contenute le forme di libera fruizione dell'area. Non più previsto il percorso ciclabile
Opera di compensazione Prataccio	Localizzazione	Opera non più prevista
	Finalità ecologiche	Le ripiantumazioni delle siepi campestre precedentemente previste avverranno nell'area della Mollaia
	Localizzazione	Confermata la localizzazione originaria (Comune di Signa)

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

Opera di compensazione Signa	Estensione	Confermata l'estensione positivamente licenziata dalla Conferenza di Servizi del Masterplan 2014-2029
	Finalità ecologiche	Confermato l'intero assetto dell'area positivamente licenziato dalla Conferenza di Servizi del Masterplan 2014-2029
Parco fotovoltaico in area pista di volo attuale da dismettere	Localizzazione	Trattasi di nuovo elemento di progetto introdotto in corrispondenza della porzione nord dell'attuale pista di volo che sarà oggetto di dismissione
	Finalità	Produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile per una potenza di 13.9 MW. Completo soddisfacimento del fabbisogno energetico dello scalo aeroportuale. Raggiungimento della carbon neutrality prima del 2030
Parco in area ex-pista	Localizzazione	Nel Masterplan 2014-2029 era previsto in corrispondenza della porzione nord dell'attuale pista da dismettere. L'intervento non viene confermato nel Masterplan 2035 che, infatti, non prevede modifiche alla porzione nord dell'attuale sedime aeroportuale
	Funzione	Nel Masterplan 2014-2029 era prevista la funzione di parco ludico-ricreativo. Nel Masterplan 2035 è prevista la funzione di parco fotovoltaico e di polo logistico.
Duna antirumore Polo Scientifico	Localizzazione	Confermata la localizzazione prevista nel Masterplan 2014-2029, traslata di pochi metri a sud per eliminare ogni rischio di interferenza con le fondazioni delle attuali strutture fondazionali dei più vicini edifici del Polo Scientifico e con la via Funaioli.
	Funzione	Confermate le funzioni positivamente licenziate dall'Osservatorio Ambientale e dalla Conferenza di Servizi
	Dimensioni e caratteristiche	Confermate le dimensioni e caratteristiche positivamente licenziate dall'Osservatorio Ambientale e dalla Conferenza di Servizi
Interferenze	Tipologia	La minore occupazione di suolo introdotta col Masterplan 2035 limita alcune interferenze. Potrebbe non sussistere più la necessità di intervenire sulla linea elettrica di Alta Tensione presso casello autostradale A11 (da approfondire in fase di progetto definitivo).
Prime indicazioni di cantierizzazione	Estensione dei cantieri	Riduzione dell'areale dei cantieri.
	Lavorazioni interferenti con l'autostrada	Pressochè eliminazione di lavorazioni interferenti con l'autostrada (si farà uso di scatolari e tombini idraulici esistenti, oggetto di sola riprofilatura).

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

L'esperienza del Dibattito Pubblico dal punto di vista di Toscana Aeroporti

Il Dibattito Pubblico riferito alla revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale di Firenze, espletato ai sensi dell'articolo 22 del Codice dei contratti pubblici e del DPCM n. 76/2018, rappresenta, a livello nazionale, il **primo caso di applicazione ad una infrastruttura aeroportuale e, a livello regionale, il primo caso di applicazione**.

Toscana Aeroporti ha approcciato molto favorevolmente questo processo, con grande **fiducia e spirito costruttivo**, provando a trasformare il mero adempimento normativo in un'occasione di utile e proficua crescita, sia per la Società stessa, sia per tutti coloro che hanno ritenuto di partecipare e di fornire il proprio contributo.

La documentazione tecnica presentata e condivisa da Toscana Aeroporti ha mirato a descrivere compiutamente l'insieme degli interventi previsti, fornendone al contempo l'adeguata motivazione e la sintesi dei percorsi decisionali seguiti ai fini dell'individuazione delle soluzioni ritenute percorribili. Un viaggio, quindi, che a partire dalle esigenze esplicitate, ed in coerenza con gli indirizzi della pianificazione di settore, ha percorso varie tappe e **analizzato molteplici aspetti: tecnici, aeronautici, economici, ambientali, sociali**. Un viaggio nel corso del quale le idee sono cambiate e la conoscenza si è arricchita.

Alla stregua di un album dei ricordi del viaggio compiuto, la documentazione messa a disposizione del pubblico muove a partire dal Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP), predisposto sia in relazione al nuovo Terminal passeggeri, sia alla nuova pista di volo, sia alle loro interazioni funzionali. In esso si ritrovano le assunzioni, le valutazioni e le comparazioni svolte, esplicitate in modo trasparente e -ci si auspica- facilmente intellegibile e comprensibile.

L'insieme delle scelte operate, coerente con gli indirizzi e gli obiettivi generali e specifici dichiarati, è confluito dapprima in un set documentale di carattere generale, espressione del Piano di Sviluppo Aeroportuale declinato nella sua visione globale, armonizzata e sinergica di tutte le azioni di trasformazioni previste e, successivamente, nella puntuale definizione progettuale, predisposta secondo le regole tecniche che disciplinano il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica delle varie opere.

In tal modo **si è data la possibilità al pubblico partecipante di comprendere la natura dei singoli interventi, ma anche le motivazioni e le ragioni per i quali si è arrivati a definire proprio tali caratteristiche e non altre potenzialmente alternative e possibili.**

Nel suo dipanarsi in incontri pubblici, specialistici, sopralluoghi partecipati, ma anche costante interscambio di domande e risposte, il Dibattito Pubblico ha rappresentato un'opportunità unica ed un **concreto strumento della democrazia partecipativa, attraverso il quale le persone hanno avuto modo essere informate, di ascoltare, di valutare posizioni diverse e talvolta discordanti, di elaborare le proprie personali riflessioni, di esternarle, di condividerle e proporle, nonché di contribuire, attraverso adeguate forme di interscambio dialettico, al miglioramento della proposta progettuale.**

Lo strumento, previsto dalla normativa, disciplinato dalla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico, ed applicato e attuato dal Coordinatore terzo, esterno rispetto a Toscana Aeroporti e ai suoi interessi, ha consentito un **dialogo**

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

sereno e trasparente con tutta la comunità che ha ritenuto di manifestare ed esprimere il proprio interesse allo sviluppo e alla crescita non solo dell'aeroporto, ma dell'intero territorio.

Il tutto all'interno di uno schema di gioco che ha consentito l'espressione della **pluralità delle posizioni e dei temi rappresentati**, in modo da non indirizzare ed appiattire univocamente l'informazione sulle rappresentazioni offerte da Toscana Aeroporti, ma da fornire visioni, idee e soluzioni differenti, su temi altrettanto interessanti ed utili.

È stato, inoltre, motivo di grande soddisfazione il **coinvolgimento attivo** e **la grande partecipazione** al Dibattito Pubblico **di tutte le categorie produttive, dei sindacati e, più in generale, di tutti gli stakeholder** interessati all'opera che si sono, peraltro, espressi in maniera **favorevole al progetto**.

Toscana Aeroporti formalizza, attraverso il presente Dossier, il proprio **sentito ringraziamento a tutti colore che hanno partecipato** e hanno scelto di dedicare parte del proprio tempo all'ascolto e alla condivisione delle proprie opinioni, suggerimenti e osservazioni, preziosi per il miglioramento del progetto di adeguamento e miglioramento dello scalo aeroportuale.

Il Dibattito Pubblico ha consentito a Toscana Aeroporti di ascoltare e prendere visione delle richieste e dei dubbi degli stakeholder, e di tanti che hanno dato atto dei grandi miglioramenti apportati con la revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale, esprimendo anche ulteriori **contributi e suggerimenti** che, come descritto all'interno di questo Dossier conclusivo, sono stati **valutati con molta attenzione e spesso recepiti con piena consapevolezza e condivisione**.

Si apprezza, inoltre, chi ha saputo esprimere il proprio dissenso e la propria visione contraria con senso di rispetto, di civiltà e di lealtà, con spirito costruttivo e partecipativo, poiché a partire da dette posizioni potrà ulteriormente migliorare l'impegno e l'attenzione che Toscana Aeroporti continuerà a mettere nel corso di questo viaggio. Un viaggio che, quindi, si arricchisce e si completa anche con le posizioni non favorevoli, espresse attraverso forme di partecipazione e supportate anche da elementi tecnici, a volte solo empirici, ma comunque motivate e argomentate. Un viaggio al quale, invece, non apporteranno esperienze, ricordi ed insegnamenti coloro che hanno ritenuto di non aderire e di non partecipare, che non hanno inteso valorizzare il dialogo e il confronto o che, arroccandosi su precostituite posizioni, hanno espresso solo certezze (e non dubbi), reiterando un approccio ideologicamente contrario all'opera, senza ritenere di entrare nel merito delle specificità del progetto e adducendo solo argomentazioni generiche o prive di supporto tecnico.

Con la redazione del presente Dossier **vengono**, comunque, **esplicitati tutti i positivi contributi che Toscana Aeroporti ritiene di accogliere e di utilizzare per migliorare la propria proposta progettuale**, taluni già recepiti ai fini della formale trasmissione di tutti gli elaborati di Masterplan 2035 ad ENAC per le necessarie verifiche istruttorie finalizzate all'approvazione in linea tecnica della revisione progettuale, altri da approfondire e sviluppare nelle successive fasi di progettazione, allorquando il maggior dettaglio tecnico consentirà l'opportuno recepimento e la corretta esplicitazione di quanto suggerito.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

Le proposte di miglioramento accolte da Toscana Aeroporti

Si riporta di seguito l'elenco sintetico dei suggerimenti e/o proposte di modifica e/o osservazioni che Toscana Aeroporti ha positivamente valutato a seguito del processo di Dibattito Pubblico:

1. Realizzazione di un info-point per seguire, in corso d'opera, lo sviluppo dei lavori;
2. Realizzazione di un locale del silenzio all'interno del nuovo Terminal passeggeri dedicato al raccoglimento;
3. Realizzazione di uno spazio didattico all'interno delle aree aeroportuali;
4. Attenzione rivolta ai temi dell'inclusione sociale, attraverso l'integrazione, nel gruppo di lavoro, di rappresentanti degli enti e delle categorie espressione delle varie disabilità;
5. Realizzazione di nuovi percorsi ciclabili per il collegamento dell'aeroporto con l'Osmannoro, il Polo Scientifico, l'abitato di Sesto Fiorentino e la città di Firenze (ca. 8 km di nuove piste ciclabili);
6. Realizzazione, in corrispondenza del nuovo Terminal passeggeri, di locali tecnici per il deposito delle biciclette, per la loro ricarica elettrica e di servizi a supporto degli utenti (spogliatoi, servizi igienici, docce);
7. Incremento dei presidi di sicurezza idraulica del nuovo sottopasso viario della pista di volo attraverso la realizzazione di più capienti sistemi di accumulo delle acque piovane;
8. Coinvolgimento dell'Agenzia delle Dogane nella successiva progettazione di dettaglio delle aree, delle strutture e delle dotazioni del Polo logistico;
9. Coinvolgimento dell'Agenzia delle Dogane nella verifica di possibili risoluzioni dei problemi legati allo stoccaggio dei bagagli disguidati;
10. Coinvolgimento dell'Agenzia delle Dogane per condividere una logistica e spazi adeguati per i necessari controlli doganali;
11. Condivisione col Consorzio Agrario e verifica congiunta circa la possibilità di installazione di una barriera fonoassorbente per la relativa protezione acustica;
12. Disponibilità a verificare la possibilità di collegare direttamente l'attuale viabilità di accesso al Consorzio Agrario a quella del nuovo sottopasso;
13. Coinvolgimento degli operatori agricoli interessati per la verifica congiunta della possibilità di riutilizzo a fini irrigui dell'acqua invasata all'interno delle casse di laminazione;
14. Disponibilità a successive interlocuzioni con Coldiretti, anche ai fini di preventive verifiche delle attività agricole, rurali e didattiche (orti urbani, orti didattici, vivai) previste all'interno dell'opera di compensazione di Signa;
15. Disponibilità a successive interlocuzioni con Coldiretti o altri operatori competenti ai fini di dare attuazione al previsto recupero di molte siepi campestri presenti nelle zone di trasformazione;
16. Disponibilità ad effettuare l'aggiornamento dello studio dell'agro-ecosistema e ad approfondire lo studio della diffusione e della ricaduta degli inquinanti nelle aree potenzialmente impattate;
17. Disponibilità ad attuare ciò che la Regione valuterà più opportuno in merito alla richiesta di cabina di regia per la condivisione dei dati di monitoraggio ambientale;

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

18. Successiva definizione delle forme e dei modi per la creazione di possibili Comunità Energetiche Rinnovabili per poter fornire la quota parte di energia in esubero alle utenze poste nelle vicinanze dello scalo;
19. Conferma di applicare ai propri dipendenti il contratto nazionale del settore aeroportuale, procedendo a processi di selezione del personale non discriminatori e basati unicamente sulla valutazione della professionalità e dell'esperienza;
20. Disponibilità verso forme di monitoraggio e di comunicazione in tema di nuove assunzioni, nonché verso forme idonee a favorire la partecipazione e il dialogo tra associazioni sindacali, categorie datoriali ed enti statali, accogliendo positivamente la proposta avanzata dalla Camera di Commercio.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

La volontà di attuare il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2035

In coerenza con quanto indicato dall'articolo 7, comma 1, lettera d) del D.P.C.M. n. 76/2018 "Regolamento recante modalità di svolgimento, tipologie e soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico", **Toscana Aeroporti SpA**, in qualità di Ente aggiudicatore promotore del processo di Dibattito Pubblico, preso atto di quanto discusso e delle osservazioni ricevute, considerati i contenuti della relazione conclusiva redatta dal Coordinatore del Dibattito Pubblico, condivisa preventivamente la posizione con l'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile, **esprime e conferma la propria volontà di realizzare gli interventi previsti dalla revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale di Firenze, così come presentati al pubblico e come ulteriormente migliorati a seguito dell'accoglimento delle proposte ricevuto nel corso del Dibattito.**

Si ricorda, infatti, che la presentazione di un Piano di Sviluppo Aeroportuale e, più in generale, di un piano pluriennale degli investimenti atti a garantire l'adeguatezza delle infrastrutture rispetto ai livelli di traffico attesi e dei livelli di servizio offerti agli utenti rientra tra gli obblighi che disciplinano la convenzione in forza della quale Toscana Aeroporti esercita, secondo atti sottoscritti con più Istituzioni dello Stato, la gestione totale dello scalo aeroportuale fiorentino.

Obblighi che Toscana Aeroporti si prefigge di ottemperare attuando gli indirizzi di sostenibilità ambientale e sociale, resilienza delle infrastrutture, innovazione e digitalizzazione, decarbonizzazione, economia circolare, transizione ecologica ed inclusione sociale in cui crede e che caratterizzano la totalità dei propri investimenti.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

DIBATTITO PUBBLICO
Aeroporto di Firenze



DIBATTITO PUBBLICO
Aeroporto di Firenze

RELAZIONE CONCLUSIVA DEL COORDINATORE

7 GENNAIO 2023

Indice

PREMESSA **5**

IL DIBATTITO PUBBLICO IN NUMERI 7

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'OPERA **9**

LE CRITICITÀ ATTUALI E GLI OBIETTIVI 9

L'ITER PROGETTUALE E AUTORIZZATIVO 10

GLI INTERVENTI PROPOSTI 10

LE ALTERNATIVE STUDIATE 12

IL DIBATTITO PUBBLICO **15**

CONSIDERAZIONI GENERALI 15

LA PROGETTAZIONE DEL DIBATTITO PUBBLICO 17

LO SVOLGIMENTO DEL DIBATTITO PUBBLICO 21

L'INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE AL PUBBLICO 26

I TEMI EMERSI **33**

LE RAGIONI DELL'OPERA 33

IL PROGETTO 38

L'AMBIENTE E IL PAESAGGIO 41

LE RICADUTE ECONOMICHE E OCCUPAZIONALI 47

LA MOBILITÀ 51

QUADRO SINOTTICO DEI TEMI EMERSI **55**

QUESTIONARIO DI GRADIMENTO **71**

CREDITI **74**

PREMESSA



Il dibattito pubblico sull'aeroporto di Firenze, come previsto dalla legge, è stato indetto dall'ente gestore dell'opera, Toscana Aeroporti Spa, che ha elaborato il dossier di progetto e ha collaborato a tutte le fasi del processo. Il dibattito è stato coordinato da Alberto Cena di Avventura Urbana Srl, selezionato da Toscana Aeroporti attraverso un'apposita procedura concorsuale.

Al fine di accelerare lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti (Snit), per effetto dell'art. 6, punto 1, lettera b del Dl 68 del 16/06/2022 (convertito nella legge 108 del 5/08/2022), il dibattito pubblico ha seguito un iter abbreviato e si è svolto secondo gli stessi termini previsti per le opere inserite nel Pnrr, Piano nazionale di ripresa e resilienza (art. 46, punto 1 del Dl 77 del 31/05/2021, convertito nella legge 108 del 29/07/2021) che prevedono la riduzione a massimo 45 giorni dei tempi del confronto e dimezzano i tempi per tutte le attività inerenti la preparazione e la conclusione del dibattito stesso.

La presente relazione conclusiva è stata contestualmente inviata alla Commissione nazionale per il dibattito pubblico (Cndp) e all'ente gestore dell'opera per la valutazione degli esiti e delle osservazioni raccolte nel corso del dibattito stesso. Entro trenta giorni Toscana Aeroporti Spa valuta i risultati e i suggerimenti emersi e illustra all'interno di un dossier conclusivo le proprie determinazioni finali in merito all'intervento proposto.



IL DIBATTITO PUBBLICO IN NUMERI

5
INCONTRI PUBBLICI

3
INCONTRI SPECIALISTICI

2
SOPRALLUOGHI PARTECIPATI

401
PARTECIPANTI

13
QUADERNI DEGLI ATTORI

3.665
UTENTI UNICI SITO WEB

12.362
TOTALE PAGINE VISITATE

1.015
DOWNLOAD FILE

25
POST PAGINA FACEBOOK

355.731
VISUALIZZAZIONI

162.414
PERSONE RAGGIUNTE

4.120
INTERAZIONI CON I POST DELLA PAGINA

1
CONFERENZA STAMPA

12
COMUNICATI STAMPA

153
MENZIONI OFFLINE E ONLINE



DESCRIZIONE SINTETICA DELL'OPERA

Le criticità attuali e gli obiettivi

Le infrastrutture di volo oggi

L'attuale aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze presenta secondo l'ente gestore Toscana Aeroporti alcune forti criticità. A causa dell'orientamento e della modalità di esercizio dell'attuale pista di volo, una parte di atterraggi e decolli deve essere effettuata con "vento in coda", un fattore limitante in quanto per venti superiori a soli 10 nodi (ossia una brezza) il viaggio di arrivo viene dirottato su altro scalo e viene meno quindi anche il successivo viaggio in partenza con lo stesso aereo. A causa inoltre della lunghezza della pista, 1.650 metri, lo scalo è accessibile solo ad aerei di media percorrenza, il che non consente il collegamento diretto con gli *hub* extra-europei più importanti e limita il potenziale di utilizzo dell'aeroporto.

Oggi inoltre **la quasi totalità degli atterraggi e decolli è da/verso sud** e il disturbo acustico impatta i quartieri residenziali di Peretola, Brozzi, Quaracchi e Le Piagge, con circa 7mila persone esposte a rumore superiore a 60 decibel. A ciò si aggiunge il fatto che l'attuale configurazione dell'aeroporto comporta lunghi tempi di rullaggio, con incremento delle emissioni acustiche e climalteranti e limitazione nella capacità di esercizio. Per quanto riguarda il terminal, infine, gli spazi disponibili per i passeggeri all'interno del terminal sono limitati, prossimi alla saturazione e con livelli di servizio non ottimali.

A fronte della situazione attuale, la strategicità dell'aeroporto fiorentino e la necessità di potenziare le sue infrastrutture sono affermate sin dall'*Action Plan* di supporto al Piano nazionale degli aeroporti del 2012 e confermate dai successivi documenti di pianificazione fino al recente **Allegato Infrastrutture al Def 2022** (Documento di economia e finanza).

Gli obiettivi del nuovo Masterplan 2035

Secondo Toscana Aeroporti la revisione progettuale del Piano di sviluppo aeroportuale al 2035 recepisce sia le prescrizioni contenute nel decreto di Via (Valutazione d'impatto ambientale) del precedente Masterplan 2014-2029, sia le osservazioni emerse allora in sede di Conferenza dei servizi, ma rappresenta al tempo stesso un piano interamente nuovo, focalizzato sulla minimizzazione dell'impatto sul territorio e sulla sostenibilità. Questi gli obiettivi specifici:

- regolarità operativa e capacità di risposta all'aumento dei passeggeri previsti;
- riduzione della popolazione esposta al rumore aeroportuale;
- ottimizzazione delle rotte di decollo, con sorvolo di ambiti prevalentemente non residenziali;
- minimizzazione dell'occupazione di nuovo suolo e riduzione degli interventi di impermeabilizzazione di suoli attualmente drenanti;
- contributo al miglioramento della sicurezza idrogeologica delle aree oggetto di trasformazione;
- contenimento dei consumi energetici e delle emissioni climalteranti e produzione diretta di energia da fonte rinnovabile;
- incremento della funzione di nodo multimodale della mobilità svolta dallo scalo aeroportuale;
- contenimento degli habitat di interesse comunitario direttamente interferiti e loro adeguata compensazione;
- miglioramento dell'inserimento paesaggistico delle opere aeroportuali;
- coesistenza delle trasformazioni col progetto territoriale di Parco agricolo della Piana.

L'iter progettuale e autorizzativo

Nel **2014** il gestore dell'aeroporto di Firenze, allora Adf (Aeroporto di Firenze Spa), in ottemperanza ai propri obblighi legati alla concessione in essere redige il Masterplan aeroportuale 2014-2029, che riceve l'approvazione in linea tecnica da parte di Enac (Ente nazionale per l'aviazione civile).

Nel **marzo 2015** viene avviato da Enac, in qualità di proponente, il procedimento di Valutazione di impatto ambientale (Via).

Nel **giugno 2015** nasce la società Toscana Aeroporti Spa per effetto della fusione per incorporazione di Adf in Sat (Società aeroporto toscano Galileo Galilei Spa).

Nel **settembre 2015** il Dpr 201/2015 "Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale", coerente con l'atto di indirizzo per l'adozione del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale del dicembre 2012 (in vigore), individua lo scalo fiorentino tra gli aeroporti di interesse nazionale con particolare rilevanza strategica a condizione che via sia una gestione unica degli scali di Firenze e Pisa, condizione già ottemperata con la creazione di Toscana Aeroporti Spa.

Nel **dicembre 2017** il procedimento di Via del Masterplan 2014-2029 si conclude positivamente con l'emissione del relativo decreto.

Nell'**aprile 2018** viene avviato da Enac il procedimento autorizzativo di accertamento della conformità urbanistica.

Nell'**aprile 2019**, a seguito della favorevole conclusione della Conferenza di servizi e del perfezionamento dell'Intesa Stato-Regione Toscana, l'iter autorizzativo del Masterplan 2014-2029 si conclude positivamente.

Nel **maggio 2019** il Tribunale amministrativo della Toscana arriva a una prima decisione sui ricorsi presentati contro gli atti di cui sopra.

Nel **febbraio 2020**, a valle di questa prima decisione del Tar, la giustizia amministrativa si esprime in ultimo grado di giudizio attraverso le sentenze del Consiglio di Stato, in base alle quali viene sancita la necessità di rinnovare il procedimento di Via in quanto condotto a un livello di dettaglio progettuale non adeguato a una effettiva valutazione di impatto ambientale.

Nel **2020**, preso atto delle sentenze del Consiglio di Stato, Enac, Regione Toscana e amministrazione comunale di Firenze confermano la strategicità dello scalo aeroportuale e delle relative previsioni di sviluppo, chiedendo a Toscana Aeroporti la ripresentazione del Masterplan.

Nel **2021** Toscana Aeroporti avvia la revisione progettuale del Masterplan, traguardato al 2035 in coerenza al percorso di revisione del Piano nazionale degli aeroporti in corso da parte di Enac.

Nell'**ottobre 2022** Toscana Aeroporti Spa trasmette alla Commissione nazionale dibattito pubblico la richiesta di avvio del dibattito pubblico per le opere comprese nella nuova proposta di Piano di sviluppo aeroportuale al 2035 che definisce le ipotesi di trasformazione dell'esistente infrastruttura.

L'**11 novembre 2022** inizia con la presentazione del dossier di progetto il calendario di incontri previsto dal dibattito pubblico.

Gli interventi proposti

Inquadramento generale

La proposta di nuovo Piano di sviluppo aeroportuale sviluppata da Toscana Aeroporti è definita al livello progettuale di **Docfap** (Documento di fattibilità delle alternative progettuali) e di **Pfte** (Progetto di fattibilità tecnico-economica) e non è ancora formalmente approvata da Enac; una fase quindi che consente di poter recepire modifiche e ottimizzazioni. Per l'attuazione è previsto un costo di **440 milioni di euro** con finanziamento pubblico al momento determinato in 150 milioni di euro.

L'ampliamento del sedime aeroportuale previsto dal Masterplan al 2035 interferisce con il progetto territoriale del **Parco agricolo d**ella Piana (circa 7.900 ettari) per complessivi 96 ettari (1%); ulteriori 71 ettari di aree del Parco (0,9%) sono interessati da opere finalizzate a usi non in contrasto con la Disciplina del Parco stesso. Complessivamente, il perimetro della proposta di Piano di sviluppo aeroportuale si scosta di **9 ettari** (+ 5%)

dai 182 ettari che il Consiglio regionale aveva individuato quale ambito di salvaguardia per l'adeguamento dello scalo aeroportuale.

Le opere sottoposte a dibattito pubblico riguardano sia le infrastrutture di volo (lato *airside*), sia le sistemazioni di terra (lato *landside*).

Le opere interne al sedime aeroportuale

- **Nuova pista di volo** con orientamento 11-29 e lunghezza 2.200 metri; secondo Toscana Aeroporti le caratteristiche dimensionali e di orientamento portano decisivi vantaggi rispetto alle limitazioni operative della pista attuale; inoltre lo studio acustico mostra che le persone esposte a rumore superiore a 60 decibel si ridurrebbero dalle quasi 7mila attuali a 12 circa nello scenario di massimo impatto (al 2035, con 48.500 movimenti aerei/anno);
- **nuovo terminal passeggeri** adeguato per un traffico al 2035 di 5,8 milioni di passeggeri, contro una capacità massima dell'attuale aeroporto di 3,4 milioni che secondo le stime di Toscana Aeroporti sarà raggiunta già nel 2025; il terminal esistente verrà ridestinato ad altri usi.

Inoltre sono previsti i seguenti interventi: ampliamento del piazzale est di sosta e manovra degli aeromobili e nuove vie di rullaggio; nuovo Vertiport con annesse aree di ricarica elettrica, stazionamento e manovra; nuovo terminal di aviazione generale; hangar di servizio; deposito carburanti; capannoni logistici; impianto fotovoltaico da 13,9 MW realizzato su parte della pista attuale.

Le opere esterne al sedime aeroportuale

Gli interventi di trasformazione previsti necessitano inoltre di alcune azioni di inserimento territoriale, così come di alcune opere di compensazione paesaggistica e ambientale:

- opere di riassetto idraulico e deviazione del **Fosso Reale,** interferito dalla nuova pista;
- deviazione del tratto di **via dell'Osmannoro** interferito dalla pista, con realizzazione di un nuovo sottopasso viario;
- completamento e ricucitura della viabilità esistente;
- opere di compensazione paesaggistica e ambientale, anche a seguito dell'eliminazione del lago di Peretola interferito dalla nuova pista, in località **Il Piano, Santa Croce e Mollaia,** per un'estensione complessiva di circa **100 ettari** all'interno del Parco agricolo della Piana;
- duna di mitigazione ambientale per proteggere da rumore e vibrazioni il **Polo universitario scientifico e tecnologico**.

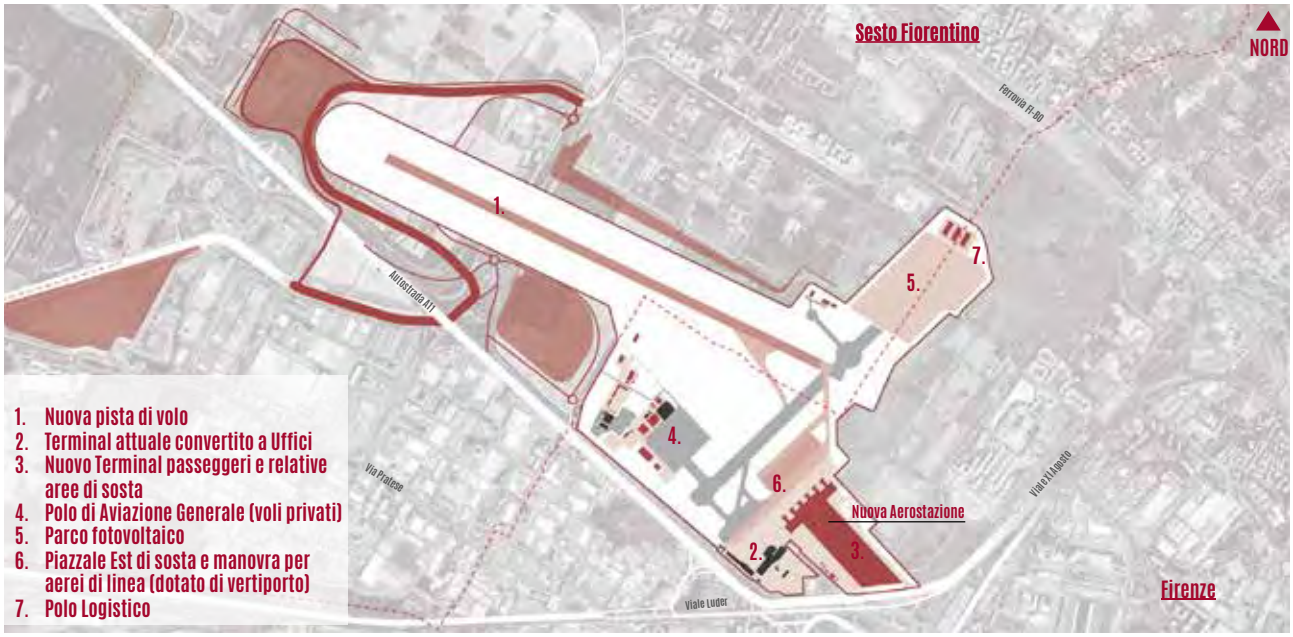


Immagine finale al 2035. In tratto rosso i soli interventi di nuova realizzazione, in grigio i comparti esistenti

Le alternative studiate

La pista di volo e l'analisi multi-criteria

Al fine di individuare la soluzione progettuale migliore per l'orientamento della nuova pista di volo, Toscana Aeroporti Spa ha condotto un'analisi multi-criteria su quattro diverse alternative scelte nel modo seguente:

- individuazione di 15 alternative di orientamento emerse da studi pregressi, riconducibili a **3 famiglie***:* prolungamento pista (2 alternative), piste oblique (2 alternative), piste parallele (10 alternative);
- all'interno di queste alternative, scelta delle **quattro** da sottoporre all'analisi multi-criteria: **1.** prolungamento pista 05-23; **2.** pista obliqua 09-27; **3A.** pista parallela 12-30; **3B.** pista parallela 11-29.

Le quattro alternative sono state confrontate in base a **4 criteri divisi in 19 sotto- criteri,** tutti valutati quantitativamente attraverso fattori ponderali**: 1)** impatto ambientale e paesaggistico: peso **38 su 100**; **2)** impatto sul contesto territoriale: peso **28 su 100**; **3)** impatto tecnico-economico: peso **23 su 100**; **4)** relazione del terminal con contesto interno ed esterno aeroportuale: peso **11 su 100**.

La migliore alternativa è risultata la **3B**, ossia la pista avente lunghezza di **2.200 metri** e orientamento **11-29**, che è stata quindi sottoposta alla successiva Analisi costi benefici (ABC), con esito favorevole.

Il terminal passeggeri e le alternative progettuali

Per la progettazione del nuovo terminal Toscana Aeroporti ha confrontato tre ipotesi diverse: 1) la ristrutturazione e l'ampliamento degli edifici esistenti con parziale ricostruzione di alcune sezioni; 2) la ristrutturazione e l'ampliamento volumetrico in continuità con il terminal esistente; 3) la realizzazione di **un nuovo terminal in posizione distaccata** rispetto a quello esistente.

Quest'ultima alternativa è risultata secondo l'ente gestore la migliore, in quanto: non necessita di interventi di demolizione e ricostruzione e assicura la continuità di esercizio all'aeroporto per tutto il periodo di cantiere; garantisce flessibilità e modularità, con possibilità di successivi ampliamenti coerenti con la progressiva crescita del traffico; non incide negativamente sull'attuale linea tramviaria e consente l'integrazione con la futura linea Aeroporto-Sesto Fiorentino; garantisce una più razionale accessibilità viaria allo scalo aeroportuale.

Sono stati poi confrontati vantaggi e svantaggi di tre diverse ipotesi di organizzazione delle **aree arrivi e partenze** – sovrapposte, affiancate o separate **-** che hanno portato a individuare la soluzione di **separare le due aree** come la più conveniente.

IL DIBATTITO PUBBLICO



Considerazioni generali

In termini generali, l'applicazione dell'istituto del dibattito pubblico di livello nazionale al caso del nuovo Piano di sviluppo aeroportuale al 2035 dello scalo fiorentino Amerigo Vespucci è stata apprezzata dai partecipanti alla procedura. Nonostante si tratti del terzo processo partecipativo svoltosi negli ultimi anni sul tema dell'ampliamento aeroportuale di Firenze, questa è stata di fatto la prima applicazione del dibattito pubblico di livello nazionale in Toscana e anche la prima volta che l'ente gestore, Toscana Aeroporti, ha partecipato a un contradditorio pubblico che ha coinvolto i referenti del territorio interessato dal Masterplan.

In particolare, se si considerano i risultati del questionario somministrato durante il percorso ai soggetti privati partecipanti agli incontri (52 risposte, vedere ultimo capitolo della presente relazione), sono stati elementi particolarmente graditi: la chiarezza espositiva delle informazioni fornite (il 78,8% ha risposto di essere soddisfatto); la chiarezza degli obiettivi e delle fasi del processo (rispettivamente l'82,7% e il 90,2% di chi ha risposto al questionario si è detto/a soddisfatto/a su questi temi); la neutralità dei conduttori degli incontri (il 75% si è dichiarato soddisfatto/a della terzietà dimostrata dagli organizzatori).

Attraverso gli incontri e i quaderni degli attori il dibattito pubblico ha visto complessivamente una partecipazione molto qualificata che ha incluso rappresentanze di tutte le parti interessate attraverso associazioni delle categorie economiche e degli operatori aeroportuali, sindacati, associazioni ambientaliste, comitati di cittadini.

La legittimità del dibattito

La procedura tuttavia, come sempre avviene, è stata anche oggetto di alcune critiche durante il suo svolgimento. La prima, e la più comune tra i soggetti contrari alla realizzazione delle opere previste dal nuovo Masterplan, riguarda la legittimità del dibattito pubblico, la sua reale capacità di incidere sulla scelta o meno di proseguire con le successive fasi progettuali e la possibilità di cambiare quanto previsto.

Durante il primo incontro pubblico, dedicato alla discussione delle ragioni dell'opera e delle alternative studiate e nel quaderno degli attori presentato dall'associazione Vas Onlus in particolare, è stata sollevata la critica secondo cui la procedura serve più a presentare i contenuti del nuovo Masterplan e a ricercare il consenso tra la popolazione piuttosto che a garantire la reale possibilità di incidere sul processo decisionale inerente l'opportunità dell'opera e le sue caratteristiche.

Diverse sono state le motivazioni addotte per comprovare questa tesi. Tra le più frequenti: il mancato avallo preventivo da parte di Enac dei contenuti del Piano di sviluppo aeroportuale sottoposto a dibattito, il che, in qualche modo, secondo queste posizioni contrarie non ha reso definitivi i contenuti prima della discussione pubblica; i tempi abbreviati della procedura che non facilitano la partecipazione su una documentazione progettuale molto corposa; infine, la comunicazione fatta sui media dalle amministrazioni pubbliche coinvolte, percepita da queste posizioni come ormai certa della realizzazione delle opere previste dal Masterplan. Questa posizione ha portato anche alcuni firmatari del quaderno sopracitato a decidere di non prendere parte attiva agli incontri pubblici, ma di partecipare presentando solamente contributi scritti.

A questa critica è fondamentale fornire una risposta chiara e articolata secondo i diversi elementi evidenziati. In primo luogo, è bene sottolineare che la procedura del dibattito pubblico non può per legge esimersi dall'essere di natura anche informativa, non per la ricerca di consenso, ma, al contrario, per favorire un confronto maggiormente informato durante il dibattito. Non a caso, il primo articolo del Dpcm 76/2018 che disciplina le modalità di svolgimento del dibattito pubblico definisce la stessa procedura come un "processo di informazione, partecipazione e confronto pubblico sull'opportunità, sulle soluzioni progettuali di opere, su progetti o interventi". Sulla trasparenza e oggettività di questa parte informativa vigila il coordinatore del dibattito pubblico, figura che il nostro ordinamento individua come professionalmente autonomo e

indipendente. È lui infatti che deve elaborare le richieste di integrazioni al Dossier di progetto redatto dal proponente dell'opera (in questo caso redatto dall'ente aggiudicatore Toscana Aeroporti), documento su cui si apre il dibattito e che serve a comunicare in linguaggio non tecnico e in forma sintetica contenuti progettuali molto corposi e di difficile comprensione ai cittadini; è a lui inoltre che spetta il compito di rappresentare tutte le posizioni in campo attraverso la progettazione degli incontri e la pubblicazione sugli strumenti di comunicazione previsti dei contributi inviati dagli attori.

Anche per quanto concerne la capacità del dibattito pubblico di incidere sulla decisione di procedere o meno con le successive fasi progettuali e su eventuali cambiamenti del progetto, la legge è chiara: non solo questi argomenti devono essere trattati durante lo svolgimento del dibattito (sempre nell'art. 1 del Dcpm 76/2018) come lo sono stati durante questo dibattito nello specifico, ma tutte le considerazioni fatte devono essere trascritte all'interno della presente Relazione conclusiva a cura del coordinatore, in modo tale che l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore risponda per iscritto a tutto quanto emerso all'interno del suo Dossier conclusivo e che questo documento rimanga agli atti in vista delle successive fasi autorizzative, entrando a far parte della documentazione da trametterе per la presentazione dell'istanza di valutazione ambientale (art. 9 Dpcm 76/2018). Anche per questo motivo, la fase di dibattito pubblico precede il vaglio tecnico da parte di Enac sul Masterplan, come tutti gli altri vagli tecnici a cura dei diversi enti pubblici coinvolti. Se così non fosse, le opere presentate durante il dibattito sarebbero in qualche modo già state definite invece di essere oggetto di un dialogo approfondito con il territorio che, come detto, deve anzitutto partire dalla discussione delle ragioni dell'intervento e, in secondo luogo, affrontare le diverse soluzioni progettuali proposte.

Infine, indipendentemente dall'interpretazione che si può dare leggendo i contenuti diffusi tramite media dalle diverse amministrazioni pubbliche a seconda della propria opinione personale, bisogna precisare che queste posizioni non entrano all'interno della procedura prevista per legge e dei suoi esiti. Per essere ritenute valide, devono infatti essere esplicitate durante gli incontri previsti dal dibattito pubblico oppure tramite documenti scritti trasmessi al coordinatore.

L'equilibrio delle posizioni in campo

La seconda principale critica mossa al dibattito pubblico ha riguardato la scelta dei relatori e delle relatrici, ritenuta da alcuni/e opinabile e non equilibrata rispetto alle diverse posizioni in campo, soprattutto durante il secondo incontro pubblico dedicato alle ricadute ambientali e paesaggistiche.

Anche a questa critica è necessario dare una risposta chiara e il più possibile esaustiva. Come detto in precedenza, è responsabilità del coordinatore garantire trasparenza e oggettività durante gli incontri. Per questo motivo, durante la fase di progettazione del dibattito pubblico e prima della sua apertura, sono stati organizzati diversi colloqui con i principali enti, organizzazioni, associazioni, comitati del territorio interessato dall'intervento e a tutti i loro referenti è stata offerta la possibilità di intervenire, anche più volte, durante il dibattito a seconda dei diversi temi toccati.

Lo testimoniano bene i dati relativi gli interventi programmati: su un totale di 78 interventi tenutisi durante il dibattito, 24 (il 30,8%) sono stati effettuati da referenti di Toscana Aeroporti o da progettisti da loro incaricati e 54 (il 69,2%) sono stati svolti da referenti di altre realtà del territorio (enti pubblici, rappresentanze delle categorie economiche e dei lavoratori, associazioni, comitati e singoli cittadini). Inoltre i quaderni degli attori presentati sono stati tutti pubblicati indipendentemente dal fatto che le opinioni in essi contenuti fossero più o meno critiche o contrarie rispetto alle opere previste dal nuovo Piano di sviluppo aeroportuale e tutti sono citati all'interno della presente Relazione conclusiva.

Pertanto, si ritiene che l'oggettività e l'equilibrio durante la selezione dei relatori e delle relatrici e durante la progettazione e gestione della procedura siano stati del tutto rispettati, per quanto il coordinatore abbia comunque dovuto fare i conti con scelte non di sua competenza, come ad esempio la volontà di alcune associazioni e comitati di non partecipare al contraddittorio durante gli incontri ma solo in forma scritta.

La presentazione dell'analisi multi-criteria sulle alternative

Infine, nelle fasi conclusive del dibattito è emerso un suggerimento di ordine metodologico rispetto all'illustrazione dei risultati dell'analisi multi-criteria riguardante le alternative. In particolare, all'interno del quaderno presentato da Marco Martens si è chiesto perché non si sia scelto di raffigurare gli esiti dell'analisi tramite un prospetto "semaforico".

Su questa osservazione è bene ricordare che, come già risposto dall'ente gestore all'interno dell'ultimo

incontro pubblico svoltosi a Prato, le analisi di confronto contenute nel Dossier di progetto e ampiamente discusse durante la procedura sono già il frutto di una rielaborazione di quelle più esaustive contenute nella documentazione progettuale (Docfap). Inoltre, la scelta di non usare durante il dibattito prospetti cromatici e/o semaforici è di tipo metodologico: un'eccessiva semplificazione degli esiti del confronto fra alternative non avrebbe permesso ai/alle partecipanti di comprendere la base scientifica su cui si fondano le valutazioni, cioè il meccanismo di attribuzione dei diversi pesi alle variabili considerate. Come è possibile evincere dalla pag. 34 del Dossier, nello sforzo di sintesi complessivo è stata data priorità a questo aspetto; uno sforzo apprezzato dai/dalle partecipanti visto che la maggior parte delle obiezioni ricevute sulla validità dell'analisi multi-criteria durante il primo incontro pubblico ha riguardato proprio il peso assegnato alla parte ambientale e paesaggistica.

La progettazione del dibattito pubblico

Il **21 ottobre 2022** l'Ufficio di presidenza della Commissione nazionale per il dibattito pubblico (Cndp) ha comunicato l'avvio dei termini previsti per il dibattito pubblico. In seguito a una procedura concorsuale svolta da Toscana Aeroporti Spa per individuare il coordinatore (art. 6 del Dpcm 76/2018) - figura terza e indipendente con il compito di favorire la partecipazione, raccogliere osservazioni e proposte sul progetto, gestire gli strumenti di comunicazione e redigere la relazione finale - il **26 ottobre 2022** è stato incaricato **Alberto Cena**.

Considerato l'obbligo di svolgere il dibattito secondo gli stessi termini previsti per le opere inserite nel Pnrr, Piano nazionale di ripresa e resilienza (art. 46, punto 1 del Dl 77 del 31/05/2021, convertito nella legge 108 del 29/07/2021), **nei 15 giorni successivi** alla sua nomina il coordinatore ha provveduto, con il supporto di esperti, a chiedere integrazioni al Dossier di progetto dell'ente gestore Toscana Aeroporti Spa, a elaborare il progetto di dibattito pubblico che viene descritto in questa sezione e a predisporre il sito web dedicato. Per quanto riguarda la progettazione delle azioni e degli strumenti per l'informazione e la comunicazione con il pubblico - attraverso sia strumenti tradizionali, sia sito web e social network – si rimanda al capitolo dedicato a questo tema.

Il dibattito pubblico è stato aperto l'**11 novembre 2022** con la conferenza stampa di presentazione del processo, la fase di incontri aperti al pubblico e di presentazione dei quaderni degli attori si è chiusa il **23 dicembre 2022** e il **7 gennaio 2023** è stata inviata alla Cndp e pubblicata sul sito dedicato al dibattito la presente relazione conclusiva.

L'ascolto preliminare del territorio

In seguito alla nomina, il coordinatore Alberto Cena ha attivato un percorso di ascolto del territorio attraverso **38 interviste in profondità** ai/alle portatori/trici d'interesse dei territori interessati dall'opera. Obiettivo delle interviste era comprendere come fossero percepite le varie questioni, capire i bisogni e gli interessi sottesi alle posizioni espresse pubblicamente e identificare i temi e gli interventi da sviluppare durante il dibattito pubblico. A questo scopo è stata utilizzata una traccia aperta di intervista, così da raccogliere ogni tipo di riflessione e suggerimento che potesse indirizzare la ricerca di possibili approfondimenti e raccogliere la disponibilità a partecipare in qualità di relatore o relatrice.

I soggetti invitati ai colloqui sono stati selezionati in modo da includere quanto più possibile punti di vista differenti rispetto al progetto, ponendo particolare attenzione a includere coloro che hanno meno possibilità di esprimersi o sono portatori/trici di particolari bisogni. Le interviste si sono svolte, sia online sia in presenza, **fra il 4 e il 10 novembre 2022**. Queste le persone intervistate, in ordine alfabetico:

- Massimo Achilli, responsabile relazioni istituzionali del Comune di Firenze
- Dalida Angelini, segretario generale Cgil Toscana
- Pierluigi Banchetti, presidente Ance Firenze
- Barbara Battistello, direttrice Coldiretti
- Lorenzo Bassilichi, presidente Camera di commercio di Firenze
- Claudia Becchioli, vicesindaca con deleghe Sviluppo economico e Lavori pubblici del Comune di Sesto Fiorentino

- Claudio Bianchi, presidente Confesercenti
- Antonio Bindi, consigliere comunale con deleghe ai Percorsi partecipativi del Comune di Sesto Fiorentino
- Stefano Boni, dipartimento Trasporti e infrastrutture Cisl Toscana
- Gabriella Carapelli, membro Italia nostra Firenze
- Gualberto Carrara, presidente associazione InPista
- Rita Cecchini, membro del consiglio direttivo di Legambiente Prato
- Beatrice Corsi, assessora alle Questioni ambientali del Comune di Sesto Fiorentino
- Aldo Cursano, presidente Confcommercio Firenze
- Claudio Eminente, direttore centrale programmazione economica e sviluppo infrastrutture Enac
- Lorenzo Falchi, sindaco del Comune di Sesto Fiorentino
- Paolo Fantappiè, segretario regionale Uil Toscana
- Fausto Ferruzza, presidente Legambiente Toscana
- Giampiero Fossi, sindaco del Comune di Signa
- Franco Fratini, segretario generale Fit Cisl Toscana
- Luca Giusti, presidente regionale Confartigianato
- Paolo Gori, vicepresidente Confartigianato Firenze
- Carlo Moscardini, presidente Legambiente Lastra a Signa
- Carlo Lancia, direttore Ance Toscana
- Andrea Landini, vicepresidente Coldiretti
- Marco Massa, membro Italia nostra Firenze
- Gianfranco Mattei, membro Italia nostra Firenze
- Stefano Mattii, delegato all'assemblea regionale Legambiente Sesto Fiorentino
- Paola Monaco, docente Università di Firenze
- Leonardo Mugnaini, coordinatore Uil Firenze
- Sandro Orlandini, presidente Cia
- Ilva Pacchetti, membro Italia nostra Firenze
- Michele Panzieri, segretario generale Uil trasporti
- Giacomo Parenti, direttore generale del Comune di Firenze e della Città metropolitana di Firenze
- Laura Sankovich, associazione ConnectUs
- Monica Santucci, segretario generale Filt Cgil Toscana
- Carlo Scossianti, responsabile Wwf oasi fiorentina
- Damiano Sforzi, assessore all'Urbanistica del Comune di Sesto Fiorentino

Al fine di raccogliere spunti per l'adattamento del percorso di dibattito pubblico, altre **11 interviste** si sono svolte dopo l'avvio degli incontri previsti. Si riportano di seguito gli intervistati, in ordine alfabetico:

- Francesco Alberti, docente Università di Firenze
- Marcello Bandini, vicepresidente Consulta disabili del comune di Firenze
- Simona Bandino, responsabile Stampa e comunicazione di Confindustria Firenze
- Lorenzo Beccattini, presidente Firenze Fiera
- Matteo Biffoni, sindaco del Comune di Prato
- Maurizio Bigazzi, presidente Confindustria
- Daniela Burrini, delegata Lipu Firenze

- Raffaello Napoleone, direttore Pitti immagine
- Roberto Petrone, presidente provinciale Firenze Ente nazionale sordi
- Franco Staccioli, direttore Enav
- Fabrizio Tammaro, responsabile sezione operativa Agenzia delle dogane Apt Firenze

Le interviste hanno permesso al coordinatore di definire i luoghi dove tenere gli incontri della prima fase del dibattito e le tematiche da approfondire. Sono infatti emersi una serie di temi che qui si citano soltanto in termini generali, in quanto sono stati poi sviluppati nel corso del dibattito pubblico e se ne dà pertanto conto nei capitoli successivi:

- ragioni dell'opera,
- questione ambientale,
- ricadute di sviluppo per il territorio,
- mobilità e accessibilità,
- dibattito pubblico.

I colloqui hanno fatto emergere inoltre importanti suggerimenti per rendere il dibattito pubblico il più accessibile e inclusivo possibile.

La macro-progettazione del dibattito

Anche in relazione all'indagine preliminare di cui sopra, il coordinatore ha ritenuto di definire in modo incrementale gli strumenti di confronto da implementare durante il percorso, al fine di garantire un'elevata flessibilità al processo e la possibilità di adattarlo progressivamente per rispondere alle esigenze emerse. Il dibattito è stato strutturato prevedendo diverse modalità di interazione:

- gli **incontri pubblici aperti al pubblico**, svolti con modalità ibrida - cioè con possibilità di partecipare sia in presenza sia on-line -, dedicati a presentare le ragioni dell'intervento, le alternative studiate, le opportunità e gli impatti in forma il più possibile ampia e trasversale con approfondimenti sulle questioni più importanti;
- gli **incontri specialistici su invito**, esclusivamente online, dedicati ad approfondimenti con determinate categorie di *stakeholder*;
- **sopralluoghi partecipati**, finalizzati a raccogliere direttamente sulle aree interessate dall'intervento le criticità progettuali indicate dalla cittadinanza e a fornire un primo riscontro immediato da parte di Toscana Aeroporti rispetto ai chiarimenti richiesti.

Un elemento cruciale del metodo è stato quello della **restituzione** con un impegno trasversale di trasparenza sull'andamento di tutti gli incontri, sia rendendo disponibili le registrazioni video, sia pubblicando materiali utilizzati e resoconti sintetici di ogni appuntamento, secondo un principio fondamentale dei processi partecipativi che è quello dell'***accountability*** (ossia rendicontazione dell'operato dell'attore pubblico).

Inoltre, per far sì che durante il confronto voci diverse, che di norma faticano a esprimersi pubblicamente, avessero la possibilità di essere ascoltate il dibattito pubblico ha previsto una serie di accorgimenti volti a garantire l'**inclusione sociale** senza discriminazioni basate sul sesso, il genere, l'orientamento sessuale, l'età, la disabilità, la razza, il colore, l'ascendenza o l'origine nazionale o etnica, la lingua, la religione, le opinioni politiche, le condizioni personali e sociali:

- le sedi degli incontri sono state accessibili per le persone con disabilità o a mobilità ridotta e raggiungibili con i mezzi pubblici;
- durante gli incontri in presenza è stata presente un'interprete Lis (lingua dei segni italiana);
- gli incontri pubblici sono stati organizzati prevedendo uno spazio ampio per la discussione in piccoli gruppi, così che tutti potessero portare le proprie osservazioni al dibattito;
- la partecipazione è stata possibile anche online, per chi non ha avuto la possibilità di recarsi fisicamente presso le sedi degli incontri.

Nei punti successivi del presente capitolo ciascuna delle tre modalità di confronto citate più sopra è descritta nei suoi aspetti metodologici e organizzativi, mentre si rimanda al capitolo "Lo svolgimento del dibattito pubblico" per un resoconto di dettaglio di come ogni incontro si è svolto.

Gli incontri pubblici

Sono stati organizzati quattro incontri pubblici, della durata prevista di 3 ore ciascuno, originariamente previsti tutti a Firenze. Gli incontri sono stati suddivisi in tre momenti:

una **prima parte** dedicata alla presentazione generale dell'opera e all'approfondimento delle questioni riguardanti il tema dell'incontro da parte dei progettisti di Toscana Aeroporti e di relatori e relatrici rappresentanti i diversi enti, organizzazioni, associazioni e comitati del territorio;

una **seconda parte** in cui i/le partecipanti, divisi/e in piccoli gruppi sia online che in presenza, hanno potuto esprimere le proprie domande e osservazioni con il supporto di facilitatori/trici che le hanno trasmesse a una regia centrale per aggregarle in temi e sottotemi omogenei. Tornati in plenaria, il coordinatore ha brevemente presentato le diverse osservazioni raccolte in modo da renderle visibili a tutti/e;

una **terza parte** di contraddittorio in cui i diversi temi sollevati sono stati sottoposti dal coordinatore ai relatori e alle relatrici della prima parte dell'incontro per ricevere risposta.

Le risposte alle domande che per motivi di tempo non hanno potuto essere trattate durante gli incontri pubblici sono state successivamente tutte pubblicate sul sito web del dibattito pubblico e hanno costituito la base per elaborare una serie di **faq**, (*frequently asked questions*) tempestivamente caricate sul sito stesso.

Gli incontri specialistici

Il programma del dibattito pubblico ha previsto, poi, l'organizzazione di tre incontri di approfondimento specialistico, tutti in modalità online, che sono stati l'occasione per chiarire e approfondire tematiche di interesse di un pubblico specializzato, insieme ai tecnici di Toscana Aeroporti. Nello specifico, sono stati organizzati incontri su invito con:

- gli operatori aeroportuali,
- le associazioni di categorie e del lavoro,
- le associazioni ambientaliste e i comitati (poi aperto anche a singoli/e cittadini/e).

I partecipanti da invitare agli incontri sono stati individuati dal coordinatore grazie a una mappatura degli attori del territorio, integrata da Toscana Aeroporti. Inoltre, ai soggetti intervistati durante la fase d'ascolto è stato chiesto quali attori dovessero secondo loro essere inclusi nel processo di dibattito pubblico e questi sono andati a integrare la mappatura, con un metodo detto "a palla di neve".

I sopralluoghi partecipati

Con le metodologie proprie della progettazione partecipata è stato infine organizzato un sopralluogo strutturato in una serie di tappe intorno alle zone maggiormente interessate dall'eventuale realizzazione delle opere previste nel Masterplan 2035 dell'aeroporto di Firenze.

Il sopralluogo è stato previsto con la volontà di favorire l'incontro tra i tecnici dell'ente gestore dell'aeroporto e la comunità, in modo che fosse possibile rilevare in loco le problematiche evidenziate dai/dalle partecipanti.

Le richieste del territorio

Il progetto di dibattito pubblico, su richiesta di cittadini/e e portatori/trici d'interesse ha poi subito alcune variazioni rispetto all'impostazione iniziale.

Per prima cosa, l'incontro pubblico dedicato all'accessibilità e all'inclusione sociale, il cui svolgimento era inizialmente previsto a Firenze, si è tenuto a **Sesto Fiorentino**, rispondendo alla logica di avvicinare il confronto alle aree direttamente interessate dagli interventi.

Inoltre, è stato predisposto presso la sede della provincia di **Prato** un **incontro pubblico supplementare** dedicato alle ricadute del Masterplan su quel territorio particolarmente prossimo all'aeroporto di Firenze, per venire incontro alle richieste delle amministrazioni pratesi.

Infine, rispondendo alle richieste della comunità, è stato predisposto un **ulteriore sopralluogo partecipato**.

Lo svolgimento del dibattito pubblico

Lo svolgimento dei momenti di confronto descritti in termini metodologici al capitolo precedente viene qui restituito in ordine cronologico. I resoconti di dettaglio di ogni singolo incontro, così come i materiali presentati e le dirette *streaming* degli incontri pubblici, sono disponibili sul sito web del dibattito pubblico alla sezione "Partecipa".

15 novembre 2022 – Primo incontro pubblico, sulle ragioni dell'intervento e le alternative studiate

Il 15 novembre 2022 presso Firenze Fiera si è tenuto l'incontro dedicato alla presentazione delle ragioni dell'intervento e delle alternative studiate, che ha visto la partecipazione di **98 persone**, di cui 62 collegate online attraverso la piattaforma Zoom e 36 in presenza.

L'incontro, moderato dal coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena, si è aperto con l'intervento di **Roberto Naldi**, amministratore delegato di Toscana Aeroporti Spa, per i saluti istituzionali e l'avvio dei lavori. Successivamente il coordinatore ha dato la parola a **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 multi-criteria, **Rino Cofano** (associazione InPista) sulla prospettiva degli abitanti di Peretola, **Fausto Ferruzza** (Legambiente Toscana) sul tema del parco agricolo della Piana.

Al termine delle presentazioni il pubblico è stato diviso in **tavoli di discussione**, 5 in presenza e 4 online, dove hanno potuto esporre più di **120 domande e osservazioni** sul tema dell'incontro. Nella successiva fase di contraddittorio ed entro il tempo a disposizione hanno ricevuto risposta quelle considerate prioritarie dal pubblico stesso (risposte presenti quindi all'interno del report incontro disponibile sul sito dedicato al dibattito pubblico nella sezione Partecipa, mentre tutte le altre sono state pubblicate sul sito in un secondo momento, nella sezione Faq).

Infine, ha chiuso l'incontro Roberto Naldi, che ha espresso il suo apprezzamento per il clima disteso della discussione, si è congratulato per la serietà e profondità di analisi degli interventi e ha ringraziato il team del coordinatore per la gestione dell'incontro.

17 novembre 2022 – Primo sopralluogo partecipato

Il 17 novembre dalle 11.30 alle 14.30 si è svolto il primo sopralluogo partecipato, previsto per rispondere alle domande dei cittadini e delle cittadine direttamente nei luoghi interessati dall'intervento oggetto del dibattito pubblico. Il sopralluogo si è svolto con l'ausilio di due minibus messi a disposizione da Toscana Aeroporti, ha previsto 5 tappe e a ciascuno è stata fornita una mappa per potersi orientare. La partecipazione è stata di **15 persone** e ha visto una forte interazione.

Il sopralluogo 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. La seconda tappa è stata il **centro abitato di Peretola**, dove il gruppo è arrivato in tempo per assistere all'atterraggio del volo delle 12.50 che in corrispondenza dei palazzi passa a un'altezza di circa 90 metri dal suolo**,** con rumore e vibrazioni molto forti. La terza tappa è stata il **Polo scientifico** dell'Università di Firenze, di cui è previsto un ampliamento; qui si concentreranno le più importanti opere di mitigazione ambientale previste dal progetto. La quarta tappa è stata la **Mollaia**, una delle aree che saranno interessate dalle compensazioni ambientali; si prevede infatti una nuova area verde, attrezzata con stagni protetti per la salvaguardia degli anfibi e dei rettili presenti nella porzione di Piana oggetto di trasformazione. L'ultima tappa ha riguardato lo snodo del **viadotto all'Indiano**, in relazione alla deviazione prevista di un tratto di via dell'Osmannoro e la realizzazione di 400 metri di tunnel sotto la nuova pista.

22 novembre 2022 – Secondo incontro pubblico, sugli aspetti ambientali e paesaggistici legati all'intervento

Il 22 novembre 2022 presso Firenze Fiera si è tenuto l'incontro dedicato alla presentazione degli aspetti ambientali e paesaggistici, che ha visto la partecipazione di **91 persone**, di cui 65 collegate online attraverso la piattaforma Zoom e 26 in presenza.

L'incontro, moderato dal coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena, si è aperto con l'intervento di

Eugenio Giani, presidente della Regione Toscana, che ha espresso interesse per le previsioni di trasformazione dello scalo aeroportuale fiorentino e ha sottolineato l'impegno istituzionale alla valorizzazione del Parco agricolo della Piana e al rafforzamento del trasporto pubblico e dei sistemi della mobilità sostenibile. 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 a **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.

Al termine delle presentazioni il pubblico è stato diviso in **tavoli di discussione**, 4 in presenza e 4 online, dove hanno potuto esporre **104 domande e osservazioni** sul tema dell'incontro. Nella successiva fase di contraddittorio ed entro il tempo a disposizione hanno ricevuto risposta quelle considerate prioritarie dal pubblico stesso (risposte presenti quindi all'interno del report incontro disponibile sul sito dedicato al dibattito pubblico nella sezione Partecipa, mentre tutte le altre sono state pubblicate sul sito in un secondo momento, nella sezione Faq).

Ha chiuso l'incontro Roberto Naldi 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.

24 novembre 2022 – Primo incontro specialistico, dedicato agli operatori aeroportuali

Il 24 novembre 2022 si è tenuto il primo incontro specialistico online, dedicato a illustrare le opere del nuovo Piano di sviluppo aeroportuale al 2035 e a raccogliere domande e osservazioni degli operatori dell'aeroporto di Firenze.

L'incontro si è aperto con l'intervento di **Lorenzo Tenerani** (Toscana Aeroporti Spa) che ha parlato dell'iter che ha portato allo sviluppo del Masterplan al 2035 e al dibattito pubblico e delle caratteristiche delle opere previste. Il coordinatore ha dato poi la parola agli operatori aeroportuali. Sono intervenuti nell'ordine: **Alessandro Mannino** (responsabile Rostering and Training di Enav), **Marco Fantini** (presidente Aoc), **Fabrizio Tammaro** (responsabile sezione operativa Agenzia delle dogane Apt Firenze), **Marco Gamannossi** (dirigente Polizia di frontiera di Firenze), **Lorenzo Albanese** (comandante Guardia di finanza Apt Firenze), **Francesco Pugliese** (Vigili del fuoco). Inoltre era presente ma non è intervenuto **Mauro Intreccialagli** (Agenzia Dogane Monopoli Ufficio delle Dogane di Firenze).

29 novembre 2022 – Terzo incontro pubblico, sulle ricadute di sviluppo per il territorio e il rapporto con l'aeroporto di Pisa

Il 29 novembre 2022 presso Firenze Fiera si è tenuto l'incontro dedicato alla presentazione delle ricadute di sviluppo per il territorio e al rapporto con l'aeroporto di Pisa, che ha visto la partecipazione di **60 persone**, di cui 33 collegate online attraverso la piattaforma Zoom e 27 in presenza.

L'incontro, moderato dal coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena, si è aperto con l'intervento di **Roberto Naldi**, amministratore delegato di Toscana Aeroporti Spa, sul tema della complementarità degli aeroporti di Pisa e Firenze. Successivamente hanno preso la parola **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.

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. Nella successiva fase di contraddittorio ed entro il tempo a disposizione hanno ricevuto risposta quelle considerate prioritarie dal pubblico stesso (risposte presenti quindi all'interno del report incontro disponibile sul sito dedicato al dibattito pubblico nella sezione Partecipa, mentre tutte le altre sono state

pubblicate sul sito in un secondo momento, nella sezione Faq).

Ha chiuso l'incontro il coordinatore, ringraziando tutti/e i/le partecipanti e invitando a prendere parte ai successivi incontri previsti dal dibattito pubblico.

1° dicembre 2022 – Secondo incontro specialistico, dedicato alle categorie economiche e di rappresentanza e alle organizzazioni sindacali e del lavoro

Il 1° dicembre 2022 si è tenuto il secondo incontro specialistico online, dedicato a illustrare le opere del nuovo Piano di sviluppo aeroportuale al 2035 e a raccogliere domande e proposte da parte delle categorie economiche e di rappresentanza e delle organizzazioni sindacali e del lavoro.

L'incontro si è aperto con l'intervento di **Lorenzo Tenerani** (Toscana Aeroporti Spa) che 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. Successivamente, ha preso la parola **Federico Barraco** (Toscana Aeroporti Spa) per illustrare l'analisi costi-benefici dell'opera in termini economici, ambientali e sociali. Il coordinatore ha dato poi la parola alle categorie economiche e di rappresentanza e alle organizzazioni sindacali e del lavoro. Sono intervenuti/e nell'ordine: **Leonardo Bassilichi** (Camera di Commercio Firenze), **Massimo Manzini** (Confindustria), **Stefano Guerri (**Confcommercio Firenze-Arezzo), **Lorenzo Gori** (Confartigianato Firenze), **Santino Cannamela** (Confesercenti Firenze), **Pierluigi Banchetti** (Ance Firenze - Associazione nazionale costruttori edili), **Ritano Baragli** (Confcooperative Firenze), **Barbara Battistello** (Coldiretti), **Monica Santucci** (Filt Cgil Toscana - Federazione italiana lavoratori trasporti e Confederazione generale italiana del lavoro), **Stefano Boni** (Cisl Toscana - Confederazione italiana sindacati lavoratori), **Leonardo Mugnaini** (coordinamento Uil Firenze - Unione italiana del lavoro), **Marco Cecchi** (Ugl – Unione generale del lavoro), **Giovanni Ronchi** (Cisl Firenze-Prato). Inoltre erano presenti, ma non sono intervenuti/e: **Elena Aiazzi** (Cdlm Firenze Cgil Sesto Fiorentino), **Paolo Fantappie'** (Uil Toscana), **Simona Fedeli** (Ugl Trasporto aereo provinciale Firenze), **Michela Fucile** (Confartigianato Toscana), **Rossano Massai** (Ance Toscana), **Alessandro Sottili** (Confcooperative).

6 dicembre 2022 – Quarto incontro pubblico, sull'accessibilità e l'inclusione sociale

Il 6 dicembre 2022 presso la Biblioteca E. Ragionieri di Sesto Fiorentino si è tenuto l'incontro dedicato all'accessibilità e l'inclusione sociale, che ha visto la partecipazione di **42 persone**, di cui 23 collegate online attraverso la piattaforma Zoom e 19 in presenza.

L'incontro, moderato dal coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena, si è aperto con l'intervento di **Roberto Naldi**, amministratore delegato di Toscana Aeroporti Spa, per i saluti istituzionali e di **Camilla Sanquerin**, assessora alle politiche sociali del Comune di Sesto Fiorentino, che ha espresso la propria contrarietà rispetto alla realizzazione della nuova pista perché determinerebbe impatti negativi sul contesto territoriale. Successivamente, hanno preso la parola **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).

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 esporre **67 domande e osservazioni**. Nella successiva fase di contraddittorio ed entro il tempo a disposizione hanno ricevuto risposta quelle considerate prioritarie dal pubblico stesso (risposte presenti quindi all'interno del report incontro disponibile sul sito dedicato al dibattito pubblico nella sezione Partecipa, mentre tutte le altre sono state pubblicate sul sito in un secondo momento, nella sezione Faq).

Ha chiuso l'incontro Roberto Naldi dichiarando, fra le altre cose, che si prenderà atto delle problematiche relative all'accessibilità delle persone con disabilità per cercare di risolverle prima possibile in tutti gli aeroporti di Toscana Aeroporti e che si studieranno soluzioni per migliorare gli spostamenti in bicicletta laddove emerga un'esigenza in questo senso.

7 dicembre 2022 – Quinto incontro pubblico, sulle ricadute del nuovo Masterplan per i comuni della provincia di Prato

Il 7 dicembre 2022 presso la Sala Consiliare della Provincia di Prato si è tenuto un quinto incontro, dedicato a presentare le ricadute del nuovo Masterplan per i comuni della provincia di Prato, che ha visto la partecipazione di **61 persone**, di cui 18 collegate online attraverso la piattaforma Zoom e 43 in presenza.

L'incontro, moderato dal coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena, è stato aperto da **Simone Calamai**, presidente della Provincia di Prato, per l'avvio dei lavori e i saluti istituzionali. Successivamente hanno preso la parola **Roberto Naldi** (Toscana Aeroporti Spa) sulla complementarità degli scali di Pisa e Firenze e sulle ricadute del nuovo Masterplan per la provincia di Prato e **Lorenzo Tenerani** (Toscana Aeroporti Spa) sul rafforzamento dei collegamenti intermodali.

Al termine delle presentazioni dal pubblico sono state raccolte **17 domande e osservazioni,** aggregate per temi, che hanno trovato risposta da parte dei relatori di Toscana Aeroporti. In seguito il coordinatore ha dato la parola alle persone che hanno chiesto di intervenire, sia in presenza, sia da remoto.

Ha chiuso l'incontro Roberto Naldi, ribadendo che lo scalo di Pisa non può crescere ulteriormente essendo anche un aeroporto militare ed evidenziando che l'aumento di traffico passeggeri sullo scalo di Firenze è importante per la crescita di tutto il territorio toscano.

13 dicembre 2022 – Secondo sopralluogo partecipato

Il 17 novembre dalle 10.30 alle 13.00 si è svolto il secondo sopralluogo partecipato, previsto per rispondere alle domande dei cittadini e delle cittadine direttamente nei luoghi interessati dall'intervento oggetto del dibattito pubblico. Il sopralluogo si è svolto con l'ausilio di un minibus messo a disposizione da Toscana Aeroporti, ha previsto **3 tappe** e a ciascuno stata fornita una mappa per potersi orientare. Hanno partecipato **15 persone** che hanno contributo al confronto con uno spirito di approfondimento e di ascolto.

Il sopralluogo ha toccato come primo punto il **lago di Peretola**, luogo al centro del dibattito rispetto agli aspetti ambientali e territoriali perché proprio dove dovrebbe essere realizzata la nuova pista, rendendo necessaria una compensazione; durante la visita è stato possibile accedere anche alla postazione di osservazione per il *birdwatching*. 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, con vibrazioni e rumore molto forte (60 dB). La terza e ultima tappa è stata il **Polo scientifico** dell'Università di Firenze e l'attenzione inizialmente è stata posta al Fosso Reale e al collegamento stradale tra Sesto Fiorentino e la zona industriale di Osmannoro, infrastrutture che il nuovo Masterplan prevede di deviare perché interferenti con la nuova pista. Si è poi parlato della duna di terra alta 10 metri prevista per ridurre l'impatto acustico sul Polo scientifico.

15 dicembre 2022 – Terzo incontro specialistico, dedicato alle associazioni ambientaliste, ai comitati e ai/alle singoli/e cittadini/e

Il 15 dicembre 2022 si è tenuto il terzo incontro specialistico online, dedicato a raccogliere domande e proposte da parte delle associazioni ambientaliste, dei comitati e dei/delle singoli/e cittadini/e.

L'incontro si è aperto con l'intervento **del** coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena che ha spiegato le modalità di svolgimento e ha dato la parola ai/alle partecipanti. Sono intervenuti/e nell'ordine: **Fausto Ferruzza** (Legambiente), **Giacomo Bruni** (Legambiente - circolo di Sesto fiorentino), **Gabriele Alessandro Antonacci** (Pro Natura Firenze), **Giuliana Tesoriere** (Fondo Ambiente Italiano – delegazione Firenze), **Niccolò Giambini** (Associazione InPista), **Sara Sayad Nik** (Udu), **Niccolò Masiero** (Csx Firenze), **Giovanni Casini** (ricercatore Infn Polo scientifico Sesto Fiorentino), **Riccardo Bacci**, **Andrea Ciulli**, **Maria Antonietta Esposito**, **Gianluca Nataloni**, **Diego Arnone** (Associazione InPista), **Maria Rita Cecchini** (Legambiente Prato). Inoltre, erano presenti ma non sono intervenuti/e: **Alessandro Giorgetti**, **Federico Gasperini** (Legambiente Toscana), **Filippo Bosi** (Tae), **Gabriella Costa** (Caart), **Gianni Marucelli** (Pro Natura Firenze), **Leonardo Rizzi**, **Mirko Borgi** (Csx Firenze), **Riccardo Pisoni** (Udu Firenze), **Stefano Carovani**.

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.

L'interazione col pubblico via telefono e email

Per tutta la durata del dibattito pubblico il coordinatore ha messo a disposizione un indirizzo e-mail dedicato (segreteria@dpaeroportofirenze.it) e un numero telefonico attraverso il quale interagire con la segreteria organizzativa. Il servizio è stato attivo **dall'11 novembre al 23 dicembre 2022**, dal lunedì al venerdì, dalle 10.00 alle 12.00 e dalle 14.00 alle 17.00.

Questa opportunità è servita alla cittadinanza per ricevere informazioni e avanzare domande e proposte, ma anche come **spazio di ascolto e primo confronto** sulle tematiche del dibattito. In generale, il servizio è stato un valido strumento di prossimità, in grado di chiarire alcuni aspetti del dibattito pubblico, risolvere incomprensioni, indirizzare verso le giuste procedure per essere ascoltati e ottenere risposte, agevolare la partecipazione. Un valore aggiunto rispetto ai canali di comunicazione di cui si relaziona più avanti, perché strumento interattivo e disponibile con continuità, anche per chi ha minore familiarità con la rete internet.

I quaderni degli attori

Dall'inizio del dibattito pubblico l'11 novembre e **fino al 23 dicembre 2022** chi lo desiderava, singole persone così come organizzazioni, ha potuto formulare osservazioni e proposte, pubblicate sul sito web dedicato come "Quaderni degli attori", nella sezione Quaderni. In totale sono stati presentati 13 quaderni, di seguito elencati in ordine cronologico di ricevimento e allegati alla presente relazione, di cui costituiscono parte integrante:

- Stefano Berni - Comitato per le Oasi Wwf dell'area fiorentina - 11 novembre 2022
- Gabriele Ciampi – 14 novembre 2022
- Roberta Porciani – 17 novembre 2022
- Amedeo Baldini - 24 novembre 2022 (integrato il 25 novembre, il 1° e il 4 dicembre 2022)
- Associazione Vas Onlus – 24 novembre 2022
- Comune di Sesto Fiorentino - 29 novembre 2022
- Comune di Poggio a Caiano - 29 novembre 2022
- Lipu Sezione Firenze - 1° dicembre 2022
- Luigi Franchi – 5 dicembre 2022
- Associazione "V. Giannotti" per lo sviluppo dell'Aeroporto di Firenze - 11 dicembre 2022
- Marco Martens - 21 dicembre 2022
- Associazione InPista - 21 dicembre 2022
- Direttivo Circolo PD Peretola-Brazzi-Quaracchi - 23 dicembre 2022

Successivamente al 23 dicembre 2022 sono stati ricevuti altri due quaderni, dei Comuni di Campo Bisenzio e Calenzano. Essendo arrivati dopo la scadenza non è stato possibile inserirne le osservazioni all'interno dei temi emersi durante lo svolgimento del dibattito pubblico, che si è concluso appunto il 23. Tuttavia, sono stati allegati alla presente relazione insieme a tutti gli altri quaderni in modo che Toscana Aeroporti possa tenerne comunque conto all'interno del suo Dossier conclusivo e nelle successive fasi, nel caso in cui intenda proseguire con la progettazione degli interventi previsti dal Masterplan al 2035.

Le domande gestite

Nel corso di tutto il dibattito pubblico e grazie ai diversi canali di interazione - incontri, quaderni degli attori, servizio email e telefonico – chiunque ha potuto rivolgere domande. Le risposte, aggregate per tematica, sono state date nel limite del possibile già durante gli incontri, in ordine di priorità rispetto al tema della serata, stimolando una successiva fase di contraddittorio. Le domande ricevute su temi già trattati durante gli incontri precedenti, oppure non trattate per limiti di tempo hanno ricevuto risposta e sono state pubblicate sul sito del dibattito pubblico nella sezione Faq (*frequently asked questions*, ossia domande frequenti).

Complessivamente sono state raccolte ed è stata data risposta a **383 domande**.

L'informazione e comunicazione al pubblico

Parte fondamentale di ogni dibattito pubblico è fornire a tutti - cittadinanza, parti sociali, comitati, associazioni attive sul territorio, enti locali interessati - la possibilità di essere adeguatamente informati sul progetto discusso e sulle sue caratteristiche, di conoscere in modo accurato e continuativo tutte le possibilità di partecipazione, quindi di poter esprimere in modo più consapevole i propri pareri secondo le modalità previste.

Il coordinatore Alberto Cena e il suo staff si sono serviti a questo scopo di un team di professioniste e professionisti dedicato alle attività di comunicazione integrata, impegnato a seguire ogni passaggio del dibattito pubblico e a favorire la visibilità di tutte le voci in campo: quella del coordinatore, della Regione, dei Comuni interessati, dei comitati e della cittadinanza che ha in voluto dare il proprio contributo alla discussione sul nuovo Masterplan dell'aeroporto di Firenze "Amerigo Vespucci".

Il sito web

Un sito web specificamente dedicato al dibattito pubblico è l'elemento base dell'informazione e comunicazione al pubblico ed è esplicitamente inserito dalla normativa fra i compiti assegnati al coordinatore (art. 6 Dpcm 76/2018).

Nella progettazione del sito **www.dpaeroportofirenze.it**, che è andato on-line l'11 novembre 2022 in concomitanza con la conferenza stampa di lancio del dibattito pubblico, si sono perseguiti in particolare una serie di obiettivi strategici:

- la **semplicità di struttura e chiarezza di linguaggio** e istruzioni, per favorire il più possibile la fruizione delle informazioni contenute nel sito e l'accesso alle diverse modalità di partecipazione al confronto pubblico: la partecipazione in diretta o in differita agli incontri, la presentazione di propri contributi scritti attraverso i quaderni degli attori, la richiesta di chiarimenti e segnalazioni attraverso email o telefono;
- l'**impegno alla trasparenza**, secondo il principio dell'*accountability* (ossia di rendicontazione dell'operato dell'attore pubblico), attraverso la creazione e il tempestivo aggiornamento di un vero e proprio database, di facile e immediato accesso per tutti/e, dei materiali prodotti nel corso del dibattito pubblico: dal Dossier di progetto iniziale alla restituzione di ogni singolo incontro attraverso video, resoconti riassuntivi, documentazione progettuale presentata, fino ai quaderni degli attori ricevuti;
- l'**aggiornamento della sezione Faq** (*Frequently Asked Questions*, le domande più frequenti), dove vengono messe a disposizione di tutti/e le risposte date da Toscana Aeroporti e dal coordinatore del dibattito pubblico alle domande presentate da singoli soggetti nel corso degli incontri o con le altre modalità previste, facendo attenzione a utilizzare un linguaggio non da addetti ai lavori.

La conferenza stampa di lancio del dibattito pubblico

L'avvio ufficiale del dibattito è stato preceduto, il giorno **11 novembre**, da una conferenza stampa al quale hanno partecipato 10 giornaliste e giornalisti delle più importanti testate locali (La Nazione, Corriere Fiorentino, La Repubblica Firenze, Tirreno Firenze, Ansa Firenze, Dire Firenze, TGR Toscana, Toscana TV, TV Prato e Bisenzio Sette).

Questo incontro ha consentito sia di spiegare ai presenti il funzionamento del dibattito e il ruolo del coordinatore Cena, sia di condividere con i media il calendario degli incontri e i materiali utili relativi alla proposta progettuale. Grazie al lavoro di sensibilizzazione dei principali media svolto nella conferenza stampa sono stati pubblicati il giorno 11 pomeriggio e il 12 novembre **10 articoli sui media cartacei locali** e **ci sono stati circa 36 articoli online**. Molti di questi articoli hanno dato ampio spazio alle modalità di svolgimento e di partecipazione al dibattito, informando le cittadine e i cittadini interessati a prendervi parte.

Le attività di comunicazione relative al dibattito si sono svolte sin dal principio in un quadro di elevato interesse e di attiva partecipazione da parte dei media. Gli articoli sugli incontri hanno riguardato perlopiù i contenuti del dibattito e, sporadicamente, hanno fatto riferimento alle critiche dei soggetti che si oppongono al progetto, in particolare i comitati (in occasione del presidio organizzato durante lo svolgimento di un incontro pubblico) e i Comuni e le forze politiche locali.

Gli unici, rari, commenti negativi al processo e non ai contenuti del dibattito hanno riguardato la non elevata partecipazione in presenza della cittadinanza ad alcuni incontri (in particolare su questo tema ha puntato molto Tv Prato mentre nessun quotidiano ne ha scritto con rilevanza). L'obiettivo primario della comunicazione del dibattito è stato dunque quello di veicolare informazioni corrette ed esaustive dal primo all'ultimo incontro in merito al funzionamento del dibattito stesso e alla metodologia del processo partecipativo. Quindi, attraverso

i canali social e le attività di *media relations*, è stato possibile accreditare il processo del dibattito pubblico stesso come una voce chiara, autorevole, rispettosa dal punto di vista istituzionale della partecipazione e del ruolo di tutti e tutte.

Media Strategy: **le relazioni con la stampa**

Obiettivo primario delle azioni di *media relations* che hanno accompagnato lo svolgimento del dibattito sul Masterplan dell'aeroporto di Firenze è stato quello di coinvolgere e informare la stampa, invitando i giornalisti a seguire gli incontri in presenza oppure online e veicolando informazioni relative agli incontri e alle altre attività previste dal dibattito (come i due sopralluoghi all'aeroporto). Queste attività hanno visto il coinvolgimento di **13 testate locali offline (agenzie, quotidiani, tv e radio)** e **14 testate online**.

L'avvio del dibattito: il primo incontro pubblico del 15 novembre

Il primo incontro del dibattito pubblico si è tenuto il giorno 15 novembre al Palazzo Affari di Firenze per approfondire le ragioni dell'intervento e le alternative studiate. L'incontro ha raccolto un'ampia copertura sulla stampa con **4 articoli sui media cartacei locali** e **6 online.**

In occasione di questo primo incontro, così come per tutti gli incontri successivi, sono stati predisposti e condivisi materiali *ad hoc* per la stampa: inviti, comunicato stampa post-evento e cartella stampa.

Qualità del dibattito sulla stampa

Il dibattito pubblico sul nuovo Masterplan dell'aeroporto di Firenze è stato caratterizzato da una copertura costante a livello mediatico grazie al forte interesse delle testate locali e anche alla pluralità dei soggetti coinvolti: Regione Toscana, Comuni (Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Prato, Poggio a Caiano), Toscana Aeroporti Spa, comitati e terze parti.

La comunicazione mediatica del dibattito si è orientata dunque su più direttrici, tutelando in primo luogo la terzietà del coordinatore e del processo complessivo, quindi valorizzando la partecipazione del pubblico e l'attività di ascolto e risposta da parte dell'ente gestore. A questo scopo sono stati predisposti e veicolati alla stampa al termine di ogni incontro comunicati contenenti informazioni sullo svolgimento e sui contenuti degli incontri stessi.

Comunicati stampa

Di seguito il dettaglio dei **12 comunicati stampa** diffusi dall'11 novembre al 16 dicembre:

- 11 novembre - Aeroporto internazionale di Firenze "Amerigo Vespucci", al via il dibattito pubblico per ascoltare i cittadini e rappresentare il piano di sviluppo al 2035
- 15 novembre - Aeroporto internazionale di Firenze "Amerigo Vespucci", Oggi 15 novembre il primo incontro tematico per approfondire le ragioni dell'intervento e le alternative studiate
- 16 novembre - Aeroporto internazionale di Firenze "Amerigo Vespucci", al via ieri pomeriggio il dibattito pubblico con il primo incontro informativo rivolto alla cittadinanza
- 21 novembre - Aeroporto internazionale di Firenze "Amerigo Vespucci", domani 22 novembre il secondo incontro tematico per approfondire gli aspetti ambientali e paesaggistici legati all'intervento
- 23 novembre - Aeroporto internazionale di Firenze "Amerigo Vespucci", ieri pomeriggio il secondo incontro informativo del dibattito pubblico per approfondire gli aspetti ambientali e paesaggistici dell'intervento
- 25 novembre - Aeroporto internazionale di Firenze "Amerigo Vespucci", ieri pomeriggio il primo incontro specialistico del dibattito pubblico dedicato agli operatori aeroportuali
- 28 novembre - Aeroporto internazionale di Firenze "Amerigo Vespucci", domani 29 novembre il terzo incontro tematico sulle ricadute di sviluppo per il territorio e il rapporto con l'aeroporto di Pisa
- 30 novembre - Aeroporto internazionale di Firenze "Amerigo Vespucci", ieri pomeriggio il terzo incontro informativo del dibattito pubblico sulle ricadute di sviluppo per il territorio e il rapporto con l'Aeroporto di Pisa
- 5 dicembre - Dibattito pubblico aeroporto internazionale di Firenze "Amerigo Vespucci", domani 6 dicembre

a Sesto Fiorentino quarto incontro su accessibilità e inclusione sociale

- 6 dicembre - Dibattito pubblico aeroporto internazionale di Firenze "Amerigo Vespucci", domani 7 dicembre nella Sala consiliare della Provincia di Prato il quinto incontro tematico sulle ricadute del nuovo Masterplan per i Comuni della provincia di Prato
- 7 dicembre - Dibattito pubblico aeroporto internazionale di Firenze "Amerigo Vespucci, Ieri pomeriggio a Sesto Fiorentino il quarto incontro tematico del dibattito pubblico sull'accessibilità e inclusione sociale del Masterplan
- 16 dicembre - Aeroporto internazionale di Firenze "Amerigo Vespucci", si è concluso ieri pomeriggio il percorso del dibattito pubblico con l'ultimo incontro dedicato ad associazioni ambientaliste, comitati e singoli cittadini

Interviste stampa

A conclusione dell'iter di dibattito pubblico, e prima della presentazione della Relazione conclusiva, è stata organizzata un'intervista del coordinatore Alberto Cena alla Nazione, in data 22 dicembre 2022, volta a garantire una prima restituzione approfondita delle modalità di svolgimento della procedura, degli obiettivi raggiunti e dei cittadini e delle cittadine coinvolti negli incontri (online e in presenza) e sui social.

KPI principali relazioni con la stampa:

- 68 menzioni sui quotidiani locali
- 5 quotidiani locali coinvolti
- 85 menzioni totali su articoli online
- 23 media online coinvolti
- 12 comunicati stampa diffusi
- 153 menzioni totali in articoli offline e online

***Social Media Management*: diffusione del dibattito sulla Rete**

Pagina Facebook dedicata

Con l'obiettivo di dare visibilità sulla Rete al dibattito pubblico e stimolare la partecipazione della cittadinanza, sono state messe in campo una serie di azioni mirate di comunicazione digitale. Si è innanzitutto proceduto alla creazione di una **pagina Facebook dedicata**, presidio online utile da un lato per comunicare con le persone interessate e favorire il loro coinvolgimento, dall'altro per promuovere gli incontri pubblici e trasmetterli in diretta.

La comunicazione digitale ha dunque previsto le seguenti azioni strategiche:

- **definizione del piano editoriale**, per raccontare in modo continuativo e completo gli appuntamenti e i temi emersi nell'arco di tutto il dibattito;
- **creazione e gestione di campagne Facebook Ads**, con l'obiettivo di amplificare la visibilità dei contenuti verso un pubblico mirato, residente nei territori interessati dall'opera e attento ai temi della riqualificazione urbana, della sostenibilità, del turismo e delle politiche per il territorio;
- **definizione di una *social media policy***, volta a gestire i commenti e i messaggi che dovessero pervenire da parte degli utenti e promuovere un confronto positivo con essi;
- **monitoraggio avanzato della Rete**, tramite un *tool* avanzato e analisti specializzati, al fine tracciare le conversazioni e i principali spazi di discussione online;
- **mappatura dei gruppi Facebook** frequentati dalle persone che risiedono nelle località interessate dall'opera, al fine di monitorare i contenuti pubblicati da terzi;

- **condivisione nei gruppi Facebook** dei post pubblicati sulla pagina ufficiale del dibattito pubblico, per favorire una maggiore visibilità organica dei contenuti;
- **mappatura delle pagine Facebook** di tutte le realtà interessate (comitati, associazioni, istituzioni), per stimolare il rilancio dei contenuti della pagina del dibattito;
- **reportistica costante delle principali evidenze emerse** dall'attività di ascolto della Rete, in modo da tenere sempre sotto controllo eventuali criticità o elementi di attenzione sul tema.

La comunicazione sulla pagina Facebook si è posta l'obiettivo di umanizzare la procedura e dare visibilità ai contenuti, agli appuntamenti e al sito web. A tal fine, il piano editoriale digitale ha previsto la pubblicazione di:

- **contenuti di *teasing***, per annunciare gli appuntamenti e stimolare la partecipazione di cittadine e cittadini, in presenza o da remoto;
- **post di racconto**, per sintetizzare i principali temi emersi nel corso degli incontri e dei sopralluoghi, anche attraverso fotografie realizzate *live*.

KPI principali pagina Facebook:

- 25 post pubblicati
- 162.414 persone raggiunte dai post
- 355.731 visualizzazioni dei post
- 4.120 interazioni con i post

Monitoraggio avanzato della Rete

L'attività di comunicazione digitale svolta nel corso della procedura ha previsto un monitoraggio costante delle conversazioni e degli spazi di discussioni online, declinato anche mediante una reportistica quotidiana. Questa è stata effettuata da un lato tramite l'utilizzo di un sistema di monitoraggio avanzato tramite *keyword*, dall'altro attraverso l'attività di analiste e analisti specializzati per esaminare anche gli spazi online non rilevati dal software. In questo modo è stato possibile tenere sempre sotto controllo eventuali criticità o elementi di attenzione da parte degli utenti sul tema.

Dall'11 novembre 2022 al 18 dicembre 2022, il tool di monitoraggio ha consentito di rilevare **1.820 contenuti totali** (la cifra include il numero di post che menzionano le *keyword* di interesse e il numero dei commenti a tali contenuti). I contenuti rilevati provengono da **42 diverse fonti online**, tra Blog, Facebook, News, Twitter, Instagram e Forum.

I soggetti più attivi sulla Rete

Esaminando i contenuti condivisi tra l'11 novembre 2022 e il 18 dicembre 2022, si rileva che a generare maggiore *engagement* su Facebook è stato un post del 13 dicembre pubblicato dalla pagina Lega - Salvini Premier: si tratta di un articolo di Gonews.it che racconta la visita del ministro Salvini a Firenze dedicata, tra gli altri temi, al progetto della nuova pista aeroportuale.

Tra i soggetti più attivi sul tema emerge Gabriele Toccafondi, consigliere a Sesto Fiorentino per Italia Viva, che ha in diverse occasioni manifestato il suo sostegno al progetto. Tra gli account che hanno dato maggiore spazio su Facebook e Instagram al progetto e al dibattito pubblico vi sono anche testate online locali come Piana Notizie, Firenze Post e FirenzeToday.

Il dibattito online tra i cittadini e le cittadine si è sviluppato in prevalenza su Facebook. Gli utenti che si sono schierati in favore del progetto hanno utilizzato soprattutto i gruppi "W la nuova pista di Peretola" e "In Pista!", *community* di riferimento per l'omonima associazione. Le opinioni critiche si sono concentrate invece sui gruppi creati dalle realtà contrarie alla realizzazione dell'opera: tra i più attivi si rilevano "No al nuovo aeroporto di Firenze", "Vas Onlus - Si al Parco della Piana" e il "Comitato No Aeroporto". Sono stati soprattutto gli amministratori e le amministratrici di questi gruppi a coinvolgere la *community* postando quotidianamente nuovi contenuti: tra i favorevoli all'opera si segnala l'intensa attività di Paolo Gambaro, *admin* di "W la nuova pista di Peretola"; le principali voci critiche sono state invece quelle di Roberta Lombardi, responsabile di "No al nuovo aeroporto di Firenze", particolarmente attiva nella promozione dei presidi anti-progetto, e Nadia Conti, amministratrice di "Vas Onlus - Si al Parco della Piana".

I confronti con altri dibattiti pubblici

Effettuando un confronto con altri due dibattiti pubblici coordinati da Alberto Cena - la **nuova strada Garganica** tra Vico del Gargano e Mattinata in Puglia e il **raddoppio della ferrovia Orte-Falconara** tra Genga e Serra San Quirico in Abruzzo - emergono sia analogie, sia specificità dovute ai diversi contesti.

Da un lato il dibattito pubblico sul nuovo piano di sviluppo dell'aeroporto di Firenze ha ottenuto una **copertura analoga dal punto di vista delle uscite media** degli altri due dibattiti, ma allo stesso tempo **un numero maggiore,** nell'ordine delle decine di migliaia, **di persone raggiunte dall'informazione relativa all'opera e allo svolgimento della procedura**, data anche la tiratura e l'*audience* delle testate presenti sul territorio toscano, l'interesse sull'opera e la popolosità del territorio interessato.

In tutti e tre i dibattiti la strategia di comunicazione digitale ha messo al centro la creazione di una pagina Facebook, che ha garantito **informazione e approfondimenti sugli incontri e sull'opera**. In questo modo è stato possibile determinare una concentrazione del traffico degli utenti interessati, attirati anche dalla trasmissione in *streaming* degli incontri pubblici. Come già avvenuto nei due casi precedenti, anche la pagina "Aeroporto di Firenze - Dibattito pubblico" ha rappresentato non solo un punto di riferimento per le persone interessate a saperne di più sull'opera, ma anche un canale tramite il quale seguire gli appuntamenti e condividere il proprio punto di vista.

Rispetto ai due dibattiti precedenti, per la pagina Facebook si sono registrati numeri superiori in merito alle **visualizzazioni dei contenuti, alle persone raggiunte e alle interazioni con i post**. Questo dato è legato da un lato all'ampiezza delle località raggiunte dai contenuti tramite attività organica e sponsorizzata, dall'altro alla maggiore mobilitazione e coinvolgimento della cittadinanza per un'opera di cui nel territorio toscano si discute da molti anni.

Infine, se nel caso dell'aeroporto di Firenze si è registrato un **vivace dibattito anche online** da parte di associazioni e gruppi di cittadini, nei due dibattiti sulla Garganica e sulla Orte-Falconara questo aspetto era venuto meno: il confronto era infatti rimasto circoscritto all'interno delle occasioni fornite dal dibattito stesso.

Appendice

Dettaglio delle menzioni sui quotidiani e periodici cartacei

Fonte	Menzioni
La Nazione	31
Tirreno Firenze	17
Corriere Fiorentino	9
In Bisenzio Sette	8
Repubblica Firenze	3

Dettaglio delle menzioni sui siti di informazione online

Fonte	Menzioni
La Nazione	21
Il Tirreno.it	10
Piananotizie.it	7
Tvprato.it	6
Tuttosesto.net	5
Fionline.it	5
gonews	3
T24.ilsole24ore.com	3
Notiziediprato.it	2
Intoscana.it	2
Toscana-Notizie.it	2
Askanews.it	2
Stamptoscana.it	2
Corrierefiorentino.Corriere.it	2
primafirenze.it	2
Firenzepost.it	1
Agenziaimpress.it	1
Telegranducato.it	1
Toscanamedianews.it	1
Novaradio.info	1
Nove.Firenze.it	1
Viverefirenze.it	1
055firenze.it	1
Met.provincia.fi.it	1



I TEMI EMERSI

Le ragioni dell'opera

Nei diversi incontri che si sono svolti il dibattito pubblico ha fatto emergere una generale condivisione del problema che il Masterplan al 2035 intende affrontare e cioè che le attuali infrastrutture aeroportuali presentano una serie di criticità per il territorio[1].

Una parte di coloro che hanno preso parte al processo ha evidenziato il problema dei sorvoli dei quartieri residenziali prossimi all'aeroporto[2], un'altra parte ha sottolineato che l'aeroporto - e le rotte usate per raggiungerlo - sono impattanti dal punto di vista ambientale e ha evidenziato l'impatto delle emissioni climalteranti, sia quelle degli aeromobili in sosta e rullaggio, sia quelle prodotte dagli aeromobili in volo sopra i quartieri sorvolati[3]. Inoltre c'è una generale condivisione delle valutazioni sull'inadeguatezza delle strutture aeroportuali rispetto all'accoglienza dei flussi passeggeri attuali e sull'assetto dell'aeroporto che non consente un'operatività ottimale. Infine, è stato sottolineato come spesso le condizioni meteo non permettano l'atterraggio e il decollo[4] (attualmente infatti i venti predominanti hanno direzione parallela all'attuale giacitura della pista e pertanto ne limitano l'operatività in caso di venti in coda anche con basse velocità, a partire cioè dai 10 nodi, rappresentativi di una sola "brezza").

A fronte di questa generale condivisione sulle attuali criticità dell'aeroporto di Firenze, ci sono tuttavia state valutazioni divergenti rispetto alla capacità della soluzione progettuale presentata dal gestore Toscana Aeroporti Spa nel Piano di sviluppo aeroportuale al 2035 di risolvere le criticità sopra indicate.

Le argomentazioni a favore

Una parte dei/delle partecipanti ha condiviso le ragioni dell'opera esposte dal gestore - sia nel corso dei diversi incontri previsti dal calendario, sia attraverso l'invio di quaderni degli attori - e ritiene che questo Masterplan sia in grado di rispondere alle esigenze del territorio.

Si è affermato che l**a realizzazione della nuova pista e del nuovo terminal è centrale per gestire l'aumento dei voli**, e di conseguenza, il numero di passeggeri previsti per l'aeroporto di Firenze[5] e si è sottolineato come sia necessario assorbire in maniera sostenibile il numero di turisti in costante crescita. Durante il primo incontro pubblico, in particolare, è stata espressa sia la necessità di migliorare l'accessibilità dello scalo per i passeggeri in transito, sia l'opinione che l'operatività e l'efficienza dell'aeroporto di Firenze non siano ottimali e debbano essere migliorate attraverso interventi sulle infrastrutture[6].

Gli esponenti delle rappresentanze economiche cittadine ritengono che il miglioramento della performance dell'aeroporto sia di fondamentale importanza per i collegamenti di un'area dal dinamico sistema economico e manifatturiero come quella della Piana fiorentina e pratese e che le opere previste dal Masterplan 2035

1 Primo incontro pubblico: le ragioni dell'intervento e le alternative studiate; Quarto incontro pubblico: l'accessibilità e l'inclusione sociale; quinto incontro pubblico: le ricadute del nuovo Masterplan per i comuni della provincia di Prato; incontro specialistico dedicato alle categorie economiche e di rappresentanza e alle organizzazioni sindacali e del lavoro - Tutti gli attori/attrici.

2 Ibidem.

3 Primo incontro pubblico: le ragioni dell'intervento e le alternative studiate - Contributi emersi dai tavoli di lavoro.

4 Primo incontro pubblico: le ragioni dell'intervento e le alternative studiate - Contributi emersi dai tavoli di lavoro; incontro specialistico dedicato alle categorie economiche e di rappresentanza e alle organizzazioni sindacali e del lavoro - Contributi dei partecipanti.

5 Primo incontro pubblico: le ragioni dell'intervento e le alternative studiate - Contributi emersi dai tavoli di lavoro; incontro specialistico dedicato alle categorie economiche e alle organizzazioni del lavoro e sindacali - Interventi di Lorenzo Gori, Confartigianato Firenze e Stefano Guerri, Vicedirettore Confcommercio Firenze; Terzo incontro pubblico: le ricadute di sviluppo per il territorio e il rapporto con l'aeroporto di Pisa - Intervento di Silvia Ramondetta, responsabile area economica Confindustria Toscana; quaderno dell'associazione "V.Giannotti".

6 Primo incontro pubblico: le ragioni dell'intervento e le alternative studiate - Contributi emersi dai tavoli di lavoro.

siano **un tassello fondamentale per rendere ancora più attrattivo e competitivo il territorio[7].**

Si sono poi registrate voci che ritengono che le opere proposte da Toscana Aeroporti possano **risolvere le problematiche di sicurezza** che si riscontrano con l'attuale infrastruttura di volo[8]. In merito alla nuova direzione della pista, alcuni partecipanti agli incontri specialistici hanno evidenziato come sia in grado di ridurre notevolmente i dirottamenti dovuti alle condizioni metereologiche (oggi, infatti, il vento costituisce un problema importante per la sicurezza delle operazioni di volo, costringendo al dirottamento di molti voli sugli aeroporti di Pisa e di Bologna)[9] e altri hanno sottolineato come possa permettere una maggiore movimentazione di aerei in completa sicurezza, cosa attualmente non possibile dati i limiti dei raccordi con la pista[10]. Nel corso del primo incontro pubblico è stato anche segnalato che il mancato miglioramento delle condizioni di sicurezza operativa della pista potrebbe portare, in futuro, alla chiusura dell'aeroporto di Firenze[11].

Una parte dei/delle partecipanti al dibattito pubblico ha inoltre condiviso le valutazioni del proponente in merito alla condizione di disagio rilevante per coloro che risiedono nei quartieri di Firenze prossimi allo scalo[12] e durante il primo e il secondo incontro pubblico sono state raccolte posizioni favorevoli all'obiettivo di **riduzione dell'impatto acustico e del numero dei cittadini sorvolati** dagli aerei a bassa quota durante le manovre di decollo e di atterraggio. Per questa ragione, la modifica della direzione della pista e delle rotte di decollo e atterraggio è vista da alcuni come un elemento positivo per la vivibilità della zona. Secondo uno dei partecipanti, oggi sui quartieri vicini all'aeroporto transiterebbero circa 100 aerei tra le 9:30 e le 23:30[13], un disagio molto forte per la comunità e che ritiene fondamentale ridurre.

Le considerazioni relative al miglioramento dell'impatto dell'opera sui residenti del territorio sono state condivise anche da una parte delle rappresentanze delle categorie economiche e del lavoro, che hanno evidenziato come la riduzione, prevista dal gestore, dei cittadini sorvolati dai 7mila attuali a circa una dozzina costituisca un elemento positivo del nuovo assetto della pista[14].

Le argomentazioni a sfavore

Nel corso degli incontri è stato anche segnalato da alcuni/e partecipanti come, secondo la loro opinione, le opere proposte da Toscana Aeroporti non siano in grado di superare le criticità e di rispondere alle esigenze per cui sarebbe necessario modificare l'assetto dell'attuale aeroporto di Firenze[15].

In primo luogo, si ritiene che siano **ancora presenti nel Masterplan 2035 le criticità di quello precedente** e che, secondo questa opinione, avevano portato alla sua bocciatura da parte del Tar, Tribunale amministrativo regionale, e del Consiglio di Stato. Alcuni quaderni degli attori hanno infatti sostenuto che non siano state affrontate in maniera adeguata le criticità rilevate dalla giustizia amministrativa e che, al netto delle modifiche apportate alle opere previste, non si individua una sensibile riduzione degli impatti dell'infrastruttura[16]. Anche nel corso del primo incontro pubblico alcuni/e partecipanti hanno rilevato come a loro parere non si siano completamente recepite le indicazioni del Tar che giustificavano la bocciatura del Masterplan precedente[17], mentre altre persone si sono chieste se gli interventi proposti siano stati effettivamente modificati rispetto al progetto precedente.

7 Terzo incontro pubblico: le ricadute di sviluppo per il territorio e il rapporto con l'aeroporto di Pisa - Intervento di Silvia Ramondetta; incontro specialistico dedicato alle categorie economiche e alle organizzazioni sindacali e del lavoro - Interventi di Lorenzo Gori e Stefano Guerri; quaderno dell'Associazione "V.Giannotti".

8 Primo incontro pubblico: le ragioni dell'intervento e le alternative studiate - Contributi emersi dai tavoli di lavoro; quaderno dell'associazione "V.Giannotti".

9 Primo incontro pubblico: le ragioni dell'intervento e le alternative studiate - Contributi emersi dai tavoli di lavoro; incontro specialistico dedicato agli operatori aeroportuali – Intervento di Marco Fantini, presidente Aoc.

10 Incontro specialistico dedicato agli operatori aeroportuali – Intervento di Alessandro Mannino, responsabile Rostering and Training di Enav.

11 Primo incontro pubblico: le ragioni dell'intervento e le alternative studiate - Contributi emersi dai tavoli di lavoro.

12 Primo incontro pubblico: le ragioni dell'intervento e le alternative studiate - Contributi emersi dai tavoli di lavoro; secondo incontro pubblico: gli aspetti ambientali e paesaggistici legati all'intervento - Contributi emersi dai tavoli di lavoro; incontro specialistico dedicato alle categorie economiche e alle organizzazioni sindacali e del lavoro - Interventi di Stefano Guerri, vice direttore Confcommercio Firenze, Barbara Battistello, direttore Coldiretti Firenze Prato e Giovanni Ronchi, Cisl Firenze Prato; quaderni dell'associazione "V.Giannotti" e di Guerino Cofano.

13 Primo incontro pubblico: le ragioni dell'intervento e le alternative studiate - Contributi emersi dai tavoli di lavoro; intervento di Rino Cofano, Associazione In Pista.

14 Incontro specialistico dedicato alle categorie economiche e alle organizzazioni sindacali e del lavoro – Interventi di Stefano Guerri, vice direttore Confcommercio Firenze, Barbara Battistello, direttore Coldiretti Firenze Prato e Giovanni Ronchi, Cisl Firenze Prato; quaderno dell'associazione "V.Giannotti".

15 Primo incontro pubblico: le ragioni dell'intervento e le alternative studiate - Contributi emersi dai tavoli di lavoro; quaderni dell'associazione Vas, dell'Oasi WWF dell'area fiorentina e di Roberta Porciani.

16 Quaderni dell'associazione Vas e dell'Oasi WWF dell'area fiorentina.

17 Primo incontro pubblico: le ragioni dell'intervento e le alternative studiate - Contributi emersi dai tavoli di lavoro.

Il gestore aeroportuale ha ricordato innanzitutto che **il Consiglio di Stato ha ritenuto invalido il procedimento amministrativo e non il progetto di Masterplan in sé**; ha poi affermato che la nuova proposta tiene comunque in considerazione i pareri espressi nei precedenti iter amministrativi e, soprattutto, le prescrizioni del precedente Decreto Via, nonché quelle espresse dagli enti in Conferenza di servizi[18]. Inoltre, Toscana Aeroporti ha specificato come parte delle criticità ancora presenti potranno essere affrontate solo in una fase progettuale successiva, più approfondita[19].

? *Quali sono le differenze puntuali rispetto al precedente Masterplan che il gestore ha introdotto nel nuovo Piano di sviluppo aeroportuale? A quali prescrizioni relative al precedente Masterplan si è ottemperato nel nuovo Masterplan 2035 e in che modo?*

In secondo luogo, è pensiero diffuso che sia **un errore dare priorità allo sviluppo aeroportuale invece di investire sullo sviluppo del Parco agricolo della Piana** che dovrebbe essere l'elemento ordinatore dell'intero Piano di indirizzo territoriale (Pit) della Piana fiorentina. Parte delle riflessioni evidenzia anzi come il proposto intervento di riassetto dello scalo fiorentino metta in pericolo l'intero progetto di realizzazione del Parco agricolo della Piana[20]. Queste considerazioni portano una parte dei/delle partecipanti ad affermare che non sono giustificate le ragioni per cui il proponente ritiene necessario realizzare gli interventi di miglioramento delle performance dell'aeroporto di Firenze[21].

In merito a questa questione il gestore aeroportuale ha ricordato che l'ampliamento del sedime aeroportuale previsto dal Masterplan 2035 determina **un'interferenza diretta di 96 ettari su un'estensione complessiva del parco di 7900, ovvero poco maggiore dell'1%.** In aggiunta, ulteriori 71 ettari (0.9% della superficie totale) sono interessati da opere connesse all'aeroporto e finalizzate a usi non in contrasto con la Disciplina del Parco agricolo. Nel nuovo Masterplan la superficie totale del sedime aeroportuale supera di 9 ettari, o del 5%, i 182 ettari che il Consiglio regionale ha individuato come ambito di salvaguardia per l'adeguamento dello scalo, e che permettono coerenza e co-esistenza col progetto territoriale del Parco agricolo della Piana. Di conseguenza, Toscana Aeroporti ritiene che la trasformazione dello scalo aeroportuale non impedisca l'attuazione del Parco[22].

Inoltre, Toscana Aeroporti ha dichiarato di voler partecipare attivamente alla sfida di rendere il Parco l'elemento ordinatore per la pianificazione e la programmazione urbanistica locale e sovra-locale, proponendo, unitamente alla realizzazione della nuova pista e del nuovo terminal, misure e opere che possono rappresentare il primo concreto passo nella direzione di valorizzazione del Parco.

? *Perché il gestore ritiene che il Piano di sviluppo aeroportuale non sia un'interferenza significativa a tal punto da mettere in discussione la coesistenza con il Piano di indirizzo territoriale e dunque con la realizzazione del Parco agricolo della Piana?*

Una parte dei quaderni degli attori ha evidenziato inoltre l'**incompatibilità tra la previsione del gestore di aumento del numero di voli e gli obiettivi nazionali ed europei di riduzione delle emissioni inquinanti e dell'impatto ambientale**[23]. Si teme che il progetto proposto porti a un aumento delle emissioni sul territorio della Piana fiorentina già particolarmente antropizzato e industrializzato e, di conseguenza, interessato da livelli importanti di inquinanti[24]. A questo proposito parte dei/delle partecipanti, agli incontri e tramite contributi scritti, ritiene che non si sia considerato il livello di emissioni aggiuntive che il territorio sarebbe in grado di sopportare[25], mentre altri/e hanno evidenziato come sia necessario investire in progetti in grado

18 Risposta alla Faq: "Quali sono gli elementi che hanno portato alla bocciatura del precedente Masterplan e in che modo il nuovo Piano di sviluppo aeroportuale ne tiene conto?".

19 Primo incontro pubblico: le ragioni dell'intervento e le alternative studiate - Contributi emersi dai tavoli di lavoro.

20 Primo incontro pubblico: le ragioni dell'intervento e le alternative studiate – Intervento di Fausto Ferruzza, Presidente Legambiente Toscana; quaderno degli attori presentato dall'Associazione Vas; secondo incontro pubblico: gli aspetti ambientali e paesaggistici legati all'intervento - Contributi emersi dai tavoli; quaderno del comune di Poggio a Caiano; quaderno del comune di Sesto Fiorentino.

21 Primo incontro pubblico: le ragioni dell'intervento e le alternative studiate – Intervento di Fausto Ferruzza, Presidente Legambiente Toscana.

22 Risposta alla Faq: "Come impatta il nuovo Masterplan sul Parco agricolo della Piana?".

23 Primo incontro pubblico: le ragioni dell'intervento e le alternative studiate – Contributi emersi dai tavoli di lavoro, intervento di Fausto Ferruzza, presidente Legambiente Toscana; quaderni dell'associazione Vas, dell'Oasi Wwf dell'area fiorentina e di Roberta Porciani.

24 Quaderno dell'Associazione Vas.

25 Quaderno dell'Oasi Wwf dell'area fiorentina.

di ridurre l'impatto umano sull'ambiente e come l'intervento proposto non vada nella direzione giusta[26]. I contributi concordano sul fatto che l'aumento dei voli, insieme alla realizzazione di nuove opere aeroportuali che ridurrebbero in parte gli spazi naturali della zona, avrebbe un impatto particolarmente elevato sull'ambiente della Piana fiorentina in quanto aumenterebbe le emissioni eliminando al tempo stesso zone di pregio naturalistico che sono in grado, in parte, di assorbirle[27].

Il gestore aeroportuale ha spiegato che il nuovo Masterplan prevede una **quasi totale eliminazione del proprio contributo diretto alle emissioni inquinanti** attraverso: una configurazione delle infrastrutture di volo che minimizza i percorsi e i tempi di rullaggio degli aerei; soluzioni di risparmio energetico e di produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile per gli impianti del nuovo terminal passeggeri; sostituzione del parco mezzi a servizio degli aerei con mezzi elettrici; gruppi elettrogeni a basse emissioni o elettrici per l'alimentazione degli aerei in sosta. Inoltre, Toscana Aeroporti sostiene che l'adeguamento dell'aeroporto consentirà la presenza di aeromobili di nuova generazione, più grandi e *green*, che sono meno inquinanti[28].

? *Quali misure specifiche intende prendere il gestore aeroportuale nelle successive fasi di progettazione per adeguare lo scalo alle necessità climatiche?*

Infine, un partecipante ha segnalato - durante l'ultimo incontro pubblico dedicato alla provincia di Prato e attraverso un contributo scritto - l'**incompatibilità del progetto di adeguamento dell'aeroporto con la Comunicazione della Commissione europea C99/03** (Guue del 4/4//2014) "Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree", che secondo l'autore non consentirebbe la costruzione di un nuovo aeroporto in un bacino di utenza di cento chilometri o a circa 60 minuti di percorrenza in automobile, autobus, treno o treno ad alta velocità da un aeroporto già esistente. Secondo il partecipante, gli aeroporti di Pisa "Galileo Galilei" e di Bologna "Guglielmo Marconi" ricadono ampiamente all'interno di questo raggio con centro Firenze. In aggiunta, il Piano di sviluppo aeroportuale, prevedendo una rotazione della pista di volo di più di 90 gradi, rientra nella categoria "nuovo aeroporto" e, dunque, risulta incompatibile con la direttiva europea[29].

Durante lo stesso incontro Toscana Aeroporti ha risposto che non si intende costruire un nuovo aeroporto internazionale e che pertanto il documento europeo citato riguardante il limite di costruzione nel raggio di 100 km non può essere applicato a questo caso.

? *Il gestore aeroportuale conferma la posizione espressa durante il dibattito pubblico riguardo alla Comunicazione della Commissione europea C99/03 del 4/4/12? Per quali motivi ritiene che non sia applicabile al progetto del nuovo Masterplan?*

Le diverse sensibilità sopra illustrate riguardo alla capacità del Piano di sviluppo aeroportuale di risolvere le problematiche dell'attuale assetto e di rispondere alle esigenze delle comunità e del territorio hanno comportato di conseguenza opinioni diverse riguardo al progetto presentato. Coloro che condividono le ragioni dell'intervento sostenute da Toscana Aeroporti hanno espresso consenso anche nello specifico del progetto di adeguamento dell'attuale aeroporto di Firenze previsto nel Masterplan 2035. Coloro, invece, che si sono dichiarati fortemente contrari al progetto proposto hanno suggerito proposte per rispondere alle esigenze cui, secondo loro, il nuovo Masterplan non risponde.

Il rafforzamento del collegamento Firenze-Pisa

La proposta maggiormente sostenuta dai contrari al Masterplan che hanno partecipato al dibattito è quella di non intervenire sull'aeroporto di Firenze, ma di valutare la possibilità di **spostare parte del traffico dell'Amerigo Vespucci sull'aeroporto di Pisa,** attraverso un potenziamento del collegamento fra Pisa e Firenze. Si è sostenuto, infatti, che Pisa supporta già molto bene le necessità di Firenze e dell'area metropolitana e, ravvisandone la necessità, si potrebbe rafforzare con mezzi di trasporto possibilmente ecologici[30], mentre al contrario, secondo un partecipante, la tratta Firenze-Pisa è stata depotenziata negli

26 Ibidem.
27 Quaderni dell'Oasi Wwf dell'area fiorentina e di Roberta Porciani.
28 Risposta alla Faq: "Lo sviluppo aeroportuale aumenterà l'inquinamento atmosferico?".
29 Quaderno di Marco Martens.
30 Quaderno di Roberta Porciani.

ultimi anni[31]. Particolare attenzione è stata posta sulla possibilità di implementare sull'asse Firenze-Pisa la rete ferroviaria ad alta velocità, per agevolare il trasporto tra i due poli sia di turisti che di merci[32] e si ritiene che il mancato potenziamento di quell'asse sia in contrasto con un modello di sviluppo sostenibile[33].

Anche il Wwf, attraverso un quaderno degli attori, si è dichiarato contrario all'ampliamento dell'aeroporto e favorevole a un **rafforzamento dei trasporti tra le due città**, affermando che "a Firenze non serve un aeroporto più grande, con ulteriore consumo di suolo (a danno per altro delle poche aree verdi residue della Piana) e aumento dell'inquinamento, ma serve un migliore collegamento, in tempi e funzionalità, con l'aeroporto di Pisa".[34] Inoltre, l'associazione Vas, sostenuta da alcune associazioni ambientaliste, comitati e realtà territoriali, ha criticato l'uso di denaro pubblico per finanziare un progetto considerato insostenibile[35] e ha affermato che con quelle risorse si sarebbe potuto "adeguare il collegamento ferroviario per Pisa, istituendo un servizio utile per tutta la Regione e creando una concreta sinergia con l'aeroporto Galilei"[36]. Si è detto anche che rafforzare il collegamento Firenze-Pisa rientra nell'ottica di sviluppare un rapporto sinergico di complementarietà tra i due aeroporti, ritenuto un valore aggiunto per il territorio[37]. Si teme che il progetto proposto crei invece un rapporto di competitività tra i due poli e che il potenziamento dell'aeroporto di Firenze possa inficiare ulteriormente la sostenibilità economica di quello di Pisa[38].

Innanzitutto, il gestore aeroportuale ha ribadito che l'importanza del potenziamento dell'aeroporto di Firenze è supportata dagli indirizzi della pianificazione e programmazione di settore, con particolare riferimento al Piano nazionale degli aeroporti di Enac, al Documento di economia e finanza (Def) 2022 e al Piano strategico della Città metropolitana di Firenze[39]. Inoltre, essendo l'asse Firenze-Pisa un collegamento tra città su linea regionale, le utenze prevalenti non sono compatibili con un potenziamento veloce a servizio degli aeroporti, tra l'altro non permesso dalla troppo breve distanza (circa 80 km). **Realizzare una nuova tratta avrebbe inoltre costi ambientali più alti rispetto agli interventi previsti nel Masterplan**[40].

? *Il gestore aeroportuale conferma le posizioni espresse durante la procedura? Ritiene di doverle modificare e/o integrare?*

Il ridimensionamento dell'aeroporto di Firenze e potenziamento di quello di Pisa

Per rispondere alle criticità legate all'attuale assetto aeroportuale è stata anche proposta la possibilità di ridimensionare l'aeroporto di Firenze e, parallelamente, potenziare quello di Pisa, anch'esso gestito da Toscana Aeroporti. Questa soluzione, secondo alcuni/e, risolverebbe i problemi legati all'impatto acustico per i sorvolati che abitano nelle zone limitrofe all'aeroporto e agli impatti ambientali sul Parco della Piana e, al contempo, permetterebbe di assorbire gli aumenti di passeggeri previsti dagli scenari di evoluzione del traffico aereo presi in considerazione nell'ambito della presente revisione progettuale[41].

Alla base di questa proposta vi è l'esigenza di superare i disagi causati dal rumore e di inserire il sistema aeroportuale toscano all'interno di un movimento globale di riduzione delle emissioni e di salvaguardia degli ecosistemi. Tuttavia, l'adeguamento dell'aeroporto di Firenze, così come proposto dal Masterplan e sottoposto a dibattito pubblico, non viene considerato in grado di rispondere a queste esigenze[42], poiché, secondo queste opinioni, non considera alcuni aspetti impattanti dell'aeroporto di Peretola sulla vita reale dei

31 Terzo incontro pubblico: le ricadute di sviluppo per il territorio e il rapporto con l'aeroporto di Pisa - Contributo emerso dai tavoli di lavoro.

32 Ibidem.

33 Ibidem.

34 Quaderni dell'Oasi Wwf dell'area fiorentina.

35 Quaderno dell'Associazione Vas.

36 Ibidem.

37 Terzo incontro pubblico: le ricadute di sviluppo per il territorio e il rapporto con l'aeroporto di Pisa - Contributo emerso dai tavoli di lavoro.

38 Ibidem.

39 Report "Risposte scritte a domande pervenute" del primo incontro pubblico: le ragioni dell'intervento e le alternative studiate.

40 Report "Risposte scritte a domande pervenute" del primo incontro pubblico: le ragioni dell'intervento e le alternative studiate.

41 Quaderno di Roberta Porcia.

42 Primo incontro pubblico: le ragioni dell'intervento e le alternative studiate – Intervento di Fausto Ferruzza, presidente Legambiente Toscana.

cittadini[43]. Secondo queste posizioni bisognerebbe, invece, concentrare l'attenzione sul Parco agricolo della Piana, diminuendo il traffico aereo a cui è esposto[44] e dunque riducendo fortemente la capacità dell'aeroporto di Peretola. Di conseguenza, **il potenziamento dell'aeroporto di Pisa viene considerato una soluzione migliore per assorbire l'aumento di passeggeri previsto**.

In merito a ciò, il gestore aeroportuale ha ricordato che **molte aree dell'aeroporto di Pisa afferiscono al demanio militare e non consentono ampliamenti per il traffico civile**. In ogni caso, ipotizzare di spostare gran parte del traffico su Pisa concentrerebbe tutti gli impatti negativi dell'esercizio aereo e del traffico passeggeri su un solo territorio[45]. Inoltre, per supportare commercialmente le compagnie operative a Pisa, che altrimenti potrebbero lasciare lo scalo pisano, Toscana Aeroporti investe importanti risorse economiche, che arrivano dagli utili generati dallo scalo fiorentino[46]. Dal momento che gli aeroporti limitrofi all'area fiorentina (Pisa e Bologna) nel loro assetto attuale non sono sufficienti per sostenere l'aumento del numero di passeggeri previsto, né per il proprio bacino d'utenza né per quello fiorentino, senza un progetto di potenziamento una parte della domanda crescente su Firenze non sarebbe quindi soddisfatta[47].

? *Alla luce delle critiche emerse durante il dibattito, il gestore aeroportuale conferma che non ritiene possibile risolvere i problemi legati agli impatti acustici e ambientali dell'aeroporto di Firenze con un suo relativo ridimensionamento e un parallelo potenziamento dell'aeroporto di Pisa? Per quali motivi?*

Il progetto

La nuova pista di volo

Oggetto centrale del progetto del Masterplan è sicuramente la nuova pista di volo, con orientamento 11-29 e lunghezza 2.200 metri, le cui caratteristiche e la cui sicurezza sono state più volte trattate durante lo svolgimento del dibattito pubblico.[48]

In primo luogo è stato trattato il tema relativo all'inclinazione della nuova pista, soprattutto in relazione al **tema della sicurezza**. Durante lo svolgimento della procedura è emersa più volte la questione relativa al fatto che questa nuova soluzione progettuale sia volta a evitare le cosiddette manovre di "riattacco" (ossia quelle manovre che si rendono necessarie in caso di mancato completamento dell'atterraggio da parte del pilota per via di condizioni metereologiche avverse). Da una parte, alcuni attori[49] hanno evidenziato che secondo loro il nuovo orientamento della pista ridurrebbe sensibilmente questo problema che attualmente incide sul 9,8% dell'operatività. Dall'altra parte[50], queste osservazioni sono state spesso seguite dalla richiesta di avere comunque maggiori dettagli circa i sorvoli che si renderebbero necessari nel caso in cui queste manovre dovessero essere svolte anche con la nuova pista e le relative ricadute per il territorio circostante[51]. Inoltre, all'interno di un quaderno degli attori[52], si sono richiesti maggiori dettagli circa la valutazione del rischio derivante dalla collisione con l'avifauna (*bird strike*). In particolare, si è segnalata la presenza di numerose specie nella zona dell'Osmannoro.

Su questo tema il gestore aeroportuale ha risposto che il diverso orientamento della nuova pista (11-29)

43 Terzo incontro pubblico: le ricadute di sviluppo per il territorio e il rapporto con l'aeroporto di Pisa - Contributo emerso dai tavoli di lavoro.

44 Primo incontro pubblico: le ragioni dell'intervento e le alternative studiate – Intervento di Fausto Ferruzza.

45 Risposta alla Faq: "L'aeroporto di Pisa non è solo militare, come si pensa di rilanciarlo e perché non è stato considerato un suo ampliamento?".

46 Risposta alla Faq: "Perché è stato dichiarato che Pisa non genera le risorse per garantire la crescita?".

47 Risposta alla Faq: "È stata fatta un'analisi delle relazioni con altri aeroporti per capire se i flussi possono distribuirsi senza fare l'intervento su Firenze?».

48 Quaderno di Amedeo Baldini; primo incontro pubblico: le ragioni dell'intervento e le alternative studiate; primo e terzo incontro specialistico.

49 Quaderno dell'Associazione InPista.

50 Quaderno di Amedeo Baldini.

51 In particolar modo è stato chiesto se sia stata prevista una valutazione dei rischi verso terzi.

52 Quaderno di Amedeo Baldini.

farebbe sì che i venti che attualmente sono di ostacolo alla fase di atterraggio degli aerei si pongano trasversalmente, ossia con **direzione di provenienza che non condiziona le manovre degli aerei se non con intensità superiore ai 25 nodi, che nella Piana fiorentina si registra solo pochissime ore all'anno**. La manovra di mancato completamento dell'atterraggio, peraltro, nel caso in cui dovesse essere svolta seguirebbe la direttrice dell'asse della pista sorvolando il limite settentrionale della città di Firenze, senza interessare né le aree tutelate dall'Unesco, né monumenti o edifici di elevato valore artistico e culturale.

Un secondo tema emerso durante lo svolgimento del primo incontro pubblico del dibattito ha riguardato la **monodirezionalità della nuova pista** proposta. In particolar modo, dai tavoli di lavoro è emersa l'esigenza di fare chiarezza circa il fatto che la monodirezionalità della pista non sia messa in discussione in futuro prevedendo sorvoli sulla città di Firenze e quale sia la convenienza dal punto di vista operativo rispetto allo stato attuale.

A queste richieste di chiarimento il gestore aeroportuale ha sempre risposto che la monodirezionalità della nuova pista costituisce un'assunzione progettuale per cui non si prevedono deroghe. Inoltre, ha sostenuto che la monodirezionalità non limiterà l'operatività al punto di impedire allo scalo di gestire la prevista futura domanda di traffico.

Un terzo tema riguardante il progetto ha riguardato gli **spazi dedicati ai mezzi di soccorso e alle forze dell'ordine** (ambulanze, Vigili del fuoco, Agenzia delle dogane, Guardia di finanza e Polizia di frontiera). Nello specifico, durante il primo incontro specialistico dedicato agli operatori aeroportuali e all'interno del quaderno degli attori presentato da Amedeo Baldini, si è richiesto di prevedere dimensione, ubicazione e attrezzature adeguate per questi spazi, soprattutto nel caso in cui questo ampliamento comporti un innalzamento di categoria dell'aeroporto.

A queste richieste il gestore aeroportuale durante lo svolgimento della procedura ha risposto che il progetto prevede un'adeguata strutturazione e dislocazione degli spazi dedicati alle forze dell'ordine e ai mezzi di soccorso, il cui dettaglio sarà studiato nelle le successive fasi progettuali. Sul tema della sicurezza ha aggiunto che questo riguarda principalmente la **possibilità di raggiungere velocemente la pista in caso di pericolo o di emergenza**; per questo motivo è previsto un edificio di bilanciamento più vicino alla pista di quelli esistenti e direttamente raggiungibile dalla nuova viabilità che servirà il comparto ovest, oltre che un varco di emergenza dedicato unicamente ai Vigili del fuoco.

? *Alla luce di quanto emerso, il gestore aeroportuale conferma le valutazioni espresse durante lo svolgimento della procedura circa l'operatività e la sicurezza della nuova pista? Intende integrare tali valutazioni con elementi di maggiore dettaglio? Come è stato o sarà valutato il rischio di collisione con l'avifauna?*

La logistica del trasporto merci

Un altro tema emerso durante lo svolgimento del dibattito pubblico ha riguardato l'importanza di studiare spazi e infrastrutture da dedicare al cargo e alla logistica del trasporto merci, in modo tale da alleggerire il traffico stradale in un'ottica di sviluppo ecosostenibile[53]. In particolare, durante il primo e il terzo incontro pubblico si è chiesto se all'interno del nuovo Masterplan al 2035 sia previsto lo **sviluppo del cargo aeroportuale** allo scopo di valorizzare il sistema manifatturiero locale e creare nuovi posti di lavoro.

Su questo tema il gestore ha sostenuto che **l'aeroporto cargo di riferimento per il Sistema aeroportuale toscano è e resterà quello di Pisa**. La proposta di Piano di sviluppo aeroportuale dell'aeroporto di Firenze prevede però la possibilità di implementare, all'interno del sedime, un **polo logistico** che potrà rappresentare l'anello di congiunzione plurimodale tra la limitrofa area logistica prevista dal Pue di Castello e la stazione Firenze Castello della rete ferroviaria AV-AC Firenze-Bologna (direttamente collegata con l'Interporto di Prato-Gonfienti). L'aeroporto risulta, inoltre, immediatamente prossimo all'autostrada A11 e, conseguentemente, il citato polo logistico aeroportuale (smistamento di merci) garantirebbe anche il collegamento funzionale aria-gomma-ferro.

? *Come il gestore aeroportuale intende che venga gestita la funzione logistica all'interno dell'aeroporto ampliato e in che modo questa sarà coerente con quella del Piano urbano esecutivo di Castello?*

53 Primo incontro pubblico - Contributi emersi dai tavoli di lavoro; primo incontro specialistico - Intervento di Fabrizio Tammaro, responsabile sezione operativa Agenzia delle dogane Apt Firenze; secondo incontro specialistico e terzo incontro pubblico – Interventi di Dalida Angelini, segretaria generale Cgil Toscana.

L'ampliamento del Polo scientifico

Una critica più volte avanzata al nuovo Masterplan durante gli incontri del dibattito pubblico è che questo non tenga conto della presenza e soprattutto dei **progetti di completamento ed espansione del Polo scientifico-tecnologico** dell'Università degli Studi di Firenze, che ne risulterebbero, secondo l'opinione di qualcuno/a, profondamente compromessi.[54]

Su questo punto i tecnici del gestore aeroportuale hanno più volte precisato che il Masterplan non preclude in nessun modo i piani di ampliamento del Polo ma, anzi, li tiene in considerazione come presupposto della progettazione, per esempio delle opere di messa in sicurezza idraulica dell'area, come si potrà vedere meglio in seguito nella parte dedicata alle questioni idrogeologiche.

? *In che modo il gestore aeroportuale ha tenuto conto dei progetti di espansione del Polo scientifico all'interno del Masterplan?*

L'inclusione sociale

In fase di progettazione del dibattito, come anche per tutta la durata della procedura, è stata posta molta attenzione al tema dell'inclusione sociale, cercando di coinvolgere rappresentanti di enti e associazioni che si occupano di queste tematiche. Dall'interazione avvenuta soprattutto durante il quarto incontro pubblico, dedicato specificamente a questo tema, è emersa la richiesta di **coinvolgere questi referenti anche durante le prossime fasi di progettazione**, affinché contribuiscano fattivamente all'individuazione di soluzioni idonee e innovative per rendere questo aeroporto accogliente e accessibile a tutti/e.

Nel corso dell'incontro si è parlato, infatti, di adottare un approccio che oltre ad essere rispettoso di quanto previsto dalle normative e a prevedere assistenza specificamente formata, sia in grado di garantire la **maggiore autonomia possibile alle persone con disabilità**. A questo proposito sono emerse proposte come camminamenti per la visibilità sensoriale visiva e ascensori completamente vetrati ove l'assistenza in caso di malfunzionamenti non sia solamente vocale[55].

? *Il gestore aeroportuale intende includere nella progettazione rappresentanti di tutte le disabilità per rendere più inclusivo l'aeroporto? In che modo?*

Alla realizzazione della nuova pista si affianca un altro caposaldo del progetto: la creazione di **un nuovo terminal passeggeri** con una copertura a verde volta ad assorbire le emissioni inquinanti in atmosfera e compensare CO_2 (anidride carbonica). La realizzazione del nuovo terminal è accompagnata da altri interventi ad esso connessi, tra cui l'integrazione con il sistema della **mobilità tramviaria** e l'adeguamento/ampliamento dell'area di stazionamento aerei **Apron 100** per garantire la miglior connessione funzionale con il nuovo terminal.

Uno dei partecipanti ha avanzato anche una proposta per un ulteriore passo nella direzione dell'inclusione sociale: realizzare all'interno del nuovo terminal **uno spazio silenzioso** dove le persone di qualsiasi fede o confessione o anche atee o agnostiche possano trovare raccoglimento. Chi ha formulato questo suggerimento ha portato gli esempi della *meditation room* della sede Onu di New York oppure della *Raum der Stille* (Sala del silenzio) di Berlino.

? *Il gestore aeroportuale come valuta la proposta di prevedere una stanza silenziosa dedicata al raccoglimento all'interno del nuovo terminal?*

Ancora riguardo al nuovo terminal, durante il dibattito pubblico - tramite un quaderno degli attori[56] - è stato proposto di valutare l'inserimento di uno **spazio didattico multimediale** rivolto agli studenti, volto a illustrare in modo interattivo i processi che avvengono all'interno dello scalo.

54 Quaderno del Comune di Sesto Fiorentino; sopralluoghi partecipati; terzo incontro specialistico -Interventi di Sara Sayad Nik, Udu Firenze e di Giovanni Casini, ricercatore Infn.

55 Quarto incontro pubblico - Interventi di Roberto Petrone, Ente nazionale sordi e Marcello Baldini, vicepresidente consulta disabili Comune di Firenze.

56 Quaderno di Amedeo Baldini.

? *Il gestore aeroportuale valuta positivamente la proposta di realizzare uno spazio didattico all'interno del nuovo terminal? Se sì, come intende studiare la sua realizzazione nelle successive fasi di progettazione? Se no, per quale motivo?*

L'ambiente e il paesaggio

Biodiversità e servizi ecosistemici

Nel corso del dibattito ci si è interrogati a lungo sugli effetti che il nuovo Piano di sviluppo aeroportuale avrà sulla biodiversità e sui servizi ecosistemici del Parco agricolo della Piana. Su questo tema sono intervenuti durante il secondo incontro pubblico i referenti di Legambiente e la questione è stata anche approfondita in diversi quaderni degli attori[57].

Il Wwf nel suo quaderno spiega di aver lavorato alla creazione e alla tutela dei paesaggi più tipici di questo territorio che sono gli ecosistemi palustri, portando all'istituzione di ben due Oasi del Sistema nazionale delle aree protette Wwf in collaborazione con gli enti proprietari dei terreni, rispettivamente il Comune di Campi Bisenzio e l'Università degli Studi di Firenze: l'Oasi Wwf Val di Rose (aperta al pubblico nel 1996 presso Sesto Fiorentino) e l'Oasi Wwf Stagni di Focognano (aperta al pubblico nel 1998 presso Campi Bisenzio). Queste due aree sono gestite secondo i più moderni criteri della *Landscape Ecology* e di fatto rappresentano dal punto di vista ecosistemico e paesaggistico gli elementi di maggior spicco dell'intera pianura. Il progetto del nuovo aeroporto **prevede un'interferenza diretta con l'area di Val di Rose e propone una sua riallocazione che non trova condivisione da parte del Wwf**.[58]

La Lipu ricorda all'interno del suo quaderno l'importanza a livello sia nazionale che comunitario dell'area naturale della Piana di Sesto interessata della revisione progettuale del Piano di sviluppo aeroportuale dell'Aeroporto di Firenze. Gran parte dell'area rientra nella Rete Natura 2000 - Sito ZCS-ZPS IT5140011 Stagni della Piana fiorentina e pratese - ai sensi delle direttive CE Uccelli 147/2009 e Habitat 43/1992. Alcune località della Piana fiorentina sono incluse nella lista delle IBA Important Bird Areas d'Europa – IBA 083 – per l'elevato valore dell'avifauna**.** Di più, esistono aree protette a livello locale Anpil tra cui il Podere la Querciola e gli Stagni di Focognano. Pertanto, secondo la Lipu, **l'area interessata è da ritenersi non idonea per lo sviluppo dello scalo**[59].

Anche il Comune di Poggio a Caiano, nel suo quaderno, ribadisce che il nuovo Masterplan **"compromette in maniera irreparabile il perimetro, l'integrità della funzione ambientale del Parco agricolo della Piana**, elemento ordinatore e premessa essenziale alla pianificazione urbanistica di un'area già densamente investita da insediamenti produttivi e fortemente urbanizzata, vulnerando l'equilibrio biologico delle aree umide che lo compongono"[60]. L'amministrazione scrive inoltre che il progetto "non fornisce adeguate garanzie in termini di compatibilità ambientale con il Bio-Distretto del Montalbano".

Un ulteriore timore emerso durante il dibattito riguarda il fatto che Il nuovo Masterplan possa avere ricadute sul Parco agricolo della Piana, **incidendo negativamente sulle colture e sull'attività economica delle aziende agricole** presenti. Secondo questi attori il Parco agricolo avrebbe bisogno di una diminuzione del traffico aereo che, invece, aumenterà.[61]

Toscana Aeroporti su questo punto ha chiarito che ha provveduto tramite professionisti esperti e qualificati al monitoraggio delle seguenti componenti biotiche: agro-ecosistema, vegetazione e flora, habitat, avifauna, anfibi e rettili, pipistrelli, farfalle e coleotteri; la popolazione di uccelli in particolare è stata oggetto di 5 anni di rilevamenti. Ciò ha consentito di avere piena consapevolezza delle attuali caratteristiche degli ecosistemi esistenti, del livello di biodiversità e delle specie biotiche presenti.

Inoltre, ha specificato che uno specifico studio riferito all'agro-ecosistema della Piana e alle funzioni agricole delle aree interessate viene confermato anche per la presente revisione progettuale che pertanto, nelle successive fasi di approfondimento progettuale e, in particolare, nell'ambito del procedimento Via-Vas, sarà

57 Quaderni di Wwf, Lipu e Comune di Poggio a Caiano.

58 Quaderno inoltrato da Stefano Berni per Wwf e quaderno di Roberta Porciani.

59 Quaderno della Lipu.

60 Quaderno del Comune di Poggio a Caiano.

61 Quaderno del Comune di Sesto Fiorentino; secondo e quinto incontro pubblico; terzo incontro specialistico - Interventi di Giacomo Bruni, Legambiente Sesto Fiorentino e delle associazioni di categoria del comparto agricolo presenti.

supportata e integrata con aggiornati studi a ciò riferiti. Il gestore recepisce e condivide, quindi, quanto segnalato e accoglie il suggerimento di provvedere a uno specifico approfondimento riferito alle ricadute a terra degli inquinanti nelle aree potenzialmente più esposte al fenomeno.

Il gestore aeroportuale ritiene che il nuovo Masterplan possa incidere sulla biodiversità e sulle funzioni ecosistemiche del Parco della Piana e delle aziende agricole presenti? In che modo? Quali azioni intende intraprendere per ridurre le ricadute negative?

Le opere di compensazione

Il nuovo Masterplan prevede opere di mitigazione e compensazione degli impatti ambientali per un investimento pari a circa 20 milioni di euro.

Alcune persone intervenute al dibattito pubblico ritengono che **queste opere di compensazione non siano sufficienti** e suggeriscono altre tipologie di intervento per mitigare gli impatti dell'opera e ricostruire l'integrità ecologica della Piana.[62]

Su questo aspetto Toscana Aeroporti durante la procedura ha asserito che la proposta di Piano di sviluppo aeroportuale minimizza, di fatto, l'occupazione di nuovo suolo e, con essa, l'interferenza con le aree del Sito Natura 2000 Stagni della Piana fiorentina e pratese. Ciononostante, le opere previste consentono ancora la piena compensazione degli habitat oggetto di interferenza diretta, con rapporti tra estensione dei nuovi habitat ed estensione di quelli esistenti sempre abbondantemente a vantaggio dei primi. Secondo il soggetto gestore **le caratteristiche tecniche, paesaggistiche ed ecologiche degli interventi rimangono inalterate rispetto a quelle del precedente Masterplan, già sottoposte a verifica, valutazione e approvazione da parte degli enti competenti** e ne hanno recepito le indicazioni di miglioramento.

Alla luce delle critiche emerse, il gestore aeroportuale intende rafforzare il valore delle opere di compensazione nelle future fasi progettuali o ritiene che l'attuale proposta di Masterplan consenta la piena compensazione degli habitat oggetto di interferenza?

Le persone intervenute al dibattito pubblico sul tema delle compensazioni ritengono inoltre che **queste opere debbano essere le prime ad essere realizzate** e che si considerino adeguatamente i tempi necessari per lo spostamento e l'attecchimento degli ecosistemi affinché questi vengano ricreati al meglio.[63]

Toscana Aeroporti su questo punto durante lo svolgimento della procedura ha confermato che tutte le opere e misure di compensazione paesaggistica e ambientale dovranno essere completate e già in uso da almeno 8-10 mesi prima di poter interferire con gli habitat presenti all'interno dell'area naturale protetta degli Stagni della Piana fiorentina e pratese.

Il gestore aeroportuale conferma che il cronoprogramma degli interventi dà la giusta priorità alle opere di compensazione? In particolare, considera i tempi necessari per la corretta riallocazione e attecchimento degli ecosistemi interferiti?

Dal dibattito[64] è anche emerso un significativo interesse sul come siano state valutate le opere di compensazione e sulla **necessità di dotarsi di una cabina di monitoraggio condivisa** sull'implementazione e sui risultati di queste opere.

Il gestore aeroportuale in risposta a queste affermazioni ha fatto presente che gli interventi complementari previsti all'interno del Masterplan aeroportuale nascono con finalità paesaggistiche ed ecologiche, riscontrabili sia nella configurazione complessiva delle nuove aree naturali, sia nella scelta e disposizione delle nuove aree umide e semi-umide. Le nuove aree saranno, inoltre, costantemente monitorate, controllate e gestite. Infatti, 87 milioni di euro (sui 440 totali) si riferiscono a spese tecniche, costi per acquisizione delle aree, indagini e monitoraggi.

62 Quaderni di Stefano Berni, Roberta Porciani e Lipu Sezione Firenze; secondo incontro pubblico; secondo e terzo incontro specialistico - Interventi di Giacomo Bruni, Legambiente Sesto Fiorentino, di Barbara Battistello, direttrice Coldiretti Firenze-Prato e di Pro Natura Firenze.

63 Secondo incontro pubblico; terzo incontro specialistico - Interventi di ProNatura Firenze.

64 Secondo incontro pubblico - Contributi dai tavoli di lavoro.

? *Domanda: Si chiede al gestore aeroportuale di specificare in che modo e con quali tempistiche verranno monitorate le opere di compensazione e di prendere posizione circa la proposta di istituzione di una cabina di regia per la condivisione dei relativi risultati.*

L'impatto acustico

Tra gli impatti più percepiti e fonte di malessere per chi abita attorno all'aeroporto ci sono sicuramente quelli acustici. A oggi, stando alle valutazioni contenute all'interno della documentazione del Masterplan sottoposto a dibattito pubblico, si contano circa 7000 sorvolati nell'area di Peretola e delle frazioni circostanti, con quote degli aerei che in alcuni punti sono molto ridotte (poco più di 90 metri da terra, 270 metri dal livello del mare). La volontà dell'ente gestore dell'aeroporto è quella di **utilizzare l'occasione dell'ampliamento dell'aeroporto per risolvere nella maniera più appropriata questi impatti**. Il nuovo Masterplan prevede infatti che il numero dei sorvolati scenda a 12 e con altezze più significative e meno impattanti.

Una parte dei/delle partecipanti al dibattito ha espresso **condivisione in merito al fatto che il nuovo orientamento della pista possa risolvere gli attuali disagi dovuti al rumore** e anche l'Associazione InPista, all'interno del suo quaderno, sottolinea come l'orientamento della nuova pista possa risolvere il problema attuale legato all'inquinamento acustico dei quartieri Perotola Brozzi e Quaracchi. Il Direttivo Circolo PD Peretola, Brazzi, Quaracchi, nel suo quaderno, indica come al momento la situazione dei sorvolati sia insostenibile: "a seguito di un periodo di tranquillità dovuto alla pandemia ed al blocco dei voli, l'attività dello scalo è ripresa nettamente con maggiore intensità, con decolli e atterraggi sempre più frequenti anche nell'orario notturno, mentre, in precedenza, nella fascia orario 23-6,30 nessun aereo ha mai disturbato – salvo casi eccezionali – la quiete ed il riposo dei residenti. Come se non bastasse, i cittadini notano e lamentano un cambiamento nelle rotte, ancora più spostate sugli abitanti in fase di decollo e con sorvoli sempre più frequenti. La pericolosità della pista, infine, comporta spesso che per un atterraggio i piloti debbano compiere più sorvoli in pochi minuti, incrementando così i disagi in modo esponenziale".[65]

Un'altra parte dei/delle partecipanti, invece, durante gli incontri pubblici e specialistici e all'interno di un quaderno degli attori in particolare[66], ha espresso più volte la necessità di **fare chiarezza sul metodo utilizzato per elaborare le valutazioni relative all'impatto acustico** e quindi su come si sia determinato chi sarà soggetto a disagi provocati dal rumore. Questa richiesta di chiarimenti ha riguardato anche l'elaborazione di una valutazione degli impatti acustici dovuti a eventuali manovre di emergenza o di fenomeni atmosferici estremi che possono influenzare la propagazione del suono. I quesiti hanno poi riguardato il **perché non siano stati valutati i disagi arrecati alle attività produttive** che saranno sorvolate, come fatto per le zone residenziali. Inoltre, il Comune di Poggio a Caiano, nel suo quaderno, esprime preoccupazione, specialmente in termini di sorvolo sull'area comunale e in particolare scrive: "il Masterplan non fornisce garanzie in termini di rispetto della *buffer zone* della Villa Medicea di Poggio a Caiano, sito Unesco"[67].

Su questo tema il gestore aeroportuale ha spiegato che lo studio e la valutazione dell'impatto acustico sono, ai sensi di legge, predisposti da Toscana Aeroporti e sottoposti alla verifica degli enti competenti. All'interno del successivo procedimento Via-Vas l'impatto acustico della nuova infrastruttura di volo sarà valutato dal ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica e dalla Regione Toscana. Il numero cui si fa riferimento all'interno del Masterplan rappresenta una prima stima degli **abitanti residenti che saranno esposti a livelli di rumore aeroportuale, espressi attraverso l'indicatore di legge Lva, superiori a 60 decibel**. La medesima metodologia è stata applicata sia per il calcolo della popolazione attualmente esposta a rumore aeroportuale, sia per la stima di quella esposta nello scenario di massimo impatto associato alla nuova proposta di Masterplan.

Toscana Aeroporti ha aggiunto che l'indicatore acustico Lva tiene conto della totale operatività dell'aeroporto, ossia 7 giorni a settimana (considerando le tre settimane a maggior traffico per ogni quadrimestre dell'anno) per tutte le ore di apertura giornaliera dello scalo (circa 18-19 al giorno). Si tratta di condizioni non coerenti con l'attività lavorativa solitamente esercitata nei fabbricati industriali o artigianali delle zone che sarebbero interessate dai sorvoli dopo la realizzazione della nuova pista; va considerato inoltre che la rumorosità degli ambienti interni di queste aree industriali, caratterizzate dall'operatività di macchinari, risulta superiore rispetto a quella causata dagli aeromobili in sorvolo. Per quanto riguarda l'atterraggio *Circle to Land*, questa procedura non rientra tra quelle previste per la futura pista di volo, in quanto non saranno ammessi atterraggi con provenienza da est.

65 Quaderno del Direttivo Circolo PD PeretolaBrazzi-Quaracchi.

66 Quaderno di Amedeo Baldini.

67 Quaderno del Comune di poggio a Caiano.

? *Alla luce dei contributi emersi, il gestore aeroportuale considera adeguati i modelli di valutazione utilizzati per determinare chi sarà soggetto all'impatto acustico degli aeromobili, anche in caso di manovre di emergenza o di fenomeni atmosferici estremi? Cosa risponde alle segnalazioni di attuali sorvoli in orario notturno, alla richiesta di chiarimenti circa gli impatti acustici sulle attività produttive e rispetto della buffer zone della Villa Medicea?*

Durante il dibattito grande importanza è stata data all'installazione di **un adeguato sistema di monitoraggio del rumore**.[68] In particolare, è stato richiesto quali centraline verranno utilizzate, dove saranno posizionate e quali criteri saranno tenuti in considerazione per determinare il loro collocazione.

Su questo aspetto, Toscana Aeroporti ha assicurato che nel corso del successivo procedimento di Via-Vas le valutazioni acustiche saranno ulteriormente verificate e approfondite. Al momento in cui la nuova pista entrerà in esercizio, infatti, la rete di monitoraggio acustico aeroportuale, gestita da Toscana Aeroporti e verificata/controllata da Arpat, acquisirà i dati di rumore reale e potrà consentire alla Commissione aeroportuale (prevista dal decreto ministeriale 31 ottobre 1997) e agli altri enti competenti di valutarne la coerenza rispetto alle attuali previsioni e di richiedere eventuali azioni correttive.

? *Alla luce di quanto emerso, si chiede al gestore aeroportuale di dettagliare quando e da chi saranno stabilite le specifiche tecniche relative al sistema di monitoraggio del rumore.*

Durante il dibattito pubblico sono anche emersi **timori circa gli eventuali impatti acustici sugli abitati della Provincia di Prato**, dovuti ai sorvoli dettati dal nuovo orientamento della pista e per questo motivo si è organizzato a Prato un quinto incontro pubblico, dedicato ad approfondire questo tema. Nel corso dell'incontro sono state formulate diverse richieste di chiarimento circa le nuove rotte previste, il dettaglio delle aree sorvolate (particolare attenzione è stata posta sul territorio di Prato, su Cafaggio-Fontanelle, sull'area industriale di Toscochimica e sulla Villa Montalvo[69]), le relative quote di sorvolo e, infine, il livello di inquinamento acustico provocato dagli aeromobili.

Il gestore aeroportuale durante l'incontro ha risposto che il territorio di Prato sarà interessato da atterraggi a partire da una quota di 790 metri fino a 320 metri e gli abitanti saranno interessati dal sorvolo a una quota media di 660 metri ad eccezione di alcune abitazioni di Cafaggio, vicine all'autostrada, che saranno sorvolate a una quota di 490 metri. Per quel 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 le zone residenziali. L'unico sorvolo diretto sarà a una quota di 1150 metri su alcune abitazioni a Cafaggio-Fontanelle, per le quali Toscana Aeroporti ha rassicurato che il Masterplan prevede di stare al di sotto della soglia individuata dalla normativa di 65 decibel in orario diurno. Per quanto riguarda l'area Toscochimica ha sostenuto che non verrà più sorvolata e per quanto concerne Villa Montalvo ha dichiarato che si ritiene meno impattante sorvolare quest'area piuttosto che le numerose abitazioni di Peretola.

? *Il gestore aeroportuale conferma le valutazioni espresse durante l'incontro circa le ricadute acustiche dei sorvoli nella provincia di Prato? Intende eventualmente integrare elementi aggiuntivi?*

Infine, anche i sistemi di protezione dal rumore hanno suscitato interesse.[70] Questo tema è stato trattato in particolar modo in relazione alla **duna fonoassorbente prevista a protezione del Polo scientifico di Sesto Fiorentino**. Da una parte, sono emerse richieste di chiarimenti circa il fatto che questa misura sia davvero in grado di ridurre l'impatto sonoro e delle vibrazioni causato dagli aeromobili, dall'altra è stato chiesto se sia possibile estendere questa protezione anche al Consorzio agrario presente nelle vicinanze.

Gli esperti di Toscana Aeroporti hanno sottolineato che la protezione acustica del Polo scientifico sarà garantita attraverso la realizzazione di una duna in terra coerente, sia per localizzazione, sia per dimensionamento, a quanto specificamente richiesto dall'Università nell'ambito del procedimento Via riferito al precedente Masterplan 2029. Per quanto riguarda le vibrazioni, il fenomeno è già stato oggetto di studio nell'ambito del precedente Masterplan 2029, in occasione del quale è emersa la non significatività degli impatti, che hanno un'estensione molto più limitata rispetto alla diffusione del rumore. Secondo il gestore l'Università non ha

68 Quaderno di Amedeo Baldini.

69 Quest'ultima si trova nel territorio comunale di Campi Bisenzio e quindi all'interno della Città metropolitana di Firenze.

70 Quaderno di Amedeo Baldini; primo e terzo incontro pubblico; secondo incontro specialistico - Intervento di Barbara Battistello, Coldiretti Firenze-Prato; primo sopralluogo partecipato.

mai avanzato osservazioni o richieste al riguardo, a dimostrazione della completezza delle indagini eseguite.

Il gestore aeroportuale considera sufficienti e adeguati i sistemi di protezione dal rumore previsti dal nuovo Masterplan? Come valuta la proposta di estensione della duna fonoassorbente a protezione anche del Consorzio agrario?

Le emissioni

Un altro tema emerso durante il dibattito pubblico è stato il livello di emissioni atmosferiche che genererà l'operatività del nuovo scalo dopo il suo ampliamento. Nello specifico, durante il secondo incontro pubblico e all'interno di un quaderno degli attori [71], sono emerse **perplessità sulle valutazioni delle emissioni elaborate** dal gestore aeroportuale e contenute nel Dossier di progetto.

Luigi Franchi, all'interno del suo quaderno, analizza come le attività aeroportuali comportino l'emissione di una serie di inquinanti atmosferici che incidono negativamente sulla salute pubblica e sull'ambiente, inclusi ossidi di azoto (NOx), idrocarburi (HC), particolato (PM), monossido di carbonio (CO) e sostanze tossiche. L'Associazione Vas, nel suo quaderno, esprime preoccupazione rispetto al fatto che "l'ostinata insistenza sull'espansione dell'aeroporto di Peretola non tiene conto delle nuove condizioni di crisi eco-energetica, di diffusione dell'inquinamento oltre ogni soglia di sopportabilità, dell'impoverimento diffuso della biosfera sia sul piano globale che nella Toscana centrale, degli effetti di degrado del cambiamento climatico".[72]

A questo tipo di valutazioni il gestore aeroportuale nel corso della procedura ha risposto che l'inquinamento atmosferico prodotto dall'esercizio aeroportuale e percettibile a terra risulta per lo più generato dagli impianti a servizio del terminal, dai mezzi di terra a supporto degli aerei in sosta e dagli aerei in fase di rullaggio. A questo proposito **l'aeroporto provvederà, attraverso il suo Piano di sviluppo, alla pressoché eliminazione del proprio contributo diretto emissivo**. Riguardo alle emissioni prodotte dagli aerei, secondo il gestore quelli di nuova generazione previsti in esercizio presso lo scalo saranno significativamente meno inquinanti di quelli della precedente generazione e, inoltre, le emissioni prodotte dagli aerei in volo sono generate a un'altezza talmente elevata da garantire un'efficace dispersione e la pressoch**é** assenza di ricadute a terra già a partire da quote prossime all'altezza di mescolamento atmosferico. Le modellazioni effettuate a supporto della revisione progettuale evidenziano valori di concentrazione di inquinanti nelle aree circostanti all'aeroporto sempre al di sotto dei vigenti limiti di legge, in rapporto di circa uno o due ordini di grandezza. Toscana Aeroporti ha infine spiegato che le emissioni sono calcolate dal software Aedt e che gli studi ambientali condotti considerano, a scopo precauzionale, unicamente lo scenario di massimo impatto di progetto, ossia quello coincidente con l'anno 2035.

Alla luce delle osservazioni emerse in merito alla valutazione delle emissioni inquinanti, il gestore aeroportuale conferma quanto sostenuto durante il dibattito pubblico? Intende integrare con valutazioni aggiuntive?

Degli impatti sulla qualità dell'aria delle emissioni legate all'aeroporto si è discusso nel corso del secondo incontro pubblico, durante il quale è emersa la richiesta di studiare con cura **dove e quante saranno le stazioni di monitoraggio dell'impatto sull'aria**, per evitare valutazioni e rilevamenti sottostimati e di sapere chi le gestirà.

A queste richieste Toscana Aeroporti ha risposto che l'attuale rete di monitoraggio della qualità dell'aria in Toscana è di proprietà, ed è gestita, dalla Regione attraverso Arpat. Né Enac, né Toscana Aeroporti hanno competenza in merito al tipo, al numero e alla localizzazione delle postazioni di rilevamento. Per gli aeroporti sussiste l'obbligo di installare e gestire la rete di monitoraggio del rumore aeroportuale, ma non della qualità dell'aria del territorio. **Nell'ambito del successivo procedimento Via-Vas sarà, comunque, predisposto un apposito Piano di monitoraggio ambientale**, contenente la proposta del gestore aeroportuale relativa alle azioni di monitoraggio (comprensive anche della qualità dell'aria). Gli enti competenti valuteranno la proposta, richiedendo eventuali modifiche e integrazioni alle quali Toscana Aeroporti si atterrà rigorosamente.

Il gestore aeroportuale conferma quanto detto in fase di dibattito riguardo al monitoraggio della qualità dell'aria? Intende integrare le risposte date?

71 Quaderno di Luigi Franchi.

72 Quaderno dell'Associazione Vas.

La sicurezza idrogeologica

Le opere di riassetto idraulico prevedono quale principale intervento la modifica di un tratto dell'attuale tracciato del Fosso Reale (vedere più avanti). Al fine di garantire condizioni di sicurezza idraulica per eventi duecentennali (oggi non sussistenti), le opere saranno completate da due casse d'espansione per la laminazione delle portate di piena del Fosso. Sono inoltre previsti interventi di adeguamento del reticolo dei canali minori di bonifica, con realizzazione di un nuovo canale collettore (canale di gronda). Da ultimo, si prevede la realizzazione di un tratto di collettore fognario per il convogliamento delle acque meteoriche di dilavamento delle aree del Polo scientifico di Sesto Fiorentino in una terza cassa idraulica.

Dal punto di vista della sicurezza idraulica, chi ha partecipato al dibattito pubblico **considera anzitutto le opere previste un miglioramento rispetto alla situazione attuale**[73]. Tuttavia, le amministrazioni di Sesto Fiorentino e Poggio a Caiano, nei due loro quaderni, parlano esplicitamente di "sconvolgimento dell'attuale assetto idraulico della Piana"; a creare qualche dubbio, inoltre, è il sottopasso previsto per risolvere l'**interferenza della nuova pista con via dell'Osmannoro**, che qualcuno teme possa allagarsi[74].

Il gestore aeroportuale ha argomentato che lo studio su come risolvere l'interferenza tra la nuova pista e il Fosso Reale ha rappresentato l'opportunità per migliorare le condizioni generali di sicurezza idraulica di tutta la zona, anche nel tratto a valle dell'autostrada non interessato da nuove opere di Masterplan. La nuova soluzione proposta, definita per consentire la buona funzionalità idraulica in caso di piena, inizia con la deviazione del Fosso verso ovest all'altezza dello stabilimento Baxter, davanti al Polo scientifico e prosegue aggirando la nuova pista di volo, per poi ricollegarsi all'alveo attuale del Fosso immediatamente a monte dell'attuale ponte autostradale dell'A11. In occasione degli eventi di piena, questa derivazione sarà chiusa e le acque proseguiranno lungo il percorso della nuova inalveazione.

Riguardo al rischio di alluvione nel nuovo sottopasso di via dell'Osmannoro, Toscana Aeroporti ha risposto che il rischio è stato tenuto in considerazione. I battenti idrici previsti nell'area dal Piano di gestione del rischio alluvione, dovuti al fiume Arno, saranno intercettati a monte del sottopasso e convogliati in un apposito bacino di auto-contenimento idraulico. L'intero tratto (rampe di accesso al sottopasso e il sottopasso stesso) sono progettati in sicurezza idraulica. Le acque piovane che interesseranno le rampe saranno raccolte in corrispondenza del punto più basso del sottopasso, accumulate in un apposito manufatto e successivamente restituite al reticolo idrografico.

? *Il gestore aeroportuale intende confermare che le questioni idrogeologiche, come affrontate nel Masterplan, non comportano rischi, neanche in casi di piena o di altri scenari estremi e perciò costituiscono un miglioramento della situazione attuale? Perché?*

Da alcuni tavoli di discussione durante il secondo incontro pubblico è emersa l'importanza di **recuperare e depurare le acque reflue e le acque nelle casse di espansione** per riutilizzarle sul territorio, specialmente in ambito agricolo, e combattere la siccità.[75]

Il gestore aeroportuale a questa proposta ha risposto che le casse di espansione sono un'opera idraulica che viene realizzata per ridurre la portata durante le piene di un corso d›acqua tramite lo stoccaggio temporaneo di parte del volume dell'onda di piena. Il progetto include tuttavia anche la gestione delle acque, con particolare riferimento a quelle piovane che andranno a dilavare le nuove superfici del comparto di volo e la copertura del nuovo terminal passeggeri. Tutte le acque piovane saranno raccolte da apposite reti e, previo trattamento depurativo di quelle che potrebbero trasportare agenti inquinanti, accumulate in vasche di contenimento, alcune delle quali sono già previste dotate di dispositivi per il riutilizzo delle acque, sia a fini irrigui delle aree interne all'aeroporto, sia per alimentare le cassette sanitarie dei servizi igienici del nuovo terminal. Il gestore ha infine dichiarato la sua **volontà di valutare congiuntamente con gli operatori agricoli forme di riutilizzo delle acque accumulate**.

? *Il gestore aeroportuale conferma di voler considerare, nelle successive fasi progettuali, la possibilità di riutilizzare le acque accumulate, congiuntamente agli operatori agricoli? In che modo?*

73 Quaderno degli attori dell'Associazione "V. Giannotti"; secondo incontro specialistico - Intervento di Pierlugi Bianchetti, presidente Ance Firenze.

74 Sopralluoghi partecipati; secondo e quinto incontro pubblico.

75 Secondo incontro pubblico; secondo incontro specialistico - Intervento di Barbara Battistello, direttrice Coldiretti Firenze-Prato.

L'impianto fotovoltaico e la produzione energetica

Uno degli obiettivi specifici del nuovo Masterplan è il contenimento dei consumi energetici e la produzione diretta di energia da fonte rinnovabile (fotovoltaico). All'interno dell'attuale sedime, su parte della pista attuale, si prevede la realizzazione di un importante impianto fotovoltaico a terra, avente potenza pari a 13,9 MW.

L'interesse di chi ha partecipato si è concentrato sulla **quantità di energia** che potrà produrre il nuovo impianto fotovoltaico, sulla gestione di eventuali eccessi di produzione e sulla possibilità di prevedere impianti differenti, eolici o geotermici.[76]

Dalle spiegazioni fornite da Toscana Aeroporti è emerso che la potenzialità di produzione elettrica dell'impianto è idonea a coprire l'intero fabbisogno energetico dello scalo aeroportuale. L'impiantistica sarà integrata con appositi sistemi di accumulo di energia (batterie), in modo da coprire i fabbisogni energetici dello scalo anche in corrispondenza di orari e condizioni in cui l'impianto fotovoltaico non produrrà. **La quota parte di energia elettrica in esubero, secondo il gestore, potrà essere fornita alle utenze poste nelle vicinanze dello scalo, attraverso la creazione di comunità energetiche**.

? *Il gestore conferma che la quota parte di energia elettrica in esubero potrà essere fornita alle utenze poste nelle vicinanze dello scalo? Se sì, in che modo? Intende inoltre considerare alternative come impianti eolici o geotermici e perché?*

Ai tavoli si è anche messa in discussione la **scelta di posizionare il nuovo impianto fotovoltaico al posto dell'attuale pista**, che sarà dismessa con la costruzione della nuova. Nello specifico, durante il secondo incontro pubblico, il secondo e il terzo incontro specialistico, si sono richieste le ragioni per cui non si è pensato di realizzare l'impianto su superfici coperte (come il nuovo terminal) riducendo il consumo di suolo, piuttosto che prevedere la posa dell'impianto a terra.

Il gestore aeroportuale ha fatto notare come la localizzazione pensata per l'impianto consente di valorizzare la porzione di pista attuale che andrà in disuso quando entrerà in funzione la nuova pista. Sulla base di verifiche già effettuate, la collocazione secondo Toscana Aeroporti risulta idonea per l'assenza di ostacoli ombreggianti e di fenomeni di abbagliamento sia nei confronti dei piloti, sia dei controllori di volo che operano presso la torre di controllo.

? *Alla luce di quanto dibattuto, il gestore aeroportuale conferma di considerare idoneo il posizionamento dell'impianto fotovoltaico al posto dell'attuale pista? Come valuta la collocazione di parte dell'impianto su superfici coperte allo scopo di ridurre il consumo di suolo?*

Le ricadute economiche e occupazionali

Le ricadute economiche

Il tema delle ricadute economiche derivanti dall'intervento oggetto del dibattito pubblico ha suscitato l'attenzione dei/delle partecipanti. Una parte ritiene che l'opera possa avere effetti positivi sul tessuto economico locale; altri/e ritengono, invece, che non siano sufficientemente chiari i benefici per l'economia della zona e che il miglioramento della performance dell'aeroporto, con l'aumento dei flussi di passeggeri, possa avere effetti negativi sulla città di Firenze, dando una rilevanza eccessiva al settore turistico.

Chi ritiene che l'intervento proposto da Toscana Aeroporti possa portare ricadute economiche positive sul territorio ha spesso sottolineato come **le province di Firenze, Prato e Pistoia siano una delle zone economicamente più dinamiche della regione**, dove sono insediate molte aziende manifatturiere d'eccellenza e dalla forte proiezione internazionale. Per questo motivo si ritiene che un aeroporto più efficiente possa costituire un ulteriore fattore di sviluppo grazie alla disponibilità di connessioni con l'estero più stabili ed

76 Secondo incontro pubblico; secondo e terzo incontro specialistico - Interventi di Barbara Battistello, direttrice Coldiretti Firenze-Prato e Gabriele Alessandro Antonacci, Pro Natura Firenze.

efficaci che permetterebbero di attrarre nuovi investimenti[77].

Alcuni/e partecipanti pensano inoltre che il miglioramento dell'infrastruttura aeroportuale possa essere un elemento importante per **consolidare il ruolo della città di Firenze nel settore convegnistico** e degli eventi, in quanto una connessione più stabile con gli *hub* italiani ed europei potrebbe essere un modo per attrarne un maggior numero[78]. Parte degli interventi, poi, ha rilevato che la possibilità di utilizzare l'infrastruttura di volo anche per le merci potrebbe avere un **effetto positivo sul settore della logistica**[79].

Inoltre, uno dei contributi scritti ritiene che la maggiore disponibilità di risorse, generata da un miglioramento della performance aeroportuale, potrebbe avere **effetti positivi anche sul Parco della Piana** perché sarebbe possibile disporre di una dotazione finanziaria più ampia per la realizzazione di opere di tutela del Parco, ampliando i benefici territoriali dell'intervento proposto[80]. Infine, parte dei partecipanti ha posto in evidenza come **i benefici per il territorio sarebbero maggiori dei costi**, giustificando l'investimento proposto dall'ente gestore dello scalo[81].

? *Alla luce di quanto discusso, il gestore aeroportuale ritiene di aggiungere ulteriori elementi in merito a come l'adeguamento dell'aeroporto favorirà i flussi commerciali e migliorerà l'attrattività economica del territorio?*

Una parte dei/delle partecipanti, d'altra parte, ritiene che **la realizzazione dell'intervento proposto non porterebbe benefici economici agli abitanti e ai commercianti della Piana**. Uno dei contributi scritti ha evidenziato come non sia in grado di permettere un adeguato sviluppo della piccola e media manifattura, che pone particolare attenzione alla qualità e alla sostenibilità sociale ed ambientale[82]. Inoltre, alcuni/e ritengono che la realizzazione delle opere previste dal Masterplan 2035 possano compromettere lo sviluppo di un'economia *green* sul territorio, in accordo con la realizzazione del Parco agricolo della Piana[83].

A questo proposito Toscana Aeroporti ritiene che le opere previste possano costituire un volano economico importante per il territorio circostante allo scalo. Oltre a rendere la zona più attrattiva, è possibile lo sviluppo di tutte le aziende che operano a contatto con l'ente gestore dello scalo offrendo i loro servizi. Inoltre sarà possibile aumentare il numero di occupati dell'aeroporto, nel lungo periodo e nei lavori di realizzazione delle opere, nel breve e medio periodo[84].

Preoccupazioni sono state raccolte anche rispetto al possibile impatto negativo che le nuove infrastrutture aeroportuali potrebbero avere sul tessuto commerciale della Piana. Infatti, alcuni/e hanno fatto emergere il timore che la realizzazione del nuovo terminal, con le sue attività commerciali, possa fare **concorrenza ai commercianti della Piana fiorentina**[85].

Toscana Aeroporti ritiene che le opere relative al terminal non entrino in competizione con il commercio locale e che gli interventi previsti possano avere un effetto positivo indiretto sulla zona della Piana fiorentina. Infatti, i lavoratori di tutti i servizi legati agli aeroporti tendono a vivere in prossimità del luogo di lavoro, per ragioni di necessità e l'aumento di lavoratori previsto con il miglioramento dell'operatività dell'aeroporto potrebbe ampliare il bacino di clienti del commercio locale[86].

Infine, parte dei/delle partecipanti ritiene che sia necessario approfondire **la svalutazione che potrebbe**

77 Incontro specialistico dedicato alle categorie economiche e di rappresentanza e alle organizzazioni sindacali e del lavoro - Interventi di Massimo Manzini, responsabile Centro studi economici Confindustria Firenze, Leonardo Bassilichi, presidente Camera di Commercio Firenze e Stefano Guerri, vice direttore Confcommercio Firenze-Arezzo; terzo incontro pubblico: le ricadute di sviluppo per il territorio e il rapporto con l'aeroporto di Pisa - Contributi emersi dai tavoli e interventi di Claudio Bianchi, presidente Confesercenti e di Silvia Ramondetta, responsabile area economica Confindustria Toscana; quaderni di Gabriele Ciampi, di Associazione "V. Giannotti" e di Guerino Cofano.

78 Quaderno di Associazione "V. Gianotti".

79 Terzo incontro pubblico: le ricadute di sviluppo per il territorio e il rapporto con l'aeroporto di Pisa - Contributi emersi dai tavoli.

80 Quaderno di Gabriele Ciampi.

81 ibidem.

82 Quaderno del Comune di Sesto Fiorentino.

83 Primo incontro pubblico: Le ragioni dell'intervento e le alternative studiate - Contributi emersi dai tavoli di lavoro; terzo incontro pubblico: le ricadute di sviluppo per il territorio e il rapporto con l'aeroporto di Pisa - Contributi emersi dai tavoli di lavoro; quaderno del Comune di Sesto Fiorentino.

84 Risposta alla Faq "Il nuovo aeroporto potrebbe conferire al territorio maggiore attrattività?".

85 Terzo incontro pubblico: le ricadute di sviluppo per il territorio e il rapporto con l'aeroporto di Pisa - Contributi emersi dai tavoli di lavoro.

86 Risposta alla Faq "Il nuovo aeroporto potrebbe conferire al territorio maggiore attrattività?".

interessare i cittadini e le attività che saranno sorvolate con la realizzazione delle nuove rotte. Infatti, si è evidenziato che l'entrata in servizio delle nuove rotte di decollo e atterraggio può avere un impatto negativo sia sulle diverse attività economiche sorvolate, sia sul valore degli edifici residenziali sorvolati[87].

Toscana Aeroporti non ritiene che si arriverà a una svalutazione degli immobili della zona, derivante dalla presenza dell'aeroporto e delle nuove rotte di atterraggio e decollo, in quanto **presso gli edifici residenziali presenti nell'area non sono previsti superamenti dei valori ammissibili di rumorosità** ascrivibili al sorvolo, se non in rarissimi casi[88].

? *Alla luce delle osservazioni e dei timori emersi, il gestore aeroportuale intende confermare - ed eventualmente specificare con ulteriori elementi - le risposte fornite durante la procedura circa la non sussistenza di impatti negativi sull'economia del territorio e in particolare sugli abitanti, i commercianti e gli immobili?*

Una parte di coloro che sono intervenuti durante il dibattito pubblico, poi, ritiene che la realizzazione delle opere previste nel Masterplan 2035 dell'aeroporto di Firenze potrebbe portare al fenomeno dell'*over tourism*. Infatti, alcuni/e partecipanti hanno rilevato che l'arrivo di un numero maggiore di turisti, che sarebbe previsto dalle stime di Toscana Aeroporti, potrebbe avere effetti negativi sulla città di Firenze. Si ritiene che **focalizzare il modello di sviluppo sul turismo sia una scelta sbagliata**, dal momento che potrebbe portare a una crescita del valore della rendita con un conseguente spopolamento del centro e disinvestimento in altri settori produttivi. Una parte dei/delle partecipanti ha rilevato come sia necessario lavorare non per attrarre un maggior numero di turisti in città, ma per il miglioramento della qualità del turismo cittadino[89].

Il gestore dell'aeroporto di Firenze non ritiene, dalle proprie stime, che l'intervento proposto possa contribuire al fenomeno dell'*over tourism*. Si prevede che al 2035 si arriverà a un aumento di 2 milioni e mezzo di turisti che arriveranno negli scali di Firenze e di Pisa e che saranno distribuiti su tutta la regione. Inoltre, è stato evidenziato che, statisticamente, i turisti in arrivo dall'aeroporto tendono a soggiornare più a lungo in città, un elemento che può contribuire ad aumentare la qualità del turismo cittadino[90].

? *Alla luce di quanto emerso, il gestore aeroportuale conferma che gli incrementi dei flussi di traffico previsti, specialmente di carattere turistico, potranno essere assorbiti dalla città in maniera sostenibile? Perché?*

Le ricadute occupazionali

Il tema delle ricadute occupazionali e della qualità del lavoro è stato trattato più volte durante il dibattito pubblico. Il tema ha suscitato, in particolare, l'attenzione delle organizzazioni sindacali e del lavoro.

Parte di coloro che hanno preso parte agli incontri pubblici e le organizzazioni del lavoro hanno posto particolare attenzione alla qualità del lavoro che sarà generato sia dalla realizzazione delle opere previste dal Masterplan, sia con la loro entrata in servizio. È stata, infatti, sottolineata **l'importanza sia di ridurre la precarietà del lavoro, sia di porre particolare attenzione al tema della sicurezza sul lavoro**, in modo da evitare infortuni. Infine, si è fatto notare come sia la realizzazione delle opere, sia la gestione dello scalo rendano necessario l'impiego di figure professionali molto differenti tra loro, con specifiche competenze e di specifiche tutele. Per questo si è auspicato che il gestore aeroportuale ponga **la massima attenzione alla corretta applicazione dei contratti collettivi nazionali del lavoro**, in particolare per quanto riguarda coloro a cui saranno affidati contratti d'appalto[91].

87 Primo incontro pubblico: Le ragioni dell'intervento e le alternative studiate - Contributi emersi dai tavoli di lavoro; terzo incontro pubblico: le ricadute di sviluppo per il territorio e il rapporto con l'aeroporto di Pisa - Contributi emersi dai tavoli di lavoro.

88 Risposta alla Faq: "Il nuovo aeroporto potrebbe conferire al territorio maggiore attrattività?".

89 Primo incontro pubblico: le ragioni dell'intervento e le alternative studiate - Contributi emersi dai tavoli; terzo incontro pubblico: le ricadute di sviluppo per il territorio e il rapporto con l'aeroporto di Pisa - Intervento di Dalida Angelini, segretaria generale Cgil Toscana; terzo incontro specialistico dedicato alle associazioni ambientaliste, ai comitati e ai singoli/e cittadini/e - Intervento di Gabriele Antonacci, ProNatura Firenze; quaderni del Comune di Sesto Fiorentino e del Comune di Poggio a Caiano.

90 Primo incontro pubblico: le ragioni dell'opera e le alternative studiate - Report: "Risposte scritte a domande pervenute".

91 Terzo incontro pubblico: le ricadute di sviluppo per il territorio e il rapporto con l'aeroporto di Pisa - Contributi emersi dai tavoli; incontro specialistico dedicato alle categorie economiche e di rappresentanza e alle organizzazioni sindacali e del lavoro - Interventi di Stefano Boni, Fit-Cisl Toscana, Monica Santucci, Filt Cgil Toscana e Marco Cecchi, Ugl.

Toscana Aeroporti ha chiarito che applica a tutti i propri dipendenti il contratto di settore proprio di ciascuna professionalità. Inoltre, utilizza processi di selezione del personale non discriminatori e basati unicamente sulla valutazione della professionalità e dell'esperienza. D'altra parte, non è possibile per il gestore dell'aeroporto garantire la qualità del lavoro e l'applicazione dei contratti di settore per le imprese fornitrici e per i sub concessionari. È stato, però, ribadito che Toscana Aeroporti opererà controlli e verifiche sui dipendenti di società terze e, eventualmente, segnalerà le problematiche rilevate[92].

? *Come il gestore aeroportuale intende garantire l'applicazione e il rispetto delle normative sul lavoro?*

Uno dei partecipanti al secondo incontro specialistico, dedicato alle categorie economiche e di rappresentanza e alle organizzazioni sindacali e del lavoro, ha chiesto che si specificasse in maniera chiara se la realizzazione delle opere oggetto del dibattito pubblico avrebbe inciso sull'occupazione all'interno dell'aeroporto. Infatti, ha rilevato che la realizzazione degli interventi avrebbe potuto limitare l'operatività dello scalo e, di conseguenza, **comportare una riduzione degli occupati diretti e indiretti**. Inoltre, ha evidenziato che i vettori che non potranno operare durante i lavori di realizzazione della nuova pista potrebbero scegliere di spostarsi su altri scali e sarebbe molto complicato farli tornare ad operare a Firenze. Questo avrebbe, secondo la sua opinione, conseguenze importanti sull'occupazione dello scalo[93].

? *Il gestore aeroportuale conferma che le interruzioni del traffico aereo dovute ai lavori di realizzazione avranno una durata ristretta e quindi non provocheranno ricadute occupazionali negative?*

Infine, i rappresentanti delle organizzazioni sindacali e del lavoro che hanno partecipato al processo di dibattito pubblico hanno chiesto **l'istituzione di tavoli con Toscana Aeroporti per il monitoraggio della qualità e delle condizioni di lavoro**. Infatti, si ritiene importante un confronto permanente con il gestore dell'infrastruttura per fare in modo che siano mantenute buone condizioni di lavoro per coloro che saranno impiegati direttamente e indirettamente presso lo scalo. I tavoli, secondo coloro che li hanno proposti, dovrebbero essere la sede per discutere ed esporre eventuali problematiche sul tema del lavoro e per trovare soluzioni comuni[94]. La Camera di Commercio si è resa disponibile a fornire i dati complessivi necessari per monitorare la situazione dei lavoratori di oggi e di quelli futuri. Inoltre, ha affermato che l'organismo camerale può favorire il dialogo tra le diverse parti[95].

Toscana Aeroporti ha affermato la propria disponibilità a mantenere aperta la comunicazione e a monitorare le condizioni di lavoro. Inoltre ha ricordato che, a norma di legge, formalizzerà il protocollo di legalità con Anac e che i lavori che ricevono finanziamenti pubblici sono soggetti a controlli degli organi competenti dello Stato. Si è, infine, ricordato che Enac controllerà i collaudi, la correttezza amministrativa e il rispetto della disciplina relativa ai contratti pubblici[96].

? *Il gestore aeroportuale conferma quanto affermato durante il dibattito sul monitoraggio delle assunzioni? Intende accogliere la proposta di avviare tavoli periodici per proseguire la discussione relativa alle condizioni di lavoro?*

92 Secondo incontro pubblico: gli aspetti ambientali e paesaggistici legati all'intervento - Report "Risposte scritte a domande pervenute"; terzo incontro pubblico: le ricadute di sviluppo per il territorio e il rapporto con l'aeroporto di Pisa - Report "Risposte scritte a domande pervenute".

93 Incontro specialistico dedicato alle categorie economiche e di rappresentanza e alle organizzazioni sindacali e del lavoro - Intervento di Leonardo Mugnaini, coordinamento Uil Firenze.

94 Incontro specialistico dedicato alle categorie economiche e di rappresentanza e alle organizzazioni sindacali e del lavoro - Interventi di Leonardo Mugnaini, coordinamento Uil Firenze e Giovanni Ronchi, Cisl Firenze Prato.

95 Incontro specialistico dedicato alle categorie economiche e di rappresentanza e alle organizzazioni sindacali e del lavoro - Intervento di Leonardo Bassilichi, presidente della Cciaa.

96 Secondo incontro pubblico: gli aspetti ambientali e paesaggistici legati all'intervento - Report "Risposte scritte a domande pervenute".

La mobilità

Nel corso del dibattito pubblico si è affrontata la questione dell'accessibilità e della mobilità da e verso l'aeroporto. Si sono registrate molte posizioni, commenti, proposte e criticità dal momento che la viabilità intorno all'infrastruttura e la mobilità hanno un impatto diretto sulla vita di molte persone che abitano il territorio. Gli interventi e i contributi hanno affrontato i temi della mobilità dolce, della mobilità collettiva e della mobilità individuale.

La mobilità dolce

Molti contributi sono arrivati in merito alla questione della mobilità ciclo-pedonale. Ci si è chiesti, innanzitutto, se fossero previsti interventi per **rendere l'aeroporto accessibile a coloro che intendono raggiungerlo a piedi o in bicicletta** e per integrare la mobilità dolce nella viabilità dei quartieri in prossimità dello snodo di Peretola[97]. Sono anche emerse alcune critiche legate all'assenza nel nuovo Masterplan di un progetto per costruire una pista ciclabile che, secondo alcuni/e, era presente nel precedente[98].

Il gestore aeroportuale ha affermato di recepire favorevolmente l'attenzione posta a questa tematica e conseguentemente si impegna a definire, nell'ambito delle successive fasi di sviluppo progettuale, possibili soluzioni tecniche in grado di introdurre nuovi percorsi ciclabili, da integrare con quelli già programmati dalle amministrazioni competenti[99]. In aggiunta, Toscana aeroporti ha affermato che sarà oggetto di studio la creazione di strutture di supporto alla mobilità dolce da prevedersi in aeroporto (aree di sosta e di ricarica elettrica per biciclette, locali tecnici e spogliatoi per utenti).

In particolare, alcuni/e partecipanti ritengono assolutamente necessaria **una pista ciclabile che colleghi l'area sud all'area nord della nuova pista di volo**, quindi tra Sesto Fiorentino, il Polo scientifico dell'università, la zona dell'Osmannoro e, possibilmente, fino al Parco delle Cascine[100]. Secondo altri/e il Masterplan attuale non solo non prevede investimenti per la mobilità ciclabile, ma in aggiunta la limita fortemente. È stato fatto notare da Francesco Alberti dell'Università di Firenze come il nuovo assetto di via dell'Osmannoro renda impraticabile a pedoni e biciclette il collegamento nord-sud[101]. Inoltre, a differenza del Masterplan del 2015, che rendeva possibile l'attraversamento del Parco est-ovest tra Firenze e il Polo scientifico, secondo Alberti nella nuova revisione progettuale questo attraversamento è impedito dalla realizzazione di un impianto fotovoltaico e di un centro logistico su via Pasolini[102].

Il gestore aeroportuale ha affermato che nelle successive fasi progettuali verranno considerati sia il collegamento ciclabile aeroporto-duna di protezione Polo scientifico-via dell'Osmannoro, sia quello Osmannoro-via Pratese-via dei Giunchi-nuovo Fosso Reale-via dell'Osmannoro (evitando una pista ciclabile all'interno del nuovo sottopasso viario di progetto per via dell'Osmannoro, in recepimento di quanto discusso in seduta di dibattito pubblico)[103].

? *Il gestore aeroportuale intende recepire i suggerimenti raccolti, integrando nelle successive fasi di sviluppo progettuale soluzioni per nuove piste ciclabili e per l'incentivo della mobilità dolce? Se sì, con quali indirizzi principali?*

La mobilità collettiva e l'intermodalità

Nel corso degli incontri è stato sollevato numerose volte il tema dell'intermodalità e, in particolare, di **come il Piano di sviluppo aeroportuale e le opere infrastrutturali ad esso connesse rientrino in una visione olistica del sistema trasportistico regionale**. Da una parte, alcuni/e partecipanti ritengono che l'intervento rappresenti un completamento dal punto di vista dell'intermodalità e che incrementi i collegamenti multimodali tra lo scalo e le altre forme di mobilità esistenti[104]. Dall'altra, tuttavia, sono emerse anche posizioni divergenti in merito: alcuni/e ritengono che alla base della progettazione sia mancato un quadro complessivo delle infrastrutture

97 Quarto incontro pubblico: l'accessibilità e l'inclusione sociale - Contributi emersi dai tavoli di lavoro.

98 Ibidem

99 Risposta alla Faq: "Nel nuovo Masterplan sono previste opere legate alla mobilità dolce?".

100 Incontro specialistico dedicato alle associazioni ambientaliste, comitati e ai singoli/e cittadini/e - Intervento di Gabriele Antonacci, Pro Natura Firenze.

101 Quarto incontro pubblico: l'accessibilità e l'inclusione sociale - Intervento di Francesco Alberti, Università di Firenze.

102 Ibidem.

103 Risposta alla Faq: "Nel nuovo Masterplan sono previste opere legate alla mobilità dolce?".

104 Incontro specialistico dedicato alle categorie economiche e alle organizzazioni sindacali e del lavoro - Intervento di Pierluigi Banchetti, Ance Firenze.

dell'area per la gestione del territorio[105]. Altri/e, invece, si sono concentrati sulla sinergia tra il sistema aeroportuale e quello ferroviario, affermando che non venga sufficientemente sviluppata[106]; in particolare, secondo quest'ultime posizioni bisognerebbe valutare in modo più approfondito le relazioni intermodali con le stazioni Castello, Guidoni e i collegamenti ferroviari (AV; Firenze-Prato-Pistoia-Lucca-Viareggio, Firenze-Pisa, Firenze-Empoli-Siena, Montagna Pistoiese e il Mugello)[107]. Inoltre si è mostrato come, con la soluzione progettuale attuale, siano previste 4 fermate della tramvia per raggiungere la stazione di Castello dal nuovo terminal; per rendere dunque più immediata l'intermodalità con il vettore ferroviario e abbattere i tempi di raggiungimento dell'aeroporto da Prato, Pistoia, Montecatini e Lucca, si consiglia **una differente collocazione del terminal in posizione a nord**, contigua alla stazione ferroviaria di Castello[108].

Sul tema dell'intermodalità il gestore aeroportuale ritiene che la revisione progettuale del Piano di sviluppo aeroportuale miri a incrementare i collegamenti multimodali tra lo scalo aeroportuale e le altre forme di mobilità disponibili o previste nel medesimo ambito territoriale. La proposta progettuale si considera già integrata con le previsioni infrastrutturali di adeguamento alla terza corsia dell'autostrada A11, di realizzazione del nuovo "nodo di Peretola" (sistema di accesso viario alla città di Firenze, parte integrante del progetto autostradale di ampliamento alla terza corsia) e di estensione della linea 2 della tramvia relativamente al percorso Aeroporto-Sesto Fiorentino. Infine, l'ente gestore ha ricordato che il nuovo Masterplan prevede anche l'ottimizzazione del collegamento stradale tra lo scalo aeroportuale e la stazione ferroviaria Firenze-Castello afferente alla linea AV-AC Firenze-Bologna e alla linea ferroviaria Firenze-Prato-Pistoia-Lucca.

? *Alla luce di quanto emerso, il gestore aeroportuale ritiene che l'intervento promuova sufficientemente l'intermodalità e che integri l'aeroporto nel sistema trasportistico del territorio? Se sì, perché? Se no, quali soluzioni diverse intende valutare nelle prossime fasi progettuali?*

Il **sottopasso viario della pista di volo per collegare Sesto Fiorentino alla zona dell'Osmannoro** ha suscitato interesse: da una parte sono state raccolte proposte per agevolare ancor di più la mobilità tra Sesto e l'Osmannoro, dall'altra sono emerse critiche alla soluzione proposta da Toscana Aeroporti. In termini di proposte, alcuni/e partecipanti hanno suggerito di sfruttare l'occasione del sottopasso per far arrivare la tramvia da Sesto, passando sotto l'autostrada, e collegarla fino al Polo scientifico[109]; un intervento che, anche in previsione degli aumenti di traffico, potrebbe collegare e rendere raggiungibile con mezzi pubblici una zona che non è mai stata presa in considerazione dal percorso della tramvia[110]. Francesco Alberti, invece, ha sostenuto che il sottopasso viario, che prevede salite e discese, con andamento tortuoso e una geometria complicata, incuneato tra la pista, gli argini del fosso Reale e lo svincolo dell'A11, sia una soluzione eccessivamente complicata, che rischia di causare problemi di traffico e che preclude, come riportato nel paragrafo precedente, la possibilità di collegamenti ciclo-pedonali[111].

Toscana Aeroporti ha affermato che la deviazione di via dell'Osmannoro, necessaria a seguito della diretta interferenza con la nuova pista, è stata definita accogliendo le istanze che il Comune di Sesto Fiorentino aveva espresso nell'ambito del precedente Masterplan. Il sottopasso viario garantisce la continuità del collegamento città-zona produttiva e il nuovo Masterplan non condiziona, né preclude, altre diverse ipotesi di rafforzamento del collegamento dell'abitato di Sesto con l'area dell'Osmannoro che, peraltro, non risultano in alcuno dei vigenti strumenti di pianificazione. Per quanto riguarda il trasporto pubblico, l'ente gestore ha ricordato che le amministrazioni competenti non hanno previsto il collegamento tramviario Osmannoro-Sesto Fiorentino, ritenuto non economicamente sostenibile.

? *Il gestore aeroportuale ritiene definitiva la soluzione proposta per garantire la continuità del collegamento Sesto Fiorentino e la zona dell'Osmannoro? Se sì, perché? Se no, quali accorgimenti intende valutare nelle fasi progettuali successive?*

105 Quarto incontro pubblico: l'accessibilità e l'inclusione sociale - Intervento di Francesco Alberti, Università di Firenze e contributi emersi dai tavoli di lavoro.

106 Quarto incontro pubblico: l'accessibilità e l'inclusione sociale - Contributi emersi dai tavoli di lavoro.

107 Incontro specialistico dedicato alle associazioni ambientaliste, ai comitati e ai singoli/e cittadini/e - Intervento di Gabriele Antonacci, Pro Natura Firenze.

108 Ibidem.

109 Quarto incontro pubblico: l'accessibilità e l'inclusione sociale - Contributi emersi dai tavoli di lavoro.

110 Incontro specialistico dedicato alle categorie economiche e alle organizzazioni sindacali e del lavoro - Intervento di Stefano Boni, Fit-Cisl Toscana.

111 Quarto incontro pubblico: l'accessibilità e l'inclusione sociale - Intervento di Francesco Alberti, Università di Firenze e contributi emersi dai tavoli di lavoro.

La mobilità individuale

Sul tema della mobilità individuale, che concerne il trasporto su mezzi privati, la discussione si è focalizzata molto su come l'intervento impatterà il problema del traffico stradale e sui modelli che si useranno per stimare i traffici futuri. In primis, si sono registrate molte perplessità sugli **impatti che il futuro aeroporto avrà sul traffico cittadino ed extracittadino,** con possibili congestionamenti[112] a causa dei maggiori volumi di traffico aereo previsti. Si ritiene che il traffico indotto produrrebbe un aggravio della viabilità cittadina, penalizzando gli abitanti della zona negli spostamenti da e per Firenze, Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio[113]. Si teme un peggioramento delle condizioni di traffico anche a causa della **costruzione dei nuovi parcheggi** previsti nel Masterplan, che produrranno un aumento di ingressi/uscite veicolari sullo svincolo[114]. Altri/e, invece, ritengono che i parcheggi possano disincentivare il raggiungimento della città con l'auto privata, favorendo gli scambi intermodali e li considerano sottodimensionati (sono previsti 500 posti auto aggiuntivi)[115]. Sono, inoltre, emerse critiche sulla **mancanza di simulazioni dei flussi di mobilità carrabile** all'interno del Masterplan, ritenuto un aspetto trascurato, ma di fondamentale importanza[116].

Il gestore aeroportuale, in risposta ai commenti sopra indicati, ha ricordato che nel corso delle successive fasi di approfondimento progettuale sarà elaborato anche uno specifico studio per simulare i previsti tragitti veicolari per accesso/uscita dall'aeroporto, stimandone al contempo i relativi volumi di traffico[117].

Per quanto riguarda i parcheggi, invece, Toscana Aeroporti ha detto che Il sistema è stato progettato in misura tale da risultare adeguato rispetto alle esigenze aeroportuali, ma non sovradimensionato. Ciò sia per non incentivare l'impiego delle auto private per raggiungere l'aeroporto, sia per garantire la massima integrazione con le pianificazioni di altre amministrazioni, come ad esempio il parcheggio multipiano previsto in località Guidoni dall'amministrazione di Firenze o i parcheggi scambiatori Castello e Sesto previsti a supporto della nuova linea tramviaria Aeroporto-Sesto Fiorentino[118].

? *Alla luce di quanto emerso, il gestore aeroportuale ritiene sufficienti le soluzioni viarie previste nel nuovo Masterplan? Inoltre, ritiene adeguata la capienza prevista per i nuovi parcheggi? Se sì, perché? Se no, quali accorgimenti intende attuare nelle successive fasi di progettazione?*

Infine è emersa una proposta da parte di Coldiretti sulla questione della **viabilità da/verso il Consorzio Agrario,** che si trova sul lato nord di via dell'Osmannoro. Si propone di considerare la possibilità di creare un accesso diretto al Consorzio e alle aziende agricole che si trovano in quell'area, unendo la strada che attualmente li raggiunge con quella extraurbana di categoria C1 che arriverà dal nuovo sottopassaggio.

Per ciò che concerne l'accessibilità del Consorzio Agrario e delle aziende agricole limitrofe il gestore aeroportuale ha sottolineato che nel nuovo Masterplan si prevede di mantenere la viabilità attuale, perché la rotonda da cui partirà la deviazione del sottopasso dell'Osmannoro è prima della strada che collega a quella zona[119].

? *Il gestore aeroportuale conferma le proprie valutazioni relative alla viabilità d'accesso al Consorzio Agrario?*

112 Quarto incontro pubblico: l'accessibilità e l'inclusione sociale - Contributi emersi dai tavoli di lavoro.

113 Quaderno di Roberta Porciani.

114 Quarto incontro pubblico: l'accessibilità e l'inclusione sociale - Intervento di Francesco Alberti, Università di Firenze e contributi emersi dai tavoli di lavoro.

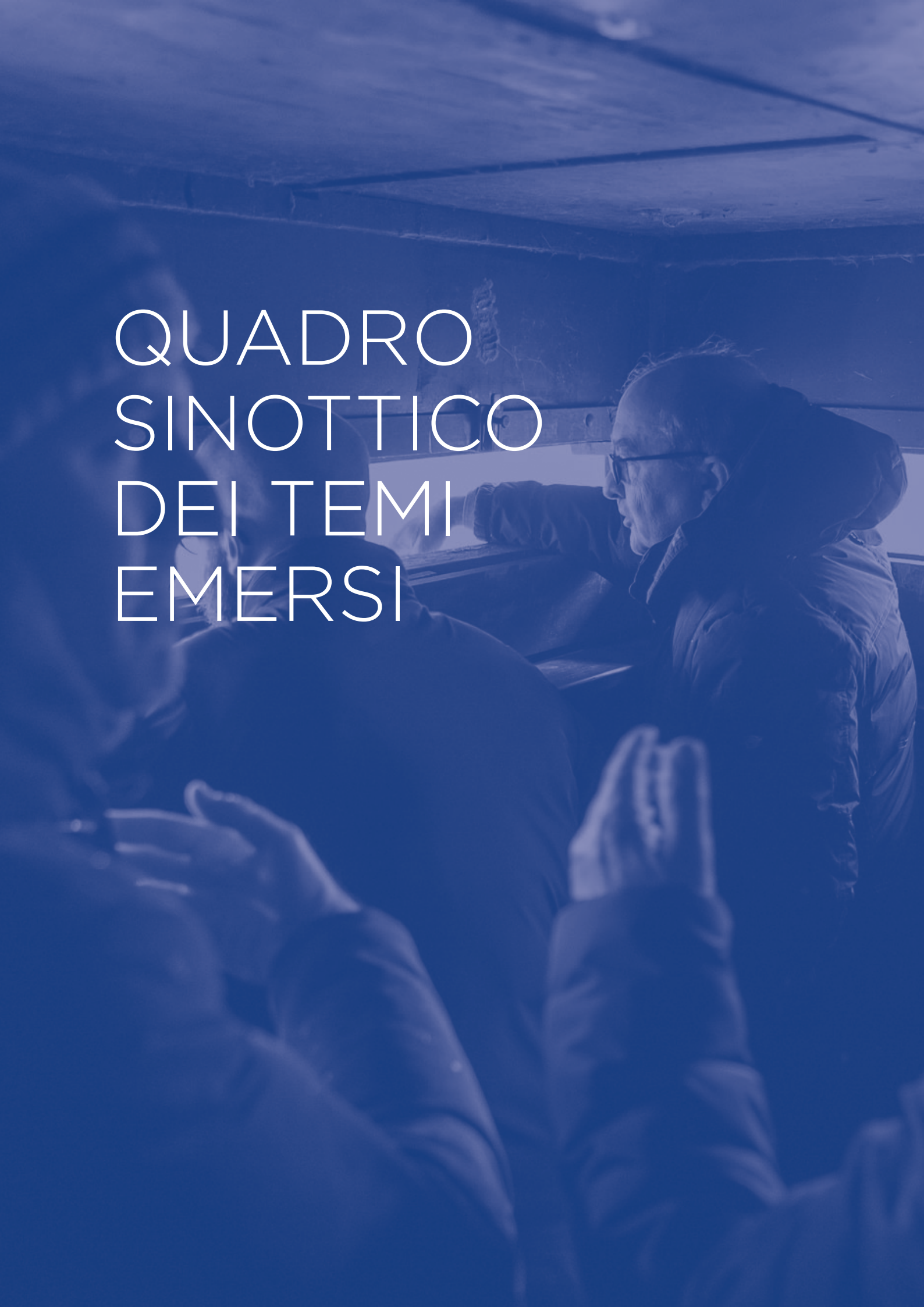
115 Quarto incontro pubblico: l'accessibilità e l'inclusione sociale - Contributi emersi dai tavoli di lavoro; terzo incontro specialistico dedicato alle associazioni ambientaliste, ai comitati e ai singoli/e cittadini/e - Intervento di Gabriele Antonacci, Pro Natura Firenze.

116 Quarto incontro pubblico: l'accessibilità e l'inclusione sociale - Contributi emersi dai tavoli di lavoro.

117 Quarto incontro pubblico: l'accessibilità e l'inclusione sociale - Report: "Risposte scritte a domande pervenute".

118 Risposta alla Faq: "Il parcheggio previsto dal Masterplan è troppo piccolo. Perché non sono stati previsti più posti auto?".

119 Incontro specialistico dedicato alle categorie economiche e alle organizzazioni sindacali e del lavoro.



QUADRO SINOTTICO DEI TEMI EMERSI

MACRO-TEMA
Dibattito pubblico

SOTTO-TEMA
Poteri decisionali ed efficacia del dibattito pubblico

TEMI E OSSERVAZIONI	FONTI	RISPOSTA FORNITA DURANTE IL DIBATTITO	DOMANDA PER IL GESTORE
Perplessità circa la reale capacità del dibattito pubblico di valutare l'opportunità delle opere previste all'interno del Masterplan a causa del mancato avvallo preventivo di ENAC, dei tempi abbreviati previsti dalla procedura e della comunicazione sui media attribuita alle istituzioni che descrivono un progetto ormai dato come certo.	QUADERNI DEGLI ATTORI Associazione VAS Onlus REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro	Indipendetentemente dalla comunicazione fatta dai media, il dibattito pubblico per legge è volto a raccogliere domande, osservazioni e proposte per consentire al gestore aeroportuale, Toscana Aeroporti Spa, di valutare con maggiori informazioni se procedere o meno con le successive fasi di progettazione e come eventualmente migliorare il progetto. L'avvallo di ENAC è previsto in una fase successiva al dibattito pubblico proprio per consentire al gestore aeroportuale di elaborare variazioni al progetto sulla base di quanto emerso.	/

MACRO-TEMA
Dibattito pubblico

SOTTO-TEMA
Interventi, contenuti e risultati del dibattito pubblico

TEMI E OSSERVAZIONI	FONTI	RISPOSTA FORNITA DURANTE IL DIBATTITO	DOMANDA PER IL GESTORE
La scelta dei relatori è stata a volte considerata opinabile. Si è chiesto più equilibrio tra le voci rappresentanti le diverse posizioni in campo.	REPORT INCONTRI Secondo incontro pubblico ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro	Come previsto dalla normativa del dibattito pubblico, tutti i cittadini e tutte le cittadine possono partecipare alla procedura. La scelta dei relatori è stata effettuata dal coordinatore sulla base degli esiti dell'indagine conoscitiva e delle effettive disponibilità offerte dai diversi portatori di interesse, cercando un equilibrio tra le diverse opinioni riscontrate.	/

MACRO-TEMA
Dibattito pubblico

SOTTO-TEMA
Presentazione dell'analisi multicriteria

TEMI E OSSERVAZIONI	FONTI	RISPOSTA FORNITA DURANTE IL DIBATTITO	DOMANDA PER IL GESTORE
Si suggerisce di rappresentare all'interno del Dossier di progetto i risultati dell'analisi multicriteria attraverso un prospetto semaforico	QUADERNI DEGLI ATTORI Marco Martens	Le analisi di confronto contenute nel Dossier di progetto e ampiamente discusse durante la procedura sono già il frutto di una rielaborazione di quelle più esaustive contenute nella documentazione progettuale.	/

MACRO-TEMA
Ragioni dell'opera

SOTTO-TEMA
Condivisione sulle criticità attuali

TEMI E OSSERVAZIONI	FONTI	RISPOSTA FORNITA DURANTE IL DIBATTITO	DOMANDA PER IL GESTORE
Dal dibattito emerge un generale consenso sulla necessità di risolvere le criticità dettate dall'attuale assetto e dall'operatività dell'aeroporto.	Tutti	/	/

MACRO-TEMA
Ragioni dell'opera

SOTTO-TEMA
Argomentazioni a favore

TEMI E OSSERVAZIONI	FONTI	RISPOSTA FORNITA DURANTE IL DIBATTITO	DOMANDA PER IL GESTORE
Rafforzare il potenziale di accessibilità dello scalo ed assorbire gli aumenti di traffico previsti.	QUADERNI DEGLI ATTORI Associazione V. Giannotti REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico Terzo incontro pubblico Secondo incontro specialilstico ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Silvia Ramondetta, Responsabile area economica Confindustria Toscana Lorenzo Gori, Confaertigianato Firenze Stefano Guerri, Vicedirettore Confcommercio Firenze-Arezzo	/	/
Risolvere i problemi di sicurezza e conseguenti dirottamenti causati dalla direzione dell'attuale pista di volo.	QUADERNI DEGLI ATTORI Associazione V. Giannotti Associazione inPista! REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico Primo incontro specialistico ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Marco Fantini, Presidente AOC (Airlines Operators Commettee) Alessandro Mannino, Responsabile Rostering and Training di ENAV	/	/
Migliorare le condizioni di disagio causate dall'impatto acustico per i 7000 sorvolati che vivono nelle zone limitrofe all'aeroporto.	QUADERNI DEGLI ATTORI Associazione V. Giannotti Guerino Cofano Associazione inPista! Direttivo Circolo PD REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico Secondo incontro pubblico Secondo incontro specialistico Terzo incontro specialistico ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Rino Cofano, Associazione inPista! Stefano Guerri, Vicedirettore Confcommercio Firenze Barbara Battistello, Direttore Coldiretti Firenze Prato Giovanni Ronchi Cisl Firenze Prato Nicolò Giambini, Associazione inPista!	/	/
Diminuire le emissioni climalteranti causate dai lunghi tempi di rullaggio.	QUADERNI DEGLI ATTORI Associazione V. Giannotti Associazione inPista! REPORT INCONTRI Quinto incontro pubblico Terzo incontro specialistico ATTORI Diego Arnone, Associazione in Pista	/	/

MACRO-TEMA
Ragioni dell'opera

SOTTO-TEMA
Argomentazioni a sfavore

TEMI E OSSERVAZIONI	FONTI	RISPOSTA FORNITA DURANTE IL DIBATTITO	DOMANDA PER IL GESTORE
Non si ritengono superate le criticità che hanno portato alla bocciatura del Masterplan precedente (2014-2029).	QUADERNI DEGLI ATTORI Associazione Vas Onlus Stefano Berni (WWF) REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro	Il consiglio di stato ha ritenuto invalido il procedimento amministrativo e non il progetto di Masterplan in sè; la nuova proposta tiene comunque in considerazione i pareri espressi nei precedenti iter amministrativi e, soprattutto, le prescrizioni del precedente Decreto Via.	Quali sono le differenze puntuali rispetto al precedente Masterplan che il gestore ha introdotto nel nuovo Piano di sviluppo aeroportuale? A quali prescrizioni relative al precedente Masterplan si è ottemperato nel nuovo Masterplan 2035 e in che modo?
Si ritiene che l'opera metta a repentaglio la realizzazione del Parco agricolo della Piana, elemento ordinatore del PIT.	QUADERNI DEGLI ATTORI Comune di Sesto Fiorentino Comune di Poggio a Caiano Associazione VAS Onlus Associazione V. Giannotti REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico Secono incontro pubblico ATTORI Fausto Ferruzza, Presidente Legambiente Toscana Contributi emersi dai tavoli di lavoro David Fanfani, Università di Firenze Contributi emersi dai tavoli di lavoro	L'ampliamento del sedime aeroportuale previsto dal Masterplan 2035 determina un'interferenza diretta di 96 ettari su un'estensione complessiva di 7900, ovvero poco maggiore dell'1%. In aggiunta, ulteriori 71 ettari (0.9% della superficie totale) sono interessati da opere connesse all'aeroporto e finalizzate ad usi non in contrasto con la Disciplina del Parco agricolo. Il totale supera di 9 ettari, o del 5%, i 182 che il Consiglio Regionale ha individuato come ambito di salvaguardia per l'adeguamento dello scalo, e che permettono coerenza e co-esistenza col progetto territoriale del Parco agricolo della Piana. La sfida del progetto territoriale del Parco agricolo della Piana è quella di fare di queste aree un elemento ordinatore per la pianificazione e la programmazione urbanistica locale e sovra-locale, valorizzando l'esistente e prevedendo ulteriori azioni di trasformazione ispirate agli obiettivi dello sviluppo sostenibile. Toscana Aeroporti e Enac intendono partecipare a questa sfida e unitamente alla realizzazione della nuova pista propongono misure e opere che possono rappresentare il primo concreto passo nella direzione di valorizzazione del Parco.	Perché il gestore ritiene che il Piano di sviluppo aeroportuale non sia un'interferenza significativa a tal punto da mettere in discussione la coesistenza con il Piano di indirizzo territoriale e dunque con la realizzazione del Parco agricolo della Piana?
Il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali va in contraddizione con le necessità climatiche e le politiche di de-carbonizzazione per ridurre la quantità di emissioni climalternati nell'aria.	QUADERNI DEGLI ATTORI Associazione Vas Onlus Stefano Berni (WWF) Roberta Porciani Luigi Franchi Comune di Poggio a Caiano REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico Secondo incontro pubblico ATTORI Fausto Ferruzza, Presidente Legambiente Toscana Contributi emersi dai tavoli di lavoro	Il nuovo Masterplan prevede una quasi totale eliminazione del proprio contributo diretto alle emissioni inquinanti. Inoltre, il potenziamento dell'aeroporto consentirà la presenza di aeromobili di nuova generazione, più grandi e green, che sono meno inquinanti.	Quali misure specifiche intende prendere il gestore aeroportuale nelle successive fasi di progettazione per adeguare lo scalo alle necessità climatiche?
Il nuovo Masterplan, prevedendo una rotazione della pista di volo di più di 90 gradi si può considerare un aeroporto "nuovo" e dunque è incompatibile con la comunicazione della Commissione europea C99/03 che non consente la costruzione di un nuovo aeroporto nel raggio di 100 km da uno già esistente.	QUADERNI DEGLI ATTORI Marco Martens REPORT INCONTRI Quinto incontro pubblico ATTORI Marco Martens	Non si intende costruire un nuovo aeroporto internazionale e pertanto il documento europeo citato riguardante il limite di costruzione nel raggio di 100 km non può essere applicato a questo caso.	Il gestore aeroportuale conferma la posizione espressa durante il dibattito pubblico riguardo alla Comunicazione della Commissione europea C99/03 del 4/4/12? Per quali motivi ritiene che non sia applicabile al progetto del nuovo Masterplan?

MACRO-TEMA
Ragioni dell'opera

SOTTO-TEMA
Rafforzamento del collegamento con Pisa e depotenziamento dello scalo fiorentino

TEMI E OSSERVAZIONI	FONTI	RISPOSTA FORNITA DURANTE IL DIBATTITO	DOMANDA PER IL GESTORE
Non intervenire sull'aeroporto di Firenze ma rafforzare la tratta Firenze-aeroporto Galilei, specialmente con il collegamento ferroviario.	QUADERNI DEGLI ATTORI Roberta Porciani Associazione VAS Onlus Stefano Berni (WWF) REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico Terzo incontro pubblico ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro	L'importanza del potenziamento dell'aeroporto di Firenze è supportata dagli indirizzi della pianificazione e programmazione di settore, con particolare riferimento al Piano Nazionale degli Aeroporti di ENAC, ai Documenti di economia e finanza (DEF) 2022 e al Piano Strategico della CMF. Inoltre, essendo l'asse Firenze-Pisa un collegamento tra città su linea regionale, le utenze prevalenti non sono compatibili con un potenziamento veloce a servizio degli aeroporti, tra l'altro non permesso dalla troppo breve distanza (circa 80 km). Realizzare una nuova tratta avrebbe infine costi ambientali più alti rispetto agli interventi previsti nel Masterplan.	Il gestore aeroportuale conferma le posizioni espresse durante la procedura? Ritiene di doverle modificare e/o integrare?
Ridimensionare l'aeroporto di Firenze per ridurre gli impatti ambientali ed acustici dell'infrastruttura e dei voli e potenziare l'aeroporto di Pisa per assorbire gli incrementi di traffico previsti.	QUADERNI DEGLI ATTORI Roberta Porciani REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico Terzo incontro pubblico ATTORI Fausto Ferruzza, Presidente Legambiente Toscana Contributi emersi dai tavoli di lavoro	Molte aree dell'aeroporto di Pisa afferiscono al demanio militare e non consentono ampliamenti per il traffico civile. Inoltre, ipotizzare di spostare gran parte del traffico su Pisa concentrerebbe tutti gli impatti negativi dell'esercizio aereo e del traffico passeggeri su un solo territorio. Inoltre, per supportare commercialmente le compagnie operative a Pisa, che altrimenti potrebbero lasciare lo scalo pisano, Toscana Aeroporti investe ingenti risorse economiche, che arrivano da utili generati dallo scalo fiorentino. Dunque, dal momento che gli aeroporti limitrofi all'area fiorentina non sono sufficienti per sostenere l'aumento del numero di passeggeri previsto, è necessario il potenziamento dello scalo di Firenze.	Alla luce delle critiche emerse durante il dibattito, il gestore aeroportuale conferma che non ritiene possibile risolvere i problemi legati agli impatti acustici e ambientali dell'aeroporto di Firenze con un suo relativo ridimensionamento e un parallelo potenziamento dell'aeroporto di Pisa? Per quali motivi?

MACRO-TEMA
Progetto

SOTTO-TEMA
Nuova pista di volo

TEMI E OSSERVAZIONI	FONTI	RISPOSTA FORNITA DURANTE IL DIBATTITO	DOMANDA PER IL GESTORE
Richieste di approfondimenti circa il tema delle caratteristiche della nuova pista in relazione alla sicurezza e all'operatività aeroportuale.	QUADERNI DEGLI ATTORI Amedeo Baldini Associazione InPista REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico Primo incontro specialistico Terzo incontro specialistico ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Franco Pugliese, Vigili del Fuoco	Il diverso orientamento della nuova pista 11-29 fa sì che i venti predominanti si pongano trasversalmente alla pista stessa, ossia con direzione di provenienza che non condiziona le manovre degli aerei se non con intensità dei venti superiori ai 25 nodi, che nella piana fiorentina si registrano solo pochissime ore all'anno. La monodirezionalità della pista non ne limita l'operatività a livelli tali da impedire allo scalo di accompagnare la prevista futura domanda di traffico. La manovra di mancato completamento dell'atterraggio, cosiddetta "riattaccata", seguirebbe la direttrice dell'asse della pista sorvolando il limite settentrionale della città di Firenze, senza interessare né le aree tutelate dall'Unesco, né monumenti o edifici di elevato valore artistico e culturale. 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.	Alla luce di quanto emerso, il gestore aeroportuale conferma le valutazioni espresse durante lo svolgimento della procedura circa l'operatività e la sicurezza della nuova pista? Intende integrare tali valutazioni con elementi di maggiore dettaglio? Come è stato o sarà valutato il rischio di collisione con l'avifauna?

MACRO-TEMA
Progetto

SOTTO-TEMA
Logistica del trasporto merci

TEMI E OSSERVAZIONI	FONTI	RISPOSTA FORNITA DURANTE IL DIBATTITO	DOMANDA PER IL GESTORE
Si considera importante studiare gli spazi e le infrastrutture da dedicare al cargo e alla logistica del trasporto merci in modo tale da alleggerire il traffico stradale in ottica di sviluppo green. Il cargo aeroportuale potrebbe riattivare un settore non più presente a Peretola.	REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico Primo incontro specialistico Secondo incontro specialistico Terzo incontro pubblico ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Fabrizio Tammaro, Responsabile sezione operativa Agenzia delle dogane Apt Firenze Terzo incontro pubblico, Intervento Dalida Angelini, Segretaria Generale CGIL Toscana	Per il trasporto cargo delle merci pesanti l'aeroporto regionale di riferimento è quello di Pisa, fortemente interconnesso con il porto di Livorno e l'interporto di Guasticce e dotato di un'infrastruttura di volo adeguata a garantire l'operatività ad aerei di grande stazza e con importanti carichi. Lo scalo fiorentino è ubicato, però, in una posizione particolarmente favorevole per la valorizzazione della multimodalità di trasporto e per esso può essere prevista anche una funzione di tipo logistico, legata soprattutto allo smistamento di merci e prodotti di piccola taglia e peso, coerenti con la produzione del limitrofo comparto manufatturiero e facilmente trasportabili da aeromobili di modeste dimensioni, in grado di operare su una pista di volo di lunghezza contenuta. La prevista funzione logistica sarà strettamente interconnessa con quella indicata dal Pue (Piano urbanistico esecutivo) di Castello, a meno di 500 metri di distanza e con la linea ferroviaria AV-AC Firenze-Bologna, posta a soli 650 metri dall'aeroporto e, a sua volta, direttamente collegata con l'interporto di Prato. Il comparto ovest non subirà espansioni, ma si prevede un nuovo terminal di aviazione generale e 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.	Come il gestore aeroportuale intende che venga gestita la funzione logistica all'interno dell'aeroporto ampliato e in che modo questa sarà coerente con quella del Piano urbano esecutivo di Castello?

MACRO-TEMA
Progetto

SOTTO-TEMA
Ampliamento del Polo scientifico

TEMI E OSSERVAZIONI	FONTI	RISPOSTA FORNITA DURANTE IL DIBATTITO	DOMANDA PER IL GESTORE
Si ritiene che la proposta non tenga conto dei progetti di completamento e di sviluppo del Polo scientifico-Tecnologico dell'Università degli Studi di Firenze.	QUADERNI DEGLI ATTORI Comune di Sesto Fiorentino REPORT INCONTRI Primo sopralluogo partecipato Secondo sopralluogo partecipato Terzo incontro specialistico ATTORI Sara Sayad Nik, UDU Firenze Giovanni Casini, ricercatore INFN	I tecnici del gestore aeroportuale hanno precisato che il Masterplan attuale non preclude in nessun modo i piani di ampliamento del Polo, ma al contrario li tiene in considerazione come presupposto dell'intera progettazione.	In che modo il gestore aeroportuale ha tenuto conto dei progetti di espansione del Polo scientifico all'interno del Masterplan?

MACRO-TEMA
Progetto

SOTTO-TEMA
Inclusione sociale

TEMI E OSSERVAZIONI	FONTI	RISPOSTA FORNITA DURANTE IL DIBATTITO	DOMANDA PER IL GESTORE
Si reputa importante includere nello sviluppo progettuale tutti i tipi di disabilità con il contributo dell'utenza alla progettazione.	REPORT INCONTRI Quarto incontro pubblico QUADERNI DEGLI ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Roberto Petrone, Ente Nazionale Sordi Marcello Baldini, Vicepresidente consulta disabili Comune di Firenze	Si potranno prevedere un camminamento per la visibilità sensoriale visiva, una segnalazione luminosa e tutti gli accorgimenti che rispondono alle necessità evidenziate. Inoltre, si sottolinea l'apertura ad ascoltare i suggerimenti delle persone con disabilità per poter valorizzare al meglio il progetto e renderlo davvero accessibile.	Il gestore aeroportuale intende includere nella progettazione rappresentanti di tutte le disabilità per rendere più inclusivo l'aeroporto? In che modo?
Proposta di prevedere una stanza del silenzio dedicata al raccoglimento all'interno del nuovo terminal.	QUADERNI DEGLI ATTORI Amedeo Baldini		Il gestore aeroportuale come valuta la proposta di prevedere una stanza silenziosa dedicata al raccoglimento all'interno del nuovo terminal?
Si propone di realizzare uno spazio didattico multimediale dedicato agli studenti all'interno del nuovo aeroporto.	QUADERNI DEGLI ATTORI Amedeo Baldini		Il gestore aeroportuale valuta positivamente la proposta di realizzare uno spazio didattico all'interno del nuovo terminal? Se sì, come intende studiare la sua realizzazione nelle successive fasi di progettazione? Se no, per quale motivo?

MACRO-TEMA
Ambiente e paesaggio

SOTTO-TEMA
Biodiversità e servizi ecosistemici

TEMI E OSSERVAZIONI	FONTI	RISPOSTA FORNITA DURANTE IL DIBATTITO	DOMANDA PER IL GESTORE
Si ritiene che il nuovo Masterplan incida sulla biodiversità del Parco e intacchi le aziende agricole presenti.	QUADERNI DEGLI ATTORI Comune di Poggio a Caiano REPORT INCONTRI Secondo incontro pubblico Quinto incontro pubblico Terzo incontro specialistico ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Fausto Ferruzza e Giacomo Bruni, Legambiente	Toscana Aeroporti ha provveduto tramite professionisti esperti e qualificati al monitoraggio delle seguenti componenti biotiche: agro-ecosistema, vegetazione e flora, habitat, avifauna, anfibi e rettili, pipistrelli, farfalle e coleotteri; la popolazione di uccelli in particolare è stata oggetto di 5 anni di rilevamenti. Ciò ha consentito di avere piena consapevolezza delle attuali caratteristiche degli ecosistemi esistenti, del livello di biodiversità e delle specie biotiche presenti. Uno specifico studio riferito all'agro-ecosistema della Piana e alle funzioni agricole delle aree interessate viene confermato anche per la presente revisione progettuale che, pertanto, nelle successive fasi di approfondiento progettuale e, in particolare, nell'ambito del procedimento VIA-VAS, sarà supportata ed integrata con aggiornati studi a ciò riferiti. Si recepisce e si condivide, quindi, quanto segnalato, e si accoglie il suggerimento di provvedere ad uno specifico approfondimento riferito alle ricadute a terra degli inquinanti nelle aree potenzialmente più esposte al fenomeno.	Il gestore aeroportuale ritiene che il nuovo Masterplan possa incidere sulla biodiversità e sulle funzioni ecosistemiche del Parco della Piana e delle aziende agricole presenti? In che modo? Quali azioni intende intraprendere per ridurre le ricadute negative?

MACRO-TEMA
Ambiente e paesaggio

SOTTO-TEMA
Opere di compensazione

TEMI E OSSERVAZIONI	FONTI	RISPOSTA FORNITA DURANTE IL DIBATTITO	DOMANDA PER IL GESTORE
Si ritiene che le opere di compensazione non siano sufficienti e si suggeriscono altre tipologie di intervento necessarie per mitigare gli impatti dell'opera e ricostruire l'integrità ecologica della Piana.	QUADERNI DEGLI ATTORI Stefano Berni Roberta Porciani LIPU Sezione Firenze REPORT INCONTRI Secondo incontro pubblico Secondo incontro specialistico Terzo incontro specialistico ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Giacomo Bruni, Legambiente Sesto Fiorentino Barbara Battistello, Direttrice Coldiretti Firenze-Prato Pro Natura Firenze	La proposta di Piano di Sviluppo Aeroportuale minimizza l'occupazione di nuovo suolo e, con essa, l'interferenza con le aree del Sito Natura 2000 "Stagni della piana fiorentina e pratese". Ciononostante, le opere di compensazione ambientale previste consentono ancora la piena compensazione degli habitat oggetto di interferenza diretta, con rapporti tra estensione dei nuovi habitat ed estensione di quelli esistenti sempre abbondantemente a vantaggio dei primi. Le caratteristiche tecniche, paesaggistiche ed ecologiche degli interventi rimangono inalterate rispetto a quelle del precedente Masterplan, già sottoposte a verifica, valutazione e approvazione da parte degli Enti competenti.	Alla luce delle critiche emerse, il gestore aeroportuale intende rafforzare il valore delle opere di compensazione nelle future fasi progettuali o ritiene che l'attuale proposta di Masterplan consenta la piena compensazione degli habitat oggetto di interferenza?
Si ritiene necessario che le opere di compensazione siano le prime a essere realizzate, prima di completare l'intervento di ampliamento dell'aeroporto prevedendo tempi per lo spostamento degli ecosistemi sufficienti.	REPORT INCONTRI Secondo incontro pubblico Terzo incontro specialistico ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Pro Natura Firenze	Tutte le opere e misure di compensazione paesaggistica e ambientale dovranno essere completate e già in uso per almeno 8-10 mesi prima di poter interferire con gli habitat presenti all'interno dell'area naturale protetta degli Stagni della piana fiorentina e pratese.	Il gestore aeroportuale conferma che il cronoprogramma degli interventi dà la giusta priorità alle opere di compensazione? In particolare, considera i tempi necessari per la corretta riallocazione e attecchimento degli ecosistemi interferiti?
Si propone di istituire una cabina di monitoraggio condivisa sull'implementazione e sui risultati di queste opere.	REPORT INCONTRI Secondo incontro pubblico ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro	Gli interventi complementari previsti all'interno del Masterplan aeroportuale nascono con finalità paesaggistiche ed ecologiche, riscontrabili sia nella configurazione complessiva delle nuove aree naturali, sia nella scelta e disposizione delle nuove aree umide e semi-umide. Il tutto è stato studiato e progettato da professionisti esperti, conoscitori dall'area e sulla base delle risultanze di anni di monitoraggio delle specie biotiche della Piana. Le nuove aree saranno, inoltre, costantemente monitorate, controllate e gestite. Infatti, 87 milioni di euro (sui 440 totali) si riferiscono a spese tecniche, costi per acquisizione delle aree, indagini e monitoraggi.	Si chiede al gestore aeroportuale di specificare in che modo e con quali tempistiche verranno monitorate le opere di compensazione e di prendere posizione circa la proposta di istituzione di una cabina di regia per la condivisione dei relativi risultati.

MACRO-TEMA
Ambiente e paesaggio

SOTTO-TEMA
Impatto acustico

TEMI E OSSERVAZIONI	FONTI	RISPOSTA FORNITA DURANTE IL DIBATTITO	DOMANDA PER IL GESTORE
Richieste di chiarimento sul metodo utilizzato per elaborare la valutazioni relative all'impatto acustico, anche in caso di eventuali manovre di emergenza o in presenza di fenomeni atmosferici estremi	QUADERNI DEGLI ATTORI Amedeo Baldini REPORT INCONTRI Secondo incontro pubblico ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro	Lo studio e la valutazione dell'impatto acustico sono, ai sensi di legge, predisposti da Toscana Aeroporti e sottoposti alla verifica degli enti competenti. All'interno del successivo procedimento Via-Vas l'impatto acustico della nuova infrastruttura di volo sarà valutato dal ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica e dalla Regione Toscana. Il numero cui si fa riferimento rappresenta una prima stima degli abitanti residenti che saranno esposti a livelli di rumore aeroportuale, espressi attraverso l'indicatore di legge Lva, superiori a 60 decibel. La medesima metodologia è stata applicata sia per il calcolo della popolazione attualmente esposta a rumore aeroportuale, sia per la stima di quella esposta nello scenario di massimo impatto associato alla nuova proposta di Masterplan. L'indicatore acustico tiene conto della totale operatività dell'aeroporto, ossia 7 giorni a settimana (considerando le tre settimane a maggior traffico per ogni quadrimestre dell'anno) per tutte le ore di apertura giornaliera dello scalo (circa 18-19 al giorno). Si tratta di condizioni non coerenti con l'attività lavorativa solitamente esercitata nei fabbricati industriali o artigianali delle zone interessate. Si consideri, inoltre, che la rumorosità degli ambienti interni delle aree industriali, caratterizzate dall'operatività di macchinari, risulta superiore rispetto a quella causata dagli aeromobili in sorvolo. Per quanto riguarda l'atterraggio Circle to Land, detta procedura di atterraggio non rientra tra quelle previste per la futura pista di volo. Non saranno ammessi atterraggi con provenienza da Est.	Alla luce dei contributi emersi, il gestore aeroportuale considera adeguati i modelli di valutazione utilizzati per determinare chi sarà soggetto all'impatto acustico degli aeromobili, anche in caso di manovre di emergenza o di fenomeni atmosferici estremi? Cosa risponde alle segnalazioni di attuali sorvoli in orario notturno, alla richiesta di chiarimenti circa gli impatti acustici sulle attività produttive e rispetto della *buffer zone* della Villa Medicea?
Si ritiene essenziale installare un adeguato sistema di monitoraggio del rumore.	QUADERNI DEGLI ATTORI Amedeo Baldini	Nel corso del successivo procedimento di VIA-VAS le valutazioni acustiche saranno ulteriormente verificate e approfondite. In fase di esercizio la specifica rete di monitoraggio acustico aeroportuale, gestita da Toscana Aeroporti e verificata/controllata da ARPAT, acquisirà i dati reali di rumore. Dal momento in cui la nuova pista entrerà in esercizio, la rete di monitoraggio acustico acquisirà i dati di rumore reale e potrà consentire alla Commissione aeroportuale (prevista dal decreto ministeriale 31 ottobre 1997) e agli altri enti competenti di valutarne la coerenza rispetto alle attuali previsioni e di richiedere eventuali azioni correttive.	Alla luce di quanto emerso, si chiede al gestore aeroportuale di dettagliare quando e da chi saranno stabilite le specifiche tecniche relative al sistema di monitoraggio del rumore.
Richieste di chiarimenti sui sorvoli e sugli relativi impatti acustici nella Provincia di Prato.	REPORT INCONTRI Quinto incontro pubblico ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro	Il territorio di Prato sarà interessato da atterraggi a partire da una quota di 790 metri fino a 320 metri, gli abitanti saranno interessati dal sorvolo a una quota media di 660 metri, ad eccezione di alcune abitazioni di Cafaggio, vicine all'autostrada, che saranno interessante ad una quota di 490 metri. Per quel che riguarda il decollo 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 le zone residenziali. L'unico sorvolo diretto sarà qualche abitazione a Cafaggio-Fontanelle, con una quota di 1150 metri. Per quanto riguarda quest'ultime abitazioni il Masterplan prevede di stare al di sotto della soglia individuata dalla normativa di 65 decibel in orario diurno. Per quanto riguarda l'area Toscochimica questa non verrà più sorvolata e per quanto concerne il sorvolo di Villa Montalvo è meno impattante di quello delle numerose abitazioni di Peretola.	Il gestore aeroportuale conferma le valutazioni espresse durante l'incontro circa le ricadute acustiche dei sorvoli nella provincia di Prato? Intende eventualmente integrare elementi aggiuntivi?
Richieste di approfondimenti e proposte sui sistemi di prevenzione del rumore.	QUADERNI DEGLI ATTORI Amedeo Baldini Comune di Poggio a Caiano REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico Terzo incontro pubblico Secondo incontro specialistico ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Barbara Battistello, Coldiretti Firenze-Prato	La protezione, soprattutto acustica, del Polo scientifico e tecnologico sarà garantita attraverso la realizzazione di una duna in terra, coerente sia per localizzazione, sia per dimensionamento a quanto specificatamente richiesto dall'Università nell'ambito del procedimento Via riferito al precedente Masterplan 2029. Per quanto riguarda le vibrazioni, il fenomeno è già stato oggetto di studio nell'ambito del precedente Masterplan 2029, in occasione del quale è emersa la non significatività degli impatti, che hanno un'estensione molto più limitata rispetto alla diffusione del rumore. L'Università non ha mai avanzato osservazioni o richieste al riguardo, a dimostrazione della completezza delle indagini eseguite.	Il gestore aeroportuale considera sufficienti e adeguati i sistemi di protezione dal rumore previsti dal nuovo Masterplan? Come valuta la proposta di estensione della duna fonoassorbente a protezione anche del Consorzio agrario?

MACRO-TEMA
Ambiente e paesaggio

SOTTO-TEMA
Emissioni

TEMI E OSSERVAZIONI	FONTI	RISPOSTA FORNITA DURANTE IL DIBATTITO	DOMANDA PER IL GESTORE
Richieste di chiarimenti circa le valutazioni delle emissioni elaborate dal gestore aeroportuale contenute nel Dossier di Progetto.	QUADERNI DEGLI ATTORI Luigi Franchi Associazione VAS Onlus REPORT INCONTRI Secondo incontro pubblico ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro	L'inquinamento atmosferico prodotto dall'esercizio aeroportuale e percettibile a terra risulta per lo più generato dagli impianti posti a servizio del Terminal, dai mezzi di terra posti a supporto degli aerei in sosta e dagli aerei in fase di rullaggio. Per questo motivo, l'aeroporto provvederà, attraverso il suo Piano di sviluppo, alla pressochè eliminazione del proprio contributo diretto emissivo. Gli aerei di nuova generazione previsti in esercizio presso lo scalo risulteranno, inoltre, significativamente meno inquinanti di quelli della precedente generazione. Inoltre, le emissioni prodotte dagli aerei nel corso del loro volo risultano generate a quote talmente elevate da garantire un'efficace dispersione e la pressochè assenza di ricadute a terra già a partire da quote prossime all'altezza di mescolamento atmosferico. Le modellazioni numeriche effettuate a supporto della revisione progettuale evidenziano valori di concentrazione di inquinanti nelle aree circostanti all'aeroporto sempre al di sotto dei vigenti limiti di legge, in rapporto di circa uno o due ordini di grandezza. Gli studi ambientali condotti considerano, a scopo precauzionale, unicamente lo scenario di massimo impatto di progetto, ossia quello coincidente con l'anno 2035 di fine attuazione del Masterplan. In realtà detto scenario sarà raggiunto progressivamente nei 10 anni di Masterplan, e il singolo incremento annuo sarà relativamente limitato. Le emissioni degli aeromobili sono calcolate dal software AEDT.	Alla luce delle osservazioni emerse in merito alla valutazione delle emissioni inquinanti, il gestore aeroportuale conferma quanto sostenuto durante il dibattito pubblico? Intende integrare con valutazioni aggiuntive?
Richieste di chiarimenti circa il monitoraggio dell'impatto sull'aria. Inoltre, ci si chiede chi gestirà queste stazioni.	REPORT INCONTRI Secondo incontro pubblico ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro	L'attuale rete di monitoraggio della qualità dell'aria in Toscana è di proprietà, ed è gestita, dalla Regione Toscana, per il tramite di ARPAT. Né ENAC, né Toscana Aeroporti possono avere competenza in merito al tipo, al numero e alla localizzazione di dette postazioni di rilevamento. Per gli aeroporti sussiste l'obbligo di installazione e gestione della rete di monitoraggio del rumore aeroportuale, ma non della qualità dell'aria del territorio. Nell'ambito del successivo procedimento VIA-VAS sarà, comunque, predisposto un apposito Piano di Monitoraggio Ambientale, contenente la proposta del gestore aeroportuale relativa alle previste azioni di monitoraggio (comprensive anche della qualità dell'aria). Gli Enti competenti valuteranno detta proposta, richiedendo eventuali modifiche e integrazioni alle quali Toscana Aeroporti si atterrà rigorosamente.	Il gestore aeroportuale conferma quanto detto in fase di dibattito riguardo al monitoraggio della qualità dell'aria? Intende integrare le risposte date?

MACRO-TEMA
Ambiente e paesaggio

SOTTO-TEMA
Sicurezza idrogeologica

TEMI E OSSERVAZIONI	FONTI	RISPOSTA FORNITA DURANTE IL DIBATTITO	DOMANDA PER IL GESTORE
Dal punto di vista della sicurezza idraulica l'opera è considerata un miglioramento rispetto alla situazione attuale.	QUADERNI DEGLI ATTORI Associazione V. Giannotti REPORT INCONTRI Secondo incontro specialistico ATTORI Pierlugi Bianchetti, Presidente ANCE Firenze		
Si ritengono problematiche e pericolose alcune questioni idrogeologiche a causa della costruzione e della direzione della nuova pista in scenari estremi.	QUADERNI DEGLI ATTORI Comune di Sesto Fiorentino Comune di Poggio a Caiano REPORT INCONTRI Secondo incontro pubblico Quinto incontro pubblico ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro	La nuova pista di volo interferisce con l'attuale percorso del Fosso Reale. Lo studio su come risolvere questa interferenza ha rappresentato l'opportunità per migliorare le condizioni di sicurezza idraulica anche nel tratto del Fosso Reale a valle dell'autostrada non interessato da nuove opere di Masterplan. La nuova soluzione proposta, definita per consentire la buona funzionalità idraulica in caso di piena, inizia con la deviazione del Fosso verso ovest all'altezza dello stabilimento Baxter, davanti al Polo scientifico e prosegue aggirando la nuova pista di volo, per poi ricollegarsi all'alveo attuale del Fosso immediatamente a monte dell'attuale ponte autostradale dell'A11. In occasione degli eventi di piena, questa derivazione sarà chiusa e le acque proseguiranno lungo il percorso della nuova inalveazione. Per garantire condizioni di sicurezza idraulica per eventi duecentennali, verranno costruite inoltre due casse d'espansione per la "laminazione", cioè riduzione, delle portate di piena del Fosso. Riguardo al rischio di alluvione nel nuovo sottopasso di via dell'Osmannoro, Toscana Aeroporti ha risposto che il rischio è stato tenuto in considerazione. I battenti idrici previsti nell'area dal Piano di gestione del rischio alluvione, dovuti al fiume Arno, saranno intercettati a monte del sottopasso e convogliati in un apposito bacino di auto-contenimento idraulico. L'intero tratto (rampe di accesso al sottopasso e il sottopasso stesso) sono progettati in sicurezza idraulica. Le acque piovane che interesseranno le rampe saranno raccolte in corrispondenza del punto più basso del sottopasso, accumulate in un apposito manufatto e successivamente restituite al reticolo idrografico.	Il gestore aeroportuale intende confermare che le questioni idrogeologiche, come affrontate nel Masterplan, non comportano rischi, neanche in casi di piena o di altri scenari estremi e perciò costituiscono un miglioramento della situazione attuale? Perché?
Si ritiene importante recuperare e depurare le acque reflue e le acque nelle casse di espansione per riutilizzarle sul territorio, specialmente in ambito agricolo, e combattere la siccità.	REPORT INCONTRI Secondo incontro pubblico Secondo incontro specialistico ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Barbara Battistello, Direttrice Coldiretti Firenze-Prato	La proposta progettuale include anche la gestione delle acque, con particolare riferimento a quelle piovane che andranno a dilavare le nuove superfici del comparto di volo e la copertura del nuovo terminal passeggeri. Tutte le acque piovane saranno raccolte da apposite reti e, previo trattamento depurativo di quelle che potrebbero trasportare agenti inquinanti, saranno accumulate in apposite vasche di contenimento, alcune delle quali sono già previste dotate di dispositivi per il riutilizzo delle acque, sia a fini irrigui delle aree interne all'aeroporto, sia per alimentare le cassette sanitarie dei servizi igienici del nuovo terminal. Se ritenuto di interesse, si potranno valutare congiuntamente con operatori agricoli forme di riutilizzo delle acque accumulate.	Il gestore aeroportuale conferma di voler considerare, nelle successive fasi progettuali, la possibilità di riutilizzare le acque accumulate, congiuntamente agli operatori agricoli? In che modo?

MACRO-TEMA
Ambiente e paesaggio

SOTTO-TEMA
Impianto fotovoltaico e produzione energetica

TEMI E OSSERVAZIONI	FONTI	RISPOSTA FORNITA DURANTE IL DIBATTITO	DOMANDA PER IL GESTORE
Ci si interroga sulla quantità di energia che potrà produrre il nuovo impianto fotovoltaico, su come si gestiranno eventuali eccessi di produzione e sulla possibilità di prevedere impianti differenti: eolici e/o geotermici.	REPORT INCONTRI Secondo incontro pubblico ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro	La potenzialità di produzione elettrica prevista, di circa 15 MW, è idonea a coprire l'intero fabbisogno energetico dello scalo aeroportuale. L'impiantistica sarà integrata con appositi sistemi di accumulo di energia (batterie) ovvero di produzione di idrogeno con relativo accumulo, in modo da coprire i fabbisogni energetici dello scalo anche in corrispondenza di orari e condizioni in cui l'impianto fotovoltaico non produrrà. La quota parte di energia elettrica in esubero potrà essere fornita alle utenze poste nelle circostanze dello scalo, attraverso la creazione di comunità energetiche.	Il gestore conferma che la quota parte di energia elettrica in esubero potrà essere fornita alle utenze poste nelle vicinanze dello scalo? Se sì, in che modo? Intende inoltre considerare alternative come impianti eolici o geotermici e perché?
Si è discussa la scelta di posizionare il nuovo impianto fotovoltaico al posto dell'attuale pista, che sarà dismessa con la costruzione della nuova.	REPORT INCONTRI Secondo incontro pubblico Secondo incontro specialistico Terzo incontro specialistico ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Barbara Battistello, Direttrice Coldiretti Firenze-Prato Gabriele Alessandro Antonacci, Pro Natura Firenze	La localizzazione dell'impianto consente di valorizzare la porzione di pista attuale che andrà in disuso quando entrerà in funzione la nuova pista; inoltre, sulla base di verifiche già effettuate, risulta idonea per l'assenza di ostacoli ombreggianti e di fenomeni di abbagliamento sia nei confronti dei piloti, sia dei controllori di volo che operano presso la torre di controllo.	Alla luce di quanto dibattuto, il gestore aeroportuale conferma di considerare idoneo il posizionamento dell'impianto fotovoltaico al posto dell'attuale pista? Come valuta la collocazione di parte dell'impianto su superfici coperte allo scopo di ridurre il consumo di suolo?

MACRO-TEMA
Ricadute economiche e occupazionali

SOTTO-TEMA
Ricadute economiche

TEMI E OSSERVAZIONI	FONTI	RISPOSTA FORNITA DURANTE IL DIBATTITO	DOMANDA PER IL GESTORE
L'intervento permetterà di avere una infrastruttura adeguata allo sviluppo del sistema economico locale, favorendo i flussi commerciali con il resto del mondo e migliorarando l'attrattività del territorio. Inoltre, i benefici economici potranno anche tradursi in maggiori disponibilità di risorse per la tutela ambientale della Piana.	QUADERNI DEGLI ATTORI Gabriele Ciampi Associazione V.Giannotti Guerino Cofano REPORT INCONTRI Secondo incontro specialistico Terzo incontro pubblico ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Claudio Bianchi, Presidente Confesercenti Massimo Manzini, Responsabile Centro Studi Economici Confindustria Firenze Leonardo Bassilichi, Presidente Camera di Commercio Firenze Silvia Ramondetta, Responsabile area economica Confindustria Toscana Stefano Guerri, Vicedirettore Confcommercio Firenze-Arezzo		Alla luce di quanto discusso, il gestore aeroportuale ritiene di aggiungere ulteriori elementi in merito a come l'adeguamento dell'aeroporto favorirà i flussi commerciali e migliorerà l'attrattività economica del territorio?
Si ritiene che l'aerporto non porterà vantaggi economici né agli abitanti né ai commercianti della Piana e che potrebbe portare a una svalutazione economica degli immobili nei pressi dell'asilo, della scuola e della casa di riposo.	QUADERNI DEGLI ATTORI Comune di Sesto Fiorentino REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico Terzo incontro pubblico ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro	I lavori di adeguamento dello scalo genereranno maggiori posti di lavoro, sia direttamente all'interno dell'aeroporto, sia all'interno delle aziende che riforniranno l'aeroporto di beni e servizi, sia nel complesso delle aziende della Piana. Per ragioni di necessaria prossimità al posto di lavoro, una quota rilevante di questi lavoratori risiederà infatti in prossimità dell'aeroporto e i loro consumi quotidiani porteranno ulteriore vantaggio anche ai commercianti della Piana. Presso gli edifici residenziali presenti nei pressi dei citati ""ricettori sensibili"" dell'abitato di Capalle non sono previsti superamenti dei valori ammissibili di rumorosità definiti dal Piano Comunale di Classificazione Acustica di Campi Bisenzio ascrivibili al sorvolo degli aerei e dunque non ci sarà una svalutazione ascrivibile alla presenza dell'aeroporto.	Alla luce delle osservazioni e dei timori emersi, il gestore aeroportuale intende confermare - ed eventualmente specificare con ulteriori elementi - le risposte fornite durante la procedura circa la non sussistenza di impatti negativi sull'economia del territorio e in particolare sugli abitanti, i commercianti e gli immobili?
Si ritiene che l'arrivo di nuovi turisti grazie al nuovo aeroporto porterebbe a una situazione di *overtourism*; per cui la funzione ricettiva della città e il valore della rendita crescerebbero ancor di più, con conseguente spopolamento del centro storico e scarsa propensione agli investimenti in altri settori produttivi.	QUADERNI DEGLI ATTORI Comune di Sesto Comune di Poggio a Caiano REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico Terzo incontro pubblico Terzo incontro specialistico ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Dalida Angelini, Segretaria Generale CGIL Toscana Gabriele Antonacci, Pro Natura Firenze	La previsione di aumento dei passeggeri su entrambi gli scali al 2035 sarà di circa 2 milioni e mezzo sull'intera regione. L'obiettivo è fare in modo che i turisti, che oggi sono solo di passaggio, arrivino in aeroporto perché, statisticamente, emerge che chi arriva in aeroporto rimane di più sul territorio. Dalle analisi fatte, inoltre, non emerge il rischio di un *overtourism* per Firenze.	Alla luce di quanto emerso, il gestore aeroportuale conferma che gli incrementi dei flussi di traffico previsti, specialmente di carattere turistico, potranno essere assorbiti dalla città in maniera sostenibile? Perché?

MACRO-TEMA
Ricadute economiche e occupazionali

SOTTO-TEMA
Ricadute occupazionali

TEMI E OSSERVAZIONI	FONTI	RISPOSTA FORNITA DURANTE IL DIBATTITO	DOMANDA PER IL GESTORE
Si è sottolineata l'importanza di utilizzare contratti adeguati a ciascuna categoria lavorativa, con norme precise e attenzione alla sicurezza, evitando contratti multiservizio e precariato. Inoltre, è importante che il gestore aeroportuale presti attenzione alle tipologie di contratto che faranno sottoscrivere ai sub concessionari.	REPORT INCONTRI Secondo incontro specialistico Terzo incontro pubblico ATTORI Stefano Boni, Fit-CISL Toscana Monica Santucci Marco Cecchi Dalida Angelini Contributi emersi dai tavoli di lavoro	Il gestore aeroportuale applica ai propri dipendenti il contratto nazionale del settore aeroportuale, procedendo ad assunzioni basate esclusivamente sulla professionalità dei candidati. 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.	Come il gestore aeroportuale intende garantire l'applicazione e il rispetto delle normative sul lavoro?
Preoccupazione per un possibile ridimensionamento dello scalo a livello di traffico durante il periodo dei lavori. Questo potrebbe comportare una sospensione di alcuni vettori che andrebbero in altri aeroporti e terminata l'opera sarebbe difficile riportarli a Firenze, causando problemi per la mano d'opera che attualmente viene chiamata a lavorare.	REPORT INCONTRI Secondo incontro specialistico ATTORI Leonardo Mugnaini, Coordinamento UIL Firenze	Il gestore aeroportuale ha risposto che non si prevedono interruzioni del traffico aereo tali per cui vi possano essere delle ricadute occupazonali nagative.	Il gestore aeroportuale conferma che le interruzioni del traffico aereo dovute ai lavori di realizzazione avranno una durata ristretta e quindi non provocheranno ricadute occupazionali negative?
Dovrebbe esserci un monitoraggio del numero e della qualità di assunzioni che effettivamente verranno fatte nel tempo, anche attraverso l'istituzione di tavoli permanenti per proseguire la discussione e esporre eventuali problematiche.	REPORT INCONTRI Secondo incontro specialistico ATTORI Leonardo Mugnaini, Coordinamento UIL Firenze Giovanni Ronchi, CISL Firenze Prato Leonardo Bassilichi, Presidente CCIAA	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.	Il gestore aeroportuale conferma quanto affermato durante il dibattito sul monitoraggio delle assunzioni? Intende accogliere la proposta di avviare tavoli periodici per proseguire la discussione relativa alle condizioni di lavoro?

MACRO-TEMA
Mobilità

SOTTO-TEMA
Mobilità dolce

TEMI E OSSERVAZIONI	FONTI	RISPOSTA FORNITA DURANTE IL DIBATTITO	DOMANDA PER IL GESTORE
Si registrano criticità e proposte per la mobilità dolce rispetto al quadro degli interventi infrastrutturali previsti.	REPORT INCONTRI Quarto incontro pubblico Terzo incontro specialistico ATTORI Prof. Francesco Alberti UNIFI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Gabriele Antonacci - Pro Natura Firenze	Si recepisce favorevolmente l'attenzione posta a questa tematica da parte dei soggetti partecipanti al dibattito pubblico e conseguentemente ci si impegna a definire, nell'ambito delle successive fasi di sviluppo progettuale, possibili soluzioni tecniche in grado di introdurre nuovi percorsi ciclabili, da integrare con quelli già programmati dalle amministrazioni competenti. In particolare, saranno oggetto di studio i seguenti ambiti di intervento: creazione di strutture di supporto alla mobilità soft da prevedersi in aeroporto (aree di sosta e di ricarica elettrica per biciclette, locali tecnici e spogliatoi per utenti); collegamento ciclabile aeroporto-duna di protezione Polo scientifico-via dell'Osmannoro; collegamento ciclabile Osmannoro-via Pratese-via dei Giunchi-nuovo Fosso Reale-via dell'Osmannoro (evitando una pista ciclabile all'interno del nuovo sottopasso viario di progetto per via dell'Osmannoro, in recepimento di quanto discusso in seduta di dibattito pubblico).	Il gestore aeroportuale intende recepire i suggerimenti raccolti, integrando nelle successive fasi di sviluppo progettuale soluzioni per nuove piste ciclabili e per l'incentivo della mobilità dolce? Se sì, con quali indirizzi principali?

MACRO-TEMA
Mobilità

SOTTO-TEMA
Mobilità collettiva e intermodalità

TEMI E OSSERVAZIONI	FONTI	RISPOSTA FORNITA DURANTE IL DIBATTITO	DOMANDA PER IL GESTORE
L'intervento rappresenta un completamento dal punto di vista dell'intermodalità.	REPORT INCONTRI Secondo incontro specialistico ATTORI Pierluigi Banchetti, ANCE Firenze		
L'aeroporto dovrebbe muoversi in maniera sinergica con le altre infrastrutture trasportistiche del territorio, promuovendo l'intermodalità. In merito a ciò si consiglia una cabina di regia che permetta di coordinare e mettere a sistema la mobilità nel suo insieme.	QUADERNI DEGLI ATTORI Roberta Porciani Comune di Poggio a Caiano REPORT INCONTRI Terzo incontro pubblico Terzo incontro specialistico ATTORI Dalida Angelini, Segretaria Regionale CGIL Toscana Stefano Boni, Fit-CISL Toscana Prof. Francesco Alberti UNIFI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Pro Natura Firenze	La revisione progettuale del Piano di sviluppo aeroportuale mira a incrementare i collegamenti multimodali tra lo scalo aeroportuale e le altre forme di mobilità disponibili o previste nel medesimo ambito territoriale. La proposta progettuale risulta già efficacemente integrata con le previsioni infrastrutturali di adeguamento alla terza corsia dell'autostrada A11, di realizzazione del nuovo "nodo di Peretola" (sistema di accesso viario alla città di Firenze, parte integrante del progetto autostradale di ampliamento alla terza corsia) e di estensione della linea 2 della tramvia relativamente al percorso Aeroporto-Sesto Fiorentino. Il nuovo Masterplan prevede anche l'ottimizzazione del collegamento stradale tra lo scalo aeroportuale e la stazione ferroviaria Firenze-Castello afferente alla linea AV-AC Firenze-Bologna e alla linea ferroviaria Firenze-Prato-Pistoia-Lucca.	Alla luce di quanto emerso, il gestore aeroportuale ritiene che l'intervento promuova sufficientemente l'intermodalità e che integri l'aeroporto nel sistema trasportistico del territorio? Se sì, perché? Se no, quali soluzioni diverse intende valutare nelle prossime fasi progettuali?
Emergono osservazioni, critiche e proposte legate alla costruzione del sottopasso viario dell'Osmannoro.	REPORT INCONTRI Secondo incontro specialistico Quarto incontro pubblico ATTORI Stefano Boni, Fit-CISL Toscana Contributi emersi dai tavoli di lavoro Francesco Alberti, Unifi	La deviazione di via dell'Osmannoro, necessaria a seguito della diretta interferenza con la nuova pista, è stata definita accogliendo le istanze che il Comune di Sesto Fiorentino aveva espresso nell'ambito del precedente Masterplan 2029. Il sottopasso viario garantisce la continuità del collegamento città-zona produttiva e il Masterplan non condiziona, né preclude altre diverse ipotesi di rafforzamento del collegamento dell'abitato di Sesto con l'area dell'Osmannoro che peraltro non risultano in alcuno dei vigenti strumenti di pianificazione. Per quanto riguarda il trasporto pubblico, le amministrazioni competenti non hanno previsto il collegamento tramviario Osmannoro-Sesto Fiorentino ritenuto non economicamente sostenibile.	Il gestore aeroportuale ritiene definitiva la soluzione proposta per garantire la continuità del collegamento tra Sesto Fiorentino e la zona dell'Osmannoro? Se sì, perché? Se no, quali accorgimenti intende valutare nelle fasi progettuali successive?

MACRO-TEMA
Mobilità

SOTTO-TEMA
Mobilità individuale

TEMI E OSSERVAZIONI	FONTI	RISPOSTA FORNITA DURANTE IL DIBATTITO	DOMANDA PER IL GESTORE
Si ritiene che il progetto possa peggiorare il problema del traffico cittadino e penalizzare gli spostamenti da e per Firenze, Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio.	QUADERNI DEGLI ATTORI Roberta Porciani Comune di Sesto Fiorentino REPORT INCONTRI Quarto incontro pubblico Terzo incontro specialistico ATTORI Prof. Francesco Alberti UNIFI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Pro Natura	Nel corso delle successive fasi di approfondimento progettuale sarà elaborato anche uno specifico studio del traffico, attraverso il quale saranno modellati i previsti tragitti veicolari per accesso/uscita all'aeroporto, stimandone al contempo i relativi volumi di traffico.	Alla luce di quanto emerso, il gestore aeroportuale ritiene sufficienti le soluzioni viarie previste nel nuovo Masterplan? Inoltre, ritiene adeguata la capienza prevista per i nuovi parcheggi? Se sì, perché? Se no, quali accorgimenti intende attuare nelle successive fasi di progettazione?
Emergono perplessità sull'adeguatezza della dimensione dei parcheggi previsti dal Masterplan.	REPORT INCONTRI Quarto incontro pubblico Terzo incontro specialistico ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Pro Natura	Il sistema dei parcheggi è stato progettato in misura tale da risultare adeguato rispetto alle esigenze aeroportuali, ma non sovradimensionato. Ciò sia per non incentivare l'impiego delle auto private per raggiungere l'aeroporto, sia per garantire la massima integrazione con le pianificazioni di altre amministrazioni, come ad esempio il parcheggio multipiano previsto in località Guidoni dall'amministrazione di Firenze o i parcheggi scambiatori Castello e Sesto previsti a supporto della nuova linea tramviaria Aeroporto-Sesto Fiorentino.	Alla luce di quanto emerso, il gestore aeroportuale ritiene sufficienti le soluzioni viarie previste nel nuovo Masterplan? Inoltre, ritiene adeguata la capienza prevista per i nuovi parcheggi? Se sì, perché? Se no, quali accorgimenti intende attuare nelle successive fasi di progettazione?
Per quanto riguarda la viabilità 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.	REPORT INCONTRI Secondo incontro specialistico ATTORI Barbara Battistello, Coldiretti	Per ciò che concerne l'accessibilità del Consorzio Agrario nell'attuale Masterplan si prevede di mantenere la viabilità attuale, perchè la rotatoria da cui partirà la deviazione del sottopasso dell'Osmannoro è prima della strada che porta al Consorzio Agrario.	Il gestore aeroportuale conferma le proprie valutazioni relative alla viabilità d'accesso al Consorzio Agrario?



QUESTIONARIO DI GRADIMENTO

Il monitoraggio della Commissione nazionale dibattito pubblico

Il questionario anonimo di gradimento rientra nell'ambito delle attività che la Commissione nazionale per il dibattito pubblico (Cndp) svolge per monitorare e migliorare i dibattiti pubblici quali processi tesi ad assicurare l'informazione, la partecipazione e il confronto sulle opere e le diverse soluzioni progettuali. In particolare, la Commissione ritiene opportuno conoscere il punto di vista dei soggetti privati che vi hanno preso parte in merito allo svolgimento del processo, all'utilizzazione dei mezzi informativi e di comunicazione attivati, all'attività di coordinamento dei dibattiti.

I risultati verranno utilizzati dalla Commissione per migliorare lo svolgimento e l'efficacia dei dibattiti pubblici in Italia.

Le modalità di somministrazione

I questionari sono stati distribuiti esclusivamente dal coordinatore del dibattito pubblico attraverso la segreteria organizzativa, che ha curato anche la registrazione dei relativi esiti all'interno di un apposito database. I dati sono stati raccolti nei 45 giorni dedicati agli incontri pubblici e specialistici. In particolare, i/le partecipanti a ogni incontro hanno ricevuto il questionario nei giorni immediatamente successivi all'incontro, insieme al report dell'incontro stesso.

Sono state raccolte **52 risposte** pari a circa **il 13%** dei partecipanti totali agli incontri del dibattito pubblico (**401**). L'80% di chi ha risposto sono uomini e il 20% donne. L'età media è di **61 anni**. Il 20% si dichiara in pensione, seguono i/le docenti (13.7%) e gli/le impiegati/e nel settore privato (13.7%).

I risultati del questionario

Rispetto alla **partecipazione alla vita pubblica,** la maggioranza relativa risponde di non impegnarsi in alcun tipo di organizzazione. Le organizzazioni più frequentate, invece, sono i partiti politici (15,4%) e i sindacati (21,2%). Il **61,2%** dichiara comunque che **l'esperienza del dibattito pubblico ha rafforzato l'interesse per l'impegno civico** e più del 60% ritiene di poter influenzare le scelte politiche partecipando a processi come il dibattito pubblico.

Le persone che hanno risposto al questionario si dividono equamente tra chi conosceva già il dibattito pubblico e chi invece non ne aveva precedente conoscenza. **La classe più ampia (30.8%) dichiara comunque di non averne mai sentito parlare**. La maggior parte ha saputo del dibattito attraverso internet (34.6%) o attraverso la stampa (26.9%).

Il 61% ha preferito collegarsi agli incontri da remoto mentre il 39% ha partecipato in presenza. Il 28.8% ha partecipato a tutti gli incontri pubblici, il 30.8% alla maggior parte di essi (30.8%) e il 38.5% a uno solo.

La grande maggioranza ha risposto di aspettarsi di **acquisire una maggiore conoscenza del tema oggetto del dibattito pubblico**. Emerge, inoltre, l'aspettativa di uno spazio di confronto aperto in cui possano emergere tutte le posizioni, in cui si possa sviluppare un proprio parere e in cui possano essere prese in considerazione anche proposte di modifica e miglioramento del progetto.

Solo l'1,9% dichiara di non aver potuto esprimere la propria contrarietà, mentre il resto dei partecipanti afferma di aver partecipato attivamente. In particolare, l'82.6% ha ascoltato e proposto modifiche al progetto.

Circa il 79% dichiara che le informazioni fornite durante il dibattito sono state esposte con chiarezza, ma la percentuale di coloro che ritengono **gli interventi rappresentativi di tutti i punti di vista scende invece al 50%.** Nello specifico, un partecipante consiglia di prevedere una rappresentanza più equilibrata delle varie posizioni e pareri diversi da quelli presentati da Toscana Aeroporti.

Rispetto al sito internet, il 47.1% lo ritiene un mezzo di informazione completo e aggiornato, mentre il 45.1% chi non si esprime e il 7.8% non lo ritiene completo e aggiornato; una persona, in particolare, consiglia di indicare più link a siti d'informazione specialistica come quello di Toscana Aeroporti oppure quello del ministero Infrastrutture e trasporti per approfondimenti tematici. La grande maggioranza (64.7%) ritiene gli altri strumenti di informazione utilizzati coerenti con il tipo di informazioni e con i destinatari.

Tra gli strumenti che vengono consigliati per migliorare l'informazione pubblica si indicano, in particolare, una newsletter, la cartellonistica, i quotidiani, i telegiornali regionali e le radio locali. Chi suggerisce l'implementazione di altri mezzi di informazione esprime anche la necessità di un maggiore coinvolgimento del territorio per una maggiore conoscenza e consapevolezza del dibattito pubblico.

Più del 90% dei rispondenti dichiara che gli obiettivi del processo sono stati chiari e l'82.7% aggiunge che la spiegazione del processo è stata fornita nel dettaglio e chiaramente.

Inoltre, l'86.3% dice di aver appreso maggiori informazioni e chiarimenti sul tema grazie alla partecipazione al processo. Dalla maggior parte (75%) viene anche riconosciuto il ruolo di **terzianietà e neutralità degli organizzatori del dibattito pubblico**, che **per il 69,4% hanno svolto anche un ruolo di garanzia e inclusività.**

L'**81% si è sentito libero di esprimere la propria opinione nel corso degli incontri** e per il 66.7% il processo nella maggior parte dei casi non ha modificato l'opinione di partenza. Infine, il 90,2% dichiara che parteciperebbe nuovamente a un percorso del genere.

A questo link è possibile scaricare il questionario:

https://www.mit.gov.it/documentazione/cndp-commissione-nazionale-dibattito-pubblico

CREDITI

Si ringraziano per il prezioso contributo fornito nel corso del dibattito pubblico:

Ministero Infrastrutture e trasporti (Mit)

Caterina Cittadino – Presidentessa della Commissione nazionale dibattito pubblico (Cndp)
Giorgio Maria Tosi Beleffi, **Stefania Bisaglia** - Sezione Integrata III della Cndp
Flavia Melchiorri Terribile - Esperta Cndp
Arianna Di Santo e Tiberio Zompa - Ufficio di Presidenza

Enti territoriali

Regione Toscana
Eugenio Giani - Presidente

Città metropolitana di Firenze
Vincenzo Tartaglia_- Direzione Infrastrutture viabilità e mobilità

Provincia di Prato
Simone Calamai - Presidente

Comune di Firenze
Dario Nardella - Sindaco
Giacomo Parenti - Direttore generale del Comune di Firenze e della Città metropolitana di Firenze
Stefano Baccelli - Assessore alle Infrastrutture e trasporti
Massimo Achilli - Responsabile relazioni istituzionali del Comune di Firenze
Marcello Bandini - Consulta disabili del Comune di Firenze

Comune di Poggio a Caiano
Francesco Puggelli - Sindaco

Comune di Prato
Matteo Biffoni - Sindaco

Comune di Sesto Fiorentino
Lorenzo Falchi - Sindaco
Claudia Becchioli - Vicesindaca con deleghe Sviluppo economico e Lavori pubblici
Beatrice Corsi – Assessora alle Questioni ambientali
Camilla Sanquerin - Assessora alle Politiche sociali
Damiano Sforzi - Assessore all'Urbanistica
Antonio Bindi - Consigliere comunale con deleghe ai Percorsi partecipativi

Comune di Signa
Giampiero Fossi - Sindaco

Altri enti, associazioni e rappresentanze sindacali

Lorenzo Albanese - Guardia di finanza Apt Firenze
Francesco Alberti - Università di Firenze
Dalida Angelini - Cgil Toscana
Pierluigi Banchetti - Ance Firenze
Simona Bandino - Confindustria Firenze
Ritano Baragli - Confcooperative Firenze
Leonardo Bassilichi - Camera di Commercio Firenze
Barbara Battistello - Coldiretti
Lorenzo Beccattini - Firenze Fiera
Claudio Bianchi - Camera di commercio di Firenze e Confesercenti Firenze
Maurizio Bigazzi - Confindustria Toscana
Stefano Boni - Fit-Cisl Toscana
Giacomo Bruni - Legambiente Sesto Fiorentino
Daniela Burrini - Lipu Firenze
Santino Cannamela - Confesercenti Firenze
Gualberto Carrara - Associazione InPista
Gabriella Carapelli - Italia nostra Firenze
Marco Cecchi - Ugl
Rita Cecchini - Legambiente Prato
Rino Cofano - Associazione InPista
Aldo Cursano - Confcommercio Firenze
David Fanfani - Università di Firenze
Paolo Fantappiè - Uil Toscana
Marco Fantini - Aoc
Fausto Ferruzza - Legambiente Toscana
Franco Fratini - Fit Cisl Toscana
Marco Gamannossi - Polizia di frontiera di Firenze
Luca Giusti – Confartigianato Toscana
Lorenzo Gori - Confartigianato Firenze
Paolo Gori - Confartigianato Firenze
Stefano Guerri - Confcommercio Firenze-Arezzo
Carlo Lancia - Ance Toscana
Andrea Landini - Coldiretti
Alessandro Mannino - Enav
Massimo Manzini - Confindustria
Marco Massa - Italia nostra Firenze
Stefano Mattii - Legambiente Sesto Fiorentino
Paola Monaco - Università di Firenze
Carlo Moscardini - Legambiente Lastra a Signa
Gianfranco Mattei - Italia nostra Firenze
Leonardo Mugnaini - Uil Firenze
Raffaello Napoleone –Pitti immagine
Sandro Orlandini - Cia
Ilva Pacchetti - Italia nostra Firenze

Michele Panzieri - Uil trasporti

Roberto Petrone - Ente nazionale sordi di Firenze

Francesco Pugliese - Vigili del fuoco

Silvia Ramondetta - Confindustria Toscana

Giovanni Ronchi - Cisl Firenze-Prato

Laura Sankovich - Associazione ConnectUs

Monica Santucci - Filt Cgil Toscana

Carlo Scossianti - Wwf oasi fiorentina

Franco Staccioli - Enav

Fabrizio Tammaro - Agenzia delle dogane Apt Firenze

Proponente dell'opera - Ente nazionale per l'Aviazione civile (Enac)

Claudio Eminente - Direttore centrale Programmazione economica e sviluppo infrastrutture

Pasquale Proietti - Auditor sorveglianza della certificazione di aeroporto - Pianificazione e progettazione infrastrutture aeroportuali

Ente gestore dell'opera – Toscana Aeroporti Spa

Roberto Naldi - Amministratore delegato

Lorenzo Tenerani - Direttore Ambiente e direttore tecnico di Toscana Aeroporti Engineering Srl, in qualità di Responsabile unico del procedimento (Rup)

Federico Barraco - Responsabile Comunicazione

Progettisti di Toscana Aeroporti Spa

Celiana Grouman

Claudia Naldi

David Perri

Linda Stivala

Donata Vestrini

Progettisti per Toscana Aeroporti Spa

Francesca Baldessari - Arup

Stefano Decadri - Arthur D. Little Spa

Sara Lodrini - Arup

Gestione del dibattito – Avventura Urbana Srl

Coordinatore del dibattito pubblico

Alberto Cena

Supporto specialistico al coordinatore

Francesca Fazio - Esperta di inclusione e parità di genere

Andrea Pillon - Esperto di dibattito pubblico e processi partecipativi

Sara Seravalle - Direttrice esecutiva del dibattito pubblico

Maria Cristina Venanzi - Esperta di comunicazione

Alessandro Vezzil - Esperto di valutazione investimenti

Aspetti organizzativi e restituzione degli incontri

Team di supporto al coordinatore: **Valeria Antrilli** (responsabile segreteria e logistica), **Giulia Boldrini** (segreteria eventi), **Alessandro Bosco** (segreteria), **Francesca Damonte** (theme team), **Tommaso Garibaldi** (assistente al coordinatore), **Federica Maffei** (elaborazioni grafiche), **Yago Pasqualotto** (responsabile facilitazione), **Gaia Volpe** (redazione testi)

Facilitatori e facilitatrici dei tavoli di lavoro: **Elena Bellu, Giulia Boldrini, Cirino Caluccio, Laura Fortuna, Vittorio Indovina, Benedetta Masiani, Sarah Melchiorre, Carlotta Muston, Angela Nasso, Elenia Penna, Irma Visalli, Veronica Vitale**

Comunicazione, sito web e gestione piattaforme digitali

Alessandro Talarico (art director e gestione sito), **Luca Ferracuti** (gestione piattaforme e aggiornamento sito), **Marco Rizzone** (assistenza regia)

Comunicazione strategica e social media

Lorenzo Boni (social media), **Maria Massone** (social media), **Giulio Sarti** (media relation), **Nicolò Scarano** (responsabile comunicazione)

Si ringraziano le organizzazioni, le associazioni, i comitati, tutte le cittadine e i cittadini che hanno partecipato al dibattito pubblico.

DIBATTITO PUBBLICO
Aeroporto di Firenze

Firmato digitalmente da: TENERANI LORENZO
Unità organizzativa: non presente
Data: 01/06/2023 12:31:16

Firmato digitalmente da:
FANTI VITTORIO
Data: 01/06/2023 12:15:21