



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 DI 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 DI 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, tragguardato 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 della 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**.

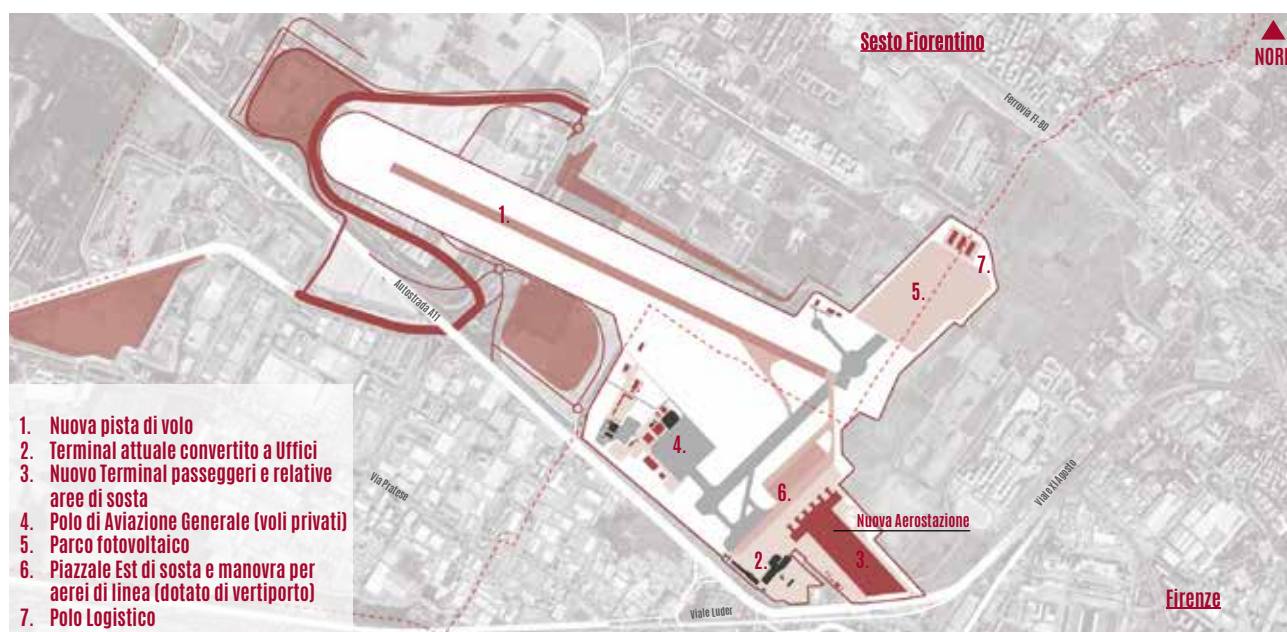


Immagine finale al 2035. In tratto rosso i soli interventi di nuova realizzazione, in grigio i comparti esistenti

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 contraddittorio 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 sopraccitato 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 tramettere 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 contenute 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 DI 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 Basilichi, 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 Gianì, 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. Ragonieri 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 contribuito 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 professionisti 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
Askaneews.it	2
Stamp toscana.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
O55firenze.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 territorio¹.

Una parte di coloro che hanno preso parte al processo ha evidenziato il problema dei sorvoli dei quartieri residenziali prossimi all'aeroporto², 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 sorvolati³. 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 decollo⁴ (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 **la 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 Firenze⁵ 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 infrastrutture⁶.

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 volo⁸. 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 meteorologiche (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 pista¹⁰. 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 Firenze¹¹.

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 scalo¹² 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 23:30¹³, 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 pista¹⁴.

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 Firenze¹⁵.

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'infrastruttura¹⁶. 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 precedente¹⁷, 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 servizi¹⁸. Inoltre, Toscana Aeroporti ha specificato come parte delle criticità ancora presenti potranno essere affrontate solo in una fase progettuale successiva, più approfondita¹⁹.



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 Piana²⁰. 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 Firenze²¹.

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 Parco²².

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 inquinanti²⁴. 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 sopportare²⁵, 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 giusta²⁶. 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 assorbirle²⁷.

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 inquinanti²⁸.



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 europea²⁹.

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 ecologici³⁰, 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 anni³¹. 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 merci³² e si ritiene che il mancato potenziamento di quell'asse sia in contrasto con un modello di sviluppo sostenibile³³.

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 insostenibile³⁵ 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 complementarità tra i due aeroporti, ritenuto un valore aggiunto per il territorio³⁷. 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 Pisa³⁸.

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 Firenze³⁹. 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? Ritieni 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 progettuale⁴¹.

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 esigenze⁴², 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.

cittadini⁴³. Secondo queste posizioni bisognerebbe, invece, concentrare l'attenzione sul Parco agricolo della Piana, diminuendo il traffico aereo a cui è esposto⁴⁴ 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 territorio⁴⁵. 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 fiorentino⁴⁶. 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 soddisfatta⁴⁷.



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 meteorologiche avverse). Da una parte, alcuni attori⁴⁹ hanno evidenziato che secondo loro il nuovo orientamento della pista ridurrebbe sensibilmente questo problema che attualmente incide sul 9,8% dell'operatività. Dall'altra parte⁵⁰, 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 circostante⁵¹. Inoltre, all'interno di un quaderno degli attori⁵², 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 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 ecosostenibile⁵³. 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 Tamaro, 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 **maggior 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 vocale⁵⁵.



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 CO₂ (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 attori⁵⁶ - 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 attori⁵⁷.

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 dalla 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 dibattito⁶⁴ 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 Peretola 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 particolare⁶⁶, 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 Montalvo⁶⁹), 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 attori⁷¹, sono emerse **perplexità 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 pressoché 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 (comprehensive 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 allagarsi⁷⁴.

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 Pierluigi 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 investimenti⁷⁷.

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 attrarre un maggior numero⁷⁸. 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 proposto⁸⁰. 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 scalo⁸¹.



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 ambientale⁸². 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 Piana⁸³.

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 periodo⁸⁴.

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 locale⁸⁶.

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 sorvolati⁸⁷.

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 casi⁸⁸.



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 cittadino⁸⁹.

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 cittadino⁹⁰.



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'appalto⁹¹.

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 rilevate⁹².



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 scalo⁹³.



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 comuni⁹⁴. 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 parti⁹⁵.

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 pubblici⁹⁶.



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 Peretola⁹⁷. 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 precedente⁹⁸.

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 competenti⁹⁹. 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 Cascine¹⁰⁰. 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-sud¹⁰¹. 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 Pasolini¹⁰².

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 esistenti¹⁰⁴. 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 territorio¹⁰⁵. Altri/e, invece, si sono concentrati sulla sinergia tra il sistema aeroportuale e quello ferroviario, affermando che non venga sufficientemente sviluppata¹⁰⁶; 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 Castello¹⁰⁸.

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 scientifico¹⁰⁹; 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 tramvia¹¹⁰. 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-pedonali¹¹¹.

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 congestionamenti¹¹² 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 Bisenzio¹¹³. 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 svincolo¹¹⁴. 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 **manca di simulazioni dei flussi di mobilità carrabile** all'interno del Masterplan, ritenuto un aspetto trascurato, ma di fondamentale importanza¹¹⁶.

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 traffico¹¹⁷.

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 Fiorentino¹¹⁸.



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 zona¹¹⁹.



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
Perplexità 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.	<p>QUADERNI DEGLI ATTORI Associazione VAS Onlus</p> <p>REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico</p> <p>ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro</p>	<p>Indipendentemente 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.</p>	/

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.	<p>REPORT INCONTRI Secondo incontro pubblico</p> <p>ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro</p>	<p>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.</p>	/

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	<p>QUADERNI DEGLI ATTORI Marco Martens</p>	<p>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.</p>	/

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.	<p>QUADERNI DEGLI ATTORI Associazione V. Giannotti</p> <p>REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico Terzo incontro pubblico Secondo incontro specialistico</p> <p>ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Silvia Ramondetta, Responsabile area economica Confindustria Toscana Lorenzo Gori, Confaartigianato Firenze Stefano Guerri, Vicedirettore Confcommercio Firenze-Arezzo</p>	/	/
Risolvere i problemi di sicurezza e conseguenti dirottamenti causati dalla direzione dell'attuale pista di volo.	<p>QUADERNI DEGLI ATTORI Associazione V. Giannotti Associazione inPista!</p> <p>REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico Primo incontro specialistico</p> <p>ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Marco Fantini, Presidente AOC (Airlines Operators Committee) Alessandro Mannino, Responsabile Rostering and Training di ENAV</p>	/	/
Migliorare le condizioni di disagio causate dall'impatto acustico per i 7000 sorvolati che vivono nelle zone limitrofe all'aeroporto.	<p>QUADERNI DEGLI ATTORI Associazione V. Giannotti Guerino Cofano Associazione inPista! Direttivo Circolo PD</p> <p>REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico Secondo incontro pubblico Secondo incontro specialistico Terzo incontro specialistico</p> <p>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!</p>	/	/
Diminuire le emissioni climalteranti causate dai lunghi tempi di rullaggio.	<p>QUADERNI DEGLI ATTORI Associazione V. Giannotti Associazione inPista!</p> <p>REPORT INCONTRI Quinto incontro pubblico Terzo incontro specialistico</p> <p>ATTORI Diego Arnone, Associazione in Pista</p>	/	/

MACRO-TEMA

Ragioni dell'opera

SOTTO-TEMA

Argomentazioni a favore

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).	<p>QUADERNI DEGLI ATTORI Associazione Vas Onlus Stefano Berni (WWF)</p> <p>REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico</p> <p>ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro</p>	Il consiglio di stato ha ritenuto invalido il procedimento amministrativo e non il progetto di Masterplan in sé; 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.	<p>QUADERNI DEGLI ATTORI Comune di Sesto Fiorentino Comune di Poggio a Caiano Associazione VAS Onlus Associazione V. Giannotti</p> <p>REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico Secondo incontro pubblico</p> <p>ATTORI Fausto Ferruzza, Presidente Legambiente Toscana Contributi emersi dai tavoli di lavoro David Fanfani, Università di Firenze Contributi emersi dai tavoli di lavoro</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>	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 decarbonizzazione per ridurre la quantità di emissioni climalternati nell'aria.	<p>QUADERNI DEGLI ATTORI Associazione Vas Onlus Stefano Berni (WWF) Roberta Porciani Luigi Franchi Comune di Poggio a Caiano</p> <p>REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico Secondo incontro pubblico</p> <p>ATTORI Fausto Ferruzza, Presidente Legambiente Toscana Contributi emersi dai tavoli di lavoro</p>	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.	<p>QUADERNI DEGLI ATTORI Marco Martens</p> <p>REPORT INCONTRI Quinto incontro pubblico</p> <p>ATTORI Marco Martens</p>	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.	<p>QUADERNI DEGLI ATTORI Roberta Porciani Associazione VAS Onlus Stefano Berni (WWF)</p> <p>REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico Terzo incontro pubblico</p> <p>ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro</p>	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.	<p>QUADERNI DEGLI ATTORI Roberta Porciani</p> <p>REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico Terzo incontro pubblico</p> <p>ATTORI Fausto Ferruzza, Presidente Legambiente Toscana Contributi emersi dai tavoli di lavoro</p>	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.	<p>QUADERNI DEGLI ATTORI Amedeo Baldini Associazione InPista</p> <p>REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico Primo incontro specialistico Terzo incontro specialistico</p> <p>ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Franco Pugliese, Vigili del Fuoco</p>	<p>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.</p> <p>La monodirezionalità della pista non ne limita l'operatività a livelli tali da impedire allo scalo di accompagnare la prevista futura domanda di traffico.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	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
<p>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.</p>	<p>REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico Primo incontro specialistico Secondo incontro specialistico Terzo incontro pubblico</p> <p>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</p>	<p>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.</p> <p>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 manifatturiero e facilmente trasportabili da aeromobili di modeste dimensioni, in grado di operare su una pista di volo di lunghezza contenuta.</p> <p>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.</p>	<p>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?</p>

MACRO-TEMA
Progetto

SOTTO-TEMA
Ampliamento del Polo scientifico

TEMI E OSSERVAZIONI	FONTI	RISPOSTA FORNITA DURANTE IL DIBATTITO	DOMANDA PER IL GESTORE
<p>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.</p>	<p>QUADERNI DEGLI ATTORI Comune di Sesto Fiorentino</p> <p>REPORT INCONTRI Primo sopralluogo partecipato Secondo sopralluogo partecipato Terzo incontro specialistico</p> <p>ATTORI Sara Sayad Nik, UDU Firenze Giovanni Casini, ricercatore INFN</p>	<p>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.</p>	<p>In che modo il gestore aeroportuale ha tenuto conto dei progetti di espansione del Polo scientifico all'interno del Masterplan?</p>

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 approfondimento 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.	<p>QUADERNI DEGLI ATTORI Stefano Berni Roberta Porciani LIPU Sezione Firenze</p> <p>REPORT INCONTRI Secondo incontro pubblico Secondo incontro specialistico Terzo incontro specialistico</p> <p>ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Giacomo Bruni, Legambiente Sesto Fiorentino Barbara Battistello, Direttrice Coldiretti Firenze-Prato Pro Natura Firenze</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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?</p>
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.	<p>REPORT INCONTRI Secondo incontro pubblico Terzo incontro specialistico</p> <p>ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Pro Natura Firenze</p>	<p>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.</p>	<p>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?</p>
Si propone di istituire una cabina di monitoraggio condivisa sull'implementazione e sui risultati di queste opere.	<p>REPORT INCONTRI Secondo incontro pubblico</p> <p>ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p>

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 le valutazioni relative all'impatto acustico, anche in caso di eventuali manovre di emergenza o in presenza di fenomeni atmosferici estremi	<p>QUADERNI DEGLI ATTORI Amedeo Baldini</p> <p>REPORT INCONTRI Secondo incontro pubblico</p> <p>ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro</p>	<p>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.</p>	<p>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 <i>buffer zone</i> della Villa Medicea?</p>
Si ritiene essenziale installare un adeguato sistema di monitoraggio del rumore.	<p>QUADERNI DEGLI ATTORI Amedeo Baldini</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p>
Richieste di chiarimenti sui sorvoli e sugli relativi impatti acustici nella Provincia di Prato.	<p>REPORT INCONTRI Quinto incontro pubblico</p> <p>ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro</p>	<p>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 interessate 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.</p>	<p>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?</p>
Richieste di approfondimenti e proposte sui sistemi di prevenzione del rumore.	<p>QUADERNI DEGLI ATTORI Amedeo Baldini Comune di Poggio a Caiano</p> <p>REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico Terzo incontro pubblico Secondo incontro specialistico</p> <p>ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Barbara Battistello, Coldiretti Firenze-Prato</p>	<p>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.</p>	<p>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?</p>

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.	<p>QUADERNI DEGLI ATTORI Luigi Franchi Associazione VAS Onlus</p> <p>REPORT INCONTRI Secondo incontro pubblico</p> <p>ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro</p>	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.	<p>REPORT INCONTRI Secondo incontro pubblico</p> <p>ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro</p>	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 (comprehensive 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.	<p>QUADERNI DEGLI ATTORI Associazione V. Giannotti</p> <p>REPORT INCONTRI Secondo incontro specialistico</p> <p>ATTORI Pierlugi Bianchetti, Presidente ANCE Firenze</p>		
Si ritengono problematiche e pericolose alcune questioni idrogeologiche a causa della costruzione e della direzione della nuova pista in scenari estremi.	<p>QUADERNI DEGLI ATTORI Comune di Sesto Fiorentino Comune di Poggio a Caiano</p> <p>REPORT INCONTRI Secondo incontro pubblico Quinto incontro pubblico</p> <p>ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro</p>	<p>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.</p>	<p>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?</p>
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.	<p>REPORT INCONTRI Secondo incontro pubblico Secondo incontro specialistico</p> <p>ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Barbara Battistello, Direttrice Coldiretti Firenze-Prato</p>	<p>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.</p>	<p>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?</p>

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
<p>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.</p>	<p>REPORT INCONTRI Secondo incontro pubblico</p> <p>ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro</p>	<p>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.</p>	<p>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?</p>
<p>Si è discussa la scelta di posizionare il nuovo impianto fotovoltaico al posto dell'attuale pista, che sarà dismessa con la costruzione della nuova.</p>	<p>REPORT INCONTRI Secondo incontro pubblico Secondo incontro specialistico Terzo incontro specialistico</p> <p>ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Barbara Battistello, Direttrice Coldiretti Firenze-Prato Gabriele Alessandro Antonacci, Pro Natura Firenze</p>	<p>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.</p>	<p>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?</p>

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 migliorando l'attrattività del territorio. Inoltre, i benefici economici potranno anche tradursi in maggiori disponibilità di risorse per la tutela ambientale della Piana.	<p>QUADERNI DEGLI ATTORI Gabriele Ciampi Associazione V.Giannotti Guerino Cofano</p> <p>REPORT INCONTRI Secondo incontro specialistico Terzo incontro pubblico</p> <p>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</p>		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'aeroporto 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.	<p>QUADERNI DEGLI ATTORI Comune di Sesto Fiorentino</p> <p>REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico Terzo incontro pubblico</p> <p>ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro</p>	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 <i>overtourism</i> ; 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.	<p>QUADERNI DEGLI ATTORI Comune di Sesto Comune di Poggio a Caiano</p> <p>REPORT INCONTRI Primo incontro pubblico Terzo incontro pubblico Terzo incontro specialistico</p> <p>ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Dalida Angelini, Segretaria Generale CGIL Toscana Gabriele Antonacci, Pro Natura Firenze</p>	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 <i>overtourism</i> 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 occupazionali negative.	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	SOTTOTEMA	RISPOSTA FORNITA DURANTE IL DIBATTITO	DOMANDA PER IL GESTORE
<p>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.</p>	<p>QUADERNI DEGLI ATTORI Roberta Porciani Comune di Sesto Fiorentino</p> <p>REPORT INCONTRI Quarto incontro pubblico Terzo incontro specialistico</p> <p>ATTORI Prof. Francesco Alberti UNIFI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Pro Natura</p>	<p>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.</p>	<p>Alla luce di quanto emerso, il gestore aeroportuale ritiene sufficienti le soluzioni varie 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?</p>
<p>Emergono perplessità sull'adeguatezza della dimensione dei parcheggi previsti dal Masterplan.</p>	<p>REPORT INCONTRI Quarto incontro pubblico Terzo incontro specialistico</p> <p>ATTORI Contributi emersi dai tavoli di lavoro Pro Natura</p>	<p>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.</p>	<p>Alla luce di quanto emerso, il gestore aeroportuale ritiene sufficienti le soluzioni varie 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?</p>
<p>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.</p>	<p>REPORT INCONTRI Secondo incontro specialistico</p> <p>ATTORI Barbara Battistello, Coldiretti</p>	<p>Per ciò che concerne l'accessibilità del Consorzio Agrario nell'attuale Masterplan si prevede di mantenere la viabilità attuale, perché la rotatoria da cui partirà la deviazione del sottopasso dell'Osmannoro è prima della strada che porta al Consorzio Agrario.</p>	<p>Il gestore aeroportuale conferma le proprie valutazioni relative alla viabilità d'accesso al Consorzio Agrario?</p>

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 **terziarietà 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.

