

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

Giovedì, 15 dicembre 2022

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

Presentazione del relatore

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

Interventi dei/delle partecipanti

Fausto Ferruzza (Legambiente)

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

Giacomo bruni (Legambiente- circolo di Sesto fiorentino)

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

Gabriele Alessandro Antonacci (Pro Natura Firenze)

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

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

Giuliana Tesoriere (Fondo Ambiente italiano - delegazione Firenze)

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

Nicolò Giambini (Associazione InPista!)

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

Sara Sayad Nik (Unione degli universitari - UDU Firenze)

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

Niccolò Masiero (CSX Firenze)

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

Giovanni Casini (ricercatore INFN Polo scientifico di Sesto Fiorentino)

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

Riccardo Bacci

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

Andrea Ciulli

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

Maria Antonietta Esposito

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

Gianluca Nataloni

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

Diego Arnone (Associazione InPista!)

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

Risposte di Toscana Aeroporti Spa

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Intervento Maria Rita Cecchini (Legambiente Prato)

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

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

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

Intervento Fausto Ferruzza (Legambiente)

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

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

Conclusione

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

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