

## APPENDICE ALLA RESTITUZIONE DEL I INCONTRO PUBBLICO

### “Le ragioni dell’opera e le alternative studiate”

Martedì 15 novembre

#### Risposte scritte alle domande rimaste inevase

Questa appendice è stata elaborata e pubblicata successivamente alla restituzione dell’incontro per fornire risposta scritta alle domande relative al tema della serata che non hanno potuto essere trattate in diretta. Attenzione: in questa appendice non trovano risposta le domande raccolte durante la serata che riguardano temi che verranno trattati in incontri successivi. Inoltre, nel caso di più domande riferite allo stesso argomento è stata data un’unica risposta accorpata.

#### TEMA: RAGIONI/PRESUPPOSTI DELL'INTERVENTO

##### **1) Sono stati considerati gli impatti ambientali e sociali e in particolare in termini di inquinamento, consumo di suolo?**

- a. gli aspetti ambientali e climatici rendono necessario chiederci: come usiamo il suolo? Nella valutazione costi benefici non bisogna solo valutare l'espansione di un aeroporto, ma anche tutto l'impatto ambientale e sociale. il territorio ha davvero bisogno di questo aeroporto? ci sono altre possibilità? è necessario che Firenze diventi un polo europeo fondamentale?
- b. Perché non viene pubblicizzato il fatto che con il nuovo progetto atterreranno aerei meno inquinanti?

#### **Risposta di Toscana Aeroporti:**

La proposta di Piano di Sviluppo Aeroportuale è supportata ed integrata con l'Analisi Costi-Benefici (rif. elaborato n.002) e con preliminari analisi ambientali (rif. elaborato n.007) predisposte per la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale posti alla base della revisione progettuale oggetto del processo di dibattito pubblico. I temi presi a riferimento comprendono l'inquinamento (sia acustico, sia atmosferico) e il consumo di suolo (rif. Dossier di progetto, sez. 8 "Analisi territoriali e ambientali"). Si tratta, inoltre, di aspetti presi in esame già nella precedente fase di individuazione della migliore soluzione alternativa (rif. elaborato n. 002 - Docfap, par. 5.2 Analisi multi-criteria, criterio 2, sottocriteri 2.1 Emissioni inquinanti, 2.2 Inquinamento acustivo, 2.4 Consumo di suolo). Questi tre soli sotto-criteri hanno sensibilmente inciso ai fini della scelta della soluzione progettuale migliore, ricomprendo un peso pari a circa il 20% del totale.

**2) Cosa significa in termini sociali per la città l'arrivo di migliaia di nuovi turisti?**

- a. È stata fatta una vera analisi sociale dell'aeroporto? Cosa significa per la città l'arrivo di migliaia di persone?
- b. Dal punto di vista ambientale credo l'impatto non sarà negativo. L'inclinazione della pista diminuisce l'inquinamento su centri abitati, come succede attualmente. Il parco della Piana subirà un impatto minimo, perché prevede 90 ettari di occupazione del parco.

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

Da un'analisi del 2019 - anno prima dell'avvento del Covid - emerge che Firenze ha accolto oltre 5 mln di turisti nel corso dell'anno, che corrispondono a circa 15 milioni di notti trascorse in città. Lo stesso anno, l'aeroporto ha registrato circa 1,5 mln di passeggeri in arrivo, di cui il 70% erano turisti. Si evince, quindi, che del totale di 5 milioni di turisti, circa solo 1 milione è arrivato con l'aereo a Firenze (circa il 20%). Implementare lo sviluppo dell'aeroporto non significa, quindi, solo aumentare il numero di turisti in arrivo, ma consentire agli stessi - a coloro che oggi ne sono impossibilitati - di valutare il raggiungimento della città di Firenze anche attraverso l'utilizzo del trasporto aereo, potendo contare sulla sua affidabilità. Inoltre, questa fetta di turisti che al momento non usufruisce dello scalo fiorentino, non fa base neanche a Pisa, ma piuttosto negli aeroporti di Bologna, Roma, Milano e Venezia.

Infine, il nuovo aeroporto consentirà di avere un maggior flusso di quel turismo business legato a convegni e fiere che sono un business destagionalizzato e assicura pertanto una miglior distribuzione dei turisti nel corso di tutto l'anno.

**3) Com'è possibile raddoppiare il numero di passeggeri ed essere più ecologicamente sostenibili?**

- a. Com'è possibile raddoppiare il numero di passeggeri ed essere più ecologicamente sostenibili?
- b. Ho delle perplessità sulla sostenibilità dell'intervento in generale, dal punto di vista ambientale ma anche sulle soluzioni del masterplan sulla direzione degli aerei che comunque avranno sempre problemi dei venti
- c. quanto si può dire sostenibile un aeroporto che incrementerà i voli? in una Piana già fortemente inquinata

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

L'impatto ambientale di un aeroporto è dato innanzitutto dal numero di voli annuo e marginalmente e come conseguenza dal semplice numero di passeggeri. La nuova soluzione di pista eliminerà il sorvolo a bassa quota dei centri abitati. Questo sarà il principale effetto di miglioramento ambientale. Inoltre, gli aerei di nuova generazione che utilizzeranno l'aeroporto di Firenze consentono una maggior capacità unitaria di trasporto (media di 129 passeggeri a movimento,

rispetto ai circa 95-100 del 2019), con minor consumo di carburante (circa 20% a passeggero), minori emissioni in atmosfera e minori emissioni acustiche. A titolo di esempio, con gli stessi movimenti del 2019 si potrà trasportare oltre 1 milione di passeggeri in più. I 3,5 km più prossimi alla pista (in fase di atterraggio e di decollo) non sono interessati, inoltre, da centri abitati e, conseguentemente, la popolazione residente sarà esposta a rumore aeroportuale solo in corrispondenza di quote di sorvolo tali da limitare l'entità del disturbo acustico percepibile a terra

**4) Ci sono i fondi per completare l'opera? Ci saranno sicuramente dei vantaggi economici ma anche spese economiche e ricadute**

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

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

Gli investimenti previsti saranno oggetto di finanziamento pubblico in misura di 150 milioni di euro, mentre la restante parte sarà finanziata da Toscana Aeroporti SpA. Nel complesso l'investimento previsto ammonta a circa 440 milioni di euro. Le ricadute economiche sono state puntualmente studiate all'interno dell'Analisi Costi-Benefici inclusa nell'elaborato n.002. Si sono considerate le ricadute dirette, indirette, indotte e catalitiche.

**5) Quale sarebbe il beneficio dal punto di vista dell'impatto acustico anche nelle altre aree poste ai confini della zona circostante alla pista?**

- a. Quale sarebbe il beneficio dal punto di vista dell'impatto acustico anche nelle altre aree poste ai confini della zona circostante alla pista?

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

Le previsioni di impatto acustico sono rappresentate da curve di isolivello (alla stregua delle curve di livello di una qualsiasi carta e mappa topografica) opportunamente inserite nel contesto territoriale di riferimento. Le aree più prossime al futuro sedime aeroportuale saranno incluse all'interno delle specifiche fasce di pertinenza acustica (cosiddette zone A, B e C), per le quali si prevedono valori di rumorosità conformi ai limiti normativi applicabili. Si tratta di ambiti non interessati dalla presenza di centri abitati e da agglomerati residenziali. I ricettori sensibili più prossimi all'aeroporto saranno interessati da bassi livelli di rumorosità (Caserma Marescialli) e protetti con apposite opere di mitigazione acustica (Polo Scientifico).

**6) Perché si fa un aeroporto più grande e competitivo?**

- a. Perché si fa un aeroporto più grande e competitivo? Firenze vuole essere solo città turistica  
b. Sono viaggiatore e avere un aeroporto più performante è meglio

- c. è importante ristrutturare l'aeroporto perché alla fine della guerra ucraina e del Covid, aumenterà il traffico aereo e Firenze deve essere pronta

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

Le previsioni di trasformazione dello scalo aeroportuale indicate nella proposta di Piano di Sviluppo risultano pienamente coerenti con le scelte e gli indirizzi della programmazione infrastrutturale e dei trasporti di livello nazionale e locale. L'importanza ricoperta dallo scalo aeroportuale di Firenze è sancita e confermata dal DPR n. 201/2015, dal Piano Nazionale degli Aeroporti in vigore (predisposto nel 2012 e oggetto di approvazione nel 2015), dalla revisione del Piano Nazionale degli Aeroporti in corso di perfezionamento da parte di ENAC (su mandato del Ministero competente) e dall'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2022 predisposto dal Governo. Lo stesso Piano strategico della Città Metropolitana di Firenze conferma il ruolo strategico del nodo multimodale dell'aeroporto. La proposta di Toscana Aeroporti ha inteso recepire gli indirizzi e le indicazioni della pianificazione e programmazione di settore, orientando le azioni di trasformazione verso i più moderni principi della sostenibilità, della digitalizzazione e dell'innovazione, della multimodalità.

**7) Come questa infrastruttura può portare vantaggi anche a tutto il resto della Toscana senza continuare a concentrare tutto su Firenze?**

- a. Come questa infrastruttura può portare vantaggi anche a tutto il resto della Toscana senza continuare a concentrare tutto su Firenze?
- b. siamo sicuri che aumentare il traffico su Firenze possa servire al resto della Regione?
- c. Riteniamo che Firenze sia già satura, perché non cerchiamo di distribuire sul territorio il traffico delle persone (qualsiasi motivo abbiano per muoversi)?

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

L'attuazione del piano di sviluppo aeroportuale è un intervento indispensabile per rispondere adeguatamente alla domanda di traffico aereo generata dalla regione, fino a oggi soddisfatta solo in parte proprio per carenza di capacità nelle infrastrutture aeroportuali esistenti, e per rispondere alla crescita del traffico che proseguirà a tassi elevati a livello nazionale e internazionale (in Italia è previsto un incremento del traffico da 184 milioni di passeggeri attuali ai 300 milioni del 2035).

Inoltre, il progetto ha come obiettivo l'incremento della funzione di nodo multimodale della mobilità ricoperta dallo scalo aeroportuale, anche in ausilio alla funzione di "nodo urbano" ricoperta dalla città di Firenze nell'ambito della rete europea TEN-T.

Non va dimenticato infine anche il traffico outgoing alla luce dell'importante tessuto economico toscano che raccoglie distretti industriali di rilievo, come quello della moda, farmaceutico, ingegneristico, cartario, ecc.

**8) È davvero necessario spostare una quantità maggiore di traffico su Firenze considerato anche il livello di turismo?**

- a. la scelta dell'alternativa appare corretta ma non convincono le motivazioni dell'ampliamento dell'aeroporto: è davvero necessario spostare una quantità maggiore di traffico su Firenze? considerato anche livello di turismo attuale a Firenze
- b. Il nuovo aeroporto porterà un flusso di turisti più grande. Siamo sicuri che vogliamo questo? Io non credo che ciò corrisponda ad un modello di sviluppo sostenibile della città

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

La motivazione principale che ha spinto verso la decisione dell'ampliamento dell'aeroporto risponde a due esigenze principali: minor impatto ambientale e miglioramento delle condizioni operative e dei servizi offerti ai passeggeri. Il progetto non nasce con l'obiettivo di incrementare il traffico, bensì di rispondere in maniera più efficace alla domanda che già esiste. L'ampliamento dello scalo mira a rendere più sostenibile l'infrastruttura nel rispetto della città e dei territori vicini. Implementare lo sviluppo dell'aeroporto non significa aumentare il numero di turisti in arrivo, ma consentire agli stessi - a coloro che oggi ne sono impossibilitati - di valutare il raggiungimento della città di Firenze anche attraverso l'utilizzo del trasporto aereo, potendo contare sulla sua affidabilità. Inoltre, il nuovo aeroporto consentirà di avere un maggior flusso di quel turismo business legato a convegni e fiere che vengono destagionalizzati, assicurando di distribuire gli arrivi nel corso di tutto l'anno. D'altro canto, non si può pensare di coprire l'intero futuro traffico di passeggeri contando pressoché unicamente sul solo aeroporto di Pisa. Ciò significherebbe non solo accentrare ed incrementare i livelli di impatto dell'esercizio aereo, incrementando significativamente il disturbo arrecato ai cittadini di Pisa, ma anche diffondere per la regione importanti fattori di impatto ambientale prodotti dalla necessità di raggiungere lo scalo pisano anche da ambiti regionali lontani (Arezzo, Siena, ecc.) o di consentire ai passeggeri in arrivo a Pisa di raggiungere le destinazioni del loro viaggio (che non coincideranno, ovviamente, con la sola città di Pisa).

**9) Come si può gestire il nuovo flusso di turisti in modo sostenibile?**

- a. Come gestire nuovo flusso di turisti/pendolari in modo sostenibile? Come proporre alternative sostenibile?
- b. è stato fatto un calcolo dell'aumento della pressione turistica sulla città con ricadute su ambiente?

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

L'obiettivo primario dell'adeguamento dello scalo aeroportuale non è l'incremento dei turisti, bensì quello di migliorare le attuali condizioni di sostenibilità ambientale e di regolarità operativa. Un terzo dei passeggeri che utilizzano l'aeroporto lo fanno per motivi di affari e lavoro, mentre la restante quota è costituita da clientela selezionata che non si configura quale "turista di massa". E'

tuttavia evidente che una quota parte dei passeggeri che si prevedono in incremento rispetto ai livelli attuali arriverà a Firenze per finalità turistiche, legate sia alla visita della città, sia dell'intera Regione. In tal senso l'aeroporto rappresenta "la porta di ingresso" alla Toscana, ma non può essere ascritta all'aeroporto la gestione del turismo. Al fine di promuovere la sostenibilità ambientale, tecnica, economica e sociale dello sviluppo (e, in esso, del turismo) e in generale dei flussi di traffico aereo previsti negli scenari di riferimento, tra gli obiettivi della proposta di Masterplan ci sono:

- fare un uso ottimale delle risorse ambientali che costituiscono un elemento chiave nello sviluppo del turismo, mantenendo i processi ecologici essenziali e contribuendo a conservare il patrimonio naturale e la biodiversità (Aree di Compensazione Ambientale e Paesaggistica);
- operare sinergicamente all'interno del sistema aeroportuale e trasportistico regionale e nazionale, promuovendo l'intermodalità e la multimodalità di trasporto sostenibili.
- contribuire a lungo termine alla sostenibilità del settore turismo, promuovendo l'offerta di benefici socio-economici a tutte le parti interessate dal progetto, tra cui a titolo di esempio: posti di lavoro stabili, opportunità di guadagno, servizi volti alla socialità per la comunità locale e contribuendo in generale non solo allo sviluppo territoriale ma anche alla riduzione della povertà.

Premesso quanto riportato sopra, pur non rientrando la gestione dei flussi turistici nelle dirette competenze dell'aeroporto, è però evidente che lo sviluppo del nuovo scalo ponga le basi per un turismo più consapevole. Le politiche di destagionalizzazione, per esempio, e la maggior permanenza promossa dall'ampliamento dell'infrastruttura possono apportare un beneficio che va in questa direzione. I turisti che arrivano in aereo e quindi pernottano in città contribuiscono maggiormente ai costi ambientali e sociali di Firenze, e quindi, più in generale, a sostenere l'impatto sulla città rispetto ai turisti giornalieri "mordi e fuggi".

**10) Come pensate di coniugare il numero forte di richieste che arriverà a Firenze con il suo mantenimento a city airport (apertura e chiusura in determinati orari, ecc.)?**

- a. Come pensate di coniugare il numero forte di richieste che arriverà a Firenze con il suo mantenimento a city airport (apertura e chiusura in determinati orari, ecc.)?
- b. non serve attrarre più turismo ma cambiare il tipo di turismo
- c. Firenze se vuole avere uno sviluppo equilibrato e ragionevole non può non avere un aeroporto che funziona
- d. in caso non si realizzasse il nuovo progetto di Firenze potrebbe essere l'aeroporto di Bologna a godere dei vantaggi rispetto la maggior affluenza. A svantaggio sia di Pisa che di Firenze

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

La revisione progettuale intende perseguire l'obiettivo afferente allo specifico settore del trasporto aereo di mantenimento della funzione di city airport dello scalo fiorentino, utilizzato da compagnie aeree di bandiera, compagnie Smart Carrier (simili alle Low Cost ma con livelli di servizio superiori e scali serviti non periferici).

Verrà mantenuta la previsione di sviluppo dell'aeroporto di Firenze all'interno della Rete Aeroportuale della Toscana, in sinergia non competitiva con l'aeroporto di Pisa che è diverso per ruolo, funzione, specializzazione e primo aeroporto regionale in termini di traffico di passeggeri.

La capacità operativa dell'aeroporto sarà solo di poco incrementata rispetto all'attuale. Gli orari di apertura e chiusura sono gli stessi di altri aeroporti italiani (dalle 5 alle 23). Al contrario, il miglioramento delle condizioni operative consentirà di evitare ritardi, cancellazioni e dirottamenti che oggi obbligano alcuni aerei a sorvolare la città anche in orari notturni.

**11) È stato mai valutato un modello/potenziamento che include con quello di Pisa e Firenze l'aeroporto di Bologna?**

- a. è stato mai valutato un modello/potenziamento che include a Pisa e Firenze l'aeroporto di Bologna?

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

Non è stato valutato tra le alternative di progetto, in quanto il Sistema Aeroportuale Toscano vede Firenze e Pisa quali principali infrastrutture di riferimento, tra loro complementari, non competitive e sinergiche. La stessa pianificazione nazionale di settore (Piano Nazionale degli Aeroporti) fa riferimento alle Reti Aeroportuali (e, nel caso in esame, Bologna afferisce ad una Rete diversa da quella Toscana). Le previsioni di futuro traffico includono, nello scenario di evoluzione denominato "alto" (rif. Dossier di Progetto, cap. 04), anche il contributo incrementale associato al recupero di quota parte di domanda al momento non soddisfatta dall'aeroporto di Firenze ed indirizzata verso lo scalo di Bologna.

Premesso quanto sopra, di un mancato miglioramento dello scalo fiorentino potrebbero beneficiare lo scalo di Bologna così come quelli di Roma, Milano e Venezia. E di fatto è ciò che oggi avviene. Il mancato sviluppo dell'aeroporto di Firenze favorirebbe non solo Bologna (traffico Business outcoming) ma anche scali più lontani quali per il business congressuale (Rimini), moda (Milano) e turismo (Roma e Venezia) con evidente perdita di attrattività e competitività del territorio toscano.

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

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

- b. Il problema non è solo l'inquinamento acustico, ma anche di inquinamento come, per esempio, gli scarichi di cherosene che finiscono sui tetti.
- c. Necessità di approfondimento sul tema del minore impatto ambientale con la nuova pista

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

Sesto Fiorentino vedrà eliminati gli attuali sorvoli che interessano una larga fetta di abitato quando gli aerei decollano verso monte Morello (circa 400-450 movimenti annui) e avrà le nuove traiettorie distanti da tutte le aree abitate; Campi Bisenzio verrà sorvolata in atterraggio all'altezza dell'abitato di Capalle, ma a distanze e quote di volo tali da contenerne gli impatti (le quote di sorvolo saranno tre-quattro volte maggiori rispetto a quelle che attualmente interessano gli abitati di Peretola e Quaracchi). In termini di inquinamento atmosferico, il Masterplan risulta fortemente improntato alla riduzione delle emissioni e gli studi effettuati confermano che l'entità di detto impatto potrà ritenersi non significativa nelle aree più prossime all'aeroporto (con valori di inquinanti di 10-100 volte inferiori ai limiti di legge) e completamente trascurabili presso l'abitato di Prato (concentrazioni di inquinanti oltre mille volte inferiori ai limiti di legge applicabili).

**13) Come viene analizzato l'impatto acustico?**

- a. Quanti sono i nuovi impattati e come viene considerato l'impatto del rumore sulla media e sulla punta?
- b. Cittadino d'accordo con la realizzazione dell'opera. Vive nella zona ovest di Peretola e il disagio è grande, anche stress psichico

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

L'impatto acustico dell'opera è stato stimato quantitativamente mediante applicazione del software previsionale AEDT (a livello internazionale, il più recente, aggiornato ed affidabile strumento di analisi). Il software, a partire dai dati che descrivono l'esercizio aeroportuale (numero di voli, tipologia di aerei, traiettorie seguite, ecc.), elabora i valori di rumorosità e ne consente la restituzione grafica attraverso curve di isolivello acustico (simili alle comuni curve di livello di una qualsiasi carta e mappa topografica), opportunamente inserite nel contesto territoriale di riferimento, come dettagliato nell'elaborato di progetto di riferimento (numero 007).

**14) Come cambia la viabilità della zona?**

- a. cosa ci guadagnano i cittadini della zona? miglioramento viabilità urbana? quale impatto per cittadini?
- b. La nuova pista permette un regime di rotazione dei motori più lento e dunque porta meno inquinamento di quella attuale
- c. Una soluzione coerente degli ambientalisti sarebbe quella di chiedere la chiusura dell'aeroporto che comunque inquina tanto e forse di più



**Risposta di Toscana Aeroporti:**

Le principali variazioni previste sono finalizzate alla realizzazione di un adeguato sistema di accesso al nuovo Terminal passeggeri e al superamento dell'interferenza fisica tra la nuova pista di volo e l'attuale tracciato di Via dell'Osmannoro (nel tratto compreso tra il Polo Scientifico e lo svincolo autostradale di Sesto Fiorentino). L'accessibilità al Terminal avverrà mediante due diverse viabilità dedicate (una per l'ingresso e una per l'uscita), entrambe collegate a Viale Luder. La Via dell'Osmannoro sarà oggetto di deviazione (con nuova rotatoria) all'altezza del Polo Scientifico, sottopassaggio della pista e riconnessione con le attuali direttrici viarie (svincoli di ingresso e uscita dell'autostrada, Via del Cantone e viabilità di accesso all'area di Case Passerini) mediante una nuova rotatoria prevista a sud della pista. Il percorso deviato risulta di soli 425 metri più lungo dell'attuale, e al contempo ne incrementerà le caratteristiche dimensionali (carreggiata più larga, velocità di scorrimento maggiore) ed eliminerà l'attuale semaforo. Saranno mantenuti tutti gli altri collegamenti esistenti. Una nuova viabilità consentirà l'accesso al comparto ovest del sedime aeroportuale. Il ripristino e l'adeguamento di viabilità esistenti garantiranno il collegamento diretto tra l'aeroporto e la stazione Firenze Castello.

**TEMA: CARATTERISTICHE DEL PROGETTO**

**15) Nel Masterplan 2035 non si parla del tema cargo aeroportuale: è previsto uno sviluppo in questo senso?**

- a. Nel Masterplan 2035 non si parla del tema cargo aeroportuale: è previsto uno sviluppo in questo senso? Sarebbe un modo per alleggerire il traffico stradale dai numerosi trasporti merci e in ottica di sviluppo green, come è stato spiegato, sarebbe un vantaggio.
- b. Peretola è destinato a diventare anche uno scalo merci?
- c. Nel business plan si prende in considerazione anche l'ipotesi diminuzione passeggeri e aumento merci?
- d. Manca un lavoro approfondito sul businessplan che confronti diversi scenari considerando anche il traffico merci
- e. cargo non è un aggravio in controtendenza con le politiche di sostenibilità?

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

L'aeroporto cargo di riferimento per il Sistema Aeroportuale Toscana è e resterà quello di Pisa. La proposta di Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto di Firenze prevede la possibilità di implementazione, all'interno del sedime, di un polo "logistico" che potrà rappresentare l'anello di congiunzione pluri-modale tra la limitrofa aerea 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) garantirà il collegamento funzionale aria-gomma-ferro.

**16) Ci sono previsioni di collegamento con interporto (quante e quali merci)?**

- a. Ci sono previsioni di collegamento con interporto? Si vorrebbe capire quante merci e quali merci

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

Come argomentato nella risposta 15, la proposta di Masterplan prevede di valorizzare la potenzialità di nodo multimodale dei trasporti già attualmente ricoperta dall'aeroporto. In tal senso è prevista la possibilità di implementazione di un polo "logistico" all'interno del sedime aeroportuale. Affinché detto polo possa effettivamente espletare la funzione di nodo pluri-modale logistico, la proposta di Masterplan prevede anche interventi volti al miglioramento delle attuali viabilità che potranno connettere la porzione nord dell'aeroporto con la stazione Firenze Castello della linea ferroviaria AV-AC Firenze-Bologna. Detta linea, come noto, risulta direttamente collegata anche con l'Interporto di Prato-Gonfienti. La potenziale funzione di polo "logistico" interesserà merci e prodotti di limitate dimensioni e pezzatura (smistamento merci). L'aeroporto cargo di riferimento per la Toscana è e resterà quello di Pisa.

**17) Esistono progettualità (sia nella opzione 0 sia nel Masterplan) per i terreni che giacciono sulle fasce di rispetto?**

- a. i terreni di pertinenza aeroportuali (fasce di rispetto) a cosa vengono adibiti, o esistono progettualità, sia nella opzione 0 attuale che nel masterplan scelto?

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

Le aree circostanti a ciascun aeroporto devono tener conto, ai fini delle previsioni di loro eventuale futura trasformazione, dell'esercizio aereo. Le future previsioni urbanistiche (non lo stato di fatto) considerano, quindi, la presenza dell'aeroporto e delle associate aree di rischio e di vincolo. Le aree di rischio incidono sulle future destinazioni d'uso e sulle tipologie edilizie ammesse, mentre le aree di vincolo si riferiscono alle massime altezze di nuove edificazioni, garantendo la sicurezza del volo. Sia l'aeroporto esistente, sia quello previsto dalla proposta di Masterplan, prevedono dette fasce. La proposta di Masterplan 2035 ha tenuto conto delle previsioni e programmazioni urbanistiche esistenti e in vigore, assicurando che tutte le aree circostanti possano essere oggetto delle previste azioni di trasformazione, non precludendone la fattibilità e l'attuazione.

**18) Si prevedono cambiamenti delle destinazioni d'uso di quei terreni?**

- a. Dentro all'area interessata dal progetto, verrà effettuato un cambio di destinazione d'uso del territorio interessato?

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

Le aree direttamente interessate dal previsto ampliamento del sedime aeroportuale costituiranno il futuro sedime e saranno, pertanto, incluse nel Demanio Aeronautico Civile (si ricorda che gli aeroporti sono beni dello Stato). Le aree direttamente interessate dagli argini delle sistemazioni idrauliche afferiranno al Demanio Idrico Regionale. Le aree interessate dalla realizzazione di nuove viabilità pubbliche saranno cedute ai Comuni competenti. Tutte le altre aree non modificheranno le loro destinazioni d'uso. Le opere compensative e di mitigazione ambientale previste dalla proposta di Masterplan risultano già coerenti con le vigenti destinazioni.

**19) Di quanto si allungherà il collegamento tra Osmannoro e Sesto Fiorentino?**

- a. Si constata che il tratto di percorrenza tra Osmannoro e Sesto Fiorentino nel masterplan di progetto sarà più lungo. Di quanto si allungherà il collegamento?

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

La nuova viabilità che garantirà il collegamento fra le aree di Sesto Fiorentino e dell'Osmannoro si svilupperà a partire da una nuova rotatoria in corrispondenza del Polo Scientifico, laddove attualmente è presente l'incrocio tra Via dell'Osmannoro e Via delle Idee, e una nuova rotatoria presso lo svincolo autostradale. La soluzione di progetto, pur presentando uno sviluppo maggior rispetto all'attuale via dell'Osmannoro di circa 425 metri, sarà una strada extraurbana secondaria; pertanto, avrà una carreggiata più larga e consentirà maggiori velocità di circolazione rispetto all'attuale viabilità, offrendo quindi benefici per il traffico e consentendo l'eliminazione dell'attuale semaforo, con ulteriore ottimizzazione dei flussi in transito. I tempi di percorrenza della nuova viabilità saranno pressoché uguali a quelli riferiti all'attuale viabilità.

**20) Il progetto del terminal prevede la possibilità di futuri ampliamenti, in che percentuale e in quale direzione?**

- a. Il progetto del terminal prevede la possibilità di futuri ampliamenti, in che percentuale e in quale direzione?

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

La configurazione del nuovo Terminal passeggeri mira a garantire ottimi livelli di servizio agli utenti per l'intera durata del periodo di attuazione del Masterplan (fino al 2035). La realizzazione del nuovo Terminal passeggeri verrà attuata attraverso tre step che seguiranno gli scenari di progressivo incremento del traffico definiti nella proposta di Piano di Sviluppo Aeroportuale (documento 049). Il primo scenario è previsto al 2026, anno di entrata in esercizio del Terminal dimensionato per 3,9 milioni di passeggeri e prevede un dimensionamento di circa 40.000 mq. Lo scenario intermedio è fissato al 2030, dimensionato per 5,1 milioni di passeggeri e prevede la riconfigurazione di sole aree interne con l'attivazione di circa 3.000 mq di nuovi spazi operativi (detti flessibili). Lo scenario di fine

piano al 2035, dimensionato per 5,8 milioni di passeggeri, prevede l'ultima espansione per ulteriori 5.200 mq di nuove aree operative.

**21) Un numero di sorvolati uguale a 12 è verosimile?**

- a. a diminuzione del numero di sorvolati da 7 mila a 12 è un numero straordinario, ma è davvero così? Un numero di 12 mi pare estremamente basso

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

Il numero a cui si fa riferimento non rappresenta il numero di persone sorvolate dagli aerei, bensì quello dei residenti che saranno esposti a livelli di rumore aeroportuale (espressi attraverso l'indicatore di legge LVA) superiori a 60 decibel. Si tratta, in particolare, di soli due complessi edilizi, e la stima del numero presunto di occupanti al momento è stata fatta in base al numero medio di abitanti per unità immobiliare (stimando anche le unità immobiliari). Nelle successive fasi di approfondimento progettuale e nel corso del procedimento di compatibilità ambientale, detta stima potrà essere oggetto di affinamento. Si evidenzia, comunque, che nell'anno 2019 i residenti del Comune di Firenze esposti alla medesima entità di rumore aeroportuale sono risultati quasi 7.000. Il beneficio ambientale associato alla proposta di Masterplan risulta evidente, anche nel caso in cui la cifra di 12 residenti dovesse successivamente variare di qualche unità.

**22) Si considerano anche chi lavora nei pressi della nuova pista nel calcolo dei sorvolati?**

- a. Richiesta che i lavoratori vengano conteggiati come sorvolati sia nei dati attuali che dopo
- b. Nel conteggio dei sorvolati del nuovo progetto si considerano anche i lavoratori che passano la giornata nei pressi della nuova pista?

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

Nel calcolo della popolazione esposta al rumore aeroportuale si sono considerati gli abitanti residenti, come da normativa vigente. La medesima metodologia è stata applicata sia per il calcolo della popolazione attualmente esposta a rumore aeroportuale superiore a 60 decibel, sia per la stima di quella esposta nello scenario di massimo impatto associato alla nuova proposta di Masterplan.

**23) A che quota passeranno gli aerei sorvolando la Casa di Riposo La Mimosa?**

- a. A che quota passeranno gli aerei sorvolando la Casa di Riposo La Mimosa?

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

In base alle prime stime al momento disponibili si presume che il sorvolo della casa di riposo avverrà a quota di circa 210 metri (corrispondente ad un palazzo di circa 70 piani oppure a circa 2 volte e mezzo l'attuale altezza di sorvolo degli aerei sulla scuola Paolo Uccello di Via Pistoiese).

**24) Quanti decibel saranno percepibili negli edifici non schermati adiacenti alla casa la Mimosa a terra al passaggio degli aerei?**

- a. Ci sono edifici che verranno schermati acusticamente (scuola, asilo, casa cura per anziani) e il cittadino è preoccupato. Quanti decibel saranno percepibili negli edifici non schermati adiacenti alla casa la Mimosa a terra al passaggio degli aerei?

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

La casa di riposo La Mimosa sarà presumibilmente esterna al cosiddetto "intorno aeroportuale", ossia a quella porzione di territorio ove la normativa consente agli aerei livelli di rumorosità coerenti con la necessità di garantire il servizio pubblico di trasporto aereo. Presso l'area de La Mimosa, quindi, gli aerei non avranno alcuna deroga rispetto alle altre sorgenti acustiche presenti nel territorio e dovranno, pertanto, garantire il rispetto dei limiti acustici definiti dal Comune di Campi Bisenzio. Trattandosi di ricettore cosiddetto "sensibile", i previsti livelli di rumore aereo superano di poco i valori di tutela stabiliti dal Comune (di circa 4 decibel di giorno e di circa 2 decibel di notte). La proposta di Masterplan prevede già, pertanto, azioni di mitigazione acustica presso la casa di riposo (come espressamente indicato dall'elaborato n.007). In tutte le aree circostanti, non interessate dall'applicazione di detti particolari livelli di tutela, la rumorosità aerea risulta coerente con i limiti acustici definiti dal Comune.

**25) In caso di problemi di atterraggio la ripresa avverrebbe sorvolando la città. È stato considerato questo? Come ci si comporterà?**

- a. In caso di problemi di atterraggio la ripresa avverrebbe sorvolando la città. È stato considerato questo? Come ci si comporterà?
- b. quanto impatto avrà sulla popolazione residente a Firenze? L'impatto è da valutare non solo in termini acustici sulla città di Firenze: ci sarà un impatto anche a livello di sicurezza?

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

La manovra di mancato completamento dell'atterraggio, cosiddetta "riattaccata" seguirà la direttrice dell'asse della pista sorvolando il limite settentrionale della città di Firenze, non interessando né le aree tutelate dall'UNESCO, né monumenti o edifici di elevato valore artistico e culturale. Si tratta, tuttavia, di casi davvero occasionali, privi di significatività statistica, limitati ad una quantità di operazioni pari, al più, a qualche unità di decimo di punto percentuale. Al contrario, allo stato attuale detti eventi risultano più frequenti e comportano il sorvolo di ambiti cittadini densamente popolati (ad esempio Novoli).

**26) Vi è il rischio che la scelta della monodirezionalità della pista venga messa in discussione in futuro? Vi sono casi in cui si va in deroga a tale indicazione?**

- a. quali garanzie abbiamo che la pista sarà monodirezionale? vi è rischio che tale scelta venga messa in discussione? vi sono casi in cui si va in deroga a tale indicazione?
- b. si calcola solo direzione Prato. Cosa succede se si valutasse la direzione Firenze mai citata?
- c. La pista è monodirezionale oppure no?
- d. Nel caso in cui la pista non fosse monodirezionale, si è pensato all'impatto che atterraggi e decolli avrebbero sulla città di Firenze e i suoi residenti?

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

No. La monodirezionalità della nuova pista, con decolli effettuati unicamente verso Ovest e atterraggi provenienti unicamente da Ovest costituisce un'assunzione progettuale che ha condizionato in maniera chiara ed immediatamente riscontrabile il progetto della pista. Tale utilizzo, reso possibile dalla combinazione dei venti prevalenti e del nuovo orientamento della pista, consente lo svolgimento regolare del traffico secondo gli obiettivi del Masterplan e si combina nel modo migliore con l'assetto degli altri sistemi aeroportuali (piazze di sosta e terminal). ENAV provvederà alla definizione di dettaglio delle procedure di volo. Al momento non si prevedono deroghe a detta assunzione progettuale.

**27) Perché è conveniente costruire la nuova pista se resta una pista monodirezionale?**

- a. anche il nuovo intervento è prevista una pista monodirezionale, soltanto più lunga. dov'è la convenienza? È una contraddizione!
- b. la Piana di Sesto è una delle più congestionate, metterci un aeroporto è un aggravio

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

La principale finalità di realizzazione della nuova pista è quella di incrementare le condizioni di sostenibilità dell'attuale scalo aeroportuale, minimizzando il disturbo acustico che l'esercizio aereo genera sugli abitanti residenti nelle aree sorvolate. La monodirezionalità della pista non ne limita l'operatività a livelli tali da non consentire allo scalo di accompagnare la prevista futura domanda di traffico. D'altro canto, la funzione futura dello scalo sarà quella di city airport, mentre il principale aeroporto della Rete Toscana, per numero di passeggeri, continuerà ad essere Pisa.

**28) Il nuovo progetto, dal punto di vista della sicurezza, migliora l'aeroporto?**

- a. Necessità di approfondimento sulla sicurezza del nuovo aeroporto in relazione alla direzione della nuova pista e il fattore climatico dominante. È più sicuro il nuovo progetto?

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

L'attuale pista di volo di Firenze è già sicura e certificata da ENAC (a sua volta oggetto di controllo e verifica da parte di EASA). L'attuale esercizio aereo non è, però regolare ed affidabile, e i disservizi che si è costretti ad arrecare ai passeggeri (per condizioni meteorologiche e per la limitata lunghezza della pista) rendono lo scalo poco appetibile. La proposta di realizzazione della nuova pista 11/29 di 2.200 metri consentirà il mantenimento delle condizioni di sicurezza aerea (la nuova infrastruttura sarà pienamente conforme al regolamento EASA) e, al contempo, il miglioramento delle condizioni operative di volo, senza necessità di dirottamenti, cancellazioni, bagagli non imbarcati o passeggeri non imbarcati.

**29) La direzione del vento non sarà comunque un problema con la nuova inclinazione della pista?**

- a. La pista inclinata non ha effetti negativi con vento che proviene dalla direzione più sfavorevole?
- b. La pista così inclinata non è un problema per la direzione del vento?

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

I venti predominanti hanno direzione parallela all'attuale giacitura della pista, e pertanto ne limitano l'operatività in caso di vento in coda. Bastano basse velocità dei venti in coda (a partire dai 10 nodi, rappresentativi di una sola "brezza") per impedire l'atterraggio. Il diverso orientamento della nuova pista 11/29 fa sì che i venti predominanti si porranno trasversalmente alla pista, 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).

**30) Perché la nuova pista può servire voli intercontinentali?**

- a. La nuova pista non è intercontinentale ma rimane quella attuale con lo stesso tipo di aerei diversamente da quanto è stato affermato
- b. L'aeroporto attuale non può accogliere voli intercontinentali, mentre la nuova pista sì. Oltre ad un aumento di voli è previsto un aumento del raggio di azione dell'aeroporto?

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

L'aeroporto del Sistema Toscano idoneo ed orientato a sviluppare i collegamenti intercontinentali è quello di Pisa. Lo scalo di Firenze si pone quale obiettivo quello di raggiungere tutti i più importanti hub internazionali, in modo da poter risultare direttamente alimentato dai passeggeri non solo Europei, ma anche extra-Europei. Detti hub attualmente sono Amsterdam, Londra, Parigi, Francoforte, Madrid, Monaco. Il progetto della nuova pista consentirà, grazie anche all'evoluzione tecnologica dell'industria aeronautica, di raggiungere anche gli hub di Istanbul, Doha, Dubai. La possibilità di raggiungimento di dette destinazioni con la nuova pista da 2.200 metri è già stata

oggetto di preventiva verifica da parte delle case costruttrici Boeing e Airbus. La nuova pista consentirà, quindi, l'operatività di modelli di aerei più avanzati e performanti, ma non consentirà comunque l'operatività di aeromobili a doppio corridoio (detti wide body), utilizzati per voli intercontinentali.

**31) Con l'allungamento della pista è previsto l'allargamento a nuove compagnie low cost rispetto quelle attuali?**

- a. con l'allungamento della pista è previsto l'allargamento a nuove low cost rispetto quelle attuali?

**Risposta di Toscana Aeroporti:**

Il progetto prevede che l'aeroporto di Firenze continui ad operare come "City Airport" utilizzato prevalentemente da compagnie aeree di bandiera che operano voli di feederaggio verso i propri hub (c.d. Full Service Carrier, FSC) e "Smart Carrier", ossia avioilinee simili alle Low Cost ma con livelli di servizio superiori e scali serviti non periferici/secondari.

Tra gli obiettivi generali del progetto c'è uno sviluppo del traffico sinergico con l'aeroporto di Pisa, caratterizzato da una adeguata diversificazione dell'offerta rispettosa della vocazione di detto aeroporto (tipicamente orientato alle compagnie Low Cost).

**32) È prevista o si potrebbe prendere in considerazione una forestazione degli ambiti esterni al sedime aeroportuale (in particolare dell'area tra la Scuola dei Marescialli e il Terminal)?**

- a. Qual è la possibilità che Toscana Aeroporti approfondisca gli ambiti territoriali esterni al sedime aeroportuale per un eventuale forestazione (in particolare area tra scuola dei Marescialli e area del Terminal)?

**Risposta Toscana Aeroporti:**

L'area compresa tra la scuola Marescialli ed il Nuovo Terminal Passeggeri di progetto è oggetto della programmazione territoriale del Piano Urbanistico Esecutivo (PUE) di Castello, al quale si rimanda per le previsioni urbanistiche di competenza. Detta pianificazione contempla già la previsione di un parco verde in corrispondenza dell'area indicata. Nelle aree di compensazione ambientale e paesaggistica incluse nel Masterplan aeroportuale ("Mollaia" e "Il Piano di Manetti") sono comunque previsti interventi di piantumazione e forestazione per la creazione di un habitat di importanza comunitario, costituito da alberature igrofile (salici e pioppi), per un'estensione di circa 12 ettari (corrispondente a circa 17 campi da calcio). E', inoltre, previsto il riposizionamento delle più importanti siepi campestri attualmente presenti nelle aree che saranno oggetto di intervento.



**33) Quali aree sono a rischio in caso l'aereo vada fuori pista?**

- a. nella soluzione prospettata vi è un arretramento della pista che in parte rientra verso il centro pista attuale. quali sono le aree sottoposte a rischio in caso che l'aereo arrivi fuori pista?

**Risposta Toscana Aeroporti:**

Ogni aeroporto è dotato di una serie di superfici di tutela dell'aereo in caso di uscita di pista, sia laterale che frontale.

Queste aree sono livellate e tali da poter sopportare il peso degli aerei e allo stesso tempo in grado di rallentarne la corsa in modo da tutelare i passeggeri. Esse sono aree di sicurezza comprese all'interno del sedime e previste sia lateralmente (140 m di larghezza per ogni lato della pista chiamate Strip) sia frontalmente (lunghe 240 m e larghe 150 m chiamate Resa)

**34) Qual è la previsione di realizzazione del progetto in termini di tempo?**

- a. Qual è la previsione di realizzazione del progetto in termini di tempo?

**Risposta Toscana Aeroporti:**

La realizzazione di tutti gli interventi previsti verrà attuata attraverso fasi progressive di attuazione che seguiranno principalmente gli scenari già definiti nella proposta di Piano di Sviluppo Aeroportuale. Il primo scenario è fissato al 2026 (realizzazione della nuova pista, del nuovo terminal, delle opere di mitigazione e compensazione ambientale e delle opere connesse), lo scenario intermedio è fissato al 2030, e lo scenario di fine piano al 2035 (in coerenza con il periodo di pianificazione del Piano Nazionale degli Aeroporti). Tutte le opere e misure di compensazione ambientale saranno completate e già in uso (per almeno 8-10 mesi) prima di poter procedere ad interferire gli habitat presenti all'interno dell'area naturale protetta degli Stagni della piana fiorentina e pratese.

**35) Ci sono i fondi per completare l'opera**

- a. ci sono i fondi per completare l'opera? ci saranno sicuramente dei vantaggi economici ma anche spese economiche e ricadute

**Risposta Toscana Aeroporti:**

Gli investimenti previsti saranno oggetto di finanziamento pubblico in misura di 150 milioni di euro, mentre la restante parte sarà finanziata da Toscana Aeroporti SpA. Nel complesso l'investimento previsto ammonta a circa 440 milioni di euro.

**36) Quali saranno le parti coinvolte nel monitoraggio dei lavori?**

- a. Come durante la fase di realizzazione dell'opera verrà monitorato l'andamento dei lavori?  
Chi saranno le parti coinvolte?

**Risposta Toscana Aeroporti:**

Lo sviluppo infrastrutturale di un aeroporto rappresenta un intervento di pubblica utilità effettuato da un soggetto privato (concessionario) su un bene dello Stato. Nel caso in esame, gli interventi previsti comprenderanno anche un parziale finanziamento pubblico. Tutte le Istituzioni competenti dello Stato saranno chiamate a vigilare sulla corretta attuazione dei lavori e sulla relativa rendicontazione dei costi sostenuti. L'affidamento dei lavori avverrà in conformità alle indicazioni di cui al vigente Codice dei contratti pubblici, sotto la vigilanza di ANAC (Autorità Nazionale AntiCorruzione) e di ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), espressione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. ENAC esprimerà, inoltre, sia la Commissione di Collaudo per tutte le opere previste, sia l'Alta Vigilanza. Il sistema di Monitoraggio degli Investimenti Aeroportuali (MIA) consentirà a ENAC di verificare il progressivo avanzamento dei lavori e delle somme sostenute.

**37) Fra quanti anni sarà operativa la pista?**

- a. Per la velocità con cui si evolve il mondo oggi, prevedere un progetto che sarà concluso tra 10 anni è rischioso. Fra quanti anni potrà essere operativa la pista?

**Risposta Toscana Aeroporti:**

Assumendo che i procedimenti autorizzativi possano concludersi, in attuazione dei tempi indicati dalla Legge n. 108/2022, entro la fine del 2023, si prevede che la nuova pista entri in esercizio nel 2026. Il cronoprogramma di realizzazione è definito nell'elaborato n. 085.

**38) È prevista la creazione di un info-point per seguire lo sviluppo dei lavori?**

- a. è prevista la creazione di un info-point per seguire lo sviluppo dei lavori?

**Risposta Toscana Aeroporti:**

Attualmente non è prevista la creazione di un info-point o di analoghe forme di informazione e trasparenza. Toscana Aeroporti ringrazia, però, per l'interessante suggerimento, che si rende disponibile ad accogliere, prevedendone l'attuazione una volta acquisite tutte le autorizzazioni che consentiranno l'avvio dei lavori.

TEMA: LE DIFFERENZE TRA IL MASTERPLAN 2035 E IL MASTERPLAN 2014-2029

**39) Quali le caratteristiche che hanno bocciato il progetto precedente e quali le caratteristiche di quello nuovo che le risolvono?**

- a. Quali le caratteristiche che hanno bocciato il progetto precedente e quali le caratteristiche di quello nuovo che lo risolvono?
- b. Timore che le problematiche del precedente progetto non siano state interamente recepite, affrontate e che non siano veramente superabili
- c. Il nuovo masterplan è sostanzialmente uguale a quello precedente ed ha le stesse problematiche di quello di prima.

**Risposta Toscana Aeroporti:**

Il precedente Masterplan 2014-2029 è stato oggetto dei procedimenti amministrativi di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e di Accertamento della conformità urbanistica, entrambi previsti per legge. I procedimenti hanno visto la partecipazione attiva di tutti gli Enti, Amministrazioni e Istituzioni competenti e si sono conclusi con esito positivo. Gli atti amministrativi congruenti sono stati impugnati davanti alla Giustizia Amministrativa che, in ultimo in secondo grado di giudizio, ha riscontrato lacune nel procedimento di VIA gestito dall'allora Ministero dell'Ambiente. Le obiezioni sollevate dal Consiglio di Stato hanno, di fatto, invalidato il procedimento amministrativo e, conseguentemente, si è prodotta la necessità di reiterazione dello stesso. Quanto sopra a ricordare che è stato il percorso amministrativo seguito dal Ministero dell'Ambiente ad essere oggetto delle censure del Consiglio di Stato, e non già il progetto di Masterplan in sé. Né, d'altro canto, il Consiglio di Stato avrebbe potuto eccepire aspetti di carattere squisitamente tecnico che tutti gli organismi deputati avevano avuto modo di verificare ed approvare. La nuova proposta di Piano di Sviluppo Aeroportuale fa, comunque, tesoro dei limiti del precedente Masterplan e tiene in considerazione, recependole nella proposta tecnica, tutte le istanze del territorio ed i pareri espressi dagli Enti intervenuti nei precedenti iter amministrativi. In particolare, sono recepite le prescrizioni recate dal precedente Decreto VIA, nonché quelle espresse dagli Enti in Conferenza di Servizi.

**40) Perché questa opzione è migliore della precedente in termini di inquinamento acustico (in particolare su Novoli)?**

- a. la prima opzione era migliore per possibilità di sviluppo e per inquinamento acustico ci sarebbe stata meno ricaduta su Novoli

**Risposta Toscana Aeroporti:**

La nuova pista di volo, oltre al diverso orientamento, ha una lunghezza ridotta di duecento metri ed è arretrata lato Firenze rispetto alla pista presentata nel Masterplan precedente. La traiettoria di decollo della nuova pista è allineata con l'Autostrada A11, con conseguente sorvolo di aree rurali,

artigianali e industriali. Tutte queste ottimizzazioni hanno consentito di ridurre ulteriormente il disturbo prodotto dal rumore aeroportuale rispetto al precedente Masterplan, che vedeva impattati alcuni edifici residenziali nell'area di Capalle ad oggi non più impattati. Riguardo all'area di Novoli non si prevedono per quell'area sorvoli, come non si prevedevano nel precedente Masterplan. Tutte le risultanze della modellistica acustica sono dettagliate nel documento di progetto numero 007.

**41) Nella precedente VIA c'erano documenti enac per parte aeronautica. Ora non si trovano. Ci sono differenze? Verrà implementata la VIA in questi termini?**

- a. Nella precedente VIA c'erano documenti enac per parte aeronautica. Ora non si trovano. Ci sono differenze? Verrà implementata la VIA in questi termini?
- b. Analisi concentrata solo sull'idea che serva un aeroporto, questo non è così scontato: ci sono tante altre modalità di spostamento

**Risposta Toscana Aeroporti:**

I documenti precedentemente sviluppati da ENAV si riferivano ad una fase progettuale di dettaglio maggiore rispetto a quella su cui si fonda il processo di dibattito pubblico. Nelle successive fasi di sviluppo progettuale, ENAV provvederà alla predisposizione di detti studi e gli stessi saranno resi accessibili al pubblico poiché interverranno nell'ambito di procedimenti amministrativi che comprendono detta possibilità.

TEMA: ALTERNATIVE POSSIBILI

**42) È stata fatta un'analisi più complessiva sulla mobilità in Toscana?**

- a. Perché non si è partiti da un'analisi che consideri la mobilità complessiva in Toscana? (non solo inclinazione della pista). non si può pensare solo all'aeroporto quando si parla di mobilità.

**Risposta Toscana Aeroporti:**

La proposta di Piano di Sviluppo Aeroportuale pone fra i suoi principali obiettivi quello della multimodalità e risulta coerente con gli indirizzi e le previsioni di cui al Piano Nazionale degli Aeroporti che, come noto, contempla specifiche analisi di co-accessibilità. Lo stesso Piano Nazionale degli Aeroporti si prefigge di rappresentare il primo elemento del più ampio Piano Nazionale dei Trasporti, ad oggi tuttavia non disponibile.

**43) Esistono problemi tecnici che non consentono di migliorare il collegamento Firenze-Pisa?**

- a. esistono problemi tecnici che non consentono di migliorare il collegamento Firenze Pisa?

**Risposta Toscana Aeroporti:**

La attuale connessione ferroviaria Firenze/Pisa è un collegamento tra città su linea regionale, con relative percorrenze ed utenze prevalenti non compatibili con un potenziamento a servizio degli aeroporti. La distanza Firenze-Pisa (circa 80 km) non consente la realizzazione di collegamenti veloci tipici delle navette ferroviarie città-aeroporto. Realizzare una nuova tratta comprensiva di terrapieni, viadotti, gallerie, attraversamento di centri abitati avrebbe inoltre costi ambientali più alti rispetto agli interventi previsti nel Masterplan Aeroportuale presentato.

**44) Perché non incrementare il collegamento Firenze-Pisa per usare maggiormente l'aeroporto di Pisa?**

- a. perché non incrementare il collegamento Firenze-Pisa per usare maggiormente l'aeroporto di Pisa?
- b. perché è stata scartata l'ipotesi di creare un collegamento veloce Firenze-Pisa?

**Risposta Toscana Aeroporti:**

La attuale connessione ferroviaria Firenze/Pisa è un collegamento tra città su linea regionale, con relative percorrenze ed utenze prevalenti non compatibili con un potenziamento a servizio degli aeroporti.

Gli interventi previsti per l'aeroporto di Firenze sono necessari non solo in vista della crescita prevista della domanda di traffico e per l'attuale e futura operatività in sinergia con lo scalo di Pisa. Sono necessari anche per il normale funzionamento dell'attuale scalo e per la regolarità dell'attività aerea già presente.

Le risposte progettuali a queste esigenze non sono sostituibili con progetti ferroviari che, da soli, non consentirebbero il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale propri della proposta di nuovo Masterplan (con riduzione, fino quasi all'annullamento, del disturbo generato dal rumore aeroportuale sulla popolazione residente). Il miglioramento del collegamento ferroviario rappresenta, comunque, un intervento utile all'intera regione, non in contrasto, ma non sostitutivo della presente proposta. Relativamente all'esercizio aereo dello scalo di Pisa, non si deve dimenticare che anche detto aeroporto sorge in prossimità della città e, pertanto, incontrollati incrementi di traffico sarebbero tali da generare impatti ambientali sulla città di Pisa non sostenibili e non coerenti con gli indirizzi di Toscana Aeroporti e di ENAC di promozione di investimenti sostenibili. L'aeroporto di Pisa, inoltre, vede la contestuale presenza di voli civili e di voli militari.

**45) Esiste una volontà politica di non migliorare il collegamento con Pisa?**

- a. considerando una "involuzione" rispetto al collegamento Pisa Firenze (es una volta si poteva fare il servizio di check-in il binario 5), esiste una precisa volontà politica in tal senso?
- b. perché fare una linea alta velocità del treno, che risulta molto impattante se si può ampliare la pista di alcuni km?

**Risposta Toscana Aeroporti:**

Il progetto prevede l'implementazione di migliorie per l'esperienza del passeggero in e verso l'aeroporto, ricorrendo ad automazione, digitalizzazione dei processi di check-in e imbarco, consegna bagagli, controlli di sicurezza, controlli documentali, garantendo l'inclusività sociale e ponendo la massima attenzione alla salute. In generale, si prevede il miglioramento dei Livelli di Servizio offerti a passeggeri e visitatori, diminuendo al tempo stesso i disservizi generati dall'infrastruttura. Il potenziamento delle connessioni ferroviarie, auspicabile dal punto di vista trasportistico, ma da verificare attentamente per gli aspetti tecnici, economici ed ambientali, non risolverebbe il problema aeroportuale essenziale della Toscana che sta nella carenza di capacità delle infrastrutture aeroportuali (piste, piazzali, terminal) e, in ogni caso, non consentirebbe il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale posti alla base della nuova proposta di Masterplan.

Toscana Aeroporti non può, infine, esprimersi né farsi portavoce di volontà politiche che non rientrano nel proprio ambito di azione. Si ricorda, tuttavia, che la proposta di Masterplan risulta pienamente coerente con gli indirizzi recati dal Piano Nazionale degli Aeroporti e con le indicazioni contenute nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2022 predisposto dal Governo.

**46) Perché non risolvere prima le problematiche dell'attuale aeroporto?**

- a. L'aeroporto ha problematiche che si tira dietro da 20 anni e dovrebbe mettere dei fondi per mitigare adesso le problematiche indipendentemente dalla realizzazione del progetto

**Risposta Toscana Aeroporti:**

La proposta di Piano di Sviluppo Aeroportuale prende forma proprio dalla volontà di risoluzione delle problematiche riferite all'attuale aeroporto e, fra esse, quelle principali relative al disturbo acustico generato dal rumore aeroportuale sulla popolazione residente del Comune di Firenze e della regolarità di esercizio, con associata minimizzazione dei disagi arrecati agli utenti. Si tratta di problematiche congiunturali non completamente risolvibili se non con un diverso orientamento della pista di volo. Né, d'altronde, può ritenersi davvero la migliore soluzione quella di intervenire direttamente sugli infissi di centinaia e migliaia di unità abitative (seppur prevista da legge). La nuova proposta di Masterplan coniuga le esigenze di superamento delle problematiche attuali con quelle dello sviluppo sostenibile dello scalo.

TEMA: ANALISI MULTI-CRITERIA DELLE ALTERNATIVE STUDIATE

**47) Per quale motivo nell'analisi multicriteria si dà un peso del 38% agli impatti ambientali?**

**Pesano di più perché sono aspetti più critici?**

- a. per quale motivo nell'analisi multicriteria si dà un peso del 38% agli impatti ambientali? il fatto che pesino di più è perché sono aspetti più critici?

**Risposta Toscana Aeroporti:**

Il Criterio "Impatto Ambientale e Paesaggistico" ha un peso pari al 38% perché rappresenta uno dei principali obiettivi della presente fase di revisione progettuale.

Il processo di revisione progettuale del Masterplan pone, infatti, tra i suoi principali obiettivi:

- recepimento dei programmi europei Green New Deal e Next Generation EU
- incremento della sostenibilità (n.b. non solo ambientale, ma anche sociale, economica e tecnica) dello scalo aeroportuale
- perseguimento dell'innovazione, della digitalizzazione e dell'intermodalità sostenibili

L'attribuzione dei pesi a criteri e sottocriteri - dettagliata nel documento di progetto n. 002 (DOCFAP) - è avvenuta, quindi, seguendo un processo strutturato, che ha avuto come primo obiettivo quello di garantirne la coerenza con gli indirizzi della revisione progettuale, che si è focalizzata appunto sul miglioramento dell'impatto ambientale e paesaggistico dell'intervento. In secondo luogo, i pesi preliminarmente ottenuti sono stati affinati tramite raffronti con altre realtà aeroportuali italiane, valutando quali siano in tali contesti gli aspetti di sostenibilità economica, sociale e ambientale più rilevanti. Infine, la gerarchia di priorità è stata finalizzata nel rispetto delle specificità del contesto territoriale di Firenze.

**48) Perché la biodiversità ha una percentuale così bassa nell'analisi multicriteria?**

- a. sembrerebbe che la biodiversità abbia una percentuale di impatto molto inferiore a quello che è

**Risposta Toscana Aeroporti:**

Se si divide il peso totale assegnabile a tutti i sotto-criteri (100%) per il numero di sotto-criteri (19), si ottiene un peso medio per ciascun sotto-criterio pari al 5,3%, che è in linea con il peso assegnato alla tutela della biodiversità e degli habitat naturali.

Inoltre, la tutela della biodiversità è correlabile anche con il consumo di suolo, il cui peso assegnato è pari al 6,3%, superiore al peso medio dei sotto-criteri.

Ad ogni modo, le prove di sensitività che si sono effettuate per valutare i potenziali differenti risultati correlati a diverse attribuzioni delle percentuali relative attribuite ai sotto-criteri hanno escluso la possibilità di pervenire ad una scelta diversa da quella effettuata.

**49) Se si parla di sviluppo sostenibile perché scegliere di avere l'aeroporto dentro la città?**

- a. se si parla di sviluppo sostenibile perché scegliere di avere l'aeroporto dentro la città?
- b. perché non sono state prese in considerazione ipotesi di localizzazione della pista (diverse da Firenze) con impatti minori dal punto di vista ambientale?

**Risposta Toscana Aeroporti:**

Tutti gli aeroporti "regionali" in Europa si trovano in prossimità dei centri urbani. La stessa Pisa si trova "dentro la città", come Napoli, Bologna, Linate, London City, Heathrow, Orly, Schipol ed altri. L'intervento proposto consentire di avere un minore impatto ambientale, mantenendo le dimensioni di un city airport ed i vantaggi di un piccolo aeroporto vicino ad una delle città più note al livello mondiale.

**50) È stata fatta un'analisi sull'intermodalità dell'aeroporto?**

- a. è stata fatta l'analisi dell'intermodalità?

**Risposta Toscana Aeroporti:**

È stata sviluppata un'analisi relativa ai sistemi di accesso e viabilità nonché al nuovo sistema multimodale come meglio specificato nel relativo documento di progetto n.443. Obiettivo primario dello studio è stato la ricerca di soluzioni progettuali in grado di coniugare le esigenze di ciascuna categoria di utenza: pedoni, auto private per pick-up/drop-off, taxi e NCC, tranvia, trasporto pubblico, mezzi per la logistica e la manutenzione. Si tratta di analisi statiche condotte con lo scopo di verificare le ipotesi e validare il corretto funzionamento dei vari sistemi interconnessi. Con l'avanzare della proposta progettuale si andrà a sviluppare un modello di microsimulazione dinamica del traffico che potrà simulare tutte le componenti di mobilità a comprendere il sistema nel suo complesso includendo nell'analisi tutti i flussi veicolari e pedonali, i veicoli in sosta, i bus, i taxi, i tram ecc. Lo strumento consentirà di sviluppare una analisi completa della rete infrastrutturale e supportare il progetto verso l'esplorazione di ulteriori correttivi geometrici e funzionali in grado di ottimizzare la funzionalità generale del sistema.

**51) Mancano dati quantitativi: e gli aerei attuali cubano x tonn.: nel progetto fatto quante tonnellate sono previste?**

- a. Mancano dati quantitativi: e gli aerei attuali cubano x tonn.: nel progetto fatto quante tonnellate sono previste?

**Risposta Toscana Aeroporti:**

Per la valutazione dell'impatto relativo all'inquinamento è stato utilizzato il seguente approccio: le emissioni degli aeromobili sono state quantificate e calcolate a partire dal numero di movimenti in arrivo e in partenza dall'aeroporto e dalle emissioni medie per singola tipologia di aereo, riferite al



decollo o all'atterraggio. Per ulteriori dettagli sulla metodologia di calcolo e valutazione della produzione di CO<sub>2</sub>, nonché ulteriori dati e considerazioni utili si faccia riferimento al documento n°002, 5.4.5.2. Impatti ambientali diretti. Le analisi saranno, comunque, oggetto di successivo approfondimento nell'ambito dello specifico procedimento di compatibilità ambientale a cui dovrà essere sottoposto il Piano di Sviluppo Aeroportuale.

**52) Come è stato fatto il calcolo dell'effetto rumore su Campi Est - area Capalle?**

- a. come è stato fatto il calcolo dell'effetto rumore Campi est - area Capalle?

**Risposta Toscana Aeroporti:**

L'impatto acustico dell'opera è stato stimato quantitativamente mediante applicazione del software previsionale AEDT. Tale software elabora i dati di input e restituisce le curve di isolivello (alla stregua delle curve di livello di una qualsiasi carta e mappa topografica) opportunamente inserite nel contesto territoriale di riferimento, come dettagliato nell'elaborato di progetto di riferimento (numero 007).

**53) L'analisi costi/benefici è stata fatta?**

- a. l'analisi costi/benefici è stata fatta?

**Risposta Toscana Aeroporti:**

La migliore alternativa risultante dall'analisi multicriteriale è stata oggetto di Analisi Costi-Benefici, predisposta applicando metodologie consolidate a livello europeo, come dettagliato nel documento di progetto di riferimento (numero 002).

**54) Esistono dati sull'impatto ambientale e socioeconomico dell'opzione 0 e cioè dello scenario di potenziamento del collegamento con Pisa?**

- a. nel voler esplorare lo scenario 0, e valutare il potenziamento del collegamento tra i due aeroporti (PI\_FI) esistono dati e/o studi sull'impatto ambientale e socioeconomico che questa alternativa avrebbe?

**Risposta Toscana Aeroporti:**

Per definizione, la così detta "opzione Zero" non contempla interventi di risoluzione delle criticità attualmente presenti - è anche detta "opzione del non fare" in linguaggio comune. Di conseguenza, l'Opzione Zero non contempla il potenziamento del Collegamento con Pisa. Ciò detto, il miglioramento dell'attuale collegamento ferroviario con Pisa (incrementando le frequenze, prevedendo corse in primissima mattina e a tarda notte, adeguando i convogli ferroviari alle esigenze di un viaggiatore aereo, ecc.) non rappresenta un'opzione alternativa rispetto alla presente proposta di Masterplan, ma una co-azione che Toscana Aeroporti auspica che possa

comunque attuarsi, a beneficio dell'intero sistema dei trasporti regionale. La costruzione di una nuova linea veloce ad uso aeroportuale su una distanza di 80 km qual è la tratta Firenze-Pisa potrebbe, invece, non risultare coerente rispetto ai risultati sottesi dall'analisi costi-benefici, per i costi ambientali che deriverebbero dalla realizzazione della nuova tratta (terrapieni, viadotti, gallerie, attraversamento di centri abitati) nonché per i costi economici - ben superiori a qualunque investimento previsti per l'aeroporto di Firenze. Per confronto, il raddoppio di una ferrovia tradizionale avrebbe un costo indicativo di circa 12 milioni di euro per km (tot. circa 960 milioni di €). Inoltre, una soluzione ferroviaria non risolverebbe la necessità di soddisfare la domanda di traffico aereo prevista o le criticità dell'infrastruttura attuale, nè di migliorare la sostenibilità ambientale dell'attuale aeroporto. Si faccia riferimento ai capitoli 03, 04, 05, 06 del Dossier di Progetto per ulteriori approfondimenti sulla selezione delle alternative di progetto.

**55) Ci sono alternative migliori a quella proposta?**

- a. a molti resta la domanda: è giusto investire su questo aeroporto? o ci sono alternative migliori? si è dato per scontato che si debba per forza ampliare questo aeroporto!

**Risposta Toscana Aeroporti:**

Negli ultimi 20 anni sono state prese in esame circa 15 alternative per la realizzazione della nuova pista. Tutte dette alternative di progetto sono state oggetto di studio e di successiva valutazione e comparazione, per famiglie omogenee, nel documento di progetto di riferimento (numero 002). La soluzione di progetto proposta è risultata la migliore secondo l'analisi multicriteriale condotta sugli aspetti di impatto ambientale e paesaggistico, impatto sul contesto territoriale, impatto tecnico-economico, relazione del terminal con contesto interno ed esterno aeroportuale. Si faccia riferimento anche ai capitoli 03, 04, 05, 06 del Dossier di Progetto per ulteriori approfondimenti sulla selezione delle alternative di progetto.

TEMA: DIBATTITO PUBBLICO

**56) Emerge un contrasto tra ciò che è stato detto dal rappresentante ENAC rispetto la decisione del nuovo progetto e la pagina 1 del dibattito pubblico in cui si dice che c'è ancora possibilità di cambiamento e miglioramento del progetto**

**Risposta Coordinatore Dibattito Pubblico:**

Il dibattito pubblico è, per legge (DPCM 76/2018), sia un momento informativo circa i contenuti del progetto preliminare sia il luogo e il percorso in cui formulare osservazioni critiche o proporre migliorie. Pertanto, non sussiste contrasto tra ciò che è stato detto dal rappresentante Enac e le finalità del dibattito pubblico in quanto il parere di Enac interverrà successivamente allo

svolgimento della procedura proprio per riuscire a tenere in considerazione le istanze del territorio che saranno emerse durante il percorso partecipativo.

**57) Siamo ancora in tempo di modificare il progetto con le opinioni dei cittadini?**

**Risposta Coordinatore Dibattito Pubblico:**

Sì, i cittadini possono esprimere criticità e proporre miglioramenti a cui il Toscana Aeroporti dovrà per legge rispondere all'interno della sua relazione conclusiva. Nel documento la società sarà infatti chiamata a chiarire se intende proseguire con la progettazione dell'intervento, a quali considerazioni emerse darà seguito e perché.

**58) Quanto un cittadino può influire con il processo partecipativo rispetto un progetto che coinvolge milioni di persone?**

**Risposta Coordinatore Dibattito Pubblico:**

L'obiettivo del dibattito pubblico non è quello di prendere in considerazione i temi numericamente più rilevanti, ma mappare e intercettare tutte le argomentazioni riguardanti la realizzazione di una grande opera. Pertanto, tutte le opinioni sono importanti anche se formulate da un solo cittadino o da una sola cittadina.

**59) L'attuale pista comporta difficoltà che va risolta: non capisco perché arrivare così in ritardo. DP doveva partire prima**

**Risposta Coordinatore Dibattito Pubblico:**

Il dibattito pubblico, per legge, deve essere attivato in un momento preliminare della progettazione, in cui è ancora possibile apportare modifiche al progetto. Anche in questo caso, quindi, il dibattito è stato attivato nel periodo e sugli elaborati progettuali (Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali e Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica) individuati dalla normativa.

**60) Sono previsti incontri dedicati ai nuovi sorvolati?**

**Risposta Coordinatore Dibattito Pubblico:**

Il dibattito pubblico è aperto a tutti coloro che vogliono partecipare, quindi anche ai sorvolati presenti e futuri. All'interno della progettazione del dibattito è stato previsto un appuntamento specifico dedicato ai comitati e ai singoli cittadini con la precisa volontà di intercettare anche tipologia di portatori di interesse. Per saperne di più è possibile consultare la pagina 'partecipa' del sito [www.dpaeroportofirenze.it](http://www.dpaeroportofirenze.it)

**61) A che stato è il progetto che viene presentato, ovvero è a livello preliminare o definitivo o a che punto?**

**Risposta Coordinatore Dibattito Pubblico:**

Il dibattito pubblico, per legge, deve essere attivato in un momento preliminare della progettazione, in cui è ancora possibile apportare modifiche al progetto. Anche in questo caso, quindi, il dibattito è stato attivato nel periodo e sugli elaborati progettuali (Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali e Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica) individuati dalla normativa.

**62) Esiste un documento di progetto sul sito, ma si vorrebbe caricare l'intero Masterplan per intero sul sito**

**Risposta Coordinatore Dibattito Pubblico:**

L'intero masterplan è consultabile e scaricabile alla seguente pagina web: <https://www.toscana-aeroporti.com/home/news.html>