



DIBATTITO PUBBLICO
Aeroporto di Firenze

DIBATTITO PUBBLICO Aeroporto di Firenze



ALLEGATO 3

DOMANDE E RISPOSTE

7 GENNAIO 2023

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 meteo-climatiche 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 CO₂, 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

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>

APPENDICE ALLA RESTITUZIONE DEL II INCONTRO PUBBLICO

“Gli aspetti ambientali e paesaggistici legati all’intervento”

Martedì 22 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: LE EMISSIONI

1) Nella valutazione di impatto ambientale si tiene conto del sistema territoriale più ampio e della presenza di altra infrastruttura di servizio come l'autostrada?

- a. nella valutazione dell'impatto ambientale e nello specifico per le emissioni, si tiene conto della specificità territoriale in cui è inserito l'aeroporto? quindi si calcola il suo impatto valutando anche la presenza delle infrastrutture di servizio (es. Autostrada) molto inquinanti?
- b. gli studi sulle emissioni considerano anche le emissioni dovute al passaggio veicolare in autostrada?
- c. È stata fatta un'analisi ambientale del sistema territoriale più ampio del luogo specifico?
- d. Impatto climatico. sembra non esserci studio. Vero o ci sono?
- e. Perché non si è fatta una valutazione dell'impatto ambientale generale che i voli del nuovo aeroporto porterà? Sarebbe opportuno farla per avere una idea di cosa stiamo parlando.

Risposta Toscana Aeroporti:

La vera e propria valutazione di impatto ambientale (VIA) sarà avviata dopo la conclusione del dibattito pubblico. Per tale motivo, le analisi ambientali presentate in questa sede non possono che ritenersi di carattere preliminare, ossia oggetto di successivo approfondimento. I dati presentati sono, al momento, finalizzati a definire l'entità degli impatti direttamente generati dall'esercizio aeroportuale. Le applicazioni modellistiche effettuate tengono già conto delle caratteristiche del sito, ma si riferiscono unicamente all'aeroporto. Gli altri contributi verranno considerati in sede di VIA, quando si provvederà a sommare tale contributo di impatto dell'aeroporto ai valori di fondo caratteristici della zona (detti valori comprendono gli effetti di inquinamento generati dalla vicina autostrada). Il territorio ad oggi preso a riferimento per le modellazioni numeriche si estende ed include la città di Prato.

2) Il nuovo aeroporto quanto incide sull'inquinamento complessivo della nostra aerea, in particolare in termini di aumento della temperatura, salute, biodiversità

- a. Quanto incide l'inquinamento del trasporto aereo su quello complessivo della nostra area?
- b. Impatto climatico: quanto aumenta la temperatura l'intervento?
- c. Se abbiamo più voli quali saranno le conseguenze in termini di costi di salute o di costi di biodiversità

Risposta Toscana Aeroporti:

Come risulta dai dati dell'Inventario Regionale delle Sorgenti Emissive (IRSE) della Regione Toscana, le emissioni aeroportuali incidono per pochi punti percentuali sul totale delle emissioni dell'intera area (la parte predominante è quella delle emissioni da traffico veicolare). La proposta di Piano di Sviluppo Aeroportuale prevede, inoltre, particolari attenzioni, sia progettuali, sia gestionali, per il contenimento delle emissioni di CO₂. I mezzi operativi aeroportuali saranno progressivamente elettrici, per i sistemi di condizionamento si farà uso di pompe di calore e dispositivi geotermici di conservazione dell'energia termica. Saranno, inoltre, realizzati impianti fotovoltaici per una potenzialità complessiva di circa 15 MW. Lo scalo sarà dotato di un vertiporto dedicato ai velivoli elettrici. Nel complesso, si ritiene che l'impatto incrementale generato dal progetto sia pienamente compatibile, coerente rispetto ai limiti normativi applicabili, e tale da non produrre effetti significativi sulla salute e sulla biodiversità.

3) Come vengono fatti i calcoli relativi all'inquinamento? Si tiene conto dell'incremento dei voli?

- a. Rispetto alle emissioni inquinanti non sono presenti mappe di dettaglio e non è chiaro come vengano fatte le valutazioni.
- b. Capire se i calcoli relativi all'inquinamento sono stati fatti rispetto agli attuali voli o rispetto all'incremento del numero dei voli?

Risposta Toscana Aeroporti:

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.

4) Dove saranno posizionati le stazioni di monitoraggio dell'area? Perché?

- a. Verrà prevista una rete di monitoraggio dell'impatto sull'aria? quanti punti di misurazione si prevedono e dove saranno posizionati? chi sarà il gestore del monitoraggio?
- b. Le stazioni di monitoraggio delle emissioni inquinanti sono collocate fuori dall'area della piana, perché? Questo porta a valutazioni e rilevamenti sottostimati.

Risposta Toscana Aeroporti:

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

5) Qual è l'impatto in termini di aumento della temperatura, in particolare, per Novoli?

- a. Novoli ha bolle di calore già ora. È stato calcolato l'aggravio?
- b. Impatto climatico: quanto aumenta la temperatura l'intervento?

Risposta Toscana Aeroporti:

La proposta progettuale non prevede interventi nella zona di Novoli. La stessa non sarà, inoltre, soggetta a sorvoli. Non si prevedono, pertanto, alterazioni ambientali generate dal progetto, suscettibili di incidere, se non in entità del tutto trascurabile, sull'area di Novoli.

TEMA: IMPATTO ACUSTICO

6) Come cambierà l'impatto acustico rispetto a oggi e da chi verrà valutato?

- a. Quale sarà il reale impatto acustico del nuovo aeroporto (non solo quello superiore ai 60decibel)? di quanto migliorerà realmente la vivibilità delle zone limitrofe e si ridurrà l'impatto acustico?
- b. L'impatto più importante è l'acustica per gli abitanti di Peretola
- c. Impatto acustico molto grave come altri problemi. Non si dica che l'aeroporto risolve problemi ambientali. ci sono troppi scompensi
- d. Valutazione su impatto acustico. Sono state fatte valutazioni da ente terzo?

Risposta Toscana Aeroporti:

Lo studio e la valutazione dell'impatto acustico sono, ai sensi di legge, predisposti da Toscana Aeroporti e sottoposti alla verifica degli Enti competenti. Le modellazioni acustiche riferite all'aeroporto attuale e all'anno 2019 (pre-Covid), già agli atti degli Enti competenti, evidenziano che la popolazione residente del Comune di Firenze esposta a rumore aeroportuale (LVA) superiore a 60 decibel è pari a circa 7.000 abitanti. I quartieri cittadini interessati sono: Peretola, Brozzi, Quaracchi e Le Piagge.

L'orientamento, la lunghezza e il posizionamento arretrato della nuova pista di volo prevista dalla proposta di progetto di Masterplan, unitamente all'ottimizzazione della traiettoria di decollo degli aerei, contribuiscono in misura rilevante al pressoché annullamento del disturbo acustico generato nei confronti della popolazione residente dal rumore aeroportuale associato ai sorvoli degli aerei. Le analisi quantitative effettuate a supporto della presente revisione progettuale hanno restituito curve isofoniche di LVA che non interessano aree residenziali. In particolare, saranno esposti a rumorosità LVA superiore a 60 decibel 2 soli complessi edilizi, per i quali si stima una popolazione di

12 abitanti. E ciò, nello scenario 2035, ossia al momento di massimo incremento dei movimenti aerei. Anche in tale condizione, il progetto consentirà un abbattimento del disturbo acustico del 99,8% rispetto allo stato attuale.

Al di fuori della fascia acustica di pertinenza dell'infrastruttura aeroportuale, laddove anche il rumore aeroportuale è tenuto al rispetto dei limiti acustici definiti dalle Amministrazioni Comunali attraverso i propri Piani Comunali di Classificazione Acustica, il numero di edifici che potrebbero richiedere, relativamente allo scenario 2035, interventi di mitigazione risulta pari a circa 10, oltre a qualche ricettore sensibile (scuole, asili e una casa di cura). Ad oggi i casi di intervento sarebbero già centinaia.

L'impatto acustico della nuova infrastruttura di volo sarà valutato, all'interno del prossimo procedimento VIA-VAS, dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e dalla Regione Toscana e, successivamente, una volta entrata in esercizio la nuova pista, lo stesso sarà costantemente controllato e monitorato dalla Commissione Aeroportuale (prevista dal Decreto Ministeriale 31 ottobre 1997), nonché dagli Enti competenti in materia.

7) È stato calcolato l'inquinamento acustico sulle zone di sorvolo? Come cambia quando mutano le condizioni dei venti e le direzioni di atterraggio/decollo cambiano da un senso all'altro?

- a. Anche a 10 km l'aeroporto ha un impatto acustico (anche se minimo): questo interessa molto ai cittadini che si ritroverebbero sorvolati con la nuova pista.
- b. È stato calcolato l'inquinamento acustico sulle zone di Riffredi, Lippi e Careggi quando le condizioni dei venti mutano e le direzioni di atterraggio e decollo cambiano da un senso all'altro?
- c. Come mai c'è una discordanza di dati riferita alla popolazione residente che attualmente è sorvolata dagli aerei, ovvero 7000 abitanti contro 1100 abitanti (tra 60-65 db) + 4750 (tra 55-60 db) presentati nel progetto precedente?
- d. "Osservazione su impatto acustico: A me va bene il nuovo aeroporto perché nelle zone in cui abito ora e che è sorvolata dai voli dell'attuale aeroporto e subiamo l'impatto acustico.

Risposta Toscana Aeroporti:

L'impatto acustico associato al rumore aeroportuale è stato calcolato con metodologia quantitativa, utilizzando il più recente strumento modellistico di riferimento a livello mondiale (codice AEDT - Aviation Environmental Design Tool). Le impostazioni del codice tengono conto dello specifico contesto territoriale (e delle relative caratteristiche meteorologiche) interessato dalla realizzazione della nuova pista e dalle rotte di sorvolo.

8) Come sono stati correlati tra di loro i due modelli di software EDT rispetto alla modellistica che è stata sviluppata per la barriera anti-rumore?

- a. Come sono stati correlati tra di loro i due modelli di software EDT rispetto alla modellistica che è stata sviluppata per la barriera anti-rumore?

Risposta Toscana Aeroporti:

Il software AEDT utilizzato per il calcolo del rumore aeroportuale fornisce l'entità del rumore aeroportuale all'interno del sedime, espressa sia in termini di LVA, sia di Leq. Il dato di Leq viene utilizzato per generare una sorgente lineare equivalente, posizionata in corrispondenza della pista di volo, rispetto alla quale altri modelli acustici (IMMI o Soundplan) calcolano l'efficacia di abbattimento acustico della duna antirumore.

9) Sono stati considerati i fenomeni medio-estremi accaduti sul territorio per determinare lo smorzamento dell'acustica verso il polo di Sesto?

- a. Sono stati considerati i fenomeni medio-estremi accaduti sul territorio per determinare lo smorzamento dell'acustica verso il polo di Sesto?

Risposta Toscana Aeroporti:

L'impatto acustico generato dal rumore aeroportuale è stato determinato col software AEDT, impiegando tutte le impostazioni del modello coerenti con le caratteristiche del sito di Firenze. La dispersione laterale del rumore è calcolata dal modello.

10) Nei parametri adoperati per l'elaborazione delle isocurve, è stato considerato anche l'aspetto del canale sonoro determinato da masse d'aria calda-fredda-calda/ fredda-calda-fredda?

- a. Nei parametri adoperati per l'elaborazione delle isocurve, è stato considerato anche l'aspetto del canale sonoro determinato da masse d'aria calda-fredda-calda/ fredda-calda-fredda?

Risposta Toscana Aeroporti:

L'impatto acustico generato dal rumore aeroportuale è stato determinato col software AEDT, impiegando tutte le impostazioni del modello coerenti con le caratteristiche del sito di Firenze. Sono state applicate, in particolare, tutte le funzionalità previste e consentite dal software. 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.

11) Il masterplan considera i rumori a partire da aerei di nuova generazione. È previsto un obbligo per le compagnie aeree di adeguare i propri aerei?

- a. Il masterplan considera i rumori a partire da aerei di nuova generazione. È previsto un obbligo per le compagnie aeree di adeguare i propri aerei?

Risposta Toscana Aeroporti:

Le compagnie aeree stanno già utilizzando aeromobili di nuova generazione, gli stessi presi a riferimento nella proposta di Piano di Sviluppo Aeroportuale. Le simulazioni acustiche presentate in questa fase si riferiscono unicamente allo scenario peggiorativo dell'anno 2035. Considerato l'andamento del mercato aereo e gli ordinativi già acquisiti da parte delle case costruttrici, si ha motivo di ritenere assolutamente veritiere le assunzioni considerate per le valutazioni previsionali

dell'impatto acustico. Dal momento in cui la nuova pista entrerà in esercizio, la rete di monitoraggio acustico dedicata acquisirà i dati di rumore reale e potrà consentire alla Commissione Aeroportuale e agli altri Enti competenti di valutarne la coerenza rispetto alle attuali previsioni, e di richiedere eventuali azioni correttive.

12) È disponibile uno studio del rumore nel caso di un eventuale decollo in direzione Firenze con successiva virata a destra per evitare il centro urbano?

- a. È disponibile uno studio del rumore nel caso di un eventuale decollo in direzione Firenze con successiva virata a destra per evitare il centro urbano?

Risposta Toscana Aeroporti:

La monodirezionalità della nuova pista, con decolli effettuati unicamente verso Ovest e atterraggi provenienti unicamente da Ovest, costituisce l'imprescindibile assunzione progettuale che ha condizionato in maniera chiara ed immediatamente riscontrabile il progetto della pista. Nessun decollo, neppure eventuale, potrà essere effettuato in direzione della città di Firenze.

13) È possibile avere un'ipotesi di studi di rumore dovuto ad un'ipotesi di atterraggio *Circle to land* verso Prato?

- a. È possibile avere un'ipotesi di studi di rumore dovuto ad un'ipotesi di atterraggio *Circle to land* verso Prato?

Risposta Toscana Aeroporti:

Detta procedura di atterraggio non rientra tra quelle previste per la futura pista di volo. Non saranno ammessi atterraggi con provenienza da Est.

14) Inquinamento acustico, non è specificato: quale sarà l'effettivo impatto acustico al di sotto dei 60dB?

- a. Inquinamento acustico, non è specificato: quale sarà l'effettivo impatto acustico al di sotto dei 60DB?

Risposta Toscana Aeroporti:

La normativa vigente definisce l'intorno aeroportuale quale ambito entro il quale il rumore aeroportuale, espresso attraverso l'indicatore LVA, non superi il valore di 60 dB(A). Non hanno significato, quindi, le curve di isolivello LVA inferiori a 60 dB(A), poichè interessano porzioni di territorio ove i limiti acustici di riferimento non risultano espressi in termini di LVA, bensì di Leq. Le curve isofoniche restituite dal modello AEDT riportano anche livelli di rumore Leq inferiori a 60 dB(A). La loro rappresentazione è disponibile all'interno dell'elaborato n.007

15) Si parla di 12 persone interessate dalle emissioni acustiche, perché si considerano solo i residenti e non si considerano i lavoratori delle aree industriali?

- a. Si parla di 12 persone interessate dalle emissioni acustiche, perché si considerano solo i residenti e non si considerano i lavoratori delle aree industriali?

- b. l'impatto ambientale/acustico è stato valutato sull'incremento previsto del traffico cargo?

Toscana Aeroporti:

Il numero a 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 LVA tiene conto della totale operatività dell'aeroporto, ossia di 7 giorni a settimana (peraltro nelle 3 settimane a maggior traffico per singolo quadrimestre dell'anno), per tutte le ore di apertura giornaliera dello scalo (ca. 18-19 ore 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 che si proroga a terra dagli aeromobili in sorvolo.

16) Come mai l'aeroporto opera da anni se, come è stato detto, il rumore è molto maggiore di quello consentito?

- a. Come mai l'aeroporto opera da anni se, come è stato detto, il rumore è molto maggiore di quello consentito?

Toscana Aeroporti:

La normativa vigente richiede ai gestori delle infrastrutture di valutare il rumore da esse generato e di individuare la sussistenza di eventuali aree di criticità acustica, ove il rumore supera i valori limite consentiti. In tali casi il gestore è tenuto a presentare alle Autorità competenti un proprio Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore (cosiddetto Piano di Risanamento). In tal senso, Toscana Aeroporti ha correttamente adempiuto ai propri doveri.

TEMA: IL RAPPORTO CON IL PAESAGGIO

17) Come si superano/rispettano i vincoli paesaggistici presenti? La Sovrintendenza ha espresso delle valutazioni?

- a. Se ci sono siti a tutela paesaggistica: come si superano i vincoli?
b. Ad oggi, la Sovrintendenza come ha valutato l'impatto del progetto sulle aree archeologiche sottoposte a tutela?

Risposta Toscana Aeroporti:

La presente proposta di Piano di Sviluppo Aeroportuale 2035 non è stata ancora formalmente sottoposta a verifica e valutazione da parte degli Enti competenti poiché il processo di dibattito pubblico previsto dalla vigente normativa si espleta ancor prima di dare avvio ai procedimenti amministrativi di legge. Relativamente agli aspetti paesaggistici, la proposta progettuale ha tenuto conto e recepito tutte le osservazioni, pareri e prescrizioni già rese dal Ministero dei Beni Culturali e dalla Soprintendenza competenti in merito al precedente Masterplan 2029. Dette istituzioni -si

ricorda- avevano espresso parere favorevole e rilasciato le autorizzazioni paesaggistiche previste da legge.

18) Perché non si parla dell'altra sponda dell'Arno e della fascia eco-enologica?

- a. Perché non si parla anche dell'ARNO e di tutta la fascia eco-enologica?
- b. Come mai tutte le analisi si limitano alla riva destra dell'Arno?

Risposta Toscana Aeroporti:

Gli interventi previsti dalla proposta di Piano di Sviluppo Aeroportuale 2035 non prevedono opere e/o azioni di trasformazione che possano interessare l'Arno e la sua sponda sinistra.

19) Come si trasforma un terreno da verde a edificabile quando ci sarebbe un divieto assoluto da parte della normativa?

- a. Come si trasforma un terreno da verde a edificabile quando per il cittadino ci sarebbe un divieto assoluto da parte della normativa?

Risposta Toscana Aeroporti:

Le infrastrutture aeroportuale sono beni dello Stato e, conseguentemente, gli interventi ad esse relativi sono di interesse Statale. Il procedimento autorizzativo di approvazione di un qualsiasi Piano di Sviluppo Aeroportuale accerta, ai sensi e per gli effetti di quanto previsto dall'articolo 3 del DPR 18 aprile 1994, n.383 e smi, il perfezionamento del procedimento di Intesa Stato-Regione. Ai fini della realizzazione dell'opera pubblica, conformemente a quanto stabilito dall'articolo 10, comma 1, del DPR 8 giugno 2001, n.327, viene disposto il vincolo preordinato all'esproprio sulle aree da espropriare e/o occupare e/o asservire. Il decreto autorizzativo del Piano di Sviluppo Aeroportuale sostituisce ad ogni effetto gli atti di Intesa, i pareri, le concessioni, anche edilizie, le autorizzazioni, le approvazioni, i nulla osta, previsti da leggi statali e regionali, secondo quanto stabilito dall'articolo 3, comma 4, del DPR 18 aprile 1994, n.383.

TEMA: RISPARMIO ENERGETICO E PRODUZIONE ENERGETICA

20) Quale percentuale del fabbisogno energetico verrebbe coperta dal fotovoltaico? Quali costi per realizzarlo? Perché in quella posizione?

- a. Impianto fotovoltaico: non c'è traccia nel piano economico. Come mai?
- b. Che percentuale di energia riesce a produrre il fotovoltaico rispetto a quella consumata dall'aeroporto?
- c. Perché si mette un parco fotovoltaico a terra al posto dell'attuale pista e non invece una zona agricola come era prima?
- d. È possibile spostare il più possibile i pannelli fotovoltaici sulle superfici coperte?
- e. Come è stato progettato il sistema di energia elettrica e in che percentuale soddisferà le esigenze dell'aeroporto
- f. è stata previsto e pensato un aeroporto con indipendenza e autonomia energetica?

Risposta Toscana Aeroporti:

La potenzialità di produzione elettrica complessivamente prevista in progetto, pari a circa 15 MW, risulta 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 (e relativo accumulo), in modo da poter 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 comunque in esubero potrà essere fornita, attraverso la creazione di comunità energetiche, alle utenze poste nelle circostanze dello scalo. La localizzazione dell'impianto consente di valorizzare la porzione di pista attuale che andrà in disuso quando entrerà in funzione la nuova pista. La localizzazione risulta idonea per assenza di ostacoli ombreggianti e per assenza di fenomeni di abbagliamento sia nei confronti dei piloti, sia dei controllori di volo operanti presso la torre di controllo (verifiche già effettuate, rif. elaborato n. 423). Il costo complessivo dell'investimento viene preliminarmente valutato in circa 13 milioni di euro e non risulta contabilizzato nel quadro economico di Masterplan perché i relativi oneri di realizzazione e gestione non saranno direttamente sostenuti da Toscana Aeroporti, ma da soggetto terzo (nelle forme e nei modi previsti dalla normativa).

21) È stato preso in considerazione un mini-eolico?

- a. realizzare il mini-eolico in loco è stato preso in considerazione per quanto riguarda la produzione di energia?

Risposta Toscana Aeroporti:

La ventosità dei luoghi non è tale da giustificare il ricorso alla fonte eolica. Inoltre, la installazione di torri eoliche, compreso il caso del mini-eolico caratterizzato da pali di altezza inferiore a 30 metri, nei dintorni aeroportuali pone il problema della compatibilità con le superfici limitazione ostacoli di cui al codice della navigazione e al Regolamento EASA. Risulterebbe, inoltre, necessario un numero eccessivo di apparecchiature di mini-eolico.

22) Perché una parte dei proventi derivanti dalla vendita dell'energia elettrica prodotta dai pannelli fotovoltaici non verranno adoperati per ristorare gli agricoltori espropriati?

- a. Perché una parte dei proventi derivanti dalla vendita dell'energia elettrica prodotta dai pannelli fotovoltaici non verranno adoperati per ristorare gli agricoltori espropriati?

Risposta Toscana Aeroporti:

L'energia in esubero prodotta dal parco fotovoltaico nei momenti in cui la produzione supera il fabbisogno aeroportuale, potrà essere messa a disposizione di soggetti ed aziende presenti nelle prossimità dell'aeroporto secondo una logica virtuosa di condivisione dell'energia rinnovabile che trova peraltro attuazione normativa nelle cosiddette Comunità Energetiche Rinnovabili.

TEMA: IDROGEOLOGIA

23) Sono già disponibili studi idrogeologici? Tengono conto di eventi estremi? Si ritiene particolarmente pericoloso essersi posti in posizione perpendicolare al reticolo idrografico che scende da Monte Morello

- a. Esistono già report e studi idrogeologici alla base del masterplan proposto?
- b. Allagamenti e reticolo idraulico e tempo di ritorno: sono stati contemplati anche eventi estremi?
- c. C'è un problema idrogeologico enorme: come si risolve il sotto-attraaversamento aeroportuale in un evento estremo?
- d. Porsi in posizione perpendicolare al reticolo idrografico che scende da Monte Morello è ritenuto estremamente pericoloso. Si ritiene di avere fatto una corretta informazione alla cittadinanza?

Risposta Toscana Aeroporti:

Le proposte progettuali previste si basano sugli studi idrologici e idraulici già predisposti nell'ambito del precedente Masterplan 2029, verificati e approvati dagli Enti competenti in materia (Autorità distrettuale di Bacino, Genio Civile della Regione Toscana e Consorzio di Bonifica). Le curve di possibilità pluviometrica prese a riferimento sono le ultime disponibili e indicate dai suddetti Enti. Nel corso delle successive fasi di approfondimento progettuale sarà completato l'aggiornamento della modellazione idraulica di dettaglio, coerente rispetto alle nuove proposte progettuali (ad esempio: diminuzione del percorso del Fosso Reale, utilizzo di attraversamenti autostradali già esistenti). Tutte le sistemazioni idrauliche di progetto sono dimensionate e concepite al fine di rendere le stesse adeguate rispetto ad eventi con tempi di ritorno di 200 anni (ad oggi detta condizione non sussiste). In tal senso, la posizione della nuova pista di volo non rappresenta elemento per la limitazione della prevista efficacia idraulica delle opere.

24) Quando avranno rifatto l'assetto idrogeologico, ci saranno le pendenze per far scorrere l'acqua?

- a. Quando avranno rifatto l'assetto idrogeologico, ci saranno le pendenze per far scorrere l'acqua?

Risposta Toscana Aeroporti:

Sì, l'intera progettazione delle opere di riassetto e messa in sicurezza idraulica delle aree oggetto di trasformazione è stata sviluppata garantendo le condizioni di deflusso idrico attuali e, laddove possibile, incrementandone l'efficienza idraulica.

25) La pista interrompe il fosso reale?

- a. Discorso sull'impatto idraulico: fin ora non è emerso che comunque la pista oggi riproposta interrompe il fosso reale.
- b. Perplessità sul tema idrografico: fosso reale

Risposta Toscana Aeroporti:

La nuova pista di volo interferisce planimetricamente con l'attuale percorso del Fosso Reale. Ciò ha rappresentato l'opportunità non solo per prevedere la risoluzione di detta interferenza, ma anche per migliorare le condizioni di sicurezza idraulico del Fosso Reale (e ciò anche nel suo tratto posto a valle dell'autostrada, sebbene non interessato da nuove opere di Masterplan).

La nuova inalveazione del Fosso Reale proposta in progetto, definita per consentire l'officiosità 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 della A11.

Dalla nuova inalveazione si dirama, subito dopo il tratto in adiacenza all'area di servizio autostradale di Peretola, un canale di derivazione che funzionerà nella maggior parte del tempo per il deflusso delle portate ordinarie del Fosso. In occasione degli eventi di piena, tal derivazione sarà chiusa e le acque proseguiranno il percorso della nuova inalveazione. Le due nuove casse di laminazione controllata previste in progetto garantiranno il deflusso in sicurezza delle acque in corrispondenza del citato ponte esistente dell'autostrada A11.

26) È possibile recuperare le acque reflue per riutilizzarle magari in ambito agricolo? Come è possibile diminuire le sostanze inquinanti delle acque raccolte?

- a. Come mai non si parla del recupero delle acque reflue per depurarle e riutilizzarle nel territorio stesso?
- b. sono stati fatti degli approfondimenti sulle applicazioni per diminuire le sostanze inquinanti delle acque raccolte?
- c. Viene utilizzata l'ultima porzione verde della Piana: che cosa sarebbe previsto fare con quel verde, in alternativa? Il Parco Agroecologico della Piana è davvero nelle previsioni urbanistiche regionali?

Risposta Toscana Aeroporti:

La sostenibilità ambientale della proposta di progetto permea anche le previsioni di gestione delle acque, con particolare riferimento a quelle piovane che andranno a dilavare le nuove superfici permeabili del comparto di volo e della 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 (ad esempio, la vasca C di progetto, rif. elaborato n. 167). Alcune di dette vasche sono già previste dotate di dispositivi per il riutilizzo delle acque, sia a fini irrigui (delle aree interne all'aeroporto), sia per l'alimentazione delle cassette sanitarie dei servizi igienici del nuovo Terminal. Se ritenuto di interesse, potranno intraprendersi interlocuzioni con operatori agricoli finalizzate alla valutazione congiunta di forme riutilizzo delle acque accumulate nella citata vasca C. Le acque reflue principalmente prodotte all'interno del Terminal saranno oggetto di pre-trattamento depurativo e, successivamente, scaricate nella pubblica fognatura.

TEMA: IL PARCO DELLA PIANA

27) Perché si mette in contrapposizione la mancata realizzazione del parco agricolo con l'aeroporto? Cosa verrà previsto in alternativa al parco? La cementificazione copre tutto il parco o può conciliarsi con un'opzione green?

- a. Viene utilizzata l'ultima porzione verde della Piana: che cosa sarebbe previsto fare con quel verde, in alternativa? Il Parco Agroecologico della Piana è davvero nelle previsioni urbanistiche regionali?
- b. Viene utilizzata l'ultima porzione verde della Piana: che cosa sarebbe previsto fare con quel verde, in alternativa? Il Parco Agroecologico della Piana è davvero nelle previsioni urbanistiche regionali?
- c. Perché non si considera il Parco della Piana come zona agricola quale è?
- d. Si auspica di riuscire a rendere il parco della Piana il più fruibile possibile e più ricco possibile di biodiversità.
- e. Il parco della Piana viene inserito o valutato nel progetto del masterplan?
- f. Come è previsto lo sviluppo della Piana? A livello di consumo di suolo, lo sviluppo dell'aeroporto può essere solo quello di creare altre aree cementificate oppure si può conciliare lo sviluppo dell'aeroporto con un'opzione più green?
- g. Il parco della Piana viene completamente coperto dall'aeroporto?
- h. Criticità: consumo di suolo

Risposta Toscana Aeroporti:

L'attuazione del progetto territoriale del Parco agricolo della Piana non rappresenta, per Toscana Aeroporti, un intervento da doversi considerare in contrasto con la proposta di Piano di Sviluppo Aeroportuale. Parimenti, non si ritiene che l'attuazione delle previsioni di trasformazione dello scalo aeroportuale possano compromettere l'attuazione delle azioni di valorizzazione del Parco agricolo. Il contesto rurale della Piana e l'adeguamento dello scalo aeroportuale possono co-esistere e, piuttosto, trovare reciproche sinergie. In tal senso le opere a verde e quelle di creazione di nuovi ambienti umidi previste all'interno della proposta di Masterplan rappresentano casi oggettivi e concreti di detta auspicata sinergia. Il Parco della piana non è alternativo all'aeroporto: lo scalo si trasformerà all'interno del contesto, non solo urbanizzato, ma anche agri-ecologico, della Piana. Le nuove superfici impermeabili previste dal Masterplan sono minimali. Si consideri, in proposito, che il previsto ampliamento del sedime aeroportuale interesserà le aree di pertinenza del Parco agricolo in misura pari all'1% della superficie totale. Di detto 1%, solo un quarto sarà costituito da aree impermeabili.

28) C'è poca attenzione alla parte agricola della Piana. Perché non è stata fatto uno studio sull'impatto dell'aeroporto sulle zone agricole della Piana? I prodotti agricoli verranno sicuramente impattati da un inquinamento maggiore.

Risposta Toscana Aeroporti:

Già nella precedente versione progettuale del Masterplan 2029 Toscana Aeroporti aveva predisposto uno specifico studio riferito all'agro-ecosistema della Piana e alle funzioni agricole delle aree interessate. Detta attenzione viene confermata 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.

29) Perché si ritiene si possa comunque fare il parco della Piana anche con la nuova pista.

Risposta Toscana Aeroporti:

La realizzazione della nuova pista comporterà una modesta e limitata occupazione del territorio incluso all'interno del progetto territoriale del Parco agricolo della piana, peraltro periferico rispetto all'area centrale del Parco. Gli interventi progettuali prevedono, inoltre, specifiche misure ed opere a valenza paesaggistica e naturalistica, assolutamente integrate all'interno del Parco, e ad esso funzionali in termini di fruizione pubblica, attività ludico-ricreativa, attività didattica, creazione di nuovi habitat, rafforzamento dei corridoi ecologici.

30) Questione aperta: la piana non è un vuoto. attenzione non si scrive su una pagina bianca.

Risposta Toscana Aeroporti:

Si condivide pienamente l'affermazione, tra l'altro confermata dagli studi e monitoraggi che Toscana Aeroporti ha, negli anni, condotto nelle aree interessate dalle trasformazioni di progetto. La piana è, anzitutto, un insieme di agroecosistemi e di ecosistemi semi-naturali, evolutisi nel tempo con la presenza di habitat di interesse comunitario, in massima parte oggetto di tutela in quanto afferenti al Sito Natura 2000. Ma la piana, talvolta, è anche spazio abbandonato, non utilizzato, non pianificato, spesso incolto, non infrastrutturato, disseminato da costruzioni rurali non autorizzate e da altri evidenti segni di degrado. La sfida del progetto territoriale del Parco agricolo della piana è quella di fare di dette aree un elemento ordinatore per la pianificazione e la programmazione urbanistica locale e sovra-locale, valorizzando l'esistente e prevedendo per esso ulteriori azioni di trasformazione ispirate agli indirizzi e agli obiettivi dello sviluppo sostenibile, in attuazione di quanto previsto nell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite. Toscana Aeroporti e ENAC intendono partecipare attivamente a detta sfida e propongono, unitamente alla realizzazione della nuova pista, importanti interventi, misure ed opere che, sinergicamente, rappresentano il primo vero e proprio concreto passo nella direzione di valorizzazione del Parco.

31) Il parco della piana viene svantaggiato, non è più porta di accesso anche per turismo.

Risposta Toscana Aeroporti:

La co-esistenza del Parco agricolo della piana con la proposta di Piano di Sviluppo Aeroportuale dello scalo di Firenze dovrà rappresentare l'importante occasione per una più vasta azione di valorizzazione territoriale della Città Metropolitana di Firenze, alla quale Toscana Aeroporti non si sottrae, avendo peraltro già previsto in progetto importanti azioni di miglioramento paesaggistico ed ambientale di estese aree del Parco. L'adeguamento dello scalo aereo, improntato alla sostenibilità ambientale e sociale, rafforzerà ancor più il suo ruolo di porta di accesso alla Toscana e farà dell'aeroporto un importante nodo della mobilità, integrato con più forme e reti di trasporto pubblico, talune delle quali previste a livello regionale anche per migliorare l'accessibilità alle diffuse aree del Parco.

32) Il Parco della Piana è uno spazio di compensazione ambientale e un polmone ambientale. La realizzazione del terminal su quel territorio viola un patto precedente che prevedeva che non si sarebbe consumato ulteriore territorio della Piana dopo la trasformazione in city airport dell'aeroporto di Firenze (di anni fa).

Risposta Toscana Aeroporti:

La previsione di realizzazione del nuovo Terminal interessa meno di 19 ettari di un'area classificata come "complementare" alla realizzazione del progetto territoriale del Parco agricolo della piana. Si tratta dell'1% rispetto alla totalità di dette aree complementari e dello 0,2% delle aree complessive del Parco, poste in diretta adiacenza con lo scalo esistente. Sotto il profilo tecnico, la previsione progettuale non compromette l'attuazione degli indirizzi di attuazione del Parco agricolo della piana.

33) Appare che ci sia uno sfruttamento del territorio della Piana privo di una visione comune e a lungo termine.

Risposta Toscana Aeroporti:

La previsione di Piano di Sviluppo Aeroportuale costituisce una sola tessera del più grande puzzle relativo alla visione di pianificazione di lungo termine della Piana fiorentina. Detta programmazione compete, evidentemente, agli Enti locali e sovra-locali competenti. Rispetto a detta pianificazione territoriale ed urbanistica, la proposta progettuale in esame ha inteso solo diminuire al massimo l'occupazione del territorio circostante correlata all'ampliamento del sedime aeroportuale e arrecare la minor trasformazione possibile ai suoli (mantenendoli drenanti) in modo da non depauperarne le caratteristiche pedologiche e di non favorire alcun fenomeno estremo legato ai cambiamenti climatici.

34) Sussiste la possibilità che il parco della Piana venga gestito/curato sempre dalla società Toscana Aeroporti?

- a. Sussiste la possibilità che il parco della Piana venga gestito/curato sempre dalla società Toscana Aeroporti?

Risposta Toscana Aeroporti:

L'attuale progetto territoriale del Parco agricolo della Piana comprende una superficie complessiva di oltre 8.000 ettari, distribuita su molteplici Comuni. La gestione di detto Parco non può in alcun modo competere a Toscana Aeroporti. La Regione Toscana provvederà, in accordo ai singoli Comuni interessati, a definirne le azioni di trasformazione ed eventuali forme di gestione. Toscana Aeroporti provvederà, invece, alla realizzazione delle aree di compensazione paesaggistica e ambientale contemplate entro la proposta di Piano di Sviluppo Aeroportuale e, relativamente ad esse, non si esclude la possibilità di relativa gestione per un determinato periodo, secondo accordi, convenzioni e atti che potranno essere richiesti dagli Enti competenti e con essi verificati e valutati.

35) Come sono stati valutati l'elemento della biodiversità nella piana e i rischi per alcune specie autoctone? Esiste un sistema di monitoraggio?

- a. Valore della biodiversità della Piana: passano le specie migranti. Elemento molto importante da considerare nel bilanciamento delle scelte
- b. È stato calcolato rischio di collisione con stormi di uccelli vista la presenza di due zone umide grandi ricreate?
- c. Perché non monitorare tutte le specie della Piana?

Risposta Toscana Aeroporti:

Nell'ambito dei precedenti procedimenti amministrativi, comprensivi dei lavori di Osservatorio Ambientale, nonché a supporto ed indirizzo della progettazione delle opere paesaggistiche e naturalistiche complementari alla nuova pista di volo, Toscana Aeroporti ha provveduto al monitoraggio di varie componenti ambientali. In particolare, più professionisti esperti e qualificati hanno provveduto al monitoraggio delle seguenti componenti biotiche: agro-ecosistema, vegetazione e flora, habitat, avifauna, anfibi e rettili, pipistrelli, farfalle e coleotteri. La popolazione ornitica (uccelli) risulta particolarmente indagata, in quanto 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 ivi presenti. Le nuove opere di progetto mirano a ricreare habitat e ambienti simili a quelli indagati.

36) La trasposizione dell'ambiente (lago) e l'inserimento di nuove specie in che modo sono state analizzate anche negli effetti che avranno? C'è certezza che si inseriranno bene nel Parco?

Risposta Toscana Aeroporti:

Tutti gli ambienti umidi attualmente presenti nella Piana fiorentina sono di origine antropica e artificiale, ossia creati dall'uomo per iniziali esigenze differenti rispetto a quelle di creazione di aree ecologiche. L'evoluzione di dette aree, per molti anni non oggetto di gestione e di monitoraggio, bensì lasciata ai naturali e incontrollati processi di crescita, ha dato luogo a ecotoni che la Regione Toscana ha poi ritenuto di inserire all'interno della Rete Natura 2000. Gli interventi complementari previsti all'interno del Masterplan aeroportuale nascono fin dall'origine 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 progettato e studiato da

professionisti esperti, ben conoscitori dall'area e delle risultanze di anni di monitoraggio delle specie biotiche della Piana (in parte anche direttamente eseguiti). Le nuove aree saranno, inoltre, costantemente monitorate, controllate e gestite. Si tratta di un insieme di presupposti che, ovviamente, non danno la matematica certezza della rapida ed efficace evoluzione dei nuovi habitat, ma che certamente costituiscono fattori importanti ai fini del raggiungimento degli auspicati obiettivi. In ogni caso, nessun esistente habitat di interesse comunitario presente all'interno del Sito Natura 2000 sarà interferito dalle lavorazioni di progetto se i nuovi habitat non avranno raggiunto prefissati livelli di valenza ecologica, accertati e validati dai competenti Uffici regionali. I progetti saranno comunque supportati da studi specifici quali: monitoraggi ambientali e studio di incidenza ai sensi della Direttiva Habitat. La massima attenzione rivolta a dette tematiche può già rinvenirsi, a livello di progetto di fattibilità tecnica ed economica, all'interno degli elaborati di progetto a ciò dedicati (elaborati dal n. 301 al n. 421, per un totale di oltre 120 elaborati).

37) Ricreare un habitat ha necessità di molto tempo e non è facilmente prevedibile.

Risposta Toscana Aeroporti:

Le superfici dei nuovi habitat risultano sensibilmente superiori rispetto a quelle che saranno direttamente interferite dalle previste azioni di progetto, in modo tale da tenere, già dalla fase progettuale, in opportuna considerazione sia la possibilità di parziale attecchimento delle specie vegetali previste, sia l'iniziale minor grado di sviluppo ecologico degli stessi. La creazione dei nuovi habitat costituirà in assoluto la prima azione del programma di esecuzione dei lavori. I nuovi habitat saranno costantemente gestiti e monitorati, in modo tale da favorire il loro miglior sviluppo. Per ciascun habitat, e relativa funzione ecologica, saranno previsti appositi obiettivi di valore ecologico, da raggiungere prima di poter effettuare qualsivoglia lavorazione che intacchi gli attuali habitat di interesse comunitario interni al Sito Natura 2000. I monitoraggi e la gestione delle aree saranno effettuati da professionisti esperti e qualificati; i risultati del monitoraggio saranno sottoposti al controllo degli Uffici competenti della Regione Toscana. Analogo protocollo di gestione era già stato condiviso con la Regione in riferimento al precedente Masterplan 2029.

38) Come si prevede di gestire le specie aliene invasive (alloctone)?

Risposta Toscana Aeroporti:

La problematica delle specie alloctone, vegetali e faunistiche, è ben nota a Toscana Aeroporti ed è già risultata oggetto di specifici monitoraggi naturalistici condotti presso le aree di intervento. I progetti esecutivi precedentemente predisposti in merito al Masterplan 2029 contenevano specifiche azioni di monitoraggio post-operam delle specie alloctone, nonché interventi progettuali volti alla minimizzazione dei rischi di diffusione di dette specie e azioni correttive da attuare in caso di loro eventuale accertata presenza. L'insieme di detti accorgimenti di monitoraggio, gestione, controllo e azione è stato oggetto di puntuale verifica e valutazione da parte dei competenti Uffici regionali che, a riguardo, avevano espresso apposite osservazioni e prescrizioni. Il medesimo approccio sarà seguito nelle successive fasi di approfondimento progettuale della presente proposta di Masterplan.

39) Le condizioni del parco verranno peggiorate dalla nuova viabilità prevista dal progetto e questo non viene citato.

Risposta Toscana Aeroporti:

La nuova viabilità di progetto risulterà completamente interna alle aree oggetto di trasformazione. In Comune di Sesto Fiorentino, il progetto prevede la locale deviazione di Via dell'Osmannoro, con sottoattraversamento della futura pista di volo. Rispetto allo stato attuale, il tratto viario deviato sarà più lungo di soli 425 metri (molti dei quali in sotterraneo). Detta deviazione sarà collegata con l'autostrada A11, con Via del Cantone e con Case Passerini esattamente come allo stato attuale. Le viabilità di accesso al nuovo terminal passeggeri si collegheranno all'attuale Viale Luder e saranno funzionali esclusivamente all'ingresso/uscita a/dal Terminal, interessando aree annesse al futuro sedime aeroportuale. Il miglioramento del collegamento tra il sedime aeroportuale e la stazione Firenze Castello della linea ferroviaria AV-AC Firenze-Bologna prevede soli interventi di manutenzione straordinaria su viabilità già esistenti. Non si prevedono, infine, incrementi di traffico tali da poter cagionare significativi peggioramenti della qualità dell'aria.

40) Il parco agricolo ha bisogno di diminuire il traffico e così invece aumenterà.

Risposta Toscana Aeroporti:

Il progetto territoriale del Parco agricolo della piana prevede indirizzi di mobilità volti ad incrementare e migliorare il trasporto pubblico collettivo, in modo da disincentivare l'attuale massiccio ricorso ai veicoli privati a motore che, come noto, rappresentano la principale attuale fonte di emissioni inquinanti della zona. In tal senso gli interventi che la Regione sta programmando all'interno dei Comuni interessati muovono proprio in quella direzione: realizzazione dell'estensione della linea tramviaria Peretola-Sesto Fiorentino, realizzazione delle nuove reti tramviarie verso Campi Bisenzio, collegamento con metro-navetta Peretola-Pecchi (Prato). All'interno di tale disegno trasportistico, l'aeroporto di Firenze sarà efficacemente connesso con dette linee di trasporto collettivo, favorendo il raggiungimento delle aree limitrofe allo scalo (Sesto Fiorentino, Firenze e Campi Bisenzio) con mezzi pubblici elettrici.

TEMA: OPERE DI COMPENSAZIONE

41) Quali differenze tra le opere di compensazione ambientale previste tra lo scorso masterplan e quello attuale?

- a. Quali differenze tra le opere di compensazione ambientale previste tra lo scorso masterplan e quello attuale?

Risposta Toscana Aeroporti:

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. Viene pienamente e completamente confermato l'intervento di Signa, nella sua configurazione finale richiesta e approvata dal Ministero dei beni culturali. Trova conferma anche l'intervento di Santa Croce (in Comune di Campi Bisenzio), posto in sinistra idraulica e in aderenza al Fosso Reale. Viene, inoltre, confermato l'intervento di Mollaia, finalizzato alla ripiantumazione delle siepi campestri di pregio attualmente presenti nelle aree oggetto di trasformazione, alla piantumazione di specie arboree igrofile tipiche della Piana (salici e pioppi) e alla protezione di anfibi e rettili. L'intervento viene ridimensionato nella sua estensione con la finalità di minimizzare le trasformazioni all'interno della Piana di Sesto Fiorentino. 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.

42) Entro quando verranno portate a termine le opere compensative e quali sono i costi in percentuale al costo del progetto?

- a. Quando saranno fatte le opere compensative? vi è garanzia che il masterplan sarà completato integralmente con tutte le aree di compensazione?
- b. Ci sono opere compensative che guardano all'aeroporto e al contorno dell'aeroporto che dovrebbero risolvere le criticità del progetto precedente. Il cittadino vuole avere un cronoprogramma della realizzazione delle opere compensative.
- c. Le opere di compensazione sempre proposte non sono mai state fatte: la necessità principale è di fare PRIMA le opere di compensazione
- d. Compensazione paesaggistica, il piano economico delle opere compensative sembrerebbe solo 8%. Se così è molto basso. Si può chiarire?

Risposta Toscana Aeroporti:

Tutte le opere e misure di compensazione paesaggistica e 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. Il cronoprogramma di realizzazione è definito nell'elaborato n. 085.

Il costo complessivo delle opere di Masterplan è pari a 440 milioni di euro, dei quali: 289 circa per opere aeroportuali e di accessibilità; 35 per opere di messa in sicurezza idraulica; 11 per opere di mitigazione ambientale e 18 per opere di compensazione paesaggistica e ambientale (gli ulteriori 87 milioni di euro si riferiscono a spese tecniche, costi per acquisizione delle aree, indagini e monitoraggi, imprevisti).

Ne consegue che il costo di realizzazione delle opere di compensazione risulta pari al 6% rispetto alle opere aeroportuali e viarie; il 12% attiene agli interventi di messa in sicurezza idraulica e il 4% alle mitigazioni ambientali.

43) Quali opere compensative sono previste e chi le pagherà?

- a. Quali opere compensative sono previste e chi le pagherà?

Risposta Toscana Aeroporti:

La revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale prevede, oltre agli interventi di mitigazione ambientale, le seguenti opere e misure di compensazione paesaggistica e ambientale:

- “La Mollaia”, in Comune di Sesto Fiorentino
- “Santa Croce”, in Comune di Sesto Fiorentino
- “Il Piano di Manetti” in Comune di Signa.

I relativi costi di realizzazione sono contemplati all'interno del quadro economico di Masterplan che, nel complesso, prevede investimenti per circa 440 milioni di euro, di cui 150 milioni al momento coperti da finanziamenti pubblici. Toscana Aeroporti coprirà il totale importo residuale

44) Inserire come azione di mitigazione: tutela dei boschi toscani

Risposta Toscana Aeroporti:

Le opere di progetto non interferiscono con aree boscate ma, al più, con una piccola area (di modesta estensione) caratterizzata dalla presenza di alberature igrofile (pioppi e salici). A compensazione di detta area, il progetto prevede la realizzazione di una nuova area caratterizzata dalle medesime specie vegetali, avente superficie superiore del 78% rispetto a quella esistente sottratta. Ciò premesso, la tutela dei boschi toscani non può ritenersi demandata a Toscana Aeroporti.

45) Tra le azioni di mitigazione inserire il divieto di caccia.

Risposta Toscana Aeroporti:

La previsione progettuale relativa alle nuove aree di compensazione paesaggistica ed ambientale prevede, analogamente a quanto già ipotizzato nell'ambito del precedente Masterplan 2029, che esse vengano annesse alla Zona Speciale di Conservazione (Sito Natura 2000) "Stagni della piana fiorentina e pratese". In tal modo le stesse saranno oggetto di uno specifico piano di monitoraggio e gestione. Detto piano, già precedentemente ipotizzato e sottoposto alla Regione Toscana, contempla ovviamente il divieto di caccia.

46) Come proposta possono esserci: opere compensative immediate per il disagio di cantiere

Risposta Toscana Aeroporti:

Le opere compensative previste in progetto saranno in assoluto le prime ad essere realizzate. La cantierizzazione studiata per la realizzazione delle altre opere di Masterplan prevede minime interferenze con le viabilità locali, tali da non apportare significative variazioni al traffico urbano (le aree di cantiere saranno direttamente accessibili dallo svincolo autostradale di Sesto Fiorentino e da Viale Luder (prossimo all'uscita dell'autostrada A11). Gli impatti di cantieri (ad esempio quello acustico) saranno opportunamente studiati e mitigati sia attraverso azioni di carattere gestionale, sia mediante l'introduzione di veri e propri dispositivi di mitigazione.

47) Il parco urbano della piana è già una compensazione dell'edificato realizzato negli anni. Si può compensare la compensazione?

- a. Il parco urbano della piana è già una compensazione dell'edificato realizzato negli anni. Si può compensare la compensazione?

Risposta Toscana Aeroporti:

Le misure e opere di compensazione previste nella proposta progettuale di Masterplan non intendono compensare la sottrazione delle porzioni interessate di Parco agricolo della Piana, bensì rispondono ad esigenze compensative dettate dalla Direttiva Habitat (per sottrazione diretta di habitat di interesse comunitario) e richieste dal Ministero dei beni culturali e dalla competente Soprintendenza paesaggistica. Si riscontra, comunque, che dette opere compensative saranno localizzate in corrispondenza di ambiti compresi nel progetto territoriale del Parco agricolo della piana e, in tal senso, essi rappresenteranno una significativa spinta all'avvio dell'auspicata progettazione, valorizzazione e attuazione del Parco agricolo.

48) Sono previsti interventi di forestazione? Dove?

- a. Sono previsti interventi di forestazione in zona di Castello (quartiere) dove possono svernare delle specie che attualmente svernano nel laghetto di Peretola?

Risposta Toscana Aeroporti:

Nelle aree di compensazione ambientale e paesaggistica incluse nel Masterplan aeroportuale ("Mollaia" e "Il Piano di Manetti") sono previsti interventi di piantumazione e forestazione per la creazione di habitat di importanza comunitario, costituiti da alberature igrofile (salici e pioppi), per un'estensione di circa 12 ettari (corrispondente a circa 17 campi da calcio). È inoltre previsto il riposizionamento in queste aree delle più importanti siepi campestri attualmente presenti nelle aree che saranno oggetto di intervento.

49) In che modo vengono valutate le compensazioni ambientali derivanti ad esempio dall'installazione dei pannelli fotovoltaici?

- a. Di preciso cosa sono i pannelli solari sulla vecchia pista e in che modo vengono valutate le compensazioni ambientali?

Risposta Toscana Aeroporti:

Una consistente porzione dell'attuale pista di volo, da dismettere al momento in cui risulterà in esercizio la nuova pista e interna all'attuale sedime aeroportuale, sarà riutilizzata per la realizzazione di un impianto fotovoltaico avente potenzialità di circa 14 MW. Detta potenzialità consentirà la completa autosufficienza energetica dello scalo (previa contestuale installazione di dispositivi di accumulo, necessari per garantire l'erogazione elettrica in periodo serale e notturno), nonché il pieno raggiungimento della sua decarbonizzazione ("carbon neutrality"). La quota parte di energia eccedente potrà essere destinata, attraverso il ricorso a comunità energetiche, alle utenze poste nelle aree circostanti all'aeroporto.

50) Quale soggetto monitorerà gli interventi di compensazione e sono previste sanzioni qualora non forniscano i risultati attesi?

- a. Nel caso in cui le opere di compensazione non forniscano i risultati attesi (in termini di biodiversità, ripopolamento, ecc.) quali conseguenze si prevedono? vi saranno sanzioni?
- b. Quale soggetto sarà deputato al monitoraggio degli interventi di compensazione (sia realizzazione che ambientazioni ricreate)

Risposta Toscana Aeroporti:

Il proponente del progetto, in recepimento di tutte le osservazioni, pareri e prescrizioni espresse dagli Enti competenti in materia (in primis Ministero dell'Ambiente e Regione Toscana), ha previsto uno specifico piano di monitoraggio per tutti i singoli interventi di compensazione. La precedente proposta era stata ritenuta adeguata da parte dei competenti Uffici regionali. Le opere di compensazione saranno le prime in assoluto ad essere eseguite. Per esse si prevede un periodo di evoluzione finalizzato al raggiungimento di specifici obiettivi ecologici, già definiti in accordo ai competenti Uffici regionali. Per tutto il periodo le opere saranno gestite e monitorate da specialisti competenti in materia. Tutti i dati di monitoraggio saranno verificati dagli Uffici regionali. Fino a quando non sarà accertato l'effettivo raggiungimento degli obiettivi prefissati, nessun habitat di interesse comunitario afferente al Sito Natura 2000 sarà interferito dalle opere di progetto.

51) Le aree di compensazione previste nell'area di Signa come sono state valutate, in considerazione del fatto che sono attualmente molto ricche?

- a. Le aree di compensazione previste nell'area di Signa come sono state valutate, in considerazione del fatto che sono attualmente molto ricche?

Risposta Toscana Aeroporti:

La progettazione dell'intervento di Signa comprende un'attenta definizione e ricostruzione dello stato attuale delle aree interessate, comprensiva della schedatura e geolocalizzazione delle alberature presenti. Il progetto manterrà le alberature/filari arborei di maggior pregio. Le caratteristiche pedologiche dei terreni circostanti alla perimetrazione arginale saranno totalmente preservate. Il terreno vegetale asportato per l'esecuzione dei lavori sarà riutilizzato nel medesimo sito. Le trasformazioni naturalistiche e paesaggistiche previste contemplano la creazione di ambienti del tutto comuni nel contesto della Piana fiorentina.

52) Quali sono le dimensioni della Duna prevista e che miglioramento comporterà per gli studenti e per l'ambiente?

- a. Si richiede un chiarimento sulle dimensioni della Duna prevista, che attualmente si ritiene possa creare una barriera fisica all'irraggiamento.
- b. Nel polo scientifico ci sono strumentazioni che risentono sia del rumore che delle vibrazioni. La soluzione della duna alta 10m è un miglioramento per l'università, per gli studenti per l'ambiente?

Risposta Toscana Aeroporti:

La duna prevista in progetto a tutela del Polo Scientifico è coerente, sia per localizzazione, sia per dimensionamento (e altezza) a quanto specificatamente richiesto dall'Università nell'ambito del procedimento VIA riferito al precedente Masterplan 2029. In particolare, la duna avrà altezza pari a 10 metri e si svilupperà per l'intero fronte meridionale del Polo, comprese due "ali" laterali introdotte proprio per migliorare l'efficacia del relativo effetto "schermo". Il fronte della duna rivolto verso il Polo prevede contestuali interventi di miglioramento percettivo e paesaggistico, con creazione di modellamenti morfologici, inerbimenti e piantumazioni, e percorsi ciclo-pedonali. Il fenomeno della propagazione delle vibrazioni è già stato oggetto di studio nell'ambito del precedente Masterplan 2029, in occasione del quale si è avuto modo di approfondire le analisi e valutare non significatività degli impatti, aventi estensione molto più limitata rispetto alla diffusione del rumore. L'Università non ha mai avanzato osservazioni e/o richieste a ciò riferite, a dimostrazione della completezza delle indagini eseguite. La revisione progettuale prevede, inoltre, la rotazione e traslazione della pista di volo rispetto alle originarie previsioni del Masterplan 2029, e ciò comporterà anche un certo allontanamento del Polo, a maggior tutela e garanzia rispetto agli impatti da vibrazioni.

53) Si possono valutare sistemi di accumulo calore sfruttando le aree della duna?

- a. Si possono valutare sistemi di accumulo calore sfruttando le aree della duna?

Risposta Toscana Aeroporti:

Detti sistemi sono già previsti in progetto e, specificatamente, in riferimento al nuovo Terminal passeggeri. L'impiantistica dedicata sarà, infatti, dotata di appositi sistemi di accumulo di calore supportati da sonde geotermiche per la copertura dei fabbisogni di climatizzazione estiva ed invernale. La duna, caratterizzata da un elevato rapporto tra superficie esposta all'aria esterna e volume, non soddisfa adeguatamente i criteri tecnici di progettazione finalizzati alla conservazione del calore.

TEMA: DIBATTITO PUBBLICO

54) Il progetto deve essere messo TUTTO sul sito. Sembra esserci solo sintesi. Dove si trova il resto?

Risposta Coordinatore Dibattito Pubblico:

Il Piano di sviluppo aeroportuale (Masterplan) al 2035 e i relativi elaborati sono reperibili sul sito di Toscana Aeroporti <https://www.toscana-aeroporti.com/home/news.html> e sul sito della Commissione Nazionale Dibattito Pubblico al link: <https://www.mit.gov.it/aeroporto-firenze>. Sul sito del dibattito pubblico è riportato, come previsto dalla normativa che disciplina lo strumento partecipativo, il dossier di progetto su cui si apre la procedura che contiene tutte le principali informazioni dell'opera oggetto del dibattito ed utilizza un linguaggio non tecnico per permettere a tutti di comprenderne i contenuti.

55) Bisogna fare lo sforzo di stare sui contenuti (come sta facendo Toscana aeroporti) e non sulle ideologie.

Risposta Coordinatore Dibattito Pubblico:

Il dibattito pubblico è un istituto che ha la finalità di informare i cittadini e le cittadine e favorire il confronto tra quest'ultimi/e e i proponenti di una grande opera. La normativa che lo disciplina non prevede limitazioni circa i contenuti dei diversi interventi.

56) Perché il dibattito non riguarda anche gli altri interventi impattanti prossimi all'area?

Risposta Coordinatore Dibattito Pubblico:

Il Codice dei contratti pubblici all'art. 22, comma 2, ha previsto l'adozione di un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri per la disciplina dei criteri di individuazione delle grandi opere che hanno un impatto sull'ambiente, sulle città e sull'assetto del territorio, distinte per tipologia e soglie dimensionali, per cui è obbligatorio il ricorso alla procedura di dibattito pubblico, nonché le modalità di svolgimento e il termine di conclusione della medesima procedura. Il DL del 10 maggio 2018, n.76 declina quindi le modalità di svolgimento, le tipologie e le soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico. Se gli interventi citati non rientrano all'interno dei criteri previsti dalla normativa, è sempre possibile attivare spontaneamente la procedura per volere dell'ente proponente o richiederla ufficialmente secondo quanto stabilito all'interno della stessa normativa citata.

57) Dibattito pubblico poco partecipato: responsabilità dei comitati che non partecipano ma anche dell'aeroporto che non ha messo in condizione di partecipare.

Risposta Coordinatore Dibattito Pubblico:

Come previsto dalla normativa che disciplina lo strumento del dibattito pubblico, tutti i cittadini e tutte le cittadine possono partecipare alla procedura. Per quanto concerne i comitati, quest'ultimi sono stati ufficialmente più volte e a partire dalla fase di progettazione del percorso invitati a partecipare agli incontri pubblici e specialistici ottenendo sempre riscontro negativo.

58) La scelta dei relatori è opinabile, non c'è equilibrio tra voci di interesse in campo.

- a. si ritiene che negli interventi e tra i tecnici presenti non sia presente un reale contraddittorio (non vi sono voci contrarie)

Risposta Coordinatore Dibattito Pubblico:

La scelta dei relatori è stata effettuata dal coordinatore del dibattito pubblico sulla base degli esiti dell'indagine conoscitiva e delle effettive disponibilità offerte dai diversi portatori di interesse del territorio adottando un equilibrato tra le diverse opinioni riscontrate. Sono infatti responsabilità del coordinatore la progettazione del percorso e la comunicazione durante il dibattito.

59) La partecipazione è inficiata dal *tam tam* fatto sui media come progetto ormai definito e dato come certo.

Risposta Coordinatore Dibattito Pubblico:

Indipendentemente dalle dichiarazioni fatte sui social o sulla stampa, la normativa che disciplina la procedura prevede che la stessa serva anche a "valutare" le opere ad essa sottoposte. Pertanto, i rappresentanti di Toscana Aeroporti saranno comunque chiamati ad esprimersi circa l'opportunità dell'opera se questo tema emergerà durante lo svolgimento del dibattito.

APPENDICE ALLA RESTITUZIONE DEL III INCONTRO PUBBLICO

“Le ricadute di sviluppo per il territorio e il rapporto con l’aeroporto di Pisa”

Martedì 29 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: RICADUTE ECONOMICHE TERRITORIALI

1) Il nuovo aeroporto potrebbe offrire al territorio maggiore attrattività?

Risposta Toscana Aeroporti:

La Regione Toscana da sempre è connotata da un importante livello di attrattività a livello mondiale, legata al proprio territorio, al paesaggio, al turismo, alla cultura, all'arte, all'enogastronomia, ai settori produttivi e alle imprese di servizio. Il brand "made in Tuscany" è noto in diverse filiere produttive, dalla moda, al tessile, alla manifattura, ai distretti conciari e cartari, ai settori estrattivi, ecc. La proposta di adeguamento dello scalo fiorentino si inserisce all'interno della rete regionale e nazionale dei trasporti e punta a valorizzare la multimodalità dei sistemi di accessibilità alla regione e di capillare distribuzione dei flussi e della mobilità, valorizzando al contempo la posizione baricentrica dello scalo aeroportuale, in grado di minimizzare i percorsi (e i relativi impatti ambientali) associati alla sua accessibilità. L'attuazione degli interventi di progetto non comporterà solo una maggiore attrattività territoriale nei confronti dei flussi turistici, ma anche nei confronti delle aziende (italiane ed estere) interessate ad investire sul territorio.

Durante l'ultimo meeting annuale di Invest in Tuscany, che si è tenuto lo scorso 28 novembre alla presenza di alcune multinazionali presenti sul territorio (Baker Hughes, Lilly, Solvay più la PMI Ecolpol che è partecipata da un fondo d'investimento), è emerso come la presenza di un aeroporto efficiente e ben collegato costituisca un fattore chiave per le scelte di investimento delle aziende.

2) Come sono state fatte, se sono state fatte, le valutazioni su scenari di sviluppo o congetture economiche negative per l'aeroporto?

Risposta Toscana Aeroporti:

L'Analisi del traffico è stata svolta attraverso un'analisi delle previsioni di traffico fornite dai principali enti / organismi internazionali (ICAO, Eurocontrol, Airbus, Boeing), interviste mirate con esperti del settore dell'aviazione, statistiche pubbliche sugli andamenti macro-economici dei

contesti di riferimento (OECD, Istat, Commissione Europea). Il calcolo dei volumi di traffico prospettici è stato condotto attraverso metodologie riconosciute da ICAO, con riferimento particolare al DOC 8991 ICAO "Manual on Air Traffic Forecasting". Infine, sono stati utilizzati tool informatici dedicati alla valutazione dei bacini di utenza dell'aeroporto di Firenze e degli scali limitrofi (rif. PFTE e documento specialistico "Previsione della Domanda di Traffico" allegato al PFTE).

Le previsioni di traffico sono state elaborate sulla base dei dati storici da Enac e Assaeroporti raccolti fino a dicembre 2021. Sono state sviluppate tre previsioni di traffico nel periodo 2022-2035, corrispondenti a tre scenari caratterizzati da diverse assunzioni e approcci di calcolo: scenario "basso", scenario "medio" e scenario "alto".

In particolare, lo scenario "basso" o "baseline" prevede la stima dell'evoluzione del traffico senza considerare gli effetti benefici legati alla realizzazione della nuova pista e dei terminal, sino al 2035 attraverso l'applicazione della metodologia ICAO presentata nel DOC 8991 ICAO "Manual on Air Traffic Forecasting". Tale caso di analisi ha dimostrato che anche la sola evoluzione di fondo della domanda tenderà a saturare nel breve termine la capacità dello scalo fiorentino.

3) Rispetto all'investimento su quest'opera, siamo già arrivati a un punto di non ritorno?

Risposta Toscana Aeroporti:

La proposta di Piano di Sviluppo Aeroportuale è stata predisposta da Toscana Aeroporti nell'ambito di una programmazione nazionale di settore che si pone quale obiettivo il miglioramento della sostenibilità ambientale dello scalo, arrivando anche a declinare gli interventi infrastrutturali necessari (si faccia riferimento all'Allegato Infrastrutture al DEF2022). In tal senso, Toscana Aeroporti si è limitata a tradurre in termini tecnici gli indirizzi programmatici riferiti al trasporto aereo e, più nello specifico, all'aeroporto di Firenze. L'iter necessario per l'attuazione delle opere previste è nella sua fase embrionale di dibattito pubblico e, conseguentemente, la proposta di Masterplan non ha ancora ricevuta alcuna approvazione e/o autorizzazione da parte degli Enti competenti.

4) Scompensati gli interessi, qui l'aeroporto non è vantaggio per la popolazione né per i commercianti della Piana.

Risposta Toscana Aeroporti:

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 in prossimità dell'aeroporto e i loro consumi quotidiani porteranno ulteriore vantaggio anche ai commercianti della Piana.

Una recente ricerca di Unioncamere Toscana - che riunisce le principali Camere di Commercio della Regione - intitolata "Le priorità infrastrutturali per il sistema economico in Toscana" ha presentato una sintesi delle opere considerate necessarie dal sistema imprenditoriale territoriale con l'obiettivo di recuperare competitività sui mercati nazionali e internazionali: tra le opere

infrastrutturali considerate prioritarie dalle associazioni dei commercianti è emersa anche la nuova pista dell'aeroporto di Firenze.

5) Favorevoli all'aeroporto perché porta un grande indotto economico.

Risposta Toscana Aeroporti:

La presenza di infrastrutture aeroportuali efficienti abilita la possibilità di gestire volumi incrementali di traffico, di generare nuovi posti di lavoro sia all'interno dell'aeroporto stesso, sia lungo la catena di fornitura e sul territorio, oltre che di incrementare i consumi di beni e servizi locali e, di conseguenza, la crescita del reddito dei lavoratori coinvolti. L'analisi costi-benefici predisposta a supporto della proposta progettuale fornisce la quantificazione economica di detti effetti.

6) Limiti attuali penalizzano turismo e industria.

Risposta Toscana Aeroporti:

Le attuali caratteristiche dell'infrastruttura di volo ne condizionano significativamente la regolarità di esercizio, l'ampiezza dei possibili collegamenti e la sostenibilità ambientale. Sono frequenti i casi in cui gli aerei non possono atterrare sulla pista e, conseguentemente, non possono ripartire, penalizzando doppiamente gli utenti. Altrettanto frequenti i casi in cui gli aerei in decollo devono risultare oggetto di limitazioni di carico, non imbarcando bagagli e/o passeggeri. Le ristrette dimensioni delle aree operative del Terminal rendono, infine, non ottimali i livelli di servizio offerti ai passeggeri. E tutto ciò a fronte di un disturbo acustico da rumore aeroportuale prodotto nei confronti degli abitanti residenti tutt'altro che trascurabile.

7) Aeroporto percepito come una "miniera d'oro", struttura indispensabile per lo sviluppo della città.

Risposta Toscana Aeroporti:

L'infrastruttura aeroportuale costituisce senza dubbio uno strumento di ausilio e supporto al ruolo di "nodo urbano" che la città di Firenze ricopre all'interno della rete europea dei trasporti. Costituisce, inoltre, un importante volano di carattere sociale ed economico, non solo per la città in cui sorge, ma per l'intera Città Metropolitana e la Regione.

8) Io supporto il progetto perché credo nella sua necessità e potenzialità a livello economico e in generale per la crescita del territorio.

Risposta Toscana Aeroporti:

Il progetto di ampliamento e miglioramento dell'aeroporto di Firenze garantirà al territorio fiorentino e toscano una maggiore accessibilità da e verso i mercati internazionali e una relativa maggiore facilità nelle relazioni economiche e sociali con gli altri sistemi economici con i quali tali territori sono sempre più interconnessi, rafforzando l'internazionalizzazione delle imprese e la competitività dell'economia regionale.

9) Si ritiene sostenibile l'investimento? Quanto tempo ci vorrà per recuperarlo? Quanto è il ricavo in un anno con tre milioni di passeggeri?

- a. Qual è la sostenibilità economica dell'operazione per Toscana Aeroporti SPA?
- b. Quanto è il ricavo con 3 milioni di passeggeri in un anno? Quanto tempo è necessario per riprendere l'investimento?

Risposta Toscana Aeroporti:

I costi di realizzazione dell'investimento sono contemplati all'interno del quadro economico di Masterplan che, nel complesso, prevede investimenti per circa 440 milioni di euro, di cui 150 milioni al momento coperti da finanziamenti pubblici. Toscana Aeroporti coprirà con proprie risorse l'importo residuo. Successivamente la capacità di generare ricavi e margine del nuovo aeroporto, grazie alla nuova infrastruttura e alla crescita del traffico, porteranno flussi di cassa positivi che si stima consentiranno di recuperare l'intero investimento indicativamente entro il medesimo periodo di attuazione del Masterplan.

10) È possibile quantificare il beneficio che l'arrivo di più voli potrà determinare sul settore manifatturiero?

Risposta Toscana Aeroporti:

Nell'analisi costi-benefici condotta è stata sviluppata una valutazione complessiva dei benefici economici indiretti e indotti, pur senza lo sviluppo di uno specifico dettaglio per il settore manifatturiero.

Tale settore rappresenta però, come riportato in un recente studio di Confindustria, uno dei settori industriali più rilevanti sul territorio toscano: basti pensare a come in Toscana sia presente 1 impresa manifatturiera ogni 83 abitanti (contro la media italiana in cui il rapporto è di 1 a 125). La realizzazione dell'intervento e il progressivo maggior traffico genereranno, dunque, un impatto rilevante anche su tale settore.

La nuova configurazione dello scalo consentirà, inoltre, la possibile creazione di un polo logistico multimodale, rendendo praticabile il collegamento ferro-aria-gomma, in attuazione dei più recenti indirizzi di multi-modalità dei trasporti e della mobilità delle merci (a Firenze si parla, in particolare, di merci leggere). La presenza di un nodo multimodale logistico consentirà, oltre al miglioramento generale dell'accessibilità, anche il potenziamento del sistema di gestione delle operazioni di importazione / esportazione dei prodotti dei principali produttori di beni (tra cui il settore manifatturiero).

11) Queste opere porteranno un arricchimento alle aziende del territorio? Con quali criteri si cureranno gli appalti per la fase di realizzazione?

Risposta Toscana Aeroporti:

La realizzazione delle nuove infrastrutture aeroportuali - potenziamento pista e terminal - genererà un impatto economico positivo sul contesto locale, prodotto dalla presenza sul territorio di uno scalo aeroportuale efficiente.

In questo contesto si rileva infatti una stretta correlazione positiva che lega lo sviluppo del trasporto aereo a commercio, investimenti e turismo, determinando, attraverso tali canali, una crescita economica significativa rivolta alle imprese collocate sul territorio. Le molteplici categorie di negozi presenti all'interno dell'aeroporto (e.g. capi di abbigliamento e punti ristoro), inoltre, potranno sviluppare sinergie con le aziende e le imprese del territorio, produttrici di beni e servizi che sono acquistati presso i negozi collocati nel terminal dell'aeroporto stesso. I lavori di realizzazione delle opere di Masterplan saranno per lo più affidati alla società di costruzioni di cui Toscana Aeroporti detiene la maggioranza. Detta società eseguirà i lavori col supporto di altre importanti imprese di settore, da selezionarsi nel rispetto di quanto indicato dal vigente Codice dei contratti pubblici (settori speciali), privilegiando (laddove coerente con le relative necessità temporali) criteri di selezione atti a valorizzare la professionalità e la capacità tecnica dei singoli operatori.

12) La Regione e gli enti locali hanno intenzione di colmare il gap tra il piano aeroportuale e lo sviluppo industriale della piana che al momento non sembra essere stato preso in considerazione?

Risposta Toscana Aeroporti:

Per quanto di competenza di Toscana Aeroporti si ritiene che l'attuazione della proposta di Piano di Sviluppo Aeroportuale possa rappresentare non già un elemento di contesto per il comparto industriale della piana, ma un importante strumento per un suo ulteriore sviluppo e miglioramento funzionale.

13) Quale tipo di collegamento è previsto tra l'aeroporto e l'interporto di Prato?

Risposta Toscana Aeroporti:

La proposta di Piano di Sviluppo Aeroportuale prevede, tra i propri interventi, il miglioramento delle esistenti viabilità atte a collegare la porzione settentrionale del sedime aeroportuale (lato Via dei Cipressi-Via delle Due Case) con l'area ferroviaria afferente alla stazione Firenze-Castello (lungo la linea AV-AC Firenze-Bologna), direttamente collegata all'interporto di Prato-Gonfienti (posto a 8,5 km di distanza). Verrà, così, a crearsi un importante collegamento ferro (8,5 km) - gomma (650 metri) - aria.

14) Un City Airport e l'eventuale sviluppo del trasporto merci sono compatibili?

Risposta Toscana Aeroporti:

Il ruolo dello scalo aeroportuale fiorentino all'interno della Rete aeroportuale toscana è e continuerà ad essere quello di un city airport. Lo dimostrano oggettivamente più elementi tecnici della proposta progettuale, quali la nuova pista di volo lunga solo 2.200 metri, la rete delle destinazioni previste (collegamento agli hub europei ed extra-europei), la forte interconnessione con le città di Firenze e Sesto Fiorentino. Per il trasporto cargo delle merci pesanti l'aeroporto regionale di riferimento è, e continuerà ad essere, quello di Pisa, fortemente interconnesso con il porto di Livorno, 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 (tra l'altro anche la sua funzione militare risulta spesso strettamente legata a dette tipologie di impiego). Lo scalo fiorentino è ubicato, però, in una posizione particolarmente favorevole per la valorizzazione della multimodalità di trasporto e, proprio con detta finalità, 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 e in orario prevalentemente diurno, in modo da minimizzare il disturbo acustico alla popolazione residente presso le aree sorvolate. La prevista funzione logistica risulterà strettamente interconnessa con quella indicata dal PUE 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. Nei termini sopra indicati, la funzione di city airport e, in essa, il potenziale di nodo multimodale logistico (con merci di piccola taglia e peso), possono risultare tra loro pienamente compatibili.

15) Quale ritorno economico per gli abitanti o altri non interessati al turismo?

Risposta Toscana Aeroporti:

L'impatto positivo generato dalla presenza di uno scalo aeroportuale efficiente ha una stretta relazione con la crescita economica del territorio che lo ospita. L'impatto positivo sull'occupazione locale è dovuto a molteplici fattori: in primo luogo, la richiesta di personale per le fasi di cantiere; in secondo luogo, i maggiori posti di lavoro necessari per gestire uno scalo che, grazie ai flussi incrementali di passeggeri, avrà un numero maggiore di negozi e dovrà fornire maggiori servizi ai passeggeri stessi, generando in cascata una maggiore richiesta di prodotti e servizi da parte delle aziende del territorio; infine, ci sarà un maggiore stimolo per le imprese, sia nazionali che estere, intenzionate a investire sul territorio che, data la loro crescente internazionalizzazione, richiedono la presenza di un aeroporto che sia, da un lato, vicino alle loro sedi (attuali e future) in Toscana e, dall'altro, ben collegato con i mercati di riferimento all'estero.

Infatti, i territori che non hanno sistemi aeroportuali all'altezza costringono più spesso i cittadini e i turisti a spostarsi verso altri aeroporti e altri hub, risultando caratterizzati da un minore sviluppo economico, un minore afflusso turistico, inferiori investimenti da parte di aziende, minori affari e, quindi, minore sviluppo di posti di lavoro.

16) Richiesta: vorrei approfondimento sul tema dei negozi nel terminal (possibili attività sottratte ad un uso cittadino).

Risposta Toscana Aeroporti:

L'aeroporto di Firenze, così come quello di Pisa, svolge l'importante funzione di "porta di accesso" alla Toscana, soprattutto per i passeggeri di provenienza internazionale. Analogamente può rappresentare l'ultima tappa della loro esperienza toscana. La valorizzazione di detta funzione sarà, pertanto, rafforzata attraverso la previsione di spazi commerciali, interni al terminal, tali da poter sostenere il brand del "made in Tuscany" e costituire un ulteriore presidio per negozi e attività commerciali già presenti in città. Il passeggero in partenza potrà, in tal modo, soddisfare le proprie

esigenze facendo ricorso anche ad acquisti di prodotti tipici, che potranno rafforzare il ricordo di quanto già sperimentato nel corso della propria esperienza a Firenze e in Toscana.

17) Preoccupazioni circa le 300 aziende che insistono sul territorio che saranno impattati dal progetto.

Risposta Toscana Aeroporti:

Presso nessuno degli stabilimenti artigianali, produttivi o industriali indirettamente impattati dal rumore aeroportuale dovuto al sorvolo degli aerei si prevedono superamenti dei valori ammissibili di rumorosità definiti dai Piani Comunali di Classificazione Acustica.

18) È stata fatta una valutazione della svalutazione economica degli edifici abitati nei pressi dell'asilo, la scuola, e la casa di riposo *La Mimosa* con la realizzazione dell'opera?

Risposta Toscana Aeroporti:

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.

19) Opera non importante sotto il profilo economico se si valuta prioritaria economia green.

Risposta Toscana Aeroporti:

La priorità potenzialmente ascrivibile all'economia green non risulta in contrasto con l'attuazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale. Esso prevede, tra l'altro, importanti interventi e investimenti direttamente afferenti all'economia green, quali la realizzazione e gestione di aree ecologiche e naturalistiche, l'esecuzione di importanti interventi di piantumazione e/o traslocazione di alberature, la creazione di aree rurali e agricole (si faccia riferimento all'opera Il Piano di Signa, dove sono previsti orti urbani, aree agricole, vivai sperimentali, centri didattici), la realizzazione di impianti fotovoltaici, di sistemi a sonde geotermiche, di comunità energetiche, l'impiego di materiali riciclabili. L'economia green non può, infatti, ricondursi unicamente alla funzione agricola del territorio, peraltro attualmente non così diffusamente esercitata nelle aree direttamente interessate dall'espansione del sedime aeroportuale.

TEMA: RICADUTE SOCIALI E OCCUPAZIONALI

20) Quanti posti di lavoro un'opera del genere porterà al territorio? Quanti in fase di realizzazione e quanti di esercizio? Qual è la qualità dei nuovi posti? Come avvengono le assunzioni?

- a. È positiva la realizzazione dell'opera perché permette di stimolare il tessuto logistico e aumentare posti di lavoro. Quanti posti di lavoro un'opera del genere porterà al territorio?

- b. Tra i lavoratori stimati dai dati di oggi quanti di questi saranno nuovi lavoratori di esercizio e quanti solo per la fase di realizzazione? vi è preoccupazione sul tema
- c. Qual è la qualità dei nuovi posti di lavoro generati da questa nuova opera? È stata presa in considerazione?
- d. Come viene reclutato il personale che lavora e che lavorerà nell'aeroporto?

Risposta Toscana Aeroporti:

Tutti gli studi, ricerche e pubblicazioni di settore effettuate negli anni da una significativa pluralità di istituzioni, enti ed organismi concordano nell'attribuire all'infrastruttura aeroportuale un'importante funzione economica in grado di generare posti di lavoro sia in termini diretti, sia indiretti, sia indotti. Si stima che, nel complesso dei vari cluster economici interessati, l'iniziativa di progetto possa risultare in grado di avere, nella sua configurazione finale (anno 2035 e 5,8 milioni di passeggeri) un impatto occupazionale pari a circa 7.000 addetti. Di essi, circa 2.700 rappresentano quelli direttamente impiegati in aeroporto, nelle molteplici funzioni presenti (gestore aeroportuale, subconcessionari, operatori aeroportuali, ecc.). Il gestore aeroportuale applica ai propri dipendenti il contratto nazionale del settore aeroportuale, procedendo ad assunzioni basate esclusivamente sulla professionalità dei candidati. In fase di cantiere le maestranze coinvolte nella realizzazione delle diverse tipologie di opere saranno centinaia, ma potranno essere più puntualmente definite solo a seguito dell'approfondimento progettuale delle varie fasi di cantiere.

21) Come mai c'è ritardo nelle riassunzioni?

Risposta Toscana Aeroporti:

Come noto il trasporto aereo ha subito drammatiche conseguenze economiche a seguito della pandemia da Covid-19. Toscana Aeroporti ha attivato, nel periodo, forme di tutela per tutti i dipendenti propri e delle società ad essa connesse e da essa controllate, tanto da risultare un'eccellenza a livello nazionale. La ripresa del traffico aereo registratasi a partire dalla primavera 2022 non consente ancora, purtroppo, il pieno recupero del traffico pre-Covid, tanto che le previsioni stimano anche nel 2022 un decremento del 20% del traffico rispetto all'anno 2019. Non si ha, però, motivo per ritenere che i livelli occupazionali riferiti al pieno e totale recupero del traffico possano risultare sostanzialmente difforni da quelli sussistenti nell'anno 2019.

22) Come sono stati stimati i nuovi arrivi sulla città di Firenze? L'aeroporto, le infrastrutture di collegamento e la città sono pronti ad accoglierli? Come si affronta il rischio della perdita di autenticità del territorio e della città?

- a. Come sono stati stimati i numeri di arrivo sulla città di Firenze?
- b. Percentuali turismo: i dati della concentrazione su Firenze sembra eccessivo sulla base della capacità di carico.
- c. Perplessità sulla forte concentrazione degli arrivi (e attività connesse) sulla zona di Firenze: l'aeroporto ha la capacità di assorbire questo carico?
- d. Il modello di sviluppo prospettato ha il rischio di omologazione. Questa grande massa di turisti non rischia la perdita di autenticità?

- e. Visto l'investimento, qual è l'obiettivo da raggiungere in termini di passeggeri? Esiste un piano infrastrutturale adeguato ad accoglierli?
- f. Rischio di omologazione: in questo piano di sviluppo dove finisce l'unicità e l'autenticità del territorio? In che modo preservare l'autenticità del territorio?

Risposta Toscana Aeroporti:

L'Analisi del traffico è stata svolta attraverso un'analisi delle previsioni di traffico fornite dai principali enti / organismi internazionali (ICAO, Eurocontrol, Airbus, Boeing), interviste mirate con esperti del settore dell'aviazione, statistiche pubbliche sugli andamenti macro-economici dei contesti di riferimento (OECD, Istat, Commissione Europea). Il calcolo dei volumi di traffico prospettici è stato condotto attraverso metodologie riconosciute da ICAO e utilizzo di tool informatici dedicati alla valutazione dei bacini di utenza dell'aeroporto di Firenze e degli scali limitrofi (rif. PFTE e documento specialistico "Previsione della Domanda di Traffico" allegato al PFTE).

La creazione delle nuove infrastrutture (pista, percorsi interni, aree di sosta/manovra e nuovo terminal passeggeri) ha l'obiettivo di far fronte alla previsione di progressivo aumento di traffico – 5,8 milioni di passeggeri/anno previsti dalle stime di traffico al 2035 contro i 3,4 milioni di capacità massima attuale – considerando anche che già oggi il terminal esistente ha dimensioni e spazi tali da non garantire ottimali livelli di servizio ai passeggeri. La proposta progettuale ha quindi previsto un dimensionamento dei sistemi di volo, del terminal, dei sistemi dell'aerostazione e delle relative aree operative basato sulle stime del volume di passeggeri previsto nell'ora di punta e dei livelli di servizio ottimali richiesti (rif. PFTE).

Per quanto riguarda le infrastrutture di collegamento, il Masterplan prevede la realizzazione di uno specifico e funzionale sistema di accesso al nuovo terminal passeggeri, nonché il 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. Inoltre, il ripristino e l'adeguamento della viabilità esistente garantiranno il collegamento diretto tra l'aeroporto e la stazione Firenze Castello. Infine, 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.

Il volume di passeggeri complessivamente previsto al 2035 risulta comunque del tutto confrontabile con quello che lo scalo di Pisa aveva già raggiunto nel 2019. In tal senso, lo scalo di Pisa continuerà ad essere il principale aeroporto regionale in termini di passeggeri movimentati. Se si considera,

inoltre, che il previsto incremento di traffico si distribuirà su un orizzonte temporale di 10 anni, ne deriva che l'incremento medio annuo sul periodo risulta dell'ordine di circa 300.000 passeggeri/anno (un valore oggettivamente tale da non generare rischi di perdita di autenticità del territorio e della città). Analogamente, l'incremento di movimenti aerei previsto nei 10 anni equivale a meno di 780 aerei all'anno.

23) In che modo il progetto si integra con il sistema infrastrutturale regionale? Come si coordina con gli altri territori e aree metropolitane? L'obiettivo è portare più turismo a Firenze? È prevista una cabina di regia?

- a. È prevista una cabina di regia che permetta all'infrastruttura aeroportuale di muoversi in modo coordinato sia con le altre infrastrutture del territorio che con gli enti locali?
- b. Ci sono le voci degli altri territori? (Arezzo, Siena e Lucca per diversi settori, ad esempio, Arezzo meccanica e oreficerie gli altri biomedico)
- c. L'infrastruttura si trova calata in un piano infrastrutturale più ampio ed è difficile immaginare come possa integrarsi
- d. In questa fase del masterplan, parrebbe mancare una visione delle potenzialità di questa infrastruttura rispetto alle aree extrametropolitane come, ad esempio, quelle costiere toscane. Ci sono proposte a questo riguardo?
- e. l'intervento appare inadeguato perché non si inserisce in piano strategico di base a lungo termine e che parta dal territorio.
- f. "l'impostazione sembra Firenze-centrica: l'intervento serve maggiormente a portare turismo a Firenze.
- g. Servono connessioni con le altre città"

Risposta Toscana Aeroporti:

Gli obiettivi della proposta di Piano di Sviluppo Aeroportuale mirano a rendere lo scalo più sostenibile dal punto di vista ambientale e sociale, riducendo l'attuale disturbo acustico a carico della popolazione residente ed attuando nuovi criteri progettuali improntati agli investimenti sostenibili. Le opere di progetto consentiranno anche di migliorare il servizio offerto ai passeggeri e di limitare i disagi che l'attuale pista determina in termini di dirottamenti, cancellazioni di voli, limitazioni di imbarco di bagagli e di passeggeri. Le previsioni di progetto risultano pienamente conformi agli indirizzi della pianificazione e programmazione di settore, con particolare riferimento al Piano Nazionale degli Aeroporti e al Documento di Economia e Finanza 2022. Si tratta di un contesto pianificatorio di livello nazionale, certamente noto ai competenti Uffici regionali e, comunque, tale da consentire efficaci azioni di integrazione con altri sistemi di mobilità (anche pubblica) che potranno interessare il contesto locale, sovra-locale e regionale. Sono già note, ad esempio, le previsioni di maggiore estensione delle reti tramviarie, di realizzazione della fermata ferroviaria "Guidoni" (nei pressi dell'aeroporto) e di realizzazione della metro-navetta Peretola-Pecchi (Prato). A livello regionale Toscana Aeroporti auspica il miglioramento dell'attuale collegamento ferroviario tra le città di Pisa e Firenze: non una nuova linea di Alta Velocità (molto impattante dal punto di vista ambientale e presumibilmente non efficace in termini di analisi costi-benefici), bensì un miglioramento della rete esistente in modo da rendere il collegamento più

adeguato rispetto alle esigenze del passeggero aereo (treni disponibili nelle fasce orarie 4-6 del mattino e 23-01 della notte, vetture più adeguate per la gestione dei bagagli dei passeggeri, collegamenti diretti senza fermate intermedie, ecc.). L'obiettivo della proposta progettuale di Masterplan non è legato, come sopra esposto, a finalità di incremento del turismo (peraltro, solo il 18% dei turisti che ha visitato la città di Firenze nel 2018 ha utilizzato l'aeroporto di Firenze) ma, al più, ad una più efficace diversificazione dei possibili mezzi di trasporto a disposizione per il raggiungimento della città. Laddove le istituzioni competenti promuovessero l'azione di una specifica cabina di regia per il coordinamento delle diverse infrastrutture, né ENAC né Toscana Aeroporti si sottrarrebbero a detta opportunità.

24) L'effetto di un modello internazionale che privilegia le esigenze del turista rispetto a quelle degli abitanti fa sì che vengano meno i servizi per i cittadini a fronte di quelli per i turisti.

Risposta Toscana Aeroporti:

L'infrastruttura aeroportuale è concepita per garantire ottimi livelli di servizio ai suoi utenti che, in parte rilevante, impiegano lo scalo per motivi di lavoro e di business. Lo scalo da solo non determina, o meno, l'attrattività turistica della Toscana e della città di Firenze (basti pensare che nel 2018 solo il 18% delle persone che hanno visitato Firenze ha utilizzato l'aeroporto). Il miglioramento dell'esercizio aereo, dei servizi e delle aree disponibili per i passeggeri mira a conferire all'accessibilità aerea la medesima affidabilità degli altri sistemi di mobilità utilizzati per raggiungere la Toscana e Firenze. Attraverso le opere di progetto si creeranno benefici per gli abitanti fiorentini attualmente impattati dal rumore aeroportuale (senza esporre gli abitanti degli altri abitati sorvolati a impatti similari) e benefici economici per l'intera collettività locale e sovra-locale. Il progetto aeroportuale non comporterà alcun depauperamento dei servizi rivolti ai cittadini che, come illustrato, saranno invece direttamente interessati da benefici ambientali, sociali ed economici.

TEMA: IL RAPPORTO CON L'AEROPORTO DI PISA

25) L'aeroporto di Pisa non è solo militare. Come si pensa di rilanciarlo? Perché non è stato considerato un suo ampliamento? Appare arbitraria la scelta di Firenze

- a. non bisogna considerare lo scalo di Pisa solo militare
- b. Perché è meglio Firenze rispetto a Pisa? Perché non è stato considerato anche un ampliamento dell'aeroporto di Pisa? Perché si è deciso di lavorare su quello di Firenze? Appare una scelta molto arbitraria che non considera altri aspetti impattanti sulla vita reale dei cittadini e fruitori dell'aeroporto
- c. Si è affermato che l'aeroporto di Pisa è perdita, quali iniziative imprenditoriali sono previste per rilanciarlo?

Risposta Toscana Aeroporti:

Le previsioni di trasformazione dello scalo di Pisa sono definite dal Piano di Sviluppo Aeroportuale 2014-2028, già approvato da tutti gli Enti competenti, che vedono nell'ampliamento del Terminal passeggeri il loro principale intervento (risultano già avviati i cantieri riferiti alle opere

propedeutiche ad esso, mentre i lavori direttamente orientati alla creazione di nuove aree da destinare ai passeggeri avranno inizio nel primo semestre del 2023). Detto Piano identifica le aree oggetto di trasformazione ed i relativi interventi, nel rispetto degli ambiti disponibili per il traffico aereo civile. Lo scalo è classificato, infatti, quale aeroporto militare aperto al traffico civile, con un sedime aeroportuale in massima parte (95% circa) militare, comprendente tra l'altro tutte le infrastrutture di volo, con l'eccezione dell'area di sosta e manovra degli aerei posta a diretto contatto col Terminal passeggeri. Le aree aeroportuali poste in adiacenza ai due tratti della linea ferroviaria Pisa-Livorno (che attualmente definiscono i limiti est ed ovest dello scalo) afferiscono al demanio militare e non consentono espansioni/ampliamenti per il traffico civile. Lo scalo di Pisa resterà comunque il primo scalo regionale in termini di passeggeri movimentati e le previsioni progettuali previste per lo scalo di Firenze traggono un volume di passeggeri al 2035 (pari a 5,8 milioni di passeggeri) confrontabile col traffico che a Pisa si è già registrato nell'anno 2019 (5,4 milioni di passeggeri), a fronte degli 8,5 milioni previsti per Pisa al 2035 dal Piano Nazionale degli Aeroporti. Ipotizzare che il traffico incrementale previsto dal Masterplan per Firenze possa sommarsi a quello dell'aeroporto di Pisa significherebbe apportare un eccessivo carico antropico (tra l'altro non coerente con gli spazi e le dotazioni infrastrutturali disponibili), concentrando inoltre a Pisa anche tutti gli impatti diretti dell'esercizio aereo (con significativi svantaggi e disturbi a carico della cittadinanza pisana) e distribuendo su più territori i significativi impatti indiretti legati al traffico indotto per il raggiungimento dello scalo o per la distribuzione, a scala regionale, dei flussi dei passeggeri in arrivo a Pisa.

26) Quali sono le progettualità per rendere complementari i due aeroporti di Pisa e Firenze? Sono state prese in considerazione le necessità di tutte le tipologie di utenza? Perché Pisa "non genera le risorse per garantire la crescita"? C'è il rischio che Firenze porti delle perdite a Pisa? Sulla base di quali dati?

- a. Ragionando nell'ottica di sistema aeroportuale regionale, vi sono delle progettualità che rendono i due aeroporti PI_FI complementari per gli utenti anche dal punto di vista dei servizi/infrastrutture/logistica?
- b. Quale differenza di ruoli/servizi giocheranno i due aeroporti di Pisa e Firenze dopo l'intervento?
- c. È stato valutato il rischio/scenario in cui l'incremento dell'Aeroporto di Firenze porti delle perdite a Pisa?
- d. Si potrebbe chiarire la considerazione che l'aeroporto di Pisa "non genera le risorse per garantire la crescita"?
- e. Perché sono stati depotenziati i servizi di trasporto da Pisa a Firenze?
- f. Si ritiene che la complementarità tra i due aeroporti sia un valore per il territorio?
- g. Sono state prese in considerazione le necessità dell'utenza business e di tutti i bacini di utenza relativi ai due aeroporti?
- h. sulla base di quali dati e analisi si sostiene che vengono sottratti passeggeri?

Risposta Toscana Aeroporti:

I due aeroporti di Pisa e di Firenze sono già tra loro complementari e sinergicamente inseriti all'interno della Rete Aeroportuale Toscana. Le previsioni di crescita, sviluppo e/o adeguamento dei due scali prevedono il mantenimento di detta complementarietà, fondata su dotazioni infrastrutturali diverse (a Pisa una pista da 3.000 metri, a Firenze una pista non superiore a 2.200 metri), su destinazioni e mercato di riferimento diversi (collegamenti point-to-point a Pisa, collegamenti ad hub europei ed extra-europei a Firenze), su potenzialità di collegamenti e percorrenze diversi (a Pisa è possibile operare collegamenti intercontinentali), su potenzialità di specializzazioni diverse (a Pisa è possibile mantenere e sviluppare il traffico cargo pesante, mentre a Firenze sarà possibile sviluppare una funzione logistica per il trasporto/smistamento di merci più leggere), nonché su compagnie aeree diverse (low cost a Pisa e compagnie di bandiera a Firenze) e clientela diversa (strettamente correlata alla tipologia di vettori aerei e ai relativi costi di viaggio). Detta diversificazione garantisce il pieno soddisfacimento dell'utenza e degli operatori di mercato (compagnie aeree), consentendo la libera scelta dello scalo toscano maggiormente adeguato alle proprie esigenze. Per quanto attiene alla gestione economico-finanziaria, il mantenimento (e il previsto incremento) dei livelli di traffico presso l'aeroporto di Pisa richiedono a Toscana Aeroporti l'impegno di ingenti risorse economiche atte a supportare commercialmente le compagnie aeree ivi operative che, altrimenti, potrebbero assumere decisioni commerciali diverse, comprensive della diminuzione del traffico, fino alla possibile eliminazione dello scalo pisano dalla loro rete di collegamenti aerei. Risorse che Toscana Aeroporti detrae dai propri bilanci, caratterizzati da utili generati dallo scalo fiorentino in misura superiore allo scalo pisano (pur con minor traffico di passeggeri). In tal senso, il maggior traffico registrato dallo scalo pisano non esprime una maggior attrattività di detto territorio, ma rappresenta il risultato dell'attenzione che da anni viene garantita allo scalo, finanziata dal bilancio di Toscana Aeroporti.

27) Sono previste implementazioni della rete ferroviaria Firenze-Pisa? Chi se ne farà carico? Ci sarà un intervento anche per la parte cargo? In che modo si coniugherà con un modello di sviluppo sostenibile?

- a. Si parla di un auspicabile potenziamento dei collegamenti ferroviari tra Pisa e Firenze, da chi dipende? Ferrovie dello stato se ne è già fatto carico?
- b. Sono previste implementazioni della rete ferroviarie sull'asse Pisa Firenze? Se sì è fatta anche per la parte cargo o solo per l'utenza-passeggeri?
- c. Collegamento veloce con Pisa. Il mancato ripristino del collegamento veloce con Pisa non è in contrasto con il modello di sviluppo sostenibile?
- d. bisognerebbe implementare la rete ferroviaria sia per turismo che trasporto merci

Risposta Toscana Aeroporti:

Il miglioramento del collegamento ferroviario tra le città di Pisa e di Firenze non rappresenta un'alternativa alla proposta del presente Piano di Sviluppo Aeroportuale, ma intervento infrastrutturale sinergico rispetto ad essa e, conseguentemente, auspicato anche da Toscana Aeroporti (per quanto non rientrante nelle proprie competenze). Si tratta di due differenti mezzi di trasporto pubblico, funzionali per la migliore accessibilità e permeabilità del Sistema Toscana. Un

efficiente collegamento ferroviario consente ai passeggeri in partenza di scegliere più liberamente tra l'offerta dell'aeroporto di Firenze e quella dell'aeroporto di Pisa, con possibilità di conseguente accesso e raggiungibilità attraverso un'importante forma di mobilità sostenibile. Della complementarità dei due interventi ne ha dato segno evidente anche il Governo che, all'interno dell'Allegato Infrastrutture al DEF2022, ha da un lato esplicitato la necessità di realizzazione della nuova pista di volo e del nuovo terminal passeggeri dell'aeroporto di Firenze e, dall'altro, promosso e previsto lo studio di fattibilità del collegamento ferroviario veloce Pisa-Firenze.

28) È stata fatta l'analisi delle relazioni con altri aeroporti per capire se i flussi possono distribuirsi senza fare l'intervento (es. Bologna)?

- a. È stata fatta l'analisi delle relazioni con altri aeroporti per capire se i flussi possono distribuirsi senza fare l'intervento?
- b. Perché non si mette l'aeroporto di Bologna nelle dinamiche di flusso dei turisti di Firenze?

Risposta Toscana Aeroporti:

L'analisi previsionale dei flussi di passeggeri è stata sviluppata a partire dalla relazione tra l'aeroporto di Firenze da un lato e gli altri aeroporti nazionali che, allo stato attuale, una fetta dei passeggeri in arrivo a Firenze utilizza per raggiungere la propria destinazione nell'area di Firenze. Se non si realizzassero le nuove infrastrutture - potenziamento pista e terminal - previste per l'Aeroporto di Firenze, tale relazione costituirebbe in futuro un fattore limitante alla crescita dei flussi di passeggeri aventi come destinazione finale l'area di Firenze. Infatti, le capacità dei pochi altri aeroporti limitrofi all'area fiorentina (ad es. Bologna), in termini di gestione dei volumi di traffico, non sono idonee per sostenere l'aumento del numero di passeggeri previsto nei prossimi anni sia per il proprio bacino d'utenza che per quello fiorentino. Poiché in assenza degli interventi di potenziamento delle infrastrutture si prevede che l'aeroporto di Firenze raggiungerà la capienza massima nei prossimi anni, una parte della domanda crescente non sarebbe quindi soddisfatta. Il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali abiliterà inoltre la presenza di aeromobili più grandi e, velivoli green di prossima generazione che le compagnie adotteranno rinnovando la flotta. Di conseguenza, in caso non potessero più atterrare a Firenze, la città sarebbe marginalizzata nelle strategie di collegamento con i grandi hub europei riducendo l'accessibilità verso il territorio locale.

29) I poveri a Pisa e i ricchi a Firenze?

Risposta Toscana Aeroporti:

La fotografia mostrata da Toscana Aeroporti mostra con oggettività e concretezza di dati la significativa differenza sussistente tra le tipologie di passeggeri che utilizzano gli aeroporti di Pisa e di Firenze. Tale elemento supporta e rafforza, tra l'altro, la differente specializzazione dei due scali, da tempo già presente e posta alla base della complementarità del Sistema Aeroportuale Toscano. La proposta di Piano di Sviluppo Aeroportuale di Firenze prende forma a partire dalla differente specializzazione dei due scali e promuove strategie di trasformazione con essa coerenti, ossia tali da confermare il ruolo di city airport per lo scalo fiorentino e il ruolo di Pisa quale primo aeroporto della Toscana per volume di traffico sviluppato.

TEMA: DIBATTITO PUBBLICO

30) È possibile avere maggior controllo dei dati per aumentare lo spazio del contraddittorio e valutarne l'oggettività?

Risposta Coordinatore Dibattito Pubblico:

Il Piano di sviluppo aeroportuale (Masterplan) al 2035 e i relativi elaborati sono reperibili sul sito di Toscana Aeroporti <https://www.toscana-aeroporti.com/home/news.html> e sul sito della Commissione Nazionale Dibattito Pubblico al link: <https://www.mit.gov.it/aeroporto-firenze>.

31) Come mai non è stato coinvolto maggiormente il polo universitario che è ubicato nelle vicinanze dell'aeroporto al fine di raccogliere i suoi suggerimenti e pareri sull'opera?

Risposta Coordinatore Dibattito Pubblico:

Già nella fase di progettazione del dibattito pubblico è stata intervistata una docente individuata dalla Magnifica Rettore e invitato due docenti dell'Università di Firenze ad introdurre due delle tematiche trattate negli incontri pubblici. Si ricorda peraltro che il dibattito pubblico da normativa è aperto a chiunque voglia intervenire e quindi anche a tutti i docenti, ricercatori e studenti del Polo citato.

APPENDICE ALLA RESTITUZIONE DEL IV INCONTRO PUBBLICO

“L’accessibilità e l’inclusione sociale”

Martedì 6 dicembre

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: VIABILITA’

- 1) **Scompare la ciclabile che era già stata approvata: ci sono mitigazioni legate alla mobilità dolce nel nuovo progetto? L'aeroporto sarà raggiungibile a piedi e con bicicletta? Ci saranno parcheggi per bici? Come si pensa di collegare la pista tra Sesto e Firenze? Quali collegamenti ciclabili per i quartieri in prossimità dello snodo di Peretola e per il Polo Scientifico? E' prevista una ciclabile nel sottopasso?**
 - a. Traffico automobilistico che passa sotto la pista: ci sono mitigazioni legate alla mobilità dolce?
 - b. C'è la possibilità di accesso per bici e pedoni?
 - c. Come si pensa di collegare la pista ciclabile tra Sesto e Firenze in particolare nella zona sud/ferrovia?
 - d. Come si intende integrare una viabilità dolce per i quartieri in prossimità dello snodo di Peretola? è possibile integrarla se non presente?
 - e. Perché la ciclabile non è stata considerata come un elemento fondamentale per l’area di sesto e in particolare per l’area nord e a sud della pista?
 - f. Criticità con la mobilità leggera
 - g. collegamento ciclabile con il polo scientifico: prevedere la possibilità di un collegamento sostenibile
 - h. È previsto il proseguimento della ciclabile esistente a sud del parco fotovoltaico?
 - i. come sarà garantito nel masterplan il collegamento ciclabile ("autostrada ciclabile") attualmente presente da Sesto alle "Cascine"?
 - j. Come stanno insieme la ciclabile che era stata approvata che nel progetto scompare?
 - k. Perché la pista ciclabile che era stata già approvata nella nuova proposta del progetto dell’aeroporto in cui questa scompare?
 - l. L'intervento preclude e non migliora (anzi peggiora) la situazione. Perché non inserire una pista ciclabile nel sottopasso?

m. Collegamenti trasversali nord sud assenti soprattutto ciclabili

Risposta Toscana Aeroporti:

La revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale posta a base del processo di dibattito pubblico non prevede la realizzazione di nuove opere di mobilità soft. Ciò anche in considerazione del fatto che gli ingenti impegni economici a ciò dedicati nell'ambito del precedente Masterplan 2029 paiono non aver trovato favorevole accoglimento da parte del Comune di Sesto Fiorentino. Ciononostante, si recepisce favorevolmente l'attenzione posta alla tematica da parte dei soggetti partecipanti al dibattito pubblico e, conseguentemente, Toscana Aeroporti 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 per biciclette, aree 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 la previsione di pista ciclabile all'interno del nuovo sottopasso viario di progetto per Via dell'Osmannoro, in recepimento di quanto discusso in seduta di dibattito pubblico).

2) Il progetto peggiorerà il problema del traffico cittadino e metropolitano? Come è stato studiato l'aumento del traffico? Come si collega il nuovo aeroporto con gli altri centri cittadini? Sono previste anche opere che renderanno l'interscambio più semplice con le altre infrastrutture e a servizio della popolazione?

- a. È fine a sé stesso parlare solo di aeroporto senza considerare la mobilità nel suo insieme: il progetto peggiorerà il problema del traffico cittadino?
- b. Come si collega questo aeroporto con altri centri cittadini, oltre a quello di Firenze per evitare una congestione? (è stato un aspetto trascurato). È un aeroporto toscano, non solo fiorentino.
- c. Il territorio sarà soggetto a svariati interventi infrastrutturali, e ci saranno punti di scambio adatti (stazione e rifatta l'uscita dell'autostrada). sono previste anche opere che renderanno l'interscambio più semplice. l'aeroporto non nasce scollegato dal territorio circostante
- d. Perché le opere infrastrutturali sono pensate solo a supporto dell'aeroporto quando in realtà andrebbero pensate a servizio della popolazione a prescindere dall'aeroporto?
- e. Mobilità:/traffico posto meglio ci si muovesse su mezzi pubblici e siccome si insiste su un nodo molto congestionato, come viene studiato l'aumento di traffico?
- f. Perché si parla delle opere infrastrutturali di viabilità come se fossero legate al progetto quando in realtà sono state progettate a prescindere? perché vengono presentate quindi come un plus del progetto?
- g. Simulazione insufficiente a livello dei flussi mobilità carrabile: poca simulazione di quello che succederà, non mi basta vedere il disegno.

Risposta Toscana Aeroporti:

La revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale mira ad incrementare i collegamenti multimodali tra lo scalo aeroportuale e le altre forme di mobilità accessibili, disponibili e/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. La revisione progettuale prevede, inoltre, 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. Le scelte progettuali risultano, inoltre, efficaci anche rispetto ad altri progetti e/o previsioni progettuali di competenza di altre Amministrazioni o Enti; fra essi: previsione di realizzazione della nuova fermata "Guidoni" afferente alla linea ferroviaria Firenze-Pisa e la realizzazione del parcheggio scambiatore multipiano "Guidoni". L'aeroporto risulterà, quindi, raggiungibile dalle stazioni ferroviarie Alta Velocità di Santa Maria Novella e Belfiore (attraverso la linea tramviaria Unità-Peretola) e Firenze-Castello (attraverso la futura linea tramviaria Aeroporto-Sesto Fiorentino), nonché dalle stazioni ferroviarie di Guidoni (linea Firenze-Pisa, con 1 sola fermata tramviaria) e Firenze-Castello (linea Firenze-Prato-Pistoia-Lucca, con 4 fermate tramviarie). Lo scalo sarà, inoltre, interconnesso (percorso ferroviario di 8,5 km e percorso strale di 650 metri) con l'interporto Prato-Gonfienti. L'accesso viario allo scalo sarà garantito da sia da Viale Luder (lato est), direttamente collegato all'autostrada A11, sia dalla nuova viabilità di Masterplan prevista in corrispondenza del lato occidentale del sedime aeroportuale, con diretto collegamento all'autostrada A11, all'Osmannoro e all'abitato di Sesto Fiorentino. L'aeroporto sarà dotato di appositi sistemi per la sosta e parcheggi aventi anche funzione di "scambio", fortemente integrati con le altre previsioni del sistema della sosta (parcheggi scambiatori comunali di Guidoni e Sesto Fiorentino, lungo la futura linea tramviaria). Toscana Aeroporti si impegna, inoltre, a studiare nuove proposte di mobilità soft. 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.

3) È stato considerato il rischio dell'alluvione nel sottopasso? Come è possibile andare ad una profondità di 8 metri in una zona dove c'è rischio alluvionale?

- a. È stato considerato il rischio dell'alluvione nel sottopasso? Come è possibile andare ad una profondità di 8 metri in una zona dove c'è rischio alluvionale?

Risposta Toscana Aeroporti:

Sì, il rischio è stato opportunamente 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 apposito bacino di autocontenimento idraulico. L'intero tratto (rampe di accesso al sottopasso e il sottopasso stesso) sono progettati in sicurezza idraulica. Le acque meteoriche (piovane) che interesseranno le rampe saranno raccolte in corrispondenza del punto

più basso del sottopasso, accumulate in apposito manufatto e successivamente restituite al reticolo idrografico.

4) Perché non sono stati previsti più posti auto?

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

Risposta Toscana Aeroporti:

La proposta progettuale mira a valorizzare al massimo la multimodalità dei trasporti e a rendere lo scalo aeroportuale accessibile con più mezzi di trasporto, prevalentemente pubblici (tramvia, autobus). 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 quale mezzo di accessibilità, sia per garantire la massima integrazione con le previsioni di pianificazione operate da altre Amministrazioni (si faccia, ad esempio, riferimento al parcheggio multipiano previsto in località Guidoni dall'Amministrazione di Firenze o ai parcheggi scambiatori Castello e Sesto previsti a supporto della nuova linea tramviaria Aeroporto-Sesto Fiorentino).

TEMA: ACCESSIBILITÀ E TRASPORTO PUBBLICO

5) È stata studiata la sinergia tra il piano strategico aeroportuale, ferroviario, navale e stradale? È previsto un collegamento ferroviario e/o tramviario con l'aeroporto (anche dall'Osmannoro a Sesto Fiorentino)?

- a. Il modello di sviluppo dovrebbe contemplare l'intermodalità. Manca la sinergia tra piano strategico aeroportuale, ferroviario e navale. È stato studiato?
- b. Che cosa significa inserire un hub così importante rispetto al contesto infrastrutturale (dimensionamento ferrovia, tramvia, strade)?
- c. Per movimentazione terra solo mobilità carrabile o anche bretella ferroviaria?
- d. Verrà previsto un collegamento anche su tramvia dall'Osmannoro a Sesto Fiorentino?
- e. Dato l'incremento stimato del traffico passeggeri perché non si valuta di collegare via TRAM la zona di Sesto all'area industriale dell'Osmannoro?

Risposta Toscana Aeroporti:

La proposta progettuale formulata da Toscana Aeroporti prende a riferimento la pianificazione e la programmazione di settore, rappresentata dal Piano Nazionale degli Aeroporti, dall'Allegato Infrastrutture al DEF e dalle nuove previsioni Comunitarie riferite alle reti TEN-T. Il progetto risulta, inoltre, coerente con il Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM), con il Piano Strategico della Città Metropolitana di Firenze e con il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Firenze. La spiccata multimodalità associata al progetto ne prevede l'accessibilità mediante tramvia (direttamente collegata alle linee ferroviarie) e viabilità urbana (integrata col progetto del "nodo di Peretola"). In accoglimento delle osservazioni ricevute nel corso del dibattito pubblico, sarà inoltre oggetto di studio la possibile integrazione con la mobilità soft. Lo scalo

aeroportuale sarà raggiungibile dalle stazioni di Santa Maria Novella (nodo centrale del sistema ferroviario regionale e nazionale) e Belfiore (linea ferroviaria AV-AC) mediante la linea 2 della tramvia, con un percorso inferiore a 20 minuti. Lo scalo sarà, inoltre, raggiungibile dalla futura prevista stazione "Guidoni" della linea ferroviaria Firenze-Pisa, mediante la medesima linea 2 della tramvia (1 sola fermata, percorso di circa 3 minuti) e dalla stazione Firenze-Castello (afferente sia alla linea ferroviaria AV-AC Firenze-Prato, sia alla linea Firenze-Prato-Pistoia-Lucca) mediante la prevista nuova estensione della linea tramviaria Aeroporto-Sesto Fiorentino (4 fermate, percorso di circa 7 minuti). Le Amministrazioni competenti non hanno, invece, previsto il collegamento tramviario Osmannoro-Sesto Fiorentino ritenuto -come illustrato dall'ing. Tartaglia in sede di dibattito pubblico- non economicamente sostenibile.

6) Uno studente di Peretola se deve andare al polo scientifico sarà costretto ad andare a prendere la tramvia a Santa Maria Novella?

- a. Uno studente di Peretola se deve andare al polo scientifico sarà costretto ad andare a prendere la tramvia a Santa Maria Novella?

Risposta Toscana Aeroporti:

In accoglimento delle osservazioni ricevute in sede di dibattito pubblico, Toscana Aeroporti provvederà, nell'ambito delle successive fasi di sviluppo progettuale, a verificare l'introduzione di possibili collegamenti ciclabili.

7) Quale sarà il rapporto con l'AV? Aumentano i passeggeri oppure si sottraggono persone alla mobilità ferroviaria? Quale rapporto tra trasporto merci e mobilità ferroviaria?

- a. Perché non si parla e valuta del rapporto con l'AV?
- b. Aumentano i passeggeri oppure si sottraggono persone alla mobilità ferroviaria? (nella seconda ipotesi è grave depotenziare la "cura del ferro")
- c. Sulla questione delle merci ritorna il problema del dialogo con la mobilità ferroviaria

Risposta Toscana Aeroporti:

Le previsioni di traffico poste a riferimento della revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale si riferiscono unicamente al traffico aereo e troveranno nel Piano Nazionale degli Aeroporti lo strumento pianificatorio di diretto raffronto. Il progetto aeroportuale mira ad efficientare i collegamenti aerei con tutti i principali hub europei ed extra-europei, in modo da consentire ai passeggeri aerei una maggior raggiungibilità dello scalo fiorentino, al momento utilizzato solo in minima parte dalle persone che si recano nella città di Firenze. Il progetto aeroportuale non intende porsi in posizione antitetica rispetto al trasporto ferroviario Alta Velocità, ma solo migliorare le caratteristiche di co-accessibilità della città di Firenze, del suo hinterland e dell'intera Regione. Relativamente al trasporto merci, la proposta progettuale prevede la possibilità di un rapido collegamento ferro-gomma-aria, mediante il ripristino di 650 metri di viabilità esistente di connessione aeroporto-stazione di Firenze-Castello e l'esistente tratta ferroviaria (8,5 km) Castello-Interporto di Prato. Si tratta, comunque, di merci leggere, afferenti al comparto della

logistica di smistamento leggero, piuttosto che ad un cargo pesante (che si prevede di mantenere e consolidare presso lo scalo aeroportuale di Pisa).

8) Perché è stata eliminata la linea diretta con Pisa?

- a. Con aeroporto Pisa prima c'era la linea diretta con la ferrovia da Firenze (percorso di circa 20 minuti!) Appare una scelta politica inaccettabile quella di averla eliminata
- b. Sviluppare Pisa e il collegamento (treno Canapone del binario 16 da Firenze)
- c. Perché non ripristinare le linee infrastrutturali di servizio con gli altri aeroporti?

Risposta Toscana Aeroporti:

Trattasi di scelta estranea alle competenze di Toscana Aeroporti. Relativamente al campo aeroportuale, ci si limita a precisare che le procedure di check-in aereo che un tempo venivano effettuate direttamente presso la stazione di Santa Maria Novella per i passeggeri aerei diretti verso lo scalo di Pisa non sono da tempo più consentite dalle nuove normative nazionali ed internazionali in materia di controlli di sicurezza.

9) C'è un piano di copertura di servizi di trasporto pubblico per le aree limitrofe all'aeroporto? Senza questo non c'è un abbattimento delle emissioni.

- a. C'è un piano di copertura di servizi di trasporto pubblico per le aree limitrofe all'aeroporto? Senza questo non c'è un abbattimento delle emissioni.

Risposta Toscana Aeroporti:

Come già descritto alle precedenti domande n. 2, 4 e 5, la proposta progettuale di Masterplan aeroportuale si colloca entro il più vasto contesto della pianificazione dei trasporti e della mobilità, e risulta con esso coerente. Nelle aree limitrofe all'aeroporto sono previsti importanti interventi di mobilità: nuova linea tramviaria Aeroporto-Sesto Fiorentino e relativi parcheggi scambiatori, nuova linea tramviaria Le Piagge-Campi Bisenzio, nuovo collegamento metro-navetta Aeroporto-Pecchi (Prato), nuova stazione ferroviaria Guidoni (sulla linea Firenze-Pisa), nuovo parcheggio multipiano scambiatore Guidoni, nuova mobilità ciclabile, oltre all'intervento viario di realizzazione del nuovo "nodo di Peretola" (con conseguente fluidificazione del traffico veicolare in ingresso/uscita alla città di Firenze).

10) Numero dei passeggeri: come vengono movimentati? è previsto un piano della mobilità per un numero così consistente?

- a. Numero dei passeggeri: come vengono movimentati? è previsto un piano della mobilità per un numero così consistente?

Risposta Toscana Aeroporti:

Allo stato attuale oltre la metà degli utenti aeroportuali raggiunge lo scalo, o la città di Firenze, attraverso la tramvia. La proposta progettuale prevede il mantenimento del collegamento tramviario Aeroporto-Unità della linea 2, nonché l'integrazione funzionale con la nuova linea tramviaria Aeroporto-Sesto Fiorentino. I sistemi della mobilità pubblica continueranno a

rappresentare la principale forma di accessibilità dello scalo. Lo stesso risulta, inoltre, direttamente ed efficacemente interconnesso alla viabilità veicolare, sia autostradale (autostrade A11 e A1), sia urbana ed extra-urbana.

11) Come si vuole far interagire le due realtà di aeroporto e polo scientifico visto che ci sono in campo progetti di ampliamento del polo scientifico?

- a. Come si vuole far interagire le due realtà di aeroporto e polo scientifico? Vito che ci sono in campo progetti di ampliamento del polo scientifico.

Risposta Toscana Aeroporti:

La proposta di Piano di Sviluppo Aeroportuale tiene in considerazione l'opportunità e la necessità di co-esistenza col vicino Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorento, bene di assoluta significatività per l'intera area fiorentina. Particolari progettuali e specifiche opere di Masterplan sono finalizzati a tutelare acusticamente l'area del Polo e a gestire le acque di dilavamento delle sue superfici impermeabilizzate. In entrambi i casi le opere di Masterplan risultano fin da subito dimensionate avendo a riferimento tutti i previsti ampliamenti del Polo scientifico. L'ampliamento del Polo attraverso la realizzazione di nuovi Dipartimenti ed edifici universitari multi-disciplinari e poli-funzionali non risulta, infine, inibito dalle previsioni di realizzazione della nuova pista di volo.

12) I collegamenti tra nord-sud vengono resi molto difficoltosi e si perde un'occasione di risolvere un problema, sfavorendo la mobilità sostenibile.

- a. I collegamenti tra nord-sud vengono resi molto difficoltosi e si perde un'occasione di risolvere un problema, sfavorendo la mobilità sostenibile.

Risposta Toscana Aeroporti:

I vigenti strumenti della pianificazione e programmazione afferenti al settore delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità relativi alla piana di Sesto Fiorentino non contemplano previsioni di realizzazione di nuovi ed ulteriori collegamenti rispetto a quelli esistenti. In tal senso, le previsioni di Masterplan non precludono o inibiscono scelte di mobilità già definite dalle Amministrazioni competenti (Comune di Firenze, Comune di Sesto Fiorentino, Città Metropolitana di Firenze). L'interferenza diretta sussistente tra la nuova pista di volo e la Via dell'Osmannoro è stata risolta introducendo in progetto la medesima proposta che il Comune di Sesto aveva formulato a ENAC in sede di procedimento di VIA e di accertamento di conformità urbanistica (conferenza di servizi) del precedente Masterplan 2029. Verrà pertanto mantenuto l'attuale collegamento Sesto Fiorentino-Osmannoro, mediante la realizzazione di un nuovo sottopasso viario della pista di volo e successiva "ricucitura" agli attuali sottoattraversamenti autostradali di Via del Cantone. Relativamente alla mobilità sostenibile, Toscana Aeroporti recepisce le istanze espresse in sede di dibattito pubblico e si impegna a studiare, nell'ambito delle successive fasi progettuali, appositi percorsi ciclabili da integrare nel progetto di Masterplan.

13) Perché non si considera il bisogno che ha Sesto di rimanere collegato al suo tessuto produttivo?

- a. Perché non si considera il bisogno che ha Sesto di rimanere collegato al suo tessuto produttivo?

Risposta Toscana Aeroporti:

La revisione progettuale del Masterplan tiene in adeguata considerazione le istanze del territorio precedentemente formulate nell'ambito del procedimento VIA e della conferenza di servizi del Masterplan 2029. Una delle principali novità progettuali introdotte è rappresentata proprio dal nuovo sottopasso viario previsto per la Via dell'Osmannoro, attraverso il quale sarà garantita l'efficiente e rapido collegamento tra l'abitato di Sesto Fiorentino e la sua area produttiva dell'Osmannoro. La deviazione di Via dell'Osmannoro contempla un percorso di soli 425 metri più lungo dell'esistente, ma oggetto di migliori caratteristiche dimensionali (strada di categoria C1) e privo di intersezioni a raso. Il tempo di percorrenza sarà uguale a quello attuale. Il sottopassaggio dell'autostrada A11 continuerà ad avvenire attraverso i due esistenti manufatti di Via del Cantone.

14) Relazione del progetto con la pianificazione urbanistica: non si considera l'esistente e del programmato. Perché nelle presentazioni è stato omesso il confronto con la pianificazione urbanistica e viabilistica di aria castello (PUE Area Castello)?

- a. Relazione del progetto con la pianificazione urbanistica: non si considera l'esistente e del programmato. Perché nelle presentazioni è stato omesso il confronto con la pianificazione urbanistica e viabilistica di aria castello (PUE Area Castello)?

Risposta Toscana Aeroporti:

Nell'ambito della presentazione illustrata nel corso della seduta pubblica si è omessa l'analisi dei rapporti sussistenti con le previsioni urbanistiche afferenti al Piano Urbanistico Esecutivo (PUE) di Castello semplicemente poiché non coerente col tema "accessibilità e inclusione sociale" specificatamente oggetto dell'incontro. Detti rapporti risultano, tuttavia, presi in considerazione dalla proposta di Masterplan e descritti in più parti della documentazione progettuale elaborata (si faccia, ad esempio, riferimento all'elaborato n. 007).

15) Manca una progettualità a livello generale, come diceva il prof Alberti. Sovrapposizione e non disegno collettivo per la gestione del territorio.

- a. Manca una progettualità a livello generale, come diceva il prof Alberti. Sovrapposizione e non disegno collettivo per la gestione del territorio

Risposta Toscana Aeroporti:

La slide n.10 dell'intervento del prof. Alberti, intitolata "Assenza di un quadro complessivo delle nuove infrastrutture al contorno", risulta sostanzialmente analoga alla slide n.3 dell'intervento di Toscana Aeroporti, intitolata "Il rafforzamento dei collegamenti multimodali" e alla slide n. 4, 5, 7, 9, 10, 12 e 18 dell'intervento dell'ing. Tartaglia. Da esse risulta evidente la coerenza di veduta delle

trasformazioni aeroportuali rispetto al più ampio scenario delle scelte di pianificazione infrastrutturale, trasportistica e della mobilità di area vasta.

16) Gli interventi urbanistici e per la mobilità sono stati pensati per assecondare l'andamento della pista, non c'è stata una visione d'insieme

- a. Gli interventi urbanistici e per la mobilità sono stati pensati per assecondare l'andamento della pista, non c'è stata una visione d'insieme

Risposta Toscana Aeroporti:

La nuova pista di volo rappresenta una delle opere principali della proposta progettuale. Ad essa si è pervenuti da una puntuale disamina di più soluzioni alternative che, negli ultimi 20 anni, hanno coinvolto a più riprese le maggiori Istituzioni e Amministrazioni. La pista è stata prevista nella minima dimensione necessaria per il raggiungimento delle destinazioni proprie di un city airport, con inclinazione e localizzazione tali da contenere al massimo l'occupazione di nuovo suolo in Comune di Sesto Fiorentino e non rendere possibile alcun successivo ipotetico allungamento verso ovest. La deviazione di Via dell'Osmannoro, necessaria a seguito della diretta interferenza con la nuova pista, è stata definita in accoglimento delle istanze che il territorio (Comune di Sesto Fiorentino) aveva espresso nell'ambito dei procedimenti seguiti dal precedente Masterplan 2029. La soluzione progettuale di sottopasso viario garantisce la continuità del collegamento città-zona produttiva. Il Masterplan, tra l'altro, non elude, nè condiziona, nè preclude altre diverse ipotesi di rafforzamento del collegamento dell'abitato di Sesto con l'area dell'Osmannoro che, infatti, non risultano in nessuno dei vigenti strumenti di pianificazione. La localizzazione del nuovo terminal passeggeri e la sua stretta interconnessione col contesto urbanizzato, oltre a derivare da specifica analisi di alternative, realizza e concretizza l'obiettivo di multimodalità dei trasporti e della mobilità posto alla base della revisione progettuale del Masterplan. La visione di insieme dell'infrastrutturazione, dei trasporti e della mobilità della piana è stata illustrata nel corso della seduta da più relatori e, indipendentemente dalla propria personale posizione rispetto al progetto aeroportuale, è risultata basata sui medesimi elementi conoscitivi. In tal senso, detta visione di insieme risulta coerente e non in contrasto col progetto di Masterplan che, al contrario, la rafforza e integra.

17) Mobilità: come si intende governare urbanisticamente l'area più vasta in funzione della mobilità?

- a. Mobilità: come si intende governare urbanisticamente l'area più vasta in funzione della mobilità?

Risposta Toscana Aeroporti:

La governance e la coniugazione degli aspetti urbanistici e della mobilità di area vasta esulano dalle specifiche competenze aeroportuali di Toscana Aeroporti. La proposta progettuale elaborata mira, comunque, alla minima espansione di sedime aeroportuale e alla massima integrazione dello scalo all'interno del sistema multimodale dei trasporti e della mobilità.

TEMA: INCLUSIONE SOCIALE

18) Considerazione generale: importante includere nello sviluppo progettuale tutti i tipi di disabilità con il contributo dell'utenza alla progettazione

Risposta Toscana Aeroporti:

Si condivide l'osservazione e si procederà in tale direzione

19) Includere una segnalazione luminosa in prossimità delle fermate della tramvia per gli utenti sordi

- a. Includere una segnalazione luminosa in prossimità delle fermate della tramvia per gli utenti sordi

Risposta Toscana Aeroporti:

Si accoglie positivamente il suggerimento e, nel corso delle successive fasi di sviluppo progettuale, gli elaborati tecnici conterranno l'esplicitazione di detto particolare. Al fine di rendere le soluzioni progettuali quanto più efficacemente adeguate rispetto alle reali esigenze degli utenti, saranno avviati percorsi di collaborazione ed interlocuzione con le associazioni di settore.

20) Sono previste comunicazioni di emergenza e ordinarie per le varie disabilità (lingua dei segni e sottotitoli)?

- a. Sono previste comunicazioni di emergenza e ordinarie per le varie disabilità (lingua dei segni e sottotitoli)?

Risposta Toscana Aeroporti:

Il livello progettuale di fattibilità tecnica ed economica, per normativa posta a base del processo di dibattito pubblico, al momento non consente l'esplicitazione di tali dettagli. Il tema risulta, tuttavia, di particolare interesse per Toscana Aeroporti, che certamente si impegna a recepire il suggerimento nell'ambito delle successive fasi di sviluppo progettuale. Al fine di rendere le soluzioni progettuali quanto più efficacemente adeguate rispetto alle reali esigenze degli utenti, saranno avviati percorsi di collaborazione ed interlocuzione con le associazioni di settore.

21) È possibile integrare i dispositivi di supporto audiovisivo nell'aeroporto esistente qualora, non ci siano?

- a. È possibile integrare i dispositivi di supporto audiovisivo nell'aeroporto esistente qualora, non ci siano?

Risposta Toscana Aeroporti:

Il tema risulta di particolare interesse per Toscana Aeroporti che, al fine di rendere ancor più efficiente lo scalo aeroportuale, anche attuale, provvederà a rapportarsi con le associazioni di settore e ad attuare le azioni opportune e adeguate allo scalo. Tra esse, l'integrazione di dispositivi di supporto audiovisivo.

22) È presente un camminamento per la disabilità sensoriale visiva? Si è fatto riferimento a esperienze internazionali virtuose?

- a. Prendere spunto dalle esperienze internazionali per quanto riguarda i percorsi per disabili negli aeroporti
- b. È presente un camminamento per la disabilità sensoriale visiva?

Risposta Toscana Aeroporti:

Il progetto prevede la realizzazione di percorsi Loges, conformi ai requisiti nazionali ed internazionali. Il dettaglio progettuale della proposta di Masterplan, ancora a livello di fattibilità, non consente al momento di individuare detti dettagli direttamente all'interno degli elaborati posti in consultazione per il processo di dibattito pubblico. Nel corso delle successive fasi di progettazione detti accorgimenti potranno opportunamente essere inseriti ed esplicitati. Per il dimensionamento, il dettaglio tecnico, la localizzazione e la disposizione dei percorsi si farà riferimento anche ad esperienze internazionali, riservandosi la possibilità di diretto coinvolgimento delle associazioni di settore.

23) È prevista una limitazione di orario di apertura e chiusura del nuovo aeroporto di Firenze?

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

Risposta Toscana Aeroporti:

Sì. Proprio come per l'aeroporto attuale, anche nell'ambito delle previsioni di Piano di Sviluppo Aeroportuale lo scalo sarà chiuso in orario notturno. I voli pianificati cesseranno entro la mezzanotte e lo scalo riaprirà al mattino intorno alle ore 5 per il processamento dei primi passeggeri, con avvio dei voli a partire dalle ore 6.

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

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

Risposta Toscana Aeroporti:

La nuova revisione progettuale del Piano di Sviluppo Aeroportuale recepisce le osservazioni e i pareri espressi dalle varie Amministrazioni ed Enti competenti nel corso dei procedimenti di VIA e di Conferenza di servizi precedentemente espletati relativamente al Masterplan 2014-2029. Sono state, inoltre, recepite le prescrizioni recate dal Decreto VIA e le indicazioni successivamente espresse dall'Osservatorio Ambientale. Il processo di dibattito pubblico in corso rappresenta un ulteriore importante strumento di coinvolgimento del territorio e dei suoi cittadini/e. Nell'ambito del successivo procedimento di VIA-VAS sarà, inoltre, possibile esprimere ulteriori considerazioni e trasmetterle al competente Ministero dell'Ambiente.

TEMA: DIBATTITO PUBBLICO

25) Come mai non sono stati tenuti in considerazione i bisogni degli studenti e del polo scientifico nel dibattito pubblico?

26) È stato considerato che il modello di sviluppo seguito dall'aeroporto non tiene in considerazione di bisogni di studenti e popolazione locale e quindi non è realmente inclusivo?

Risposta Coordinatore Dibattito Pubblico:

Sia nella fase di progettazione sia durante gli incontri del Dibattito Pubblico abbiamo cercato di coinvolgere l'università e il Comune di Sesto Fiorentino a proposito del tema del Polo Scientifico che, attraverso l'analisi approfondita della stampa e i colloqui svolti preliminarmente, sappiamo essere uno dei temi più importanti legati all'intervento. Una rappresentanza studentesca ha partecipato al secondo sopralluogo del Dibattito Pubblico ed è intervenuta in particolare durante la tappa al Polo Scientifico in merito al tema della duna antirumore e la tema della nuova mobilità prevista (ciclabili, tram, collegamento ferroviario). Inoltre, saranno presenti rappresentati degli studenti anche durante l'incontro specialistico di giovedì 15 dicembre.

27) È stato invitato l'ente di bonifica della piana ad esprimere un parere nel dibattito pubblico?

Risposta Coordinatore Dibattito Pubblico:

Sia per i colloqui preliminari sia per gli incontri dedicati al tema degli impatti ambientali abbiamo invitato a partecipare il Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno per una relazione tecnica sul rischio idrogeologico dell'area interessata dall'intervento. Purtroppo, non è stato possibile avere un intervento del Consorzio durante il Dibattito Pubblico. Abbiamo però toccato il tema del rischio idrogeologico sia durante l'evento del 22 novembre sia durante quello del 6 dicembre. Sul nostro sito sono reperibili sia il video sia il report degli incontri.

