



TOSCANA AEROPORTI S.P.A.

Aeroporto Internazionale Amerigo Vespucci di Firenze

PROCESSO DI DIBATTITO PUBBLICO

Informazioni generali

1. PREMESSA

In adempimento delle obbligazioni concessorie in essere che attribuiscono a Toscana Aeroporti SpA la gestione totale dello scalo aeroportuale Amerigo Vespucci di Firenze, il medesimo gestore è tenuto ex lege a programmare, pianificare ed attuare, all'interno del periodo di concessione, un insieme di interventi volti al miglioramento e allo sviluppo dell'infrastruttura di proprietà dello Stato ricevuta in concessione.

Lo strumento di legge a ciò deputato è il Piano di Sviluppo Aeroportuale – PSA (c.d. Masterplan), attraverso il quale vengono definiti gli indirizzi di trasformazione, nel medio-lungo periodo, dello scalo aeroportuale.

Il PSA predisposto dal gestore aeroportuale viene, anzitutto, sottoposto a verifica e approvazione (in linea tecnica) da parte di ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) e, contemplando solitamente al suo interno interventi di nuova costruzione e/o espansioni del sedime aeroportuale, risulta soggetto agli adempimenti amministrativi previsti dal Legislatore in materia di compatibilità ambientale e di accertamento della conformità urbanistica. Poiché le previsioni di trasformazione e sviluppo interessano un bene dello Stato (e non già un bene privato), il soggetto Proponente il Piano di Sviluppo Aeroportuale ai fini dell'espletamento dei procedimenti amministrativi di cui sopra è ENAC.

Nel caso dell'aeroporto di Firenze, il percorso amministrativo sopra illustrato risulta espletato relativamente al Masterplan 2014-2029, positivamente licenziato, nel 2019, dal Ministero delle Infrastrutture in esito al procedimento di accertamento di conformità urbanistica ai sensi del DPR n.383/94. L'iter amministrativo seguito, con particolare riferimento al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale avviato nel 2015 e concluso nel 2017, è stato oggetto di ricorso alla Giustizia amministrativa, conclusosi con sentenze emesse dal Consiglio di Stato nel febbraio 2020, in esito alle quali è divenuta necessaria la reiterazione del procedimento di compatibilità ambientale.

Considerate le specificità che hanno interessato il periodo successivo alle citate sentenze, con particolare riferimento, da un lato, alla pandemia e agli effetti da essa prodotti a livello globale, anche nel settore del trasporto aereo e, dall'altro, ai più recenti indirizzi della pianificazione e programmazione globale (Agenda 2030 delle Nazioni Unite, programma NextGeneration EU e Green Deal europeo, Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – PNRR), si è determinata l'opportunità di sottoporre le originarie previsioni di Piano di Sviluppo Aeroportuale dello scalo fiorentino ad un nuovo processo di aggiornamento, modifica e rimodulazione, c.d. *project review*, in coerenza e recepimento di quanto indicato dai Governi succedutisi nel periodo nell'ambito dell'Allegato Infrastrutture ai Documenti di Economia e Finanza degli anni 2020 e 2021. A valle di un primo drammatico periodo per l'intera comunità globale, e in essa per l'Europa e per l'Italia, il gestore aeroportuale, recependo lo stimolo ricevuto da più Istituzioni e Amministrazioni, ha provveduto ad avviare il processo di project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale, pervenendo dapprima alla definizione di preliminari linee di indirizzo e di azione (condivise con ENAC) e, successivamente, all'elaborazione tecnico-progettuale di una proposta di project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze.

Detta proposta recepisce anche i più recenti indirizzi contenuti all'interno dell'Allegato Infrastrutture (*Dieci anni per trasformare l'Italia – Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti*) al DEF 2022 in base al quale, per lo scalo aeroportuale di Firenze, sono state ulteriormente confermate le previsioni strategiche di sviluppo airside e landside,

con "realizzazione di una nuova pista di volo avente giacitura alternativa a quella attuale, capace di superare i limiti operativi attuali e di migliorare le performance ambientali, e di un nuovo Terminal passeggeri".

Tale proposta include, pertanto, le previsioni progettuali di realizzazione di una nuova pista di volo (con orientamento 11/29) e di un nuovo terminal passeggeri (aerostazione), oltre alle opere accessorie, propedeutiche e complementari, necessarie per il miglior inserimento territoriale, paesaggistico e ambientale della nuova infrastruttura e del correlato ampliamento del sedime aeroportuale.

Detta proposta di project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale deve essere sottoposta ai procedimenti amministrativi necessari per l'acquisizione delle autorizzazioni previste da legge ai fini dell'avvio della conseguente fase attuativa. Rispetto all'iter già seguito dal precedente Masterplan, lo scenario giuridico di riferimento risulta oggi sensibilmente modificato poiché nel periodo successivo al 2014 (anno in cui ENAC formulò l'approvazione in linea tecnica di detto Masterplan) il Legislatore ha introdotto molteplici nuovi dispositivi normativi tra i quali, a titolo esemplificativo, il Codice dei contratti pubblici (D. Lgs. n. 50/2016 e smi) e i diversi interventi di Semplificazione susseguitisi negli anni 2020, 2021 e 2022.

In particolare si segnala l'introduzione, nell'ordinamento giuridico nazionale, del processo di **Dibattito Pubblico** riferito ai progetti di fattibilità relativi alle grandi opere infrastrutturali e di architettura di rilevanza sociale, aventi impatto sull'ambiente, sulla città o sull'assetto del territorio.

2. IL PROCESSO DI DIBATTITO PUBBLICO

L'istituto del dibattito pubblico sulle grandi opere di interesse generale è stato introdotto nell'ordinamento italiano dall'articolo 22 del D. Lgs. n. 50/2016 (Codice dei contratti pubblici) con la finalità di promuovere il confronto dialettico per talune tipologie di opere.

Il dibattito pubblico è, pertanto, un percorso di informazione, discussione e confronto pubblico su un'opera di interesse strategico, che permette al soggetto promotore di far emergere le osservazioni critiche e le proposte sul progetto da parte di una pluralità di attori, anche singoli cittadini. È, pertanto, il processo di informazione, partecipazione e confronto pubblico sull'opportunità o sulle soluzioni progettuali di talune tipologie di opere e interventi.

Il suo compito è quello di ascoltare tutti gli argomenti con i pubblici interessati, in modo da poter acquisire elementi utili sulla decisione di realizzazione dell'opera e sulle sue caratteristiche, nel rispetto delle prerogative, dei ruoli e delle responsabilità che il Legislatore attribuisce alle autorità competenti nell'ambito degli specifici procedimenti amministrativi successivi.

A livello comunitario, il processo di dibattito pubblico risulta di derivazione francese, essendo stato introdotto nell'ordinamento nazionale dall'articolo 2 della Legge n. 95-101 del 1995 (c.d. legge Barnier) relativa al rafforzamento della protezione dell'ambiente, e successivamente disciplinato nel *Code de l'environnement*.

A livello nazionale, il D.P.C.M. n. 76 del 2018 ha definito la disciplina del processo di dibattito pubblico, individuando modalità, tipologie e soglie dimensionali delle opere da sottoporre obbligatoriamente a dibattito pubblico (si faccia riferimento all'Allegato 1 del Decreto). Non si effettua, invece, il dibattito pubblico per le opere di somma urgenza e di protezione civile, per le opere di difesa nazionale e sicurezza, per gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria,

per gli adeguamenti tecnologici e completamenti, nonché per le opere già sottoposte a procedure preliminari di consultazione pubblica sulla base di specifica regolamentazione comunitaria.

Tra le "tipologie di opere" recate dal citato Allegato 1 ricadono gli "Aeroporti" e le relative "Soglie dimensionali" riportate sono le seguenti: "*Opere che riguardano nuovi terminali passeggeri o merci, o nuove piste di atterraggio e decollo superiori ai 1.500 metri di lunghezza e comunque con un valore di investimento complessivo superiore a 200 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti*".

Il D. Lgs. n. 77/2021 ha potenziato e rafforzato lo strumento del dibattito pubblico attraverso le disposizioni di cui all'articolo 46, mentre il successivo D.M. n. 442/2021 ha modificato le soglie dimensionali per l'applicazione del dibattito pubblico (in diminuzione rispetto a quelle originariamente previste) per talune particolari opere e per gli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse PNRR e PNC.

Oggetto di dibattito pubblico si intende, ai sensi dell'articolo 1 del D.P.C.M. n. 76/2018, sono i progetti di fattibilità, ovvero i documenti di fattibilità delle alternative progettuali delle opere.

L'articolo 22 (secondo comma, terzo periodo) del Codice dei contratti pubblici ha demandato il monitoraggio sullo svolgimento dei dibattiti pubblici sulle opere alla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico istituita presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili "con il compito di raccogliere e pubblicare informazioni sui dibattiti pubblici in corso di svolgimento o conclusi e di proporre raccomandazioni per lo svolgimento del dibattito pubblico sulla base dell'esperienza maturata". Col successivo D.M. n. 627/2020 è stata formalmente istituita la Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico, definendone i seguenti obiettivi:

- ✓ rendere trasparente il confronto con i territori sulle opere pubbliche, attraverso procedure che garantiscano il coinvolgimento delle comunità interessate;
- ✓ migliorare la qualità delle progettazioni delle opere pubbliche di grande rilevanza;
- ✓ semplificare l'esecuzione dell'opera attraverso scelte ponderate, al fine di ridurre l'aggravio dei contenziosi.

La Commissione, articolata in Sezioni tematiche (la Sezione III si riferisce agli Aeroporti), è presieduta dalla Dott.ssa Cons. Caterina Cittadino e intende essere un modello di democrazia partecipativa relativamente agli interventi infrastrutturali di maggiore rilevanza nel Paese.

Il processo di dibattito pubblico è progettato e condotto, secondo le disposizioni di cui all'articolo 6 del D.P.C.M. n. 76/2018, da una figura terza e indipendente, il coordinatore del dibattito pubblico che, agendo con responsabilità e autonomia professionale, ha il compito di favorire la partecipazione, raccogliere osservazioni e proposte sulle opere in oggetto, gestire gli strumenti di comunicazione e redigere la relazione finale. Detto soggetto terzo, con comprovata esperienza e competenza nella gestione di processi partecipativi e nella gestione ed esecuzione di attività di programmazione e pianificazione in materia infrastrutturale, urbanistica, territoriale e socio-economica, adempie alle disposizioni e compiti di cui al comma 6 del citato articolo 6, curando i rapporti con i vari soggetti interessati (tra i quali l'Ente aggiudicatore, la Commissione Nazionale e gli enti territoriali).

Il dibattito pubblico è aperto a tutti coloro che sono interessati dalle opere in esame ed è organizzato affinché chiunque possa ricevere una informazione completa sul progetto, chiedere e ottenere chiarimenti da parte dei progettisti, indicare criticità o temi da approfondire e proporre soluzioni alternative o migliorative.

Nel corso del dibattito, oltre a partecipare agli incontri, è possibile inviare documenti e proposte scritte, che saranno pubblicati sul sito del progetto e concorreranno a definire i contenuti della relazione conclusiva del dibattito pubblico.

La fase conclusiva del processo prevede la presentazione della relazione conclusiva da parte del coordinatore (da rendersi dopo il completamento della fase dibattimentale), riferita all'andamento dell'intera procedura, con la descrizione delle attività svolte nel corso del dibattito pubblico, le indicazioni circa il numero degli incontri e dei partecipanti, le modalità di gestione e l'andamento degli incontri, gli strumenti di comunicazione utilizzati, le statistiche di accesso e consultazione del sito internet del dibattito pubblico, la sintesi dei temi, in modo imparziale, trasparente e oggettivo, delle posizioni e delle proposte emerse nel corso del dibattito, la descrizione delle questioni aperte e maggiormente problematiche rispetto alle quali il soggetto promotore del dibattito dovrà prendere posizione nel proprio dossier conclusivo.

A seguito della relazione conclusiva del coordinatore, il promotore del dibattito è chiamato a valutare i risultati e le proposte emersi nel corso del dibattito pubblico e a redigere un dossier conclusivo in cui evidenziare la volontà o meno di realizzare gli interventi, le eventuali modifiche da apportare al progetto e le ragioni che hanno condotto a non accogliere eventuali proposte. La trasmissione di detto dossier rappresenta lo step finale del processo di dibattito pubblico.

3. IL DIBATTITO PUBBLICO RIFERITO AL CASO DELL'AEROPORTO DI FIRENZE

In coerenza ed adempimento di quanto indicato, tra l'altro, nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2022, la proposta di project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'aeroporto di Firenze prevede la realizzazione di una nuova pista di volo (da intendersi sostitutiva di quella attuale) e di un nuovo terminal passeggeri. Si tratta di due opere che, per tipologia ed entità complessiva dell'investimento previsto, ricadono nell'Allegato 1 del D.P.C.M. n. 76/2018 e, conseguentemente, per esse si rende necessario l'espletamento del processo di dibattito pubblico.

Nei termini di legge, pertanto, sono le due specifiche opere ad essere oggetto di dibattito pubblico, e non già l'intero Piano di Sviluppo Aeroportuale che, infatti, non risulta ricompreso tra le tipologie di interventi di cui al citato Allegato 1.

Nel caso in esame, tuttavia, le due opere (pista di volo e terminal passeggeri) non risultano tra loro indipendenti e separate, bensì funzionalmente connesse e correlate, sia sotto l'aspetto tecnico-operativo aeroportuale, sia sotto l'aspetto programmatico e pianificatorio, risultando infatti entrambe incluse nella più ampia previsione tecnico-progettuale di trasformazione e sviluppo dello scalo aeroportuale fiorentino, rappresentata dalla proposta di project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale.

Con l'intento di pervenire all'opportuna semplificazione procedurale e di fornire, al contempo, elementi utili e indispensabili per la corretta e completa valutazione delle due opere rispetto all'unitario, organico e pluriennale programma di miglioramento dello scalo aeroportuale fiorentino, in accordo con la Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico, il processo partecipativo in esame potrà essere supportato dalla documentazione tecnica riferita all'intera project review del

Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035, pur focalizzando l'attenzione sulle due specifiche opere incluse nell'Allegato 1 del D.P.C.M. n. 76/2018..

Oltre a ciò, al fine di consentire una più completa ed informata partecipazione al processo tecnico-valutativo seguito per la prima definizione della proposta di project review, vengono messi a disposizione del pubblico e degli stakeholders sia i documenti di fattibilità delle alternative progettuali (c.d. docfap), sia i progetti di fattibilità tecnica ed economica della nuova pista di volo e del nuovo terminal passeggeri, nonché delle correlate opere preliminari, propedeutiche, correlate, accessorie e minori che, sinergicamente, definiscono la proposta di Piano di Sviluppo Aeroportuale dello scalo.

Il dossier di progetto, scritto in linguaggio chiaro e comprensibile, e approvato dal coordinatore, costituisce l'elaborato di sintesi degli interventi oggetto di dibattito pubblico, motiva l'opportunità degli interventi previsti, descrive le soluzioni progettuali proposte (anche con riferimento alle altre alternative esaminate e non selezionate), comprensive delle valutazioni degli impatti sociali, ambientali ed economici.

Ai sensi dell'articolo 22, comma 3 del Codice dei contratti pubblici, il soggetto che indice e cura lo svolgimento del dibattito pubblico è l'Amministrazione Aggiudicatrice o l'Ente Aggiudicatore proponente l'opera e, pertanto, per lo specifico caso di interesse, esso è rappresentato dalla società di gestione dello scalo aeroportuale (Toscana Aeroporti SpA, in qualità di Ente Aggiudicatore) e non già da ENAC al quale è demandata, comunque, la supervisione e la vigilanza dell'intero operato del gestore.

In considerazione delle caratteristiche dell'intervento, per effetto dell'articolo 6 del D. Lgs. n. 68/2022, convertito nella Legge 5 agosto 2022, n. 108, il dibattito pubblico in oggetto si svolgerà secondo i termini previsti dall'articolo 46, comma 1 del D. Lgs. n. 77/2021 convertito nella Legge n. 1808/2021. In particolare, il dibattito pubblico si svolgerà secondo le modalità che il coordinatore provvederà a definire e trasmettere alla Commissione Nazionale, esaurendo la sua sezione dibattimentale entro il termine di 45 giorni previsto dalla citata normativa.

Il processo partecipativo si struttura in modo tale da assicurare due livelli di interazione: uno col pubblico ampio ed uno col pubblico "specialistico", alternando gli eventi rivolti ai due tipi di pubblico.

Le modalità di partecipazione prevedono l'organizzazione di incontri rivolti al pubblico ampio in modalità ibrida, con parte del pubblico in presenza e parte collegato on line.

Gli incontri rivolti al pubblico ampio saranno organizzati per favorire il confronto tra i/le cittadini/e ed il soggetto promotore del dibattito; i partecipanti avranno la possibilità di esporre osservazioni e/o di produrre contributi.

Il processo di dibattito pubblico avrà formale avvio attraverso una conferenza stampa atta a garantire l'adeguata copertura mediatica e si svilupperà attraverso molteplici momenti di incontro e partecipazione (articolati anche con riferimento agli specifici temi affrontati), comprensivi di tavoli tecnici e sopralluogo partecipato. Nel corso del processo l'informazione alla cittadinanza sarà garantita attraverso il rapporto, nella figura del coordinatore, con i media locali e attraverso il ricorso a campagne di informazione sui social media.

Il principale strumento di comunicazione sarà rappresentato dal sito web dedicato, curato e gestito direttamente dal coordinatore del dibattito pubblico e dalla sua struttura. Il sito conterrà informazioni sulle ragioni e sulle caratteristiche delle opere, sulle specificità del dibattito pubblico (finalità e obiettivi, tempi e modalità di svolgimento, presentazione del

coordinatore e del gruppo di lavoro), sul calendario degli incontri, sulle news e sulle domande ricorrenti (c.d. FAQ), e consentirà la partecipazione on line con l'invio, da parte del pubblico e degli stakeholders, di richieste di informazioni, osservazioni e proposte (c.d. quaderni degli attori).

Nel corso del processo il coordinatore adotterà e gestirà una specifica matrice con indicatori di performance, atta a consentire il monitoraggio settimanale dell'andamento del processo, così da poter verificare in corso d'opera i necessari correttivi per soddisfare pienamente gli obiettivi del dibattito pubblico.

La Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico sovrintenderà all'intero processo, anche attraverso una specifica Sezione Integrata appositamente indicata.

Le risultanze e gli esiti del dibattito pubblico non costituiscono, ex lege, prescrizioni vincolanti per il successivo sviluppo progettuale e per l'espletamento dei successivi procedimenti amministrativi, ma devono comunque essere valutati per la definizione tecnica del progetto definitivo e forniti al Ministero della Transizione Ecologica ai fini dell'avvio del procedimento di compatibilità ambientale e al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per una loro discussione in sede di conferenze di servizi di cui al procedimento di accertamento della conformità urbanistica.

La proposta di project review di PSA diverrà, in esito al completamento e alle risultanze del processo di dibattito pubblico, nonché alle eventuali modifiche e integrazioni che potranno essere apportate in recepimento di osservazioni e considerazioni ricevute, il vero e proprio Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'aeroporto di Firenze e, come tale, sarà trasmesso dal gestore aeroportuale a ENAC per la prevista istruttoria, con approvazione in linea tecnica.

Detta approvazione perverrà, pertanto, unicamente dopo la conclusione del dibattito pubblico (e non prima) poiché la documentazione tecnica oggetto di detto percorso di informazione e partecipazione risulta per propria intrinseca natura tale da poter risultare oggetto di successive azioni di adeguamento, modifica, integrazione e/o rimodulazione.

A valle dell'approvazione in linea tecnica rilasciata da ENAC, i successivi step amministrativi vedranno ENAC stesso quale soggetto istituzionale promotore del Piano di Sviluppo Aeroportuale.

4. LA PROPOSTA DI PROJECT REVIEW DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE AL 2035 DELL'AEROPORTO DI FIRENZE

4.1 Il quadro di riferimento degli indirizzi di project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale

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

Nell'ottica della "decarbonizzazione" del continente, pertanto, è stata posta l'attenzione su alcune possibili azioni che hanno riguardato principalmente il tema della gestione e del riutilizzo dei rifiuti, il ricorso a fonti alternative di energia di tipo rinnovabile, gli interventi su edifici di nuova costruzione o esistenti orientati all'efficiamento energetico, la protezione

delle risorse idriche e degli ecosistemi in generale, con il ripristino di quelli alterati. In parallelo è stata posta l'attenzione sulla digitalizzazione dei sistemi e dei processi, in quanto elemento capace di coadiuvare le scelte operate a supporto della sostenibilità ambientale e della resilienza.

Come noto, il Governo italiano ha elaborato il Piano di Ripresa e Resilienza (PNRR), un piano di investimenti che si inserisce nel più ampio programma del Next Generation EU (NGEU), elaborato dalla Commissione Europea in risposta agli effetti della pandemia di Covid-19, con l'obiettivo prioritario, per ciascuno degli Stati membri, di "rafforzare la propria capacità di risposta a shock economici, sociali e ambientali e a cambiamenti strutturali in modo equo, sostenibile e inclusivo". Il PNRR definisce ambiti di intervento, articolati in "Missioni" e "Componenti", volti a raggiungere obiettivi di sostenibilità e resilienza: nel merito si segnalano la "rivoluzione verde", la "transizione ecologica", la realizzazione di "infrastrutture per una mobilità sostenibile", la "promozione dello sviluppo tecnologico di soluzioni innovative" e la "digitalizzazione".

Toscana Aeroporti si prefigge, attraverso il presente processo di project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'aeroporto di Firenze, l'efficace e concreta declinazione dei principi generali sopra indicati attraverso la definizione progettuale e la successiva attuazione di interventi incardinati nelle succitate "Componenti" e "Missioni" di PNRR, a loro volta coerenti con i Sustainable Development Goals delle Nazioni Unite. In tal senso, la proposta di project review applica e traduce sotto il profilo tecnico, specificatamente contestualizzato all'aeroporto di Firenze, anche i criteri e gli indirizzi recati dalle Linee Guida ENAC "Sostenibilità e resilienza nelle infrastrutture aeroportuali".

4.2 Gli indirizzi, scopi e obiettivi della project review

Per valutare la capacità dello scalo aeroportuale secondo una nuova visione ispirata ai canoni di innovazione tecnologica, di efficientamento delle infrastrutture esistenti e dello spazio aereo, di valorizzazione del passeggero e di sviluppo di una nuova e integrata intermodalità, il processo di project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale fa riferimento ai seguenti macrotemi, assunti a driver principali delle azioni di trasformazione e ottimizzazione dell'aeroporto:

- Sostenibilità;
- Innovazione e Digitalizzazione;
- Intermodalità.

Il tutto in totale coerenza con gli indirizzi posti a base del processo di revisione e rimodulazione del Piano Nazionale degli Aeroporti in corso da parte di ENAC su mandato del MIMS.

Per il gestore aeroportuale il concetto di "green airport" si declina, in primo luogo, nell'applicazione di specifiche procedure gestionali nella realizzazione delle nuove opere improntate alla sostenibilità ambientale, oggi anche economica e sociale. Dal concetto primario di sostenibilità ambientale si è passati, infatti, a quello, più ampio, di sostenibilità ambientale economica e sociale (ESG – Environmental, Social and Governance) e, in tal senso, Toscana Aeroporti ha già avviato il processo di proprio rafforzamento della gestione strategica dei business con gli elementi ESG.

La proposta di project review traduce i criteri e i principi della transizione ecologica, del risparmio e dell'efficientamento energetico, della decarbonizzazione degli scali aeroportuali, della produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile, dell'economia circolare, della sostenibilità ambientale e sociale, dell'inclusività sociale, della mobilità sostenibile e

multimodale (anche con integrazione alle attuali e future linee tramviarie cittadine), del possibile sviluppo della logistica e dell'interconnessione alla rete ferroviaria AV-AC e all'interporto di Prato-Gonfienti, della resilienza ai cambiamenti climatici e/o ad eventi imprevedibili in grado di alterare significativamente i livelli di traffico aereo, dell'innovazione e delle applicazioni di digitalizzazione.

Il tutto per arrivare ad un'infrastruttura integrata col territorio e a servizio del territorio, delle comunità locali e dell'intera Regione, integrata col sistema dei trasporti e della mobilità di livello locale e sovralocale, nonché col Sistema Aeroportuale Toscano e con l'aeroporto di Pisa, più attenta al benessere e al comfort della popolazione residente nelle aree circostanti, identitaria rispetto al ruolo di porta di ingresso a Firenze e alla regione Toscana, ma aperta e propensa verso l'innovazione, la tecnologia e una nuova "safe & quality passenger experience" di tipo easy & smart.

Lo scalo fiorentino manterrà la propria funzione e vocazione di city airport, a supporto della città di Firenze che, nelle aggiornate previsioni Comunitarie, rappresenta un "nodo urbano" di particolare rilevanza e strategicità, inserito all'interno della rete strategica europea TEN-T e, in particolare, parte integrante del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

Il tutto perseguendo anche gli obiettivi di miglioramento dei livelli di servizio offerti ai passeggeri, incremento della regolarità operativa dell'esercizio aeroportuale, minimizzazione dei disservizi che caratterizzano l'attuale operatività (dirottamenti, cancellazione di voli, limitazioni di carico con impossibilità di imbarco di bagagli e/o di persone), mantenimento/incremento dei livelli di safety e commisurato accompagnamento della futura domanda di traffico.

La project review si prefigge la definizione di un Piano di Sviluppo Aeroportuale in grado di orientare la crescita e lo sviluppo infrastrutturale verso gli indirizzi della resilienza, della flessibilità e del progresso di settore, integrando i consolidati criteri di gestione del traffico aereo con le rinnovate logiche funzionali e sostenibili.

La mission di sostenibilità ambientale viene, anzitutto, declinata attraverso:

- riduzione del disturbo acustico arrecato alla popolazione ed associato al rumore aeroportuale;
- contenimento delle emissioni climalteranti e perseguimento di concrete azioni di decarbonizzazione dello scalo in coerenza agli obiettivi del Green Deal e ai Sustainable Development Goals delle Nazioni Unite;
- contenimento del consumo di suolo e delle azioni di impermeabilizzazione del suolo;
- miglioramento delle condizioni di sicurezza idrogeologica del territorio oggetto di trasformazione;
- tutela quantitativa e qualitativa della risorsa idrica;
- tutela del patrimonio archeologico e dei beni culturali;
- compensazione paesaggistica ed ambientale, con particolare riferimento alla biodiversità.

Il tutto con particolare attenzione ai benefici sociali ed economici associati alle previsioni di ottimizzazione dello scalo aeroportuale, grazie alle quali si potranno generare benefici diretti, indiretti, indotti e catalitici per l'intera comunità locale e regionale, promuovendo forme di mobilità ed interscambio di persone, merci, beni, idee, culture a livello europeo e globale. La project review pone, inoltre, quale elemento focale il tema dell'energia e della potenziale funzione che l'infrastruttura aeroportuale potrà ricoprire anche rispetto a esigenze energetiche terze rispetto alle utenze aeroportuali.

In sostituzione di parte dell'attuale pista di volo oggetto di dismissione viene introdotta una più attuale previsione di realizzazione di un importante parco fotovoltaico che consentirà allo scalo non solo la propria autonomia energetica, ma

anche di porsi quale interlocutore di riferimento per la creazione di comunità energetiche (si può, ad esempio, immaginare una possibile sinergia con il Polo Scientifico di Sesto Fiorentino) alle quali cedere l'energia elettrica in eccesso o insieme alle quali (si può, ad esempio, immaginare lo stabilimento produttivo Baker Hughes) implementare sistemi di impiego dell'energia fotovoltaica in eccesso per la produzione e lo stoccaggio di idrogeno, da utilizzarsi per l'alimentazione di utenze aeroportuali o per lo sviluppo di possibili forme stoccaggio e impiego di SAF (Sustainable Aviation Fuel).

Nell'ambito degli aspetti più tipicamente ambientali, l'obiettivo di sostenibilità trova la propria declinazione in molteplici azioni progettuali e gestionali, da intendersi integrative rispetto a quanto già sopra indicato:

- adozione di veicoli e mezzi operativi elettrici;
- adozione di e-GPU ed elettrificazione delle piazzole di sosta aeromobili;
- implementazione di stazioni di ricarica elettrica per i mezzi operativi e di colonnine di ricarica elettrica nelle aree di sosta accessibili agli utenti;
- adozione di materiali, impianti e distribuzione dei locali atti al massimo contenimento dei consumi energetici;
- realizzazione di impianti fotovoltaici per la produzione di energia elettrica (oltre 15 MW);
- utilizzo di sonde geotermiche a servizio del nuovo terminal passeggeri;
- riduzione delle emissioni, anche attraverso la minimizzazione dei percorsi di manovra degli aeromobili;
- adozione di sistemi di raccolta, trattamento e riutilizzo delle acque meteoriche;
- adozione di nuovi impianti di trattamento delle acque reflue;
- adozione di aree e sistemi dedicati alle operazioni di de-icing degli aeromobili;
- adozione di metodi e sistemi propri dell'economia circolare (politiche plastic free, valorizzazione del riciclo, riutilizzo delle terre di scavo).

La diversa configurazione delle infrastrutture di volo consentirà, al contempo, l'operatività di aeromobili di ultima generazione, recependo le più moderne evoluzioni della tecnologia di settore, minimizzando il numero di movimenti aerei, incrementando il numero di passeggeri trasportati per singolo movimento e riducendo i fattori di impatto ambientale, coniugando le esigenze di safety alle sempre più recenti necessità di flessibilità gestionale e operativa.

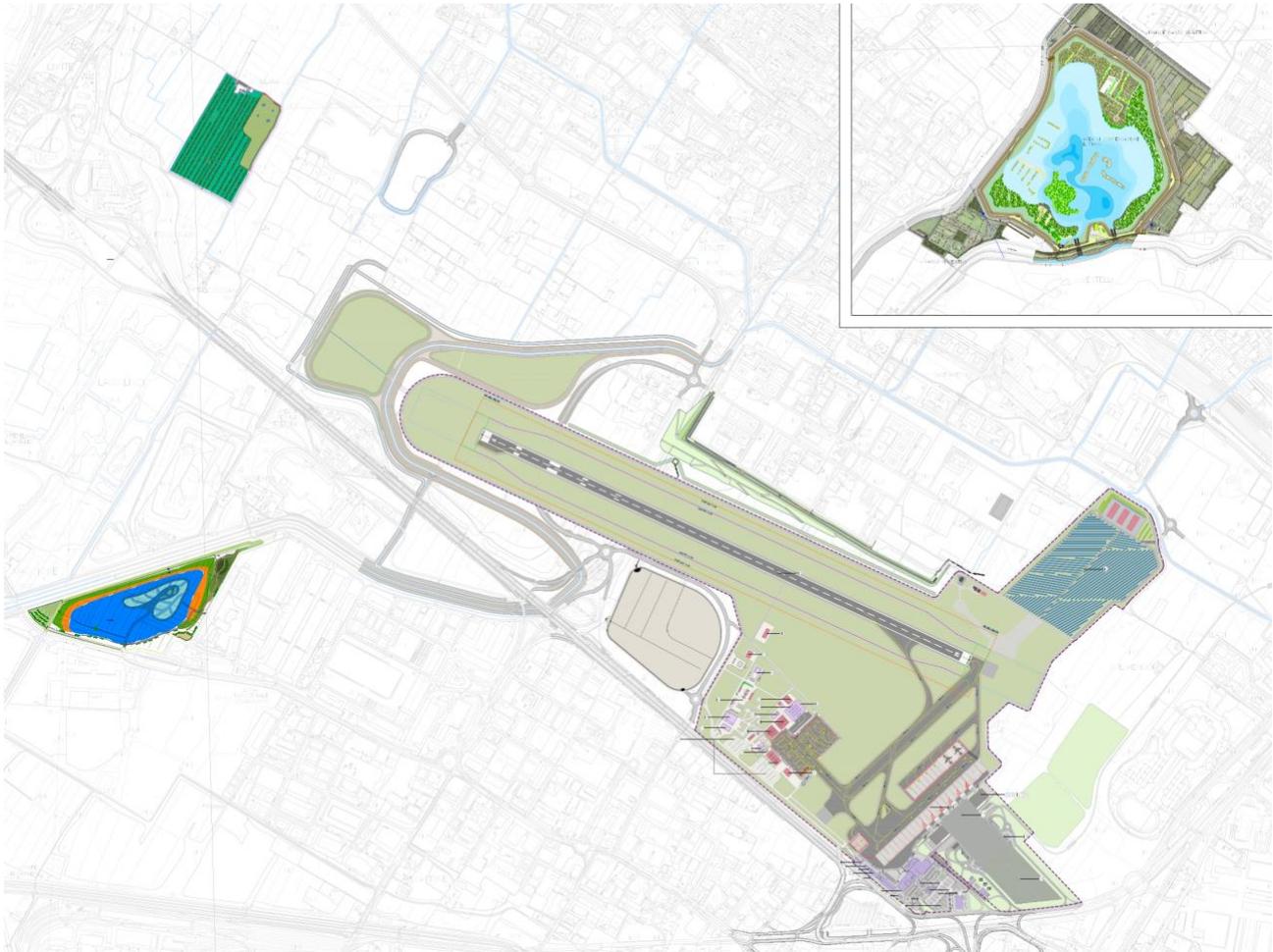
4.3 Le principali opere previste dalla project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale

Le principali opere previste dalla project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale sono le seguenti:

- ✓ nuova pista di volo di 2.200 metri, con giacitura 11/29;
- ✓ nuovo Terminal passeggeri e relative sistemazioni landside (con integrazione al sistema tramviario cittadino);
- ✓ ampliamenti e adeguamenti delle infrastrutture airside, con massimo riutilizzo della pista esistente da dismettere (e impiegare con funzione di taxiway);
- ✓ impianto fotovoltaico avente potenza di 13,9 MW;
- ✓ opere di riassetto del reticolo idraulico interferito (deviazione del Fosso Reale);
- ✓ opere viarie (deviazione di Via dell'Osmannoro con sottopassaggio della pista di volo);
- ✓ opere di mitigazione e compensazione paesaggistica e ambientale;

- ✓ opere minori interne al sedime aeroportuale.

Le opere interesseranno direttamente i territori dei Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino e Signa, con una complessiva minore occupazione di suolo rispetto al precedente Masterplan 2014-2029.



La giacitura e le caratteristiche della pista di volo sono state definite a livello di progetto di fattibilità tecnica ed economica a seguito di propedeutica valutazione comparativa (con applicazione di metodologia multi-criteria) di diverse soluzioni alternative, desunte dall'ampia documentazione bibliografica afferente al lungo processo di analisi avviato da oltre 15 anni da parte di molteplici soggetti istituzionali. Analogamente, la configurazione del terminal passeggeri rappresenta la sintesi di un processo di valutazione comparativa di differenti possibili soluzioni tecniche.

La documentazione di docfap posta a base del processo di dibattito pubblico fornisce le evidenze documentali di dette analisi comparative.