MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

E.N.A.C
ENTE NAZIONALE per
L'AVIAZIONE CIVILE

Committente Principale

Toscana Aeroporti

AEROPORTO INTERNAZIONALE DI FIRENZE AMERIGO VESPUCCI

Opera

PROJECT REVIEW – PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE 2035

Titolo Documento Completo

IROPI (par.4, art.6 direttiva habitat)

Livello di Progetto

STUDIO AMBIENTALE INTEGRATO (SAI)

LIV	REV	DATA EMISSIONE	SCALA	CODICE FILE COMPLETO FLR-MPL-SAI-VIN1-001b-GE-RT_IROPI DH
PSA	00	Novembre 2024	N/A	TITOLO RIDOTTO IROPI DH

00	11/2024	Aggiornamento per recepimento osservazioni MASE	TAE	L. Tenerani	L. Tenerani
REV	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

COMMITTENTE PRINCIPALE		GRUPPO DI PROGETTAZIONE	SUPPORTI SPECIALISTICI
Toscana Aeroporti **ACCOUNTABLE MANAGER** Dott. Vittorio Fanti		Toscana Aeroporti engineering **DIRETTORE TECNICO** Ing. Lorenzo Tenerani Ordine degli Ingegneri di Massa Carrara N° 631	**RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE** Ing. Lorenzo Tenerani Ordine degli Ingegneri di Massa Carrara N° 631
POST HOLDER DI AREA	**POST HOLDER PROGETTAZIONE** Ing. Lorenzo Tenerani		**SUPPORTO SPECIALISTICO** Studio Biosfera
	POST HOLDER MANUTENZIONE Ing. Nicola D'Ippolito		
	POST HOLDER AREA DI MOVIMENTO/TERMINAL Geom. Luca Ermini		

3- Esame sussistenza IROPI (par.4, art.6 direttiva habitat)

Sommario

1 INTRODUZIONE 3

2 ESAME RELATIVO ALLA SUSSISTENZA DI MOTIVI IMPERATIVI DI RILEVANTE INTERESSE PUBBLICO 4

3 CONCLUSIONI 11

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

Proposta di procedimento di deroga al par. 3 art. 6 della direttiva Habitat

Applicazione delle disposizioni di cui al par. 4 dell'art. 6 della direttiva Habitat – Secondo step del procedimento: esame dei motivi imperativi di rilevante interesse pubblico

1 INTRODUZIONE

In deroga a quanto previsto dal paragrafo 3 dell'articolo 6 della direttiva Habitat, laddove l'Autorità Competente ritenesse sussistenti i presupposti per l'attivazione del procedimento di deroga, lo stesso verrebbe necessariamente espletato in coerenza con le indicazioni che la medesima direttiva fornisce al paragrafo 4 dell'articolo 6.

Come noto, il procedimento di deroga previsto dal paragrafo 4 "*si applica soltanto se, nonostante una valutazione negativa da parte dell'Autorità Competente, il Proponente ritiene che il piano/progetto debba comunque essere realizzato per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico. Ciò è possibile soltanto se non vi sono soluzioni alternative, se i motivi imperativi di rilevante interesse pubblico sono debitamente giustificati e se si adottano misure compensative adeguate per assicurare la tutela della coerenza globale di Natura 2000*"[1].

L'applicazione del procedimento di cui al paragrafo 4 dell'articolo 6 non è automatica e, laddove l'Autorità Competente abbia deciso di procedere con l'applicazione di una deroga all'articolo 6, paragrafo 3, il procedimento di cui al paragrafo 4 prevede, come sopra riportato, un ordine sequenziale stabilito dalla direttiva, al quale il Proponente intende confarsi.

La trasmissione agli atti del procedimento VIA-VAS della presente documentazione riferita al citato paragrafo 4 costituisce implicita istanza del Proponente finalizzata alla richiesta di deroga al paragrafo 3.

Il procedimento di deroga previsto dal paragrafo 4 si articola in 3 Fasi:

1. Esame delle soluzioni alternative
2. Esame dei motivi imperativi di rilevante interesse pubblico
3. Individuazione, valutazione e adozione di misure compensative.

Ciascuna Fase si intende consequenziale alla precedente.

Il presente documento fa seguito alla Fase 1 argomentata in altra distinta relazione e si riferisce alla Fase 2 del procedimento di cui al paragrafo 4 dell'articolo 6 della direttiva Habitat e, pertanto, provvede alla verifica

[1] Rif. *Valutazione di piani e progetti in relazione ai siti Natura 2000. Guida metodologica alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 3 e 4, della direttiva Habitat 92/43/CEE (2021/C 347/01), cfr. Cap.2 Approccio e principi generali*

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

della sussistenza di motivi imperativi di rilevante interesse pubblico (c.d. IROPI), compresi quelli di natura sociale o economica, che giustifichino la realizzazione della PR-PSA.

In riferimento al concetto di "motivo imperativo di rilevante interesse pubblico" l'articolo 6, paragrafo 4 della direttiva Habitat non lo definisce, ma menziona però la salute dell'uomo, la sicurezza pubblica e le conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente come esempi di simili motivi.

Per quanto concerne gli "altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico" di natura sociale o economica, dalla formulazione risulta evidente che soltanto l'interesse pubblico, a prescindere dal fatto che sia promosso da organismi pubblici o privati, può essere contrapposto agli obiettivi di conservazione della direttiva. È ragionevole ritenere che i «motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi i motivi di natura sociale o economica» si riferiscano a situazioni nelle quali i piani o i progetti previsti si dimostrano indispensabili:

- nel contesto di azioni o politiche volte a tutelare valori fondamentali per la vita dei cittadini (salute, sicurezza, ambiente);
- nel contesto di politiche fondamentali per lo Stato e la società;
- nel contesto della realizzazione di attività di natura economica o sociale rispondenti a obblighi specifici di servizio pubblico.

Spetta alle autorità competenti soppesare i motivi imperativi di rilevante interesse pubblico del piano o progetto a fronte degli obiettivi di conservazione degli habitat naturali e della fauna e della flora selvatiche

Un motivo è:

- imperativo: se il piano/progetto serve un interesse pubblico essenziale
- rilevante: l'interesse servito dal piano/progetto prevale sul danno (o rischio di danno) all'integrità del sito come individuato nella procedura di Valutazione Appropriata
- di interesse pubblico: se si parla di una parte fondamentale di

Piani e progetti che sono coerenti con le politiche o i piani strategici nazionali o regionali (ad esempio individuati all'interno di un piano nazionale per le infrastrutture) presentano una probabilità maggiore di essere di interesse pubblico.

In relazione a quanto sopra, è infine opportuno ricordare che, in fase di Valutazione Appropriata, si è accertata l'assenza di perdita permanente di Habitat e specie prioritari.

2 ESAME RELATIVO ALLA SUSSISTENZA DI MOTIVI IMPERATIVI DI RILEVANTE INTERESSE PUBBLICO

Insieme all'aeroporto Galileo Galilei di Pisa, di interesse nazionale e regionale, di rilevanza fino all'intercontinentale, l'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze, anch'esso di interesse nazionale e regionale,

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

ma di rilevanza fino all'internazionale, costituisce la struttura portante del Sistema Aeroportuale Integrato Toscano, così come descritto dal vigente Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità e dal Piano Nazionale degli Aeroporti.

Nel 2015 il Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha approvato, mediante D.P.R. 17 settembre 2015 n. 201 e ai sensi dell'articolo 698 del Codice della Navigazione, il Regolamento che individua gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, tenendo conto delle dimensioni e della tipologia del traffico, dell'ubicazione territoriale e del ruolo strategico dei medesimi, nonché di quanto previsto nei progetti europei TEN. Il Regolamento si fonda, inoltre, sul vigente Piano Nazionale Aeroporti (PNA), la cui redazione era stata avviata già nel 2012.

L'aeroporto di Firenze risulta inserito tra gli aeroporti di interesse nazionale (rif. DPR n. 201/2015, articolo 1, comma 1) e, nell'ambito di essi, è classificato tra quelli che riveste particolare rilevanza strategica (rif. DPR n. 201/2015, articolo 1, comma 2). La costituzione dell'unica società di gestione dei due principali aeroporti del Sistema Aeroportuale Toscano garantisce, infatti, il soddisfacimento dello specifico requisito indicato dal Decreto.

L'aeroporto di Firenze è inserito, inoltre, nel Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), aggiornato nel 2017 (rif. allegato Infrastrutture al DEF 2017), che definisce il sistema integrato di infrastrutture sulle quali si effettuano servizi di interesse nazionale ed internazionale e che costituiscono la struttura portante del sistema italiano di offerta di mobilità delle persone e delle merci.

In particolare, lo SNIT contiene 38 strutture aeroportuali, alcune delle quali appartenenti alla rete di 1° Livello di importanza nazionale: tra esse figura lo scalo di Firenze.

Relativamente al Programma Europeo TEN-T (Trans European Network for Transport) e alla relativa Rete TEN-T, il Regolamento (UE) del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti prevede l'articolazione di detta rete in due livelli: una rete globale ("Comprehensive Network") e una rete centrale ("Core Network").

Lo scalo aeroportuale di Firenze (così come quello di Pisa) risulta parte integrante della rete TEN-T di livello Comprehensive.

La città di Firenze è interessata, inoltre, da uno dei nove "Core Network Corridor (CNC)", ed in particolare dal Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

Il ruolo degli aeroporti di Pisa e di Firenze nella rete globale Europea è confermato dalla proposta legislativa di revisione del Regolamento 315/2013 sugli orientamenti della rete TEN-T presentata dalla Commissione europea il 14 dicembre 2021 e dal successivo aggiornamento della Rete TEN-T.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

A livello nazionale, la strategicità dell'aeroporto di Firenze e la decisione tecnico-strategica di realizzazione della nuova pista di volo risultano formalmente confermate, a più riprese, da oltre dieci anni, a partire dall'Action Plan del 2012 allegato agli studi di supporto al vigente Piano Nazionale degli Aeroporti.

Strumenti di programmazione essenziale dello Stato, quali il Documento di Economia e Finanza (DEF), da anni annoverano l'aeroporto di Firenze e le relative previsioni di sviluppo/adeguamento infrastrutturale all'interno dello specifico Allegato Infrastrutture, parte integrante del citato DEF.

A tal proposito si rileva che la necessità di realizzazione di una pista di volo diversa da quella esistente e con orientamento differente, sinteticamente identificata quale "nuova pista di volo" risulta menzionata negli Allegati Infrastrutture ai DEF 2021, 2022, 2024:

- all'interno dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2021 viene riportato: "*In relazione agli interventi infrastrutturali, il programma include gli interventi sulle infrastrutture di volo che aumentino la capacità di utilizzo delle piste.* ***I progetti relativi alla realizzazione di nuove piste coinvolgono gli aeroporti*** *di Fiumicino,* ***di Firenze*** *e di Catania. […] Nel caso di Firenze e di Catania gli interventi sono abilitanti rispetto a vincoli infrastrutturali che attualmente limitano l'utilizzo sui due aeroporti di alcune categorie di aeromobili*" (rif. Cap. A.4 Gli Aeroporti) e la "***Nuova pista dell'aeroporto di Firenze***" risulta inserita tra gli interventi aeroportuali in "Project Review" (rif. Tabella A.4.4.4, pag. 164);
- all'interno dell'Allegato *"Dieci anni per trasformare l'Italia. Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti. Per il benessere delle persone e la competitività delle imprese, nel rispetto dell'ambiente"* al DEF 2022 viene esplicitata la necessità dello "***Sviluppo aeroportuale di Firenze airside and landside***", con puntuale definizione della necessità di realizzazione della "***Nuova pista di volo con giacitura alternativa a quella attuale capace di superare i limiti operativi attuali e di migliorare le performance ambientali"***;
- nell'Allegato "Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica" al DEF 2024, in riferimento all'aeroporto di Firenze, si riporta: ***"Il nuovo PNA in corso di definizione riconferma i seguenti investimenti: […] -Firenze: nuova pista di volo con giacitura alternativa a quella esistente capace di superare i limiti operativi attuali, migliorare le performance ambientali e la realizzazione di un nuovo terminal passeggeri"*** (rif. par. A.I.8. Lo sviluppo aeroportuale).

In totale coerenza con quanto indicato dal citato negli Allegati Infrastrutture, anche il nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti (da assoggettare a VAS da parte di ENAC e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) riporta la necessità di realizzazione della nuova pista di volo dell'aeroporto di Firenze, oltre a evidenziare l'insufficienza dell'attuale terminal passeggeri rispetto ai previsti futuri livelli di traffico.

In particolare, il Piano Nazionale riferisce: "Tra le proposte che il Piano è chiamato a fare, c'è anche l'individuazione del residuale fabbisogno di infrastrutture, a valle dell'ottimizzazione della capacità esistente;

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

le necessità di nuove infrastrutture di volo riguardano la Rete Toscana (nuova pista di Firenze), la Rete Laziale (quarta pista di Roma Fiumicino) e quella della Siciliana Orientale (nuova pista di Catania)".

Il rilevante interesse pubblico trova, inoltre, conferma nel D. Lgs. 30 dicembre 2023, n. 215, convertito in Legge 23 febbraio 2024, n. 18, che ha stabilito una proroga temporale, dal 31 dicembre 2023 al 31 dicembre 2024, *"per l'adempimento di alcuni oneri necessari a favorire la cantierabilità dei lavori relativi all'aeroporto di Firenze Amerigo Vespucci"* (cfr. dossier per la discussione parlamentare A.C. 1633-A). Il finanziamento pubblico sotteso da detta disposizione normativa ammonta a 50 milioni di euro (valore netto). Ad esso si aggiunge un ulteriore finanziamento pubblico di importo pari a 100 milioni di euro.

Al momento, quindi, un contributo complessivo netto pari a 150 M€ è previsto da finanziamento pubblico. Ne deriva, evidentemente, l'interesse pubblico sotteso alla PR-PSA in esame.

Ciò premesso, si deve, pertanto, considerare che il progetto in esame:

- **attiene ad un'infrastruttura di trasporto di proprietà dello Stato** (Demanio Aeronautico Civile);
- **attiene ed interessa il diritto alla mobilità;**
- **si riferisce ad un servizio che, per legge, è considerato essenziale garantito dallo Stato e messo a disposizione della collettività, quale il trasporto aereo;**
- **prevede il miglioramento e lo sviluppo di un'infrastruttura di proprietà pubblica**, ritenuta **indispensabile per garantire un adeguato servizio di trasporto aereo**, in linea con le previsioni di **futura domanda di mobilità** e con i **criteri di equa distribuzione della domanda incrementale di traffico all'interno di ciascuna Rete Territoriale aeroportuale**;
- viene **proposto da ENAC**, **Ente pubblico** non economico dotato di autonomia regolamentare, organizzativa, amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria, **sottoposto all'indirizzo, vigilanza e controllo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**;
- viene proposto da **ENAC** che, **per Statuto**, **agisce come unica autorità di regolazione** tecnica, certificazione e vigilanza **nel settore dell'aviazione civile** provvedendo, nello svolgimento delle proprie funzioni, ai compiti di:

  a) regolamentazione tecnica, certificazione, attività inerenti ai provvedimenti di autorizzazione, concessione e licenze, nonché coordinamento, controllo, ispezione e attività sanzionatoria in materia di:

  a5) progettazione, costruzione e manutenzione ed esercizio delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali;

  a6) installazioni, servizi e attività aeroportuali, sicurezza operativa degli aeroporti e delle aviosuperfici, sicurezza del volo e del trasporto aereo, facilitazioni aeronautiche

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

b) proposta e partecipazione alle attività di indirizzo, programmazione e garanzia dello sviluppo del sistema di trasporto aereo ed aeroportuale
j) elaborazione delle proposte di pianificazione e di sviluppo del sistema aeroportuale nazionale e del sistema del trasporto aereo individuando le relative fonti finanziarie nazionali, dell'Unione europea ed internazionali ed i meccanismi per la loro attivazione;
m) regolamentazione, esame e valutazione dei piani regolatori aeroportuali, dei programmi d'intervento e dei piani d'investimento aeroportuale
o) gestione del demanio aeronautico civile assegnato e relative modificazioni, determinazione delle caratteristiche di strumentalità al trasporto aereo delle aree demaniali e vigilanza, secondo le previsioni di cui al DPR n. 367/1998, nonché affidamento nelle forme previste dalla normativa vigente dei beni del demanio aeroportuale

- **risulta coerente con la programmazione e pianificazione sovraordinata di settore**, così come definita dal **Governo della Repubblica** nei Documenti di Economia e Finanza (Allegati Infrastrutture), dal **D.P.R. n. 215/2015** e dal **Piano Nazionale degli Aeroporti** in vigore e dai **relativi atti di indirizzo e di pianificazione adottati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**;
- **si riferisce allo sviluppo della Rete nazionale degli aeroporti, parte integrante della Rete nazionale dei Trasporti** e si relaziona con la funzione ed il **servizio pubblico di trasporto aereo** che, ai sensi dell'articolo 1, comma 2, lett. b) della Legge n. 146/1990 costituisce **servizio pubblico essenziale volto a garantire il diritto delle persone costituzionalmente tutelato alla libertà di circolazione**;
- si riferisce ad interventi volti a **soddisfare i bisogni e le esigenze della collettività**, anche attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture di proprietà comune (dello Stato), al fine di **migliorare la qualità della vita dei cittadini** e consentire loro di **usufruire del servizio pubblico di trasporto aereo**, **esercitando il proprio diritto alla libertà di circolazione**.

Il rilevante interesse pubblico sopra motivato si riferisce, inoltre, ad un **orizzonte temporale di lungo periodo**, in quanto il progetto traguarda l'anno 2035 e le modifiche infrastrutturali previste hanno vita utile ben più lunga. Attraverso l'attuazione del progetto lo scalo aeroportuale migliorerà la propria dotazione e configurazione, assumendo un nuovo layout idoneo a garantire un servizio di trasporto aereo di migliore continuità, affidabilità, capacità e più ampio network di collegamento.

Di detti benefici ne usufruirà la collettività per molti anni, consentendo alla città di Firenze collegamenti con i più importanti hub aeroportuali europei ed extra-europei.

Analogamente, i **benefici ambientali generati dal progetto**, con particolare riferimento al tema dell'esposizione della popolazione al rumore aeroportuale, saranno di **lungo periodo**, non solo limitato al 2035. Il rilevante interesse pubblico del progetto si rinviene, infatti, anche nei propri obiettivi tra i quali figura, in recepimento delle indicazioni degli Allegati Infrastrutture agli ultimi DEF, il miglioramento delle prestazioni ambientali dell'attuale scalo aeroportuale.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

In tal senso, non solo il progetto risulta spiccatamente indirizzato verso obiettivi di **miglioramento ambientale in termini di decarbonizzazione, carbon neutrality, contenimento delle emissioni climalteranti in atmosfera, generazione di energia elettrica da fonte rinnovabile, multimodalità di trasporto e diretta interconnessione con forme di mobilità pubblica cittadina (sistema tramviario), miglioramento delle condizioni di sicurezza idrogeologica dell'infrastruttura e del territorio circostante**, ma risulta anche **orientato al soddisfacimento di prioritari obiettivi rientranti sia nella sfera ambientale, sia in quella sanitaria e di salute pubblica.**

Ciò si riferisce, in particolare, al **superamento delle esistenti condizioni di diffusa esposizione della popolazione residente della città di Firenze a significativi livelli acustici prodotti dall'esercizio aeroportuale**. La soluzione di progetto garantirà un notevole **miglioramento in termini di disturbo acustico percepito** dalla popolazione residente nelle aree circostanti all'aeroporto, con relativo miglioramento del loro comfort e del loro stato psico-fisico.

Si tratta, pertanto, di importanti interessi aventi anche **natura sociale**, poiché **estesi a migliaia di cittadini** residenti nella zona di intervento. Si consideri, ad esempio, che oltre 7.000 persone residenti in Comune di Firenze risultano oggi esposte a valori di rumorosità aeroportuale LVA maggiori o uguali a 60 decibel, mentre nella configurazione di progetto detta **esposizione si ridurrà di oltre il 98%**. L'attuale contributo che il rumore aeroportuale apporta al rumore ambientale in corrispondenza dei medesimi quartieri cittadini di Firenze si ridurrà, inoltre, di 5-10-15-20 decibel a seconda della posizione rispetto all'attuale pista, e tutto ciò **senza dover sottoporre alla medesima penalizzazione altrettanti cittadini di altri quartieri e/o Comuni**.

Lo "Studio tossicologico e di igiene ambientale finalizzato all'acquisizione di dati relativi alla Valutazione di Impatto Sanitario nel contesto della Valutazione Ambientale Integrata VIA-VAS (art.6, comma 3-ter del D.Lgs. n. 152/2006" redatto dal Dipartimento di Ricerca Traslazionale e delle Nuove Tecnologie in Medicina e Chirurgia dell'Università di Pisa a tal proposito conferma: *"L'impatto acustico derivante dalla nuova collocazione sul territorio della pista evidenzia una visibile redistribuzione della frazione di popolazione coinvolta tra diversi comuni dell'area all'intorno aeroportuale, caratterizzata, sulla base dei dati di stima disponibili, da uno shift generale e significativo verso le fasce espositive più basse, con sensibile riduzione (superiore al 90%) della popolazione interessata dalle fasce espositive più alte"*.

Il poter usufruire di un'infrastruttura aeroportuale cittadina di elevata affidabilità e di ottimale servizio al passeggero rappresenta, inoltre, un **patrimonio sociale** di cui potrà usufruire tutto il bacino di utenza dello scalo aeroportuale, tra l'altro facilmente raggiungibile mediante la **piena integrazione di sistemi di mobilità pubblica** (collegamenti ferroviari regionali e AV, rete tramviaria, bus, ecc.).

L'attuazione del progetto genererà, inoltre, **nuovi posti di lavoro**, sia in fase di esecuzione dei lavori, sia in fase di esercizio, con **significativi effetti positivi di carattere sociale ed economico**. La popolazione locale potrà beneficiare dell'**aumento dell'occupazione e**, quindi, **del reddito da lavoro**, mentre i passeggeri originati nel bacino di utenza potranno effettuare un **percorso più breve** da/verso l'aeroporto, con **riduzione del tempo di percorrenza, dell'incidentalità e della congestione del traffico**.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

Si pensi, inoltre, che gli aeroporti europei occupano complessivamente 12,3 milioni di lavoratori, con un giro d'affari complessivo annuo di 356 miliardi di euro, generando un PIL annuo di 675 miliardi di euro, equivalente al 4,1% del PIL europeo.

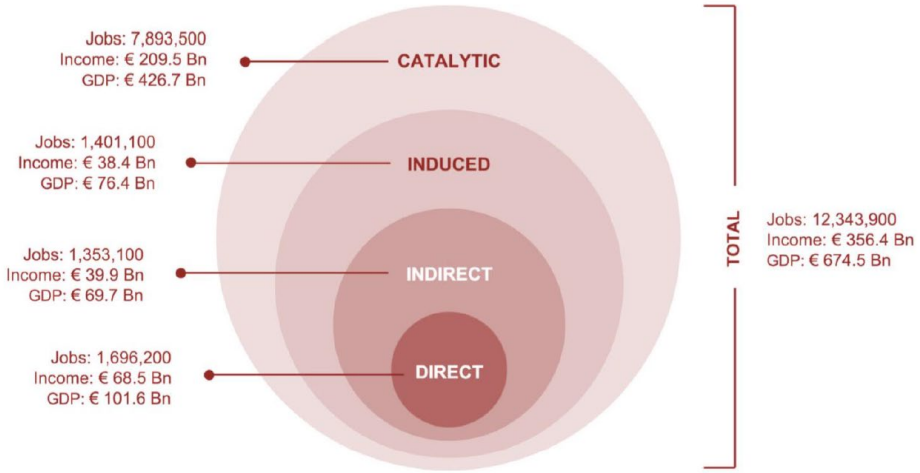


Figura 1 – L'impatto economico degli aeroporti in Europa

A livello nazionale, il settore occupa 750.000 lavoratori (diretti e indiretti), pari al 3,2% del totale nazionale, contribuendo per un 3,6% al PIL nazionale. Questi dati rendono evidente i caratteri solidi di un **asset strategico** che delineano il settore dell'aviazione e la sua **vitale importanza per l'economia nazionale e comunitaria, essenziale anche per la ripresa del Paese**.

Si stima, in applicazione di metodologie internazionali di riferimento (Airport Council International), che il traffico incrementale di passeggeri potrà generare circa 2.500 nuovi posti di lavoro diretti e circa 3.800 ulteriori posti di lavoro indiretti e indotti, per un totale di circa 6.300 nuovi posti di lavoro (impatto occupazionale totale).

In termini economici, inoltre, si deve considerare che tra gli effetti catalitici del progetto figurano i contributi positivi offerti alla **libera circolazione delle merci** (import-export, migliore accessibilità da e verso i mercati internazionali), al **turismo** (**leisure, congressuale, business**), al settore dello **studio e** della **ricerca** (offrendo un efficiente servizio di mobilità e trasporto alle università, ai centri di ricerca, agli studenti stranieri). Lo sviluppo aeroportuale rappresenta, infine, un **asset strategico per la competitività delle imprese** locali, territoriali e regionali, spiccatamente aperte ai mercati internazionali (48 miliardi di euro il valore dell'export toscano, corrispondente a circa il 10% del totale nazionale).

L'aeroporto rappresenta, infatti, la porta di ingresso alla Toscana per studenti stranieri, turisti selezionati, businessmen, manager, ricercatori, professori universitari, in grado di generare un significativo indotto economico non circoscritto alla città di Firenze, ma distribuito su vasta scala territoriale.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488

3 CONCLUSIONI

Sulla base di quanto precedentemente argomentato, il Proponente ENAC ritiene che la Project Review del Piano di Sviluppo al 2035 dell'aeroporto di Firenze:

- costituisca un progetto caratterizzato da oggettivi motivi imperativi di rilevante interesse pubblico;
- nel perseguire finalità legate ad un servizio essenziale dello Stato persegua e raggiunga importanti obiettivi di miglioramento ambientale e sanitario a vantaggio della popolazione e delle comunità residenti nelle aree circostanti e sorvolate;
- generi importanti benefici economici per la collettività, sia a scala locale, sia sovra-locale e regionale;
- sottenda interessi e benefici sociali.

Il Proponente propone, pertanto, all'Autorità Competente di procedere con la Fase 3 di cui al procedimento di deroga ai sensi del paragrafo 4 dell'articolo 6 della direttiva Habitat.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI 634743 - Capitale Sociale Euro 80.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 06521990488