



Masterplan: ok ambientale (in attesa di decreto)

Con il parere "positivo con prescrizioni" della commissione tecnica (CTVIA) del Ministero dell'Ambiente, ufficializzato nella scaletta della procedura il 2/12/2016, si è quasi completata la procedura di valutazione ambientale sul masterplan 2014-2029 del "Vespucci" avviata il 24/3/2015. Per la definitiva chiusura della VIA si attende il decreto finale a firma dei due ministri dell'Ambiente e dei Beni e Attività Culturali, ma intanto il passaggio effettuato è importante perché conferma la sostenibilità degli aspetti ambientali legati al masterplan, dopo che già dal 3/11/2014 ENAC aveva certificato la validità degli aspetti tecnico-aeronautici e operativi della nuova pista.

Al momento in cui chiudiamo questo numero si attende la pubblicazione del parere CTVIA e quindi l'emanazione del decreto finale, che solitamente segue di almeno qualche mese l'emissione del parere della commissione tecnica (quattro mesi nell'ultima VIA aeroportuale conclusa, per il "Marco Polo" di Venezia). Il decreto ufficializzerà il quadro delle prescrizioni poste dai due ministri e dalla Regione Toscana, dando indicazione su tempi e modalità per il seguito della procedura del masterplan e per l'attuazione dei progetti.

"Contributi"

In attesa che la VIA sia definitivamente chiusa, si può delineare intanto un bilancio di quanti hanno ad oggi "contribuito". In venti mesi di procedura sono intervenuti presso il Ministero dell'Ambiente con propri atti (osservazioni, pareri o altro) Ministero dei Beni e Attività Culturali, Regione Toscana, NURV (Regione Toscana), Città Metropolitana di Firenze, Provin-



Il 2017 si è aperto con la procedura VIA sul masterplan aeroportuale in fase di conclusione dopo il parere "positivo con prescrizioni" agli atti dallo scorso 2 dicembre e con una nuova previsione per la nuova pista pronta a metà 2020 rilasciata dai vertici di Toscana Aeroporti nella prima intervista dell'anno (La Nazione).

Una tempistica che quindi dovrebbe comprendere circa un anno e mezzo di lavori (tra 2019 e 2020) per pista e opere connesse come previsto nei documenti del masterplan (ne parliamo nelle pagine centrali del notiziario), preceduti da due anni (2017-2018) per i passaggi amministrativi da fare prima dell'apertura dei cantieri (emanazione del decreto VIA, conformità urbanistica, conferenza dei servizi, prescrizioni pre-cantieri, espropri, gare di appalto).

Una previsione che da una parte lascia un po' sgomento (altri quattro anni?) chi contava i giorni per decollare dalla nuova pista, in un territorio che aspetta un aeroporto adeguato e normalizzato nell'operatività dal secondo dopoguerra del secolo scorso; dall'altra parte suscita sarcasmo (solo quattro anni?) in chi ha sempre profetizzato e augurato tempi biblici e ha lavorato alacremente a tal fine.

In realtà l'obiettivo 2020, allo stato dei fatti, potrebbe essere ragionevole. Il lavoro fatto finora dai proponenti (Toscana Aeroporti/ENAC) per progetti, studi, valutazioni e procedure è stato enorme e per quanto possa sembrare strano, svolto in tempi rapidi considerando l'entità del piano che è maturato, che va ben oltre la costruzione di una pista e dello stesso aeroporto (e il "contesto" in cui il tutto si è finora svolto...). Il lavoro concreto da fare per realizzare le opere è impegnativo, ma preventivato e organizzato. L'incognita, al solito, sta sempre nelle procedure. Nei prossimi passaggi ministeriali e locali ogni soggetto coinvolto potrà quindi dare il meglio di sé per contribuire (o meno) all'obiettivo 2020.



Tra le novità del 2017 per l'operativo del "Vespucci" ci saranno alcuni cambi di velivolo impiegato su rotte esistenti. Dal 26 marzo Brussels Airlines riprenderà il collegamento da Bruxelles con Airbus A319 (nella foto) al posto dell'Avro RJ100. Il "Jumbolino", in varie versioni (dal primo BAe.146 di DAT/Sabena), ha servito il collegamento tra Firenze e la capitale belga per 27 anni, dopo i primi mesi di operatività della rotta gestiti con Embraer 120 di DAT.

cia di Prato, Comuni di Calenzano, Campi Bisenzio, Carmignano, Firenze, Lastra a Signa, Poggio a Caiano, Prato, Sesto Fiorentino, Signa; ARPAT, Autorità Bacino Fiume Arno, Autorità Idrica Toscana, Aziende Sanitarie USL 10 di Firenze e 4 di Prato, ARPAT, Consorzio di Bonifica Medio Valdarno, CNR, LaMMA, Publiacqua, Soprintendenza Archeologica della Toscana, Università di Firenze; Autostrade per l'Italia, ACF Fiorentina, Aquila Energie, Consorzio Agrario di Firenze, Nuove Iniziative Toscane, Consorzio Castello, Slow Life Real Estate; associazioni ambientali e ambientaliste, comitati della piana, forze politiche e alcuni singoli cittadini.

Molti soggetti (istituzionali e non) sono intervenuti in entrambe le fasi di "osservazioni del pubblico" (24/3-23/5 e 5/9-4/11 2015); diversi sono stati i documenti doppiati (gli stessi testi inviati da più soggetti, soprattutto comuni della piana); qualcuno è intervenuto più volte nella stessa fase (in vari casi troppe volte, soprattutto perché a sproposito); alcuni hanno insistito negli interventi in modo scorretto, fuori tempo anche di un anno dalla scadenza fissata (le ultime contestazioni sono state spedite a Roma a fine novembre 2016 dal Comune di Prato, alcuni docenti universitari e dagli immancabili comitati contro). Nel complesso i "contributi" inviati dalla Toscana al ministero sono stati 74, con centinaia di "osservazioni" (record nel panorama nazionale). Il proponen-

Sotto: il nuovo Bombardier CS100 di Swiss che nel 2017 sostituirà gli Avro RJ100 e Embraer 190 impiegati attualmente sulle rotte da Zurigo e Ginevra. In basso: un A319 di Vueling, principale vettore del "Vespucci", con 14 destinazioni servite nella prossima stagione estiva.



DATI DI TRAFFICO 2016

	passaggeri	16/15	aerei	16/15	cargo (ton.)	16/15
Firenze	2.515.138	+3,9%	35.645	+4,0%	265,6	+12,2%
Pisa	4.989.496	+3,8%	40.601	+2,7%	10.282,6	+18,2%

Fonte: Assaeroporti.

Traffico 2016, prospettive 2017

Con 2.515.138 passeggeri nel 2016 il "Vespucci" di Firenze ha visto anche lo scorso anno un dato positivo (+3,9), anche se con percentuale ridotta rispetto ai precedenti anni e questa volta leggermente inferiore alla media nazionale (+4,6% il dato dei 36 scali aderenti ad Assaeroporti). Le variazioni di operativo che hanno interessato il "Vespucci" nel 2016 hanno riguardato l'avvio dal 14 giugno del volo da Chisinau di Air Moldova con due frequenze settimanali, operate con Embraer 190; la ripresa del volo per Tirana, operata dall'8 luglio da MistralAir/FlyErnest con ATR 72 e dal 31 ottobre da Albawings con Boeing 737, per un totale tra i due vettori di sei frequenze settimanali attualmente attive; il rafforzamento della rotta di Air Berlin da Dusseldorf, incrementata da maggio 2016 da una a tre frequenze giornaliere (due nel periodo invernale); l'offerta nell'orario estivo di alcuni voli per Londra Luton da parte di Vueling in aggiunta all'esistente volo per Gatwick. Nel corso del 2016 si sono invece registrate le cancellazioni dei voli per Bari di Vueling e per Ginevra di Etihad Regional, mentre sono stati confermati operativi ridotti sulle tratte per la Sicilia e la Sardegna (per frequenze e periodo operato) e la sospensione di varie rotte europee nel periodo invernale (Bruxelles, Lione, Stoccarda, Vienna).

Per il 2017, al momento, le maggiori novità riguardano l'operativo di Vueling: dal 26 marzo partirà la nuova rotta per **Amsterdam** con quattro frequenze settimanali, che diverranno giornaliere da luglio a ottobre (incrementando l'offerta sulla destinazione servita anche da KLM); dal 27 aprile è previsto il nuovo collegamento stagionale per **Palma di Maiorca**, con due frequenze settimanali; da maggio saranno riproposti i voli per **Londra Luton**, con tre frequenze settimanali. Sono confermate le rotte internazionali per Barcellona, Parigi Orly, Londra Gatwick, Madrid e quelle nazionali per Catania a Palermo operate anche nel periodo invernale e le rotte stagionali per Copenaghen, Mikonos, Santorini, Spalato e Tel Aviv; risultano invece cancellate nel 2017 le rotte Vueling per Berlino, Cagliari, Ibiza e Olbia. Da maggio British Airways introdurrà due voli settimanali (sabato e domenica) da **Londra Stansted**, in aggiunta ai servizi già offerti dal London City Airport, operati con Embraer 170 e 190.

Da marzo riprenderanno i voli, sospesi in inverno, per Bruxelles di Brussels Airlines (operati con Airbus A319 al posto dell'Avro RJ100), Lione di HOP!, Vienna di Austrian Airlines, mentre risultano cancellati i voli per Stoccarda di Air Berlin e Vienna di FlyNiki. Nel corso dell'anno Swiss introdurrà sul "Vespucci" i nuovi Bombardier CS100 al posto degli Avro RJ100 e Embraer 190 sulle proprie rotte da Zurigo e Ginevra. Con questo operativo, salvo altre novità, è prevedibile per lo scalo fiorentino un andamento del traffico sostanzialmente in linea con quello del 2016.

te (ENAC per conto di Toscana Aeroporti) ha prodotto varie integrazioni (su richiesta e volontarie) mentre la stessa ENAC (caso più unico che raro) in alcune occasioni è dovuta intervenire con specifici atti per replicare a documenti e tesi sbagliate e spesso fuori luogo. 5 sono stati i documenti di controdeduzione alle osservazioni (per centinaia di pagine), 4 i pareri posti agli atti. Attorno alla procedura hanno poi aleggiato le interferenze di ricorsi e sentenze TAR, esposti e diffide varie, che non hanno intaccato la validità dei progetti aeroportuali né la VIA in sé, ma sono state usate come forme di pressione sul ministero.

Verso la nuova pista

Nella documentazione del masterplan 2014-2029 del "Vespucci" che è stata oggetto di procedura VIA la descrizione dei progetti aeroportuali, delle opere preliminari, accessorie, di mitigazione e compensazione è stata accompagnata anche da una dettagliata spiegazione della modalità di esecuzione degli interventi che dà la misura dei tempi e degli adempimenti tecnici previsti nei 17/18 mesi preventivati per la realizzazione della nuova pista. Tempi che potranno decorrere al termine delle procedure burocratiche da attuare dopo l'emissione del decreto di VIA e prima dell'apertura dei cantieri (conformità urbanistica, Conferenza dei servizi, espropri, gare di appalto). Chi ha seguito la procedura tra il 2015 e il 2016, leggendosi le documentazioni agli atti, già conosce questi aspetti del percorso verso la nuova pista. Ricordiamo comunque quanto già previsto, anche per poter valutare la formalizzazione delle prescrizioni che saranno formalizzate a chiusura della VIA.

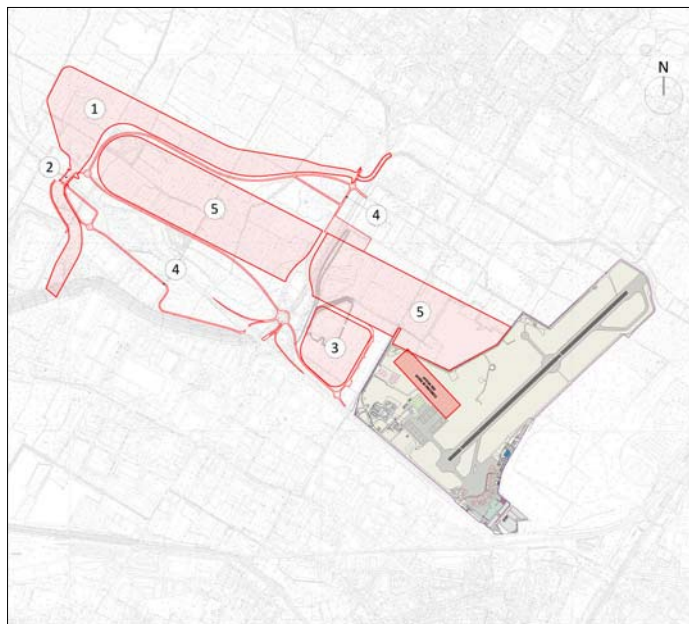
Cantieri articolati

La cantierizzazione dei lavori è organizzata come un grande puzzle, studiato fin dall'inizio in relazione alla situazione del territorio interessato e alla necessità di mantenere la funzionalità delle opere esistenti interferite finché non siano predisposti i nuovi assetti: sistema idraulico, sistema viario, aree naturali, operatività dell'attuale scalo. Le fasi di cantiere delle singole opere sono quindi scalettate sia nella sequenza temporale, sia nell'avanzamento sul territorio in base alle diverse esigenze, con cantieri contemporanei in più zone dove possibile ed altri invece da poter attivare solo dopo l'effettuazione di opere propedeutiche e compensative. I tempi stimati in circa un anno e mezzo per arrivare alla pista sono dovuti proprio a tale necessità, perché di per sé la realizzazione dell'infrastruttura di volo richiederebbe molto meno (ricordiamo ad esempio che nel 2006 proprio al "Vespucci" di Firenze la pista esistente è stata totalmente smantellata, ricostruita e riattivata in 65 giorni di lavori).

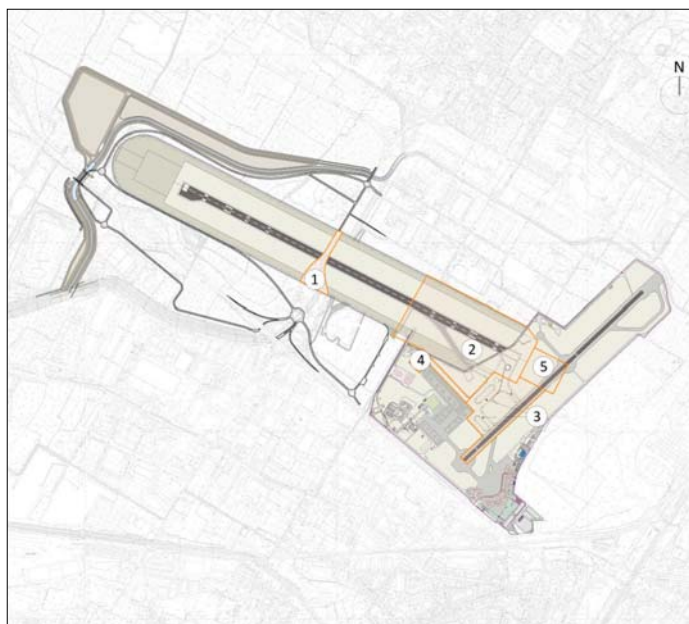
Tra gli interventi preliminari quelli maggiormente impegnativi per la tempistica riguar-

Al netto delle procedure ancora da attuare, espropri e gare di appalto, nel masterplan sottoposto a VIA sono dettagliate tempistiche e modalità tecniche per la realizzazione della nuova pista.

dano le opere connesse alle aree naturali protette afferenti al sistema della rete Natura 2000 e, in particolare, al SIC-ZPS-SIR IT 5140011 "Stagni della piana fiorentina e pratese" ("Lago di Peretola" e "Podere La Querciola"), perché seppur di origine artificiale, sono state sviluppate e poi sottoposte a vari gradi di tutela dei quali oggi si deve tener conto (su questo aspetto torniamo a pagina 6). Di fatto, il masterplan aeroportuale risulta definito



Nelle due immagini le prime due fasi di realizzazione del masterplan. Sopra: le aree di intervento interessate nei primi 14 mesi (assieme alla creazione, dai primi mesi, delle nuove aree naturali). Sotto: la successiva fase stimata in 3 mesi che porterà al completamento della nuova pista 12/30.



in modo che nessun habitat interno al sito naturale protetto venga in alcun modo direttamente interferito prima del completamento dei lavori relativi alle opere di compensazione ecologico-ambientale.

Riprotezione flora e fauna

Tra le prime operazioni preliminari previste c'è quindi la rimozione controllata e in sicurezza di buona parte degli elementi di pregio ecologico presenti nell'area interessata (specie vegetali e faunistiche) e la loro riprotezione in aree adeguate e indisturbate. Operazione avviata con la raccolta e la traslocazione degli anfibi, secondo modalità e azioni già messe in atto in passato da parte dei curatori dei siti naturalistici della piana in occasione di altri cantieri. Nel caso in oggetto è previsto l'iniziale trasferimento degli esemplari nell'area naturalistica di Focognano (entro lo stesso Sito Natura 2000), in attesa della collocazione nelle nuove aree umide per anfibi che nel frattempo verranno realizzate in zona "Mollaia" nel comune di Sesto Fiorentino (pronte al 5° mese dall'avvio dei lavori). Allo stesso tempo verranno trasferiti gran parte dei filari arborei e delle siepi agresti relittuali presenti all'interno di alcuni ambiti della piana, che andranno a costituire i nuovi habitat nella nuova area naturale in località "Il Prataccio" in comune di Campi Bisenzio (adiacente alle aree umide di Focognano).

Nuovi habitat

Tra le prime nuove opere avviate nell'ambito del masterplan c'è la predisposizione proprio delle nuove aree naturali che andranno a compensare quelle interferite: i siti "Mollaia" e "Prataccio" già citati e quelli di "Il Piano" in comune di Signa e "Santa Croce" in comune di Sesto Fiorentino. Partiranno quindi subito e contemporaneamente le operazioni sui quattro siti, con i lavori di scavo, rimodellamento del terreno, costruzione delle canalizzazioni idrauliche necessarie all'alimentazione delle nuove aree umide, costruzione delle strutture arginali perimetrali, delle isole e delle aree emerse. La tempistica prevista per poter ritenere realizzate e attivate queste opere comprende i tempi tecnici di realizzazione, compresi gli

Verso la nuova pista

allagamenti controllati delle aree umide e le piantumazioni delle essenze vegetali previste negli ambienti acquatici e i tempi necessari perché le nuove aree raggiungano un livello di crescita sufficiente a poter ritenere funzionali i nuovi habitat (6/7 mesi). Solo dopo questa maturazione delle nuove aree, tra i 10 e i 13 mesi dall'avvio dei lavori, sarà messo mano alle aree esistenti interferite.

Gli interventi "Il Piano" e "Mollaia" sarebbero già adeguati per compensare la sottrazione diretta degli habitat interni al Sito Natura 2000, ma nel complesso quelli nuovi avranno una superficie tre volte superiore, realizzati su aree complessivamente di estensione doppia di quelle interferite, garantendo un'operazione che ricostituisce e potenzia la rete Natura 2000 della piana fiorentina e pratese.

Canali e bacini

Sempre tra le prime opere preliminari, con avvio dal 4° mese dall'apertura dei cantieri, è previsto l'adeguamento del sistema idraulico esistente e la realizzazione di nuove opere di regimentazione delle acque afferenti allo scalo, integrate con altre già previste nell'area della piana ma finora non attuate relative ad altri interventi. Priorità andrà ai tratti che devono sostituire porzioni di canali interferiti dai cantieri aeroportuali, inerenti sia il sistema delle acque basse (fossi, canali, collettori fognari, ecc.), sia quello delle acque alte, con il nuovo tratto del Fosso Reale che parte all'altezza del polo universitario per reimmettersi nel percorso originario a sud dell'autostrada A11. L'intervento sul Fosso Reale è previsto in due fasi: la prima, nel tratto a sud dell'autostrada, a partire dal 4° mese dall'apertura dei cantieri e della durata di sei mesi; la seconda, nel tratto a monte dell'A11, è previsto dal 14° mese con conclusione in quattro mesi. Assieme alla ricicatura del sistema esistente, dal 12° mese dall'avvio dei cantieri è prevista la realizzazione delle aree di laminazione e delle vasche di contenimento (per 4/5 mesi di lavori).

Autostrada e viabilità

Parallelamente al sistema idraulico verrà avviato l'adeguamento del sistema viario in-

terferito, con la predisposizione dei nuovi tratti da attivare prima di poter toccare quelli esistenti. Tra le opere più impegnative c'è l'innalzamento della livelletta dell'autostrada A11 per consentire la realizzazione del nuovo sottopasso per il Fosso Reale. L'intervento complessivo avrà una durata di circa 10 mesi e partirà al 4° mese dall'avvio dei cantieri

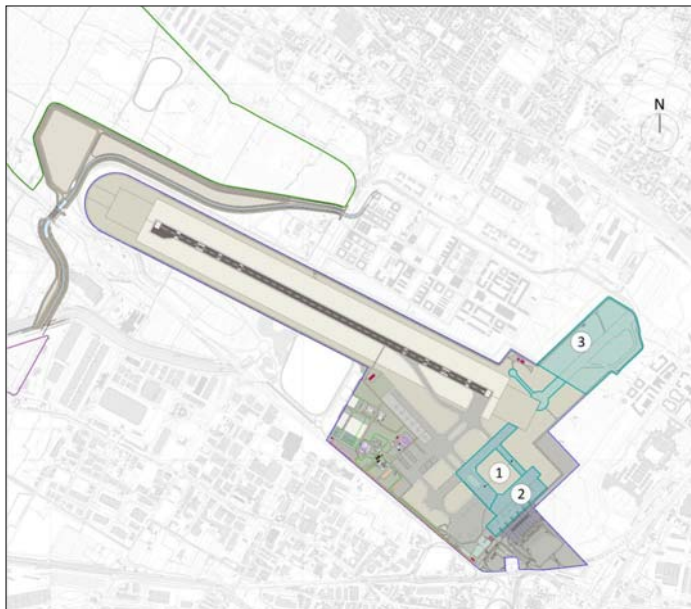
Fosso Reale è prevista anche la predisposizione di una viabilità più adeguata per l'accesso dei mezzi del Quadrifoglio all'area di Case Passerini.

Primi pezzi di pista

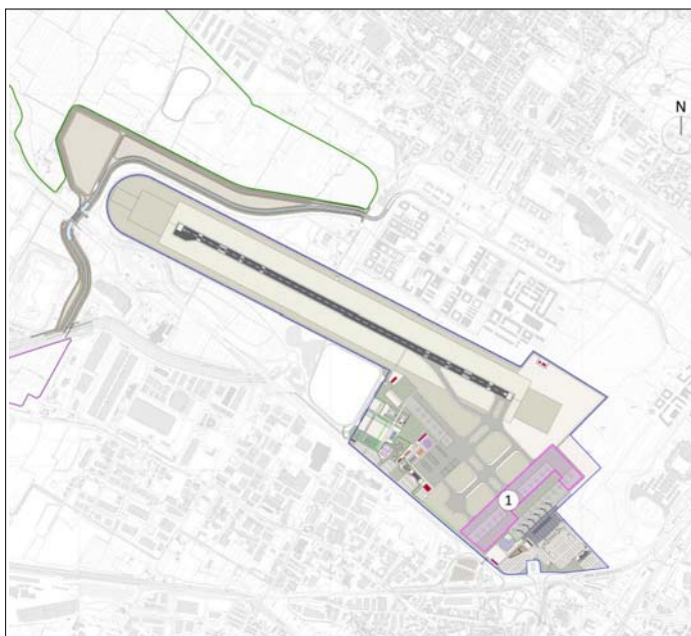
Già nelle prime fasi dei cantieri partiranno comunque anche le opere possibili direttamente connesse alla nuova pista (a cominciare dagli apprestamenti di cantiere e le bonifiche da ordigni bellici, quindi con i primi movimenti terra), con lavorazioni nelle porzioni incidenti su terreni liberi, esterni ai siti Natura 2000. Le attività di realizzazione della nuova pista prevedono la suddivisione delle lavorazioni in due sotto-aree (Lotto 1 e Lotto 2) separate dall'attuale via dell'Osmannoro. Nell'ambito del Lotto 1, al cui interno ricade l'attuale "Lago di Peretola", si prevede un avanzamento dei lavori a partire da via dell'Osmannoro in direzione est, così da interessare per ultima l'area del laghetto da rilocalizzare. Contemporaneamente procederanno lavori interni al sedime aeroportuale esistente funzionali al nuovo assetto dell'infrastruttura di volo e non interferenti con l'attività della pista esistente, che dovrà sempre essere mantenuta.

Svuotamenti e rimodellamenti

Attivati i quattro nuovi habitat, a 10/13 mesi dall'avvio dei lavori, potrà procedere lo smantellamento delle aree del Sito Natura 2000 interferite, con lo svuotamento dei laghetti. Le operazioni al "Podere Querciola" (invasi "Lago del Capitano" e "Parco della Piana"), saranno avviate a partire dal 10° mese dall'avvio dei cantieri, quando le aree "Il Prataccio", "Mollaia" e "Santa Croce" saranno ultimate e si troveranno in uno stadio di evoluzione dei nuovi habitat corrispondente a circa sei mesi di gestione controllata. Lo svuotamento del Lago di Peretola inizierà verso il 13° mese dall'avvio dei cantieri, quando anche l'intervento in località "Il Piano" si troverà in fase avanzata di evoluzione. Gli svuotamenti avranno una durata di 30/40 giorni e quindi ci saranno le operazioni di gestione dei fanghi, colmata dei bacini, scavo e rimodellamento morfologico. Già al 4° mese dall'avvio dei cantieri è previ-



Nelle due immagini le fasi successive all'attivazione della nuova pista, con il completamento del masterplan a medio-lungo termine. In queste fasi avverrà la dismissione della pista attuale e della porzione nord del vecchio sedime aeroportuale.



Verso la nuova pista

sto invece lo svuotamento dell'invaso Val di Rose, recentemente realizzato nell'ambito dell'omonima oasi WWF, non appartenente a aree del Sito Natura 2000. L'intervento avrà una durata stimata di due mesi.

Completamento della pista

Ricuciti i sistemi idraulico e viario, attivati i nuovi percorsi e riprotette le aree naturali, sarà possibile interessare con i cantieri le aree ancora non toccate dei vecchi tracciati di via dell'Osmannoro e del Fosso Reale e delle preesistenti aree naturali, quindi completare le parti mancanti della pista, la cui attivazione è prevista entro circa un anno e mezzo dall'avvio dei lavori. Il completamento della nuova pista comprenderà anche gli ultimi lavori sulla testata 30 (lato Firenze) che con le aree di sicurezza interseca la pista esistente. I lavori sono quindi previsti in orario notturno, per interferire in modo minore possibile con l'attività dello scalo. A questo punto saranno completati anche il sistema di raccordi tra la nuova pista e l'assetto dei piazzali aeromobili previsto in questa fase.

Vecchia pista

Attivata la nuova pista e il suo sistema di raccordi, sarà chiusa la pista vecchia che verrà poi in buona parte smantellata. La parte che rimarrà entro la nuova perimetrazione

del sedime aeroportuale sarà in parte mantenuta, inglobata nel sistema di circolazione dei velivoli a terra. La parte esterna, compresa nel vecchio sedime aeroportuale dismesso, verrà probabilmente anch'essa smantellata su prescrizione della Regione Toscana. Il progetto di Toscana Aeroporti prevedeva invece di mantenere tale porzione di pista ad uso pubblico, per realizzarvi il "Parco attrezzato", sfruttando la superficie dell'ex-tracciato di volo per attività ricreative, percorsi ciclabili, ecc. (sull'esempio di quanto fatto a Berlino con le strutture dello storico scalo cittadino di Tempelhof dismesso inglobate nel nuovo parco realizzato nell'area).

Resto del masterplan

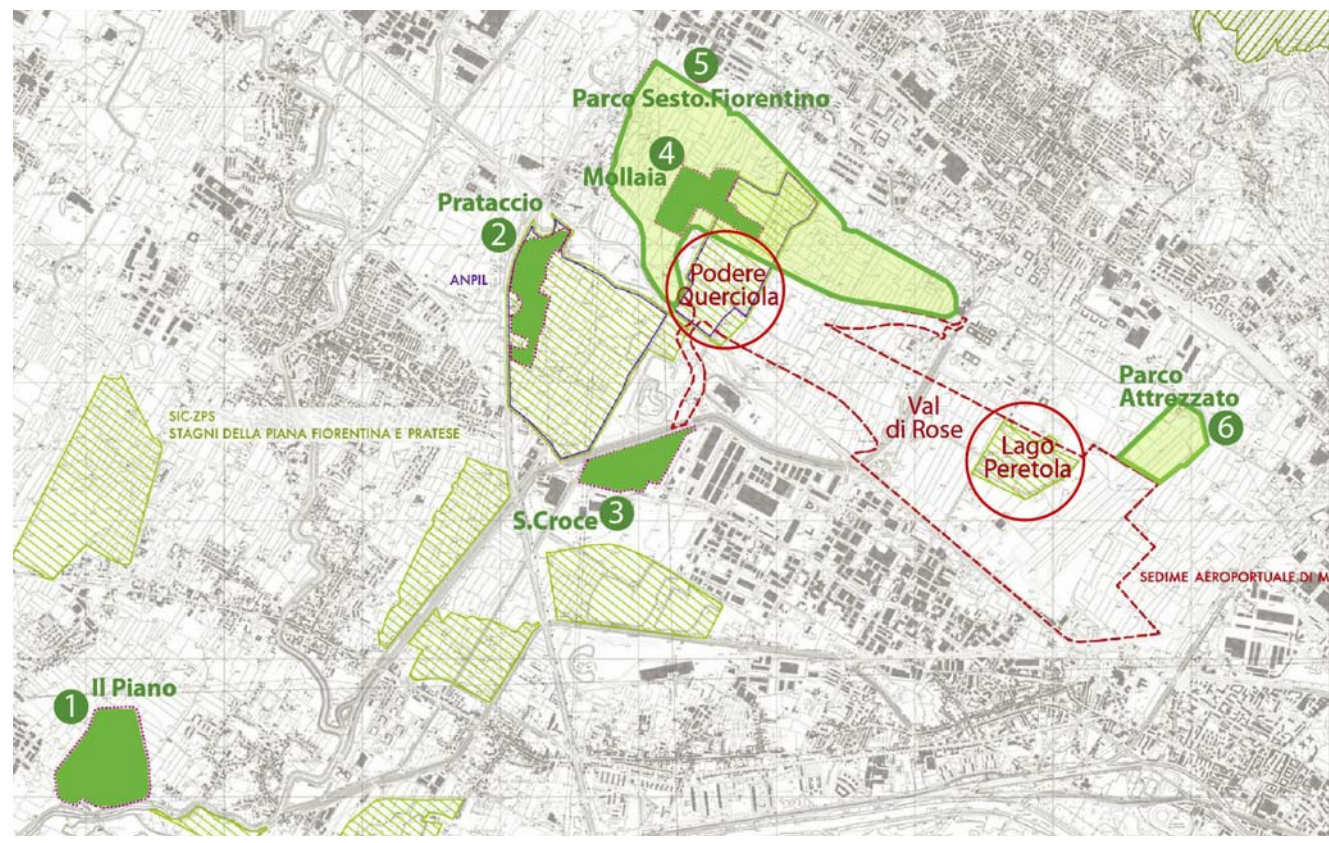
Se la nuova pista e le opere strettamente connesse funzionali alla sua attivazione rappresentano gli interventi più urgenti e importanti, nelle prime fasi di attuazione del masterplan vedranno la realizzazione o l'avvio anche altre infrastrutture. All'interno del sedime aeroportuale sono previsti i lavori sulle strutture esistenti (ampliamento del piazzale ovest, miglioramento dell'attuale aerostazione e primi interventi funzionali al nuovo assetto dello scalo). Esternamente al sedime si avvieranno i lavori per le opere ambientali quali il nuovo "Parco periurbano di Sesto Fiorentino" e le aree boscate. Quin-

di, a nuovo assetto di pista funzionante, l'attuazione del masterplan procederà con le fasi successive previste, proiettate a medio-lungo termine con il completamento di tutte le opere (nuova aerostazione, piazzali aeromobili, area merci, impianti, servizi, viabilità, ecc.).

VIA?

Come evidenziato in apertura, quanto descritto in queste pagine è il percorso previsto dai progettisti del masterplan nella documentazione sottoposta a VIA e affinato nel corso della stessa procedura con varie integrazioni. Per sapere quanto questo potrà essere l'esatto percorso da avviare appena concluse le fasi procedurali, dobbiamo aspettare il decreto di chiusura della VIA con la formulazione delle prescrizioni poste dai ministeri dell'Ambiente e dei Beni culturali e dalla Regione Toscana in accompagnamento al parere positivo. Prescrizioni che comunque non dovrebbero aver avuto motivo di variare sostanzialmente un percorso sufficientemente impegnativo e articolato, per un'opera che già come proposta appare la più rispettosa dell'ambiente e del territorio che si sia mai vista dalle nostre parti (se si considera tutto ciò che è stato fatto nella piana fino ad oggi), ma anche a livello nazionale.

Nell'immagine, tratteggiate in verde chiaro, parte delle aree del Sito Natura 2000 "Stagni della piana fiorentina e pratese", composto da numerosi nuclei separati distribuiti nei territori tra Campi Bisenzio, Firenze, Sesto Fiorentino e Signa; le due aree cerchiare sono quelle interferite dal nuovo sedime dello scalo (tra le due si trova anche l'area Val di Rose, non compresa nella rete Natura 2000). In verde scuro (1, 2, 3 e 4) le quattro nuove aree previste in compensazione delle due interferite. In verde chiaro (5 e 6) i due parchi inseriti tra le opere del masterplan, per circa 220 ettari, in gran parte in territorio di Sesto Fiorentino.



Aree (naturali) artificiali

Negli ultimi mesi ha girato per la piana, ospite nelle sedi di vari comuni, una mostra fotografica sulle bellezze naturalistiche della piana fiorentina, con immagini delle specie che popolano i vari habitat. Un'iniziativa interessante, che però non ha raccontato completamente la storia di queste realtà ed è stata di nuovo occasione per rilanciare allarmismi infondati sugli effetti del progetto aeroportuale.

Aree artificiali

Il primo aspetto da evidenziare è che nessuna delle aree naturali interferite dal masterplan aeroportuale è effettivamente un'area naturale, intesa come residuale degli originari habitat della piana. Il "Lago di Peretola" e la porzione interessata del "Podere Querciola" (parti della rete Natura 2000) e l'area "Val di Rose" sono tutte realtà create dall'opera dell'uomo in tempi anche recenti trasformando terreni agricoli e creando artificialmente habitat per flora e fauna e successivamente sottoposti a vari gradi di tutela.

Nel caso del lago di Peretola, la realtà che suscita le maggiori rimostranze da parte dei contestatori del progetto aeroportuale, va anche ricordato che fino a pochi anni fa si era in presenza di un cosiddetto "habitat negativo", nel senso che era utilizzato come area di caccia, quindi fungeva da trappola per le specie animali che venivano attratte dallo specchio d'acqua e dalle sue aree retrospandali. Tale utilizzo è poi cessato, su intervento di ENAC, proprio in virtù della vicinanza con il limitrofo aeroporto e l'inopportunità di un'attività venatoria a ridosso di una pista di volo. Ma la stessa gestione del sito (come altri nella piana) condotta per tanto tempo di fatto ha contraddetto la finalità di preservazione di un habitat, in quanto le aree umide e il loro contorno erano oggetto di periodici interventi di svuotamento e lavorazioni meccaniche, con i conseguenti effetti su flora e fauna. E dopo ogni intervento ripartiva da zero il processo di formazione dello stesso habitat, che riprendeva la sua funzione per poi essere nuovamente trattato.

L'intervento previsto adesso in funzione dell'attuazione del masterplan aereo-

Gli interventi su aree naturali interferite dal masterplan aeroportuale interessano habitat realizzati in tempi più recenti trasformando terreni agricoli

portuale va quindi a sostituire aree artificiali con altre aree artificiali, realizzate con tutti gli accorgimenti possibili (descritti nelle pagine precedenti).

Aree fuori luogo

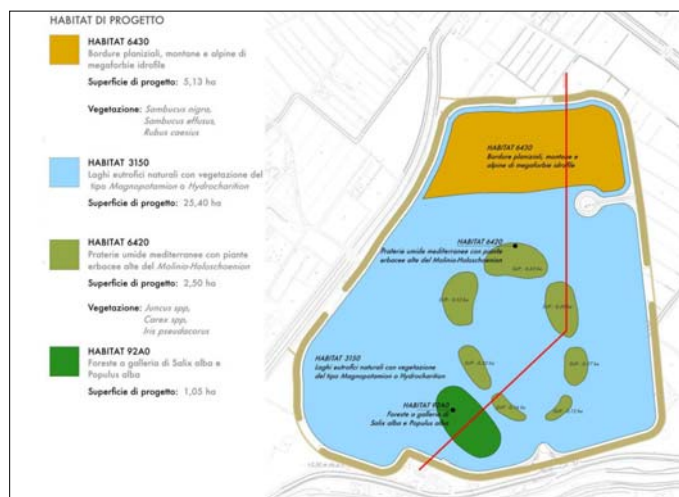
Oltre che essere di origine artificiale, i tre siti ambientali interferiti possono essere considerati in qualche modo anche fuori luogo, nel senso che potevano (e magari dovevano) non stare dove sono. Già quello di più lunga data, il laghetto di Peretola è nato a ridosso del confine aeroportuale, a 300 metri da una pista esistente, e in quella posizione è stato poi promosso ad area protetta quando già il "Vespucci" aveva avviato la sua fase di sviluppo. Il "Podere Querciola", con i suoi laghetti, è stato realizzato lungo l'autostrada

A11 (dal 1998) consapevoli che quella porzione di territorio sarebbe stata l'unica possibile per consentire la realizzazione di una pista funzionale per l'area fiorentina. L'area "Val di Rose", con l'omonima oasi WWF, è stata anch'essa realizzata nello stesso contesto (dal 1996) e il suo completamento, con la creazione della parte più importante (il bacino lacustre) è avvenuta addirittura nel 2013 mentre gli stessi soggetti attuatori sedevano ai tavoli regionali per le consultazioni nell'ambito della variante al PIT e del percorso partecipativo su parco e aeroporto.

Non per nulla l'evoluzione di queste aree naturali in tali siti, in primis il laghetto di Peretola, è stata sempre tra i temi "storici" di polemica nella questione aeroportuale, perché è stato sempre evidente che la loro realizzazione, sviluppo e promozione per grado di tutela avrebbe rappresentato ostacolo ai progetti del "Vespucci". Problema oggi ereditato da Toscana Aeroporti che si deve far carico delle opere di smantellamento e di compensazione e che ovviamente incide sui tempi realizzativi e sui costi della nuova pista.



Sopra: il "Lago di Peretola", posto a ridosso dell'aeroporto, ricompreso nel Sito Natura 2000 "Stagni della piana fiorentina e pratese". Fino ad alcuni anni fa era un "habitat negativo", utilizzato per attività venatoria e sottoposto a periodici svuotamenti e lavorazioni con mezzi meccanici che "azzeravano" gli habitat presenti. Sotto: lo specchio d'acqua che sarà realizzato in zona Il Piano, in sostituzione del laghetto interferito, con maggiore estensione e migliore qualità.



Aree migliorate e specie protette

Ricordati questi aspetti delle realtà ambientali interessate dal masterplan, va comunque ribadito come nel bilancio complessivo dell'operazione le nuove aree naturali che saranno realizzate in compensazione vadano ad arricchire e migliorare la rete di habitat della piana, per la maggiore estensione rispetto a quelle eliminate e per la qualità delle nuove aree. Aree dove troveranno adeguata nuova dimora o punto di transito le specie protette che transitano o stazionano nella piana e che comunque (è bene ricordare anche questo) si affiancheranno alla parte preponderante dello stesso Sito Natura 2000 "Stagni della piana fiorentina e pratese" che non viene in alcun modo interferita dai progetti aeroportuali. E la nuova disposizione delle aree naturali, in particolare le aree umide, in rapporto alle traiettorie di volo genererà un'ulteriore salvaguardia per le specie faunistiche (protette o meno) per la minore possibilità di incrocio dei volatili con decolli e atterraggi e quindi di impatti con i velivoli (rischio bird strike) rispetto a quanto avviene oggi. L'operazione su alcuni siti ambientali sarà quindi importante, ma sarà una trasformazione di aree con bilancio complessivo finale positivo.

TOSCANA AEROPORTI

Castello: correzione del piano

Rivedere i piani per l'area di Castello in funzione del masterplan aeroportuale: la decisione, attesa e necessaria per coordinare un corretto assetto dell'area, è stata annunciata nel consiglio comunale dello scorso 25 novembre, avviando a correzione dopo vent'anni la scelta politico-urbanistica (sbagliata) fatta allora di "contenere" lo scalo aereo entro l'attuale sedime confinante con il PUE (Piano Urbanistico Esecutivo) di Castello a discapito dei piani aeroportuali che erano stati elaborati e approvati da SAF, Civilavia e Comune di Firenze nei primi anni 90 (del secolo scorso).

Aree necessarie

La necessità di utilizzare a fini aeroportuali una porzione di terreni entro la cosiddetta area di Castello è sempre stata presente, dato che quella era l'unica direzione disponibile per adeguare gli spazi dell'area terminale dello scalo: in particolare, per ampliare il piazzale aeromobili est (il piazzale principale davanti all'aerostazione, da sempre insufficiente a gestire la sosta dei velivoli) e realizzare un nuovo terminal passeggeri, con relativi parcheggi e viabilità. D'altra parte anche in una lontana fase di sviluppo (mancato) dell'aeroporto fiorentino, negli anni 40 del secolo scorso, il sedime dello scalo era stato ampliato più o meno fino all'attuale viale XI Agosto, per poi ritornare nei precedenti confini.

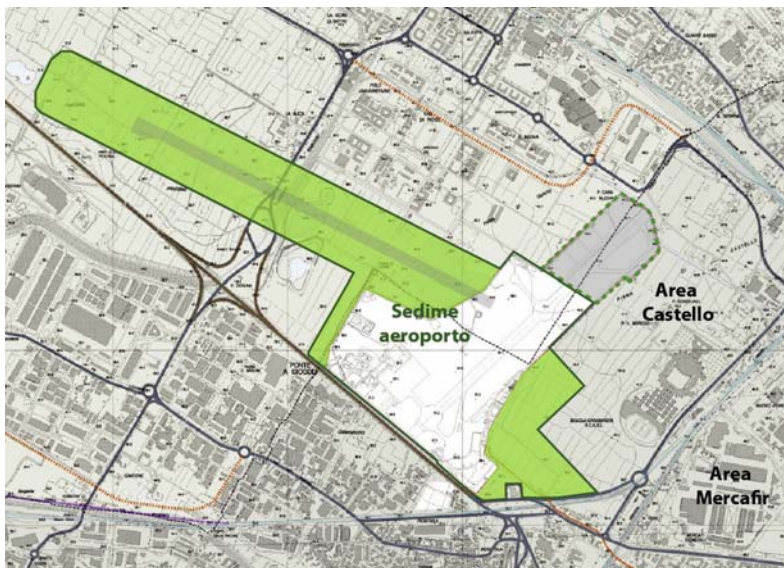
Negli anni 90 porzioni dell'area di Castello dovevano essere utilizzate anche per la pista e opere connesse, cioè per completare l'allungamento dell'attuale infrastruttura di volo 05/23 e per realizzare la relativa betella di rullaggio (progetti allora in gioco ma non realizzati). Oggi invece i terreni di Castello non sono direttamente interessati dalla nuova pista 12/30 in progetto, che con la testata 30 (lato Firenze) rimarrà entro l'attuale sedime aeroportuale. La porzione da acquisire in base all'attuale masterplan si conferma invece necessaria per realizzare la nuova aerostazione e un piazzale di sosta per i velivoli commerciali di dimensioni adeguate, oltre che aree parcheggio, viabilità e altre strutture e servizi. L'attuale impostazione di sviluppo per questa parte dello scalo riprende proprio quella che era stata prevista nel Piano di Sviluppo Aeroportuale elaborato da Civilavia (oggi ENAC) nel 1990, approvato nello stesso anno dall'allora amministrazione co-

L'area di Castello dovrebbe finalmente trovare un assetto definitivo e corretto con l'adeguamento delle previsioni urbanistiche al masterplan aeroportuale e al connesso quadro di vincoli per l'uso del territorio

munale di Firenze, e poi ripreso nella prima versione del precedente masterplan (1998-2008), prima che prevalesse la scelta politico-urbanistica ricordata, che ha fatto prevalere il PUE di Castello sul masterplan aeroportuale e sulle esigenze dello scalo fiorentino.

Ettari

Sui 168 ettari totali dell'area ricompresa nel vecchio PUE di Castello, va ricordato comunque che l'area necessaria al masterplan aeroportuale ne interessa circa 27, nella porzione sud a ridosso dell'attuale area terminale. Il resto rimane a disposizione del nuovo



Il sedime dell'aeroporto al termine della realizzazione del masterplan: in bianco la porzione dell'attuale scalo, in verde le aree di ampliamento. La parte destra, verso Castello, sarà interessata da aerostazione, piazzale e parcheggi. L'area delimitata dalla linea tratteggiata è la porzione del vecchio sedime aeroportuale che sarà dismessa e ceduta al parco.

piano di area, con la porzione a parco (confermata su 80 ettari) e le altre funzioni che si deciderà di insediare tra le varie ipotesi in ballo tra quest'area e la vicina area Mercafir e in base alla variazione del quadro di vincoli aeroportuali che ricadono sulla zona. L'aeroporto di per sé crescerà dagli attuali 121 ettari a 245 ettari, ma il nuovo sedime si svilupperà in gran parte in territorio di Sesto Fiorentino, dove si posizionerà la nuova pista e le relative ampie aree libere di rispetto sistemate a prato, al fianco dell'autostrada A11.

In termini territoriali gli interventi connessi al masterplan interessano anche altre aree esterne al sedime dello scalo (e all'area di Castello), che resteranno di uso pubblico:

quelle necessarie per nuovi tracciati di canali e strade, aree di laminazione, bacini di contenimento, aree naturali; i 200 ettari che vedranno la realizzazione del "Parco peri-urbano di Sesto Fiorentino". Considerando quest'ultima area sommata agli 80 ettari di parco dell'area di Castello e ai 21 ettari del vecchio sedime dismesso e ceduto alla piana, saranno circa 300 gli ettari destinati a veri e propri parchi limitrofi al "Vespucci", ricompresi entro l'area vincolata per il parco della piana di circa 7.000 ettari tra le province di Firenze e Prato (rispetto ai 245 ettari dell'aeroporto).

Vincoli

La correzione del piano di Castello risponde anche all'esigenza di adeguare le previsioni urbanistiche al quadro di vincoli in dotti dalla pista, soprattutto per le attività consentite in base alla definizione delle zone di rischio (incide meno la zonizzazione acustica in quanto i livelli di rumore più significativi restano prossimi alla pista e al sedime dello scalo). Vincoli da zone di rischio che comunque interessano l'area di Castello sia con l'attuale pista, sia con la nuova, variando l'incidenza sulle opere realizzabili (il preesistente è in regola).

Le zone di rischio connesse alla pista esistente (che i comuni interessati dovrebbero comunque definire e acquisire nelle pianificazioni se permanesse l'attuale assetto aeroportuale) ricomprendono totalmente l'area di Castello con le zone laterali C e D. Con la nuova pista nelle zone di rischio è compresa gran parte dell'area di Castello, con una piccola porzione in zona A, la parte centrale in zona B e zone C e D nella restante parte interessata, mentre resta esterna ai vincoli una porzione a nord, sotto la ferrovia Firenze-Sesto-Prato.

Di questo quadro, che sarà formalizzato con la definitiva approvazione del masterplan aeroportuale al termine delle procedure in corso, si deve tenere conto nella pianificazione del nuovo definitivo piano per l'area di Castello. Intanto l'effetto benefico già conseguito con la revisione del vecchio PUE annunciata in Palazzo Vecchio è una forte riduzione delle nuove volumetrie consentite, alleggerendo la pressione edificatoria in questo quadrante di piana.

Trent'anni di Air France



Airbus A318

Il prossimo 29 marzo ricorre il 30° anniversario dei voli Air France su Firenze. Il vettore francese sbarcò al "Vespucci" per la prima volta il 29 marzo 1987, con il volo AF632 da Parigi "C. De Gaulle", operato con Saab 340 della BrittAir. Per trent'anni (salvo una breve interruzione) il collegamento è cresciuto nelle frequenze (fino alle sei/sette giornaliere di oggi) e nei velivoli utilizzati (per quanto possibile sull'attuale pista fiorentina) passando ad ATR 42, Fokker 70, BAe 146/Avro RJ85 e, dal marzo 2014, all'Airbus A318. Quel volo Air France del 1987 fu anche il primo servizio internazionale dell'aeroporto di Firenze dopo la ripresa definitiva dei collegamenti regolari avvenuta l'anno prima.



Saab 340



ATR 42



Fokker 70



Avro RJ85

Toscana Aeroporti in consiglio comunale

La notizia è un po' datata, dello scorso 25 novembre, ma a suo modo si è trattato di un evento che merita di essere ricordato, anche perché allora ha avuto rilevanza pressoché nulla sui mezzi di informazione e nell'opinione pubblica. Per la prima volta in più di trent'anni di esistenza la società di gestione del "Vespucci" ha partecipato a una seduta del consiglio comunale, intervenendo col proprio tecnico responsabile dello Studio di Impatto

Ambientale sul masterplan aeroportuale. In una lunga relazione è stata illustrata la situazione dell'attuale scalo, i progetti previsti e le valutazioni effettuate e oggetto di procedura VIA presso il Ministero dell'Ambiente. Altrettanto significativi sono stati poi i chiarimenti ulteriori forniti dello stesso tecnico a conclusione degli interventi dei consiglieri comunali, per replicare alle argomentazioni usate contro i progetti aeroportuali. La seduta del consiglio comunale può essere riascoltata sulla pagina youtube dedicata ai lavori dell'amministrazione di Palazzo Vecchio.

Associazione "V. Giannotti" per lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze

Chiunque volesse contribuire alla nostra causa e ricevere copia del trimestrale "Aeroporto", può effettuare un versamento sul c/c postale n°14413504 intestato all'Associazione o un bonifico sullo stesso conto (IBAN IT05S0760102800000014413504).

L'iscrizione prevede una quota minima annua di 30,00 euro per le persone fisiche ed un contributo libero per enti e società.

Il vostro aiuto è di vitale importanza in quanto l'attività dell'Associazione si basa sulle quote associative e sul lavoro volontario degli iscritti.

Investimenti 2015-2018

Con l'inizio dell'anno ENAC ha reso noto un bilancio degli investimenti attuati e previsti entro 4/5 anni sul sistema aeroportuale italiano in base ai Contratti di Programma sottoscritti con i gestori aeroportuali (atti che disciplinano gli impegni assunti dai gestori per realizzare infrastrutture nel periodo contrattuale bilanciando investimenti e ricavi da tariffe aeroportuali). Nei periodi considerati sono stati programmati 4,2 miliardi di investimenti su 31 aeroporti. La quota maggiore (2,55 miliardi) riguarda i tre scali intercontinentali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia, con altri 366 milioni per tre scali parte degli stessi sistemi di Roma, Milano e Venezia (Linate, Ciampino e Treviso). Questi gli investimenti più rilevanti (superiori ai 100 milioni di euro):

Roma Fco (2017-2020)	1.754,08 milioni
Venezia (2017-2021)	533,54 milioni
Milano Lin (2016-2020)	313,13 milioni
Milano Mxp (2016-2020)	266,81 milioni
Catania (2016-2019)	215,40 milioni
Bologna (2016-2019)	112,40 milioni
Firenze (2015-2018)	104,39 milioni

Per la Toscana sono ricompresi nei Contratti considerati (2015-2018) investimenti per 166,69 milioni comprendenti, oltre all'importo per Firenze indicato sopra, 62,29 milioni per l'aeroporto di Pisa (7,13 milioni attuati al 31/12/2016). La quota di 104,39 milioni relativa allo scalo fiorentino (5,77 milioni attuati al 31/12/2016) vede al 2018 il maggior impegno di spesa per espropri (70,2 milioni), seguiti da interventi per infrastrutture di volo (11,6), aerostazione (7,9) e altre voci (primo impegno di quello che sarà l'investimento complessivo per il masterplan 2014-2029).

Nel delineare il quadro della situazione ENAC ha ribadito come il trasporto aereo sia uno dei settori più importanti per l'economia nazionale, per il contributo al PIL, la realizzazione di infrastrutture con alto valore aggiunto, la creazione di posti di lavoro.

Aeroporto

Anno 21 - Numero 1

N° progressivo 78 - Gennaio-Marzo 2017

Notiziario trimestrale dell'Associazione "Valentino Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze

Direttore responsabile: Marco Iarossi
Redazione: Marco Iarossi, Sergio Iarossi
Autorizzazione del Tribunale di Firenze
n° 4710 del 24/7/1997



Associazione "Valentino Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze
Casella Postale 6160, Firenze Novoli
50127 Firenze

www.associazione-aeroporto-fiorenze.it
Email assogiannotti@gmail.com

Presidente: Giorgio Morales