



VIA "in istruttoria"

Come era stato preannunciato nei mesi scorsi, la procedura VIA sul masterplan 2014-2029 del "Vespucci" di Firenze è stata reinstadata sul nuovo percorso previsto per le valutazioni ambientali dalla norma europea 2014/52/UE adottata dal Governo il 16/6/2017 (D.Lgs 104/17) in vigore dal 21/7/2017. Nuovo percorso obbligato per le procedure ambientali avviate dopo il 16/5/2017 e praticabile, su richiesta dei proponenti il progetto, per quelle avviate in precedenza e non ancora concluse. Questa è stata quindi la via scelta per la procedura fiorentina, formalmente avviata sul nuovo percorso con richiesta presentata da ENAC in data 19/9/2017.

La nuova procedura europea per la valutazione ambientale, come avevamo già riportato sul precedente numero del notiziario, chiarisce e semplifica vari aspetti con l'obiettivo di velocizzare iter oggi eccessivi e esasperanti: mantiene naturalmente tutte le attenzioni ambientali e le conseguenti prescrizioni che accompagnano sempre ogni "parere positivo", portando però a conclusione l'iter in tempi più certi. Il vantaggio per le nuove procedure, se i propositi saranno confermati nei fatti, è evidente. Per le procedure in iter e convertite comporta adempimenti aggiuntivi per integrare le documentazioni e quindi, soprattutto per quelle con iter avanzato e sostanzialmente concluso come nel caso di Firenze, un ulteriore slittamento dei tempi di chiusura della VIA. Al momento in cui chiudiamo questo numero (fine ottobre) la VIA del "Vespucci", avviata il 24/3/2015 e in corso da due anni e sette mesi, sta a questo punto, in una nuova fase di valutazione della documentazione da parte della commissione ministeriale (CTVIA).



Cittadini in pista

In attesa di poter raccontare passi avanti nel percorso del masterplan del "Vespucci", dedichiamo l'apertura di questo notiziario all'iniziativa in sostegno della nuova pista nata tra i cittadini di Peretola, Quaracchi, Brozzi e Le Piagge, con il gruppo Facebook "W la nuova pista di Peretola". L'iniziativa in sé è ormai nota, attiva da alcuni mesi e allargatasi subito con la forza della rete oltre i confini del quartiere, raccogliendo consensi sociali da tutti coloro che condividono l'esigenza di avere nell'area fiorentina un aeroporto più funzionale e meno impattante. Cittadini espressione della cosiddetta "maggioranza silenziosa" che in queste vicende resta sempre in un ambito di visibilità scarsa o nulla rispetto alle chiassate allarmistiche e variamente interessate di una minoranza (molto minoranza) contro.

Ben note sono anche le argomentazioni che sostengono l'iniziativa, più o meno le stesse che hanno sempre reso evidentemente necessario adeguare lo scalo fiorentino con una pista funzionale (e che diffondiamo anche noi da trent'anni, prima con il Comitato per l'Aeroporto di Firenze-Prato, poi con l'attuale Associazione). Innanzi tutto l'eliminazione dei voli a bassa quota sugli abitati a ridosso dello scalo, che con la nuova pista ricadranno su aree sostanzialmente libere lontano da tutti gli abitati, quindi tutte le altre ragioni ambientali, funzionali, occupazionali, territoriali, ecc. ecc. favorevoli alla nuova pista e all'aeroporto.

Diamo comunque risalto all'iniziativa per la sua valenza e perché ne rimanga memoria nel racconto della vicenda aeroportuale che prosegue da venti anni su queste pagine; per invitare tutti i navigatori della rete a seguire (oltre al nostro blog informativo) anche la pagina Facebook del gruppo "W la pista di Peretola; per contribuire a sfatare la peggiore delle "fake news" che racconta la contrapposizione tra "cittadini contro" difensori di ambiente e bene comune e "poteri forti interessati all'aeroporto", a fronte di una realtà che soprattutto nel caso dello scalo fiorentino è (è sempre stata) esattamente l'opposto, con un progetto aeroportuale che sta proprio dalla parte dei cittadini (residenti, lavoratori, utenti, ecc. ecc).



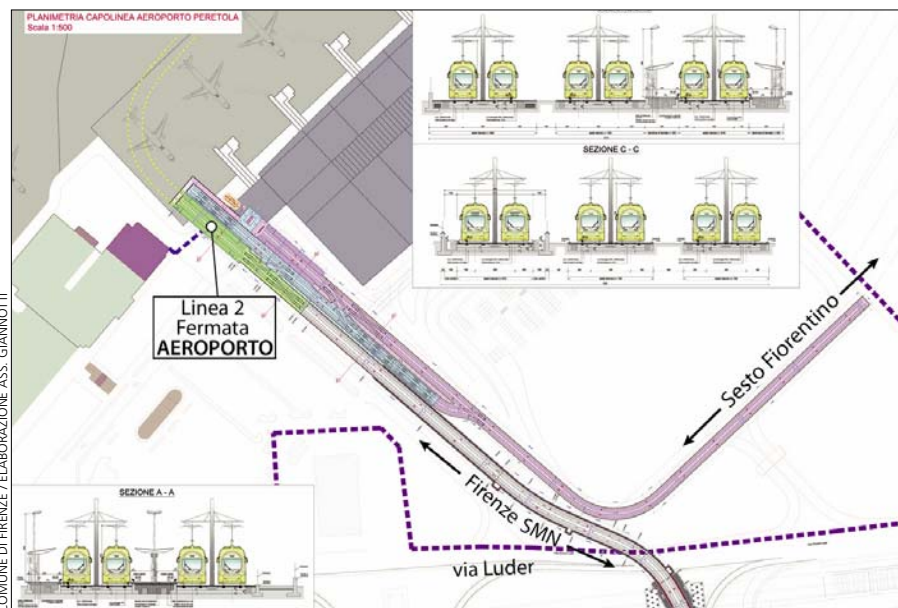
L'8 novembre 2017 ricorrono i trent'anni dei voli di Lufthansa sull'aeroporto di Firenze. Il principale vettore tedesco è ininterrottamente da allora uno dei maggiori operatori del "Vespucci". A pag. 7 è dedicato un ricordo della ricorrenza. Nella foto: un Embraer 190 di Lufthansa CityLine.

Tram in aeroporto

Mentre i progetti aeroportuali restano per ora in attesa di sviluppi burocratici, attorno al "Vespucchi" procedono altre opere, a cominciare dalla tranvia che nelle scorse settimane ha visto l'annuncio della conclusione dei lavori edili per la fermata "Aeroporto" della linea 2 che unirà il "Vespucchi" alla stazione di S.M. Novella. La buona notizia è che tra meno di un anno lo scalo sarà integrato nella rete tranviaria cittadina e ci sarà un collegamento, se non particolarmente rapido in rapporto alla distanza (per l'elevato numero di fermate e la caratteristica del mezzo), indubbiamente comodo e certo nei tempi di percorrenza, svincolati dal traffico stradale. L'aspetto meno positivo è che la soluzione attuata è in contrasto con il masterplan aeroportuale, come si sapeva dalla presentazione del progetto del "Vespucchi" in iter, ma anche con le esigenze di ampliamento dell'area terminale dello scalo da sempre note, già contenute nel piano di sviluppo del 1990 e nel masterplan del 1997. Il problema, come evidenziato tante volte sulle pagine di questo notiziario seguendo la vicenda, si è originato quando fu deciso, una decina di anni fa, di spostare il terminal della tranvia dall'area di Palagio degli Spini, al di là dell'autostrada A11, dove era previsto nei primi progetti della rete tranviaria, all'attuale collocazione, creando una barriera all'unica direttrice di sviluppo del sedime per aerostazione e piazzale aeromobili principale, in corrispondenza di via del Termine.

Al di là di ogni considerazione su un assetto elaborato (dieci anni fa) e completato (oggi) senza tenere conto di tale aspetto e immaginando che non si pensi di rifare tutta la fermata appena realizzata né di congelare il "Vespucchi" nella situazione attuale, occorrerà comunque modificare sia il masterplan aeroportuale sia la tranvia. Si dovrà adeguare il nuovo termi-

Planimetria della nuova ipotesi di capolinea della tranvia presso l'aeroporto come risulta dal bando di gara per la progettazione del prolungamento della linea 2 verso Sesto Fiorentino, con la stazione in completamento (in verde) e la diversa soluzione di tracciato per la prosecuzione della linea verso l'area di Castello e il polo universitario.



In alto: il tracciato della linea 2 della tranvia in completamento presso l'aeroporto, con la fermata in superficie dopo l'uscita dal tunnel di via Luder e il primo tratto di prosecuzione verso Sesto Fiorentino. Sopra: lo stesso tracciato riportato sul planivolumetrico del masterplan del "Vespucchi".

nal alla fermata in superficie (invece della fermata interrata che era stata prospettata) e probabilmente ritoccare il piazzale aeromobili; dovrà essere smantellato l'ultimo tratto dei binari della tranvia (la porzione oltre la fermata "Aeroporto") che si sovrappongono all'area necessaria per l'ampliamento del piazzale aeromobili, per reindirizzare il tracciato verso Sesto Fiorentino con una soluzione diversa (ipotizza-

ta nel bando di gara per la progettazione del prolungamento della linea 2); dovrà essere modificato l'assetto previsto per l'area antistante il terminal aeroportuale (viabilità, parcheggi), intersecata dai binari in superficie appena realizzati dopo l'uscita dal tunnel di via Luder, e dai nuovi binari ipotizzati verso Sesto Fiorentino.

Case sotto gli aerei

In attesa che la nuova pista sposti le traiettorie di volo impattanti, più vicine allo scalo, su aree libere e lontane da ogni abitato, nuovi residenti stanno per insediarsi sotto la traiettoria della pista esistente. Lo scorso settembre è stata infatti presentata la ripartenza del progetto del cosiddetto "casone", il complesso residenziale posto all'angolo tra via Pistoiese e via dell'Osteria. Un progetto di una decina di anni fa (ne parlammo su Aeroporto n°49) rimasto a mezzo per il fallimento delle ditte costruttrici, poi al centro della cronaca per episodi di degrado nello scheletro dell'edificio abbandonato. Adesso il progetto è ripartito e sarà completato, con la realizzazione di 83 appartamenti in un complesso che si trova tra le Piagge e Peretola, sotto la traiettoria di discesa verso la pista attuale del "Vespucchi", con i velivoli in discesa che passano a circa 110 metri di altezza. Formalmente è tutto in regola: il punto (distante circa 1.800 metri dalla pista), è comunque esterno all'impronta di rumore aeroportuale dei 65 decibel (limite di legge per la compatibilità con la residenza) e al di fuori delle aree di rischio A e B (dove sono vietate o



La posizione attuale del liceo "Agnoletti", a circa 1.200 metri dalla testata della pista attuale del "Vespucci", e la localizzazione scelta da Regione ed enti locali per la costruzione della nuova sede, circa 700 metri al fianco della nuova pista.

sconsigliate la costruzione di abitazioni). Resta il fatto che altre centinaia di persone si posizioneranno a vivere sotto la traiettoria di discesa degli aerei, finché non sarà attivata la nuova pista.

Liceo aeroportuale

Parallelamente alle vicende della variante al PIT, del parco della piana, dell'area Castello, di stadio, cittadella e Mercafir, in questi anni attorno allo scalo fiorentino ha proceduto anche l'iter per la nuova sede del liceo scientifico "Enriques Agnoletti". Iter decisionale concluso il 9 ottobre scorso con la firma in Regione dell'accordo finale tra i soggetti coinvolti. La vicenda è legata alle esigenze di ampliamento dello stabilimento farmaceutico Lilly di Sesto Fiorentino nell'area occupata dalla sede del liceo, posto al momento in un contesto quasi bucolico sulle prime pendici del monte Morello. Quindi è nata l'esigenza di ricollocare l'istituto, con la scelta che è andata su una porzione di terreno nella parte nord dell'area del polo universitario (comparto 21). Scelta rafforzata dalla decisione di realizzare in tale sito una sede unica del liceo accorpando la struttura sestese e la sede distaccata di Campi Bisenzio, che doveva essere invece ricostruita nel rispettivo comune, nell'area di via Barberi-

nese (vicino al centro sportivo Hydron), con iter urbanistico già avviato. Il nuovo grande polo scolastico sestese (900 studenti) si insedierà quindi nei pressi dell'aeroporto, circa 700 metri al fianco della nuova pista.

L'evoluzione di questo progetto ha sempre lasciato un po' perplessi per il fatto che si vedeva andare di pari passo da una parte le polemiche alimentate sulla presenza di attività e insediamenti vicini all'aeroporto e dall'altra un iter che andava ad aumentare il carico di tali insediamenti, aggiungendo il polo scolastico agli insediamenti del polo universitario. Il fatto però che gli enti pubblici promotori dell'operazione liceo (Regione, ex-Provincia ora Città Metropolitana, Comuni di Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Firenze, Università) siano gli stessi più o meno coinvolti anche nell'iter del masterplan del "Vespucci", compresi alcuni dei maggiori protagonisti delle relative polemiche, deve far ritenere che la scelta per la localizzazione del liceo sia stata ben ponderata e sia il riconoscimento da parte di tutti dell'impatto contenuto dello scalo sul territorio limitrofo al fianco della pista. L'operazione liceo conferma anche la fattibilità di interventi che comportano rilevanti opere complementari (delocalizzazione di un polo scolastico per consentire uno sviluppo industriale), con supporto di fondi pubblici.

Posizione del complesso residenziale in completamento su via Pistoiese, sotto la traiettoria di discesa verso la pista del "Vespucci" ripresa da un aereo in atterraggio. Con la nuova pista lo stesso tratto finale di discesa sorvolerà territorio libero da insediamenti e lontano da abitati.



A che serve...

Tra le tante insensatezze recitate per contestare l'aeroporto fiorentino, c'è ancora chi riesce a sostenerne l'inutilità. Qui sotto, dalla cronaca degli ultimi mesi, una carrellata di esempi di come ogni aspetto della vita della città e del territorio sia legata alla disponibilità di un aeroporto (oltre alla normale funzione di trasporto pubblico e a tutti gli altri benefici connessi).



Il BAe 146 del RAF Queen's Flight che il 22 settembre ha portato a Firenze il primo ministro inglese Theresa May per il discorso all'Europa sulla Brexit.



Un Bombardier CL-604 della Swiss Air Ambulance, uno dei tanti aerei ambulanza che fanno scalo al "Vespucci" quasi ogni giorno per trasporto pazienti, organi, ecc.



Il Falcon 7X che lo scorso 18 settembre ha portato a Firenze il Dalay Lama.



Uno dei Canadair CL-415 che la scorsa estate hanno utilizzato il "Vespucci" come scalo tecnico per gli interventi antincendio sulle colline di Firenze e Arezzo.



Il Global Express del gruppo indiano Jindal, tra i possibili soggetti interessati al salvataggio delle acciaierie di Piombino, transitato a Firenze a inizio ottobre.

VIA aeroportuali

La procedura di Valutazione Impatto Ambientale (VIA) sul masterplan 2014-2029 dell'aeroporto "Vespucci" di Firenze è una delle numerose procedure di tale tipologia che periodicamente interessano gli scali italiani oggetto di piani di sviluppo generali o di adeguamenti significativi delle infrastrutture (per lo scalo fiorentino è la seconda dopo quella conclusa nel 2003 sul masterplan 2000-2010, con una durata di 37 mesi). Prendendo a riferimento gli ultimi cinque anni, ad oggi dieci aeroporti hanno visto la conclusione della propria procedura VIA, con l'emissione dei pareri dell'apposita commissione tecnica del Ministero dell'Ambiente (CTVIA) e del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, quindi col decreto approvativo finale a firma dei due rispettivi ministri. In ordine cronologico, dal 2013 ad oggi, sono Bologna (2013, modificato nel 2014), Roma Fiumicino (2013, modificato nel 2014), Cagliari (2014), Brindisi (2014), Bari (2014), Palermo (2015), Foggia (2015), Lamezia Terme (2015), Venezia (2016) e Verona (2017).

Iter comuni

Ripercorrendo le dieci procedure VIA concluse emerge come ognuna abbia naturalmente proprie specificità in relazione alle diverse tipologie di interventi sui singoli aeroporti, sia per entità delle opere e delle trasformazioni previste sia per incidenza sul territorio esterno allo scalo. Hanno invece carattere comune, secondo le norme vigenti e le prassi usuali, gli iter e gli adempimenti richiesti e seguiti nella predisposizione delle fasi istruttorie: la presentazione di progetti con i gradi di approfondimento adeguati alla procedura di VIA su masterplan aeroportuali; la redazione di studi e valutazioni ambientali e di eventuali integrazioni, spesso richieste nello svolgimento dell'iter per approfondire aspetti specifici utili alla formulazione dei pareri; la predisposizione delle fasi preliminari della "valutazione di incidenza" per la verifica della sussistenza di effetti su aree naturalistiche di particolare pregio (rete Natura 2000) presenti entro un certo ambito territoriale, con gli eventuali approfondimenti successivi; la valutazione di osservazioni e pareri che possono essere avanzati da soggetti pubblici e privati nei periodi di pubblicazione dei documenti (in alcuni casi non ne sono state presentate).

Approvazioni e prescrizioni

Carattere comune hanno anche le conclusioni favorevoli delle procedure VIA, che prevedono sempre un "parere positivo con prescrizioni", ossia l'accompagnamento dell'approvazione ambientale del progetto con un allegato di prescrizioni da ottemperare nella prosecuzione del percorso verso la fase attuativa degli interventi, nelle fasi di cantiere e nell'esercizio dell'infrastruttura. Prescrizioni

Tra le 15 procedure VIA aeroportuali concluse o avviate negli ultimi cinque anni, quella del "Vespucci" ha seguito modalità e iter comuni ma si è distinta per il clima particolare e le interferenze che ne hanno condizionato il percorso.



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MIBAC) e ente regionale (Regione Toscana nel caso del "Vespucci") sono i tre soggetti pubblici più responsabili dello svolgimento della procedura VIA e delle prescrizioni allegate al decreto approvativo.

che in molti casi ribadiscono e dettagliano azioni già previste nel piano di realizzazione dell'opera, in altri casi indicano aspetti da approfondire o ulteriori accorgimenti da attuare. Le prescrizioni sono dettate dai due Ministeri coinvolti nella procedura, quello dell'Ambiente e il dicastero dei Beni e delle Attività Culturali, integrate quando necessario con altre indicate dalle Regioni interessate quando non siano già ricomprese tra quelle degli enti governativi.

Oggetto delle prescrizioni del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare sono prevalentemente gli aspetti ambientali legati al rumore e alle emissioni in atmosfera, con azioni e monitoraggi da attuare in collaborazione con le ARPA regionali (agenzie regionali per la protezione dell'am-

biente); aspetti connessi alla gestione del sistema delle acque, dagli assetti idraulici del territorio interessato ai trattamenti delle acque piovane e reflue; accorgimenti richiesti per la migliore attuazione delle fasi di cantiere, compreso il tema della gestione delle terre di scavo da ottemperare preliminarmente all'avvio dei cantieri. Dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo arrivano principalmente raccomandazioni sulle attenzioni da riservare all'aspetto archeologico connesso all'attuazione delle varie fasi di intervento che comportano opere di scavo, in collaborazione con le locali Soprintendenze; sulle verifiche dell'inserimento delle nuove opere nel contesto paesaggistico, sulla qualità delle stesse opere a livello architettonico e dei materiali impiegati, sulla tipologia di essenze naturali impiegate nelle piantumazioni di nuove aree verdi. Dalle Regioni arrivano prescrizioni che in gran parte approfondiscono temi connessi agli stessi aspetti ambientali, paesaggistici o di cantiere e in certi casi questioni più specifiche della singola realtà territoriale interessata (ma in vari casi non risultano aggiunte prescrizioni regionali).

Tempistiche

Guardando alla tempistica delle dieci procedure VIA concluse tra il 2013 e il 2017, la durata degli iter risulta naturalmente molto variabile. Come già evidenziato, ogni procedura fa storia a sé per le caratteristiche peculiari di ogni piano di sviluppo (entità degli interventi, ampliamenti del sedime in aree esterne allo scalo, contesto territoriale, completezza del materiale elaborato, ecc.) e per le modalità di gestione delle procedure da parte dei soggetti coinvolti (più o meno rapido e collaborativo). Le tempistiche indicate quindi sono puramente statistiche e non confrontabili. Alcuni piani riguardano opere di semplice adeguamento, a volte interamente interne ai sedimi aeroportuali, altri sono inseriti in contesti territoriali e ambientali particolarmente delicati (come a Venezia); in alcuni casi le procedure hanno avuto una o più fasi di sospensione (come a Foggia). Considerando comunque il periodo intercorrente tra il momento dell'avvio dell'iter da parte di ENAC (ente deputato a tale adempimento presso il Ministero dell'Ambiente) alla firma del decreto approvativo finale dei due ministri dell'Ambiente e dei Beni e Attività Culturali, emergono quindi tempi estremamente variabili, dai 14 mesi della VIA per Lamezia Terme ai 38 mesi per Foggia, con una durata media, a titolo puramente indicativo relativa ai dieci casi citati, di circa 26 mesi (rispetto a una media generale indicata dal Ministero dell'Ambiente di tre anni).

Iter in corso

Dopo la conclusione dell'iter relativo a Verona, lo scorso luglio, attualmente sono in

VIA aeroportuali

corso cinque procedure VIA che proseguono secondo il percorso ordinario avviato. Iter che sono in atto da 20 mesi per Roma Ciampino (dal febbraio 2016); 16 mesi per Salerno (dal giugno 2016); sette mesi per Milano Linate (dal marzo 2017); sette mesi per Roma Fiumicino (dal marzo 2017); sei mesi per Treviso (dall'aprile 2017). Salerno ha il provvedimento finale in predisposizione, gli altri quattro sono (a fine ottobre) in fase di istruttoria tecnica della commissione ministeriale (CTVIA).

VIA fiorentina

Tra le VIA in corso rientra naturalmente anche quella del "Vespucci" di Firenze, avviata il 24/3/2015, che per tempistica (due anni e sette mesi a fine ottobre 2017) al momento sta ancora nella media nazionale di tali procedure (eccessivamente lunghe e tortuose) ed è stata condotta secondo norme e prassi comuni a tutte le altre, con i relativi passaggi e documentazioni. Rappresenta però un caso a sé per il clima particolare in cui si è svolta e che ne condiziona la definitiva chiusura.

Nel quadro delle procedure VIA degli ultimi anni, quella per il "Vespucci" di Firenze riguarda certamente un'opera importante e impegnativa, una delle opere aeroportuali più significative a livello nazionale (considerata tale nel piano nazionale degli aeroporti e nella programmazione infrastrutturale italiana). Non tanto per entità di investimento, che è significativo ma in linea con quelli attuati (in certi casi ulteriormente programmati) sui principali scali italiani, ma per caratteristiche. Ciò perché qui ci si trova oggi a dover attuare un'opera infrastrutturale normale per qualunque altro scalo e attuata ovunque nel secolo scorso (dotarsi di una pista adeguata), e lo di deve fare in un contesto territoriale che nel tempo ha posto sempre poca attenzione per l'esistenza dello scalo e le sue esigenze, con le conseguenti problematiche da risolvere oggi. A fronte però della complessità e valenza del lavoro svolto, con un masterplan che va oltre l'ambito aeroportuale per dare un diverso (migliore) assetto a una porzione di piana fiorentina e un'annessa imponente documentazione ambientale, la VIA fiorentina si distingue per la singolarità del suo svolgimento extra-tecnico, ossia per la quantità di ostacoli frapposti al suo svolgimento e le interferenze politiche, burocratiche e giuridiche che ne han-

no intralciato il normale avanzamento.

Ogni procedura VIA è accompagnata da un certo numero di osservazioni e pareri, ma solo qui si è raggiunta una mole spropositata di contestazioni, in buona parte fuori luogo (molte fuori tempo) presentate e reiterate per zavorrare l'iter. Comitanti contro, sindromi NIMBY, difensori di propri orticelli accompagnano ovunque qualunque progetto, ma solo qui trovano tanto supporto e risonanza in pezzi di istituzioni che rimangono contro interessi e esigenze dei propri territori e cittadini. In nessun'altra procedura si sono visti tanti sforzi profusi in battaglie legali a colpi di

male svolgimento della procedura. Quando si arriverà alla fine dell'iter potrà essere interessante chiarire anche questi aspetti, per sapere chi davvero ha più "contribuito" al raggiungimento dell'obiettivo.

Via d'uscita?

Lo scorso 19 settembre, dopo due anni e sei mesi di iter, la VIA fiorentina (sostanzialmente conclusa) ha lasciato la "vecchia" procedura per essere reinstradata sul percorso previsto dalla nuova normativa europea sulle valutazioni di impatto ambientale adottata dal Governo il 16/6/2017 (in vigore dal 21/7/2017). Passo non dovuto per le procedure in corso ma, come consentito dalla norma stessa, richiesto nel caso fiorentino dai proponenti il progetto (formalmente da ENAC). Questo dovrebbe consentire di uscire dal campo minato creato attorno al masterplan del "Vespucci" (che peraltro deflagrerebbe su tutto il sistema aeroportuale nazionale), per riportare anche a Firenze i termini della questione in una normale valutazione ambientale, con il rispetto di adempimenti, atti, prescrizioni, ruoli e competenze chiari e realmente utili e necessari.

Firenze è al momento il primo e unico caso di procedimento di VIA in corso sospeso e reinstradata sulla nuova procedura (che è obbligatoria per tutte quelle avviate dal 16/5/2017), perché naturalmente per le altre cinque procedure in corso (per ora) non ne sussiste l'esigenza, procedendo in una normale dialettica tra soggetti coinvolti. E al momento il caso fiorentino è anche in assoluto la prima VIA aeroportuale a seguire la nuova normativa dato che dal maggio scorso non ne sono state avviate altre. Normativa che contempla passaggi più chiari e certi nelle tempistiche (oltreché nelle

garanzie ambientali per la migliore attuazione dell'opera, tramite le annesse prescrizioni), con nuovi adempimenti richiesti anche alle procedure avviate da tempo e "convertite". Al momento in cui chiamiamo questo numero del notiziario la VIA fiorentina sta in questa fase, con il nuovo materiale elaborato in valutazione da parte della commissione ministeriale CTVIA, per poi passare all'elaborazione del provvedimento finale e alla firma dei due ministri del decreto definitivo di chiusura della procedura (che ci auguriamo di poter raccontare nel prossimo numero).

MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

Valutazioni Ambientali: VAS - VIA

HOME RICERCA PROCEDURE DATI E STRUMENTI COMUNICAZIONE COLLEGAMENTI

Sei in: Home Ricerca Info

Aeroporto di Firenze - Master Plan aeroportuale 2014-2029

Informazioni generali

Opera: Aeroporto di Firenze "Amerigo Vespucci"

Progetto: Aeroporto di Firenze - Master Plan aeroportuale 2014-2029

Descrizione: Il Master plan prevede la riqualificazione dell'aeroporto mediante la realizzazione della nuova pista di volo, dei piazzali aeromobili, del nuovo Terminal Passeggeri, della viabilità di accesso e dei parcheggi, dell'area Cargo e del Terminal di aviazione generale.

Proponente: ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Tipologia di opera: Aeroporti

Scadenza presentazione osservazioni: 04/11/2015

Altri progetti per la stessa opera: Mostra / Nascondi

Territori ed aree marine

Regioni: Toscana

Province: Firenze

Comuni: Sesto Fiorentino, Firenze

Aree marine: Nessuna area marina

Valutazione Impatto Ambientale	
Codice procedura (ID_VIP):	2980
Procedura integrata VIA-Valutazione di incidenza:	SI
Data presentazione istanza:	24/03/2015
Data pubblicazione avviso sui quotidiani:	24/03/2015
Termine presentazione Osservazioni del Pubblico:	23/05/2015
Data avvio istruttoria tecnica:	01/04/2015
Data richiesta integrazioni:	21/07/2015
Data ricezione integrazioni:	08/09/2015
Data ripubblicazione avviso sui quotidiani:	05/09/2015
Termine presentazione Osservazioni del Pubblico su ripubblicazione:	04/11/2015
Oggetto ripubblicazione:	Documentazione integrativa
Data ricezione integrazioni relative al progetto ripubblicato:	02/12/2015
Data Parere CTVIA:	02/12/2016
N° Parere CTVIA:	2235
Esito Parere CTVIA:	Positivo con prescrizioni
Note:	In data 19 settembre 2017, ENAC ha chiesto l'applicazione al procedimento in corso della disciplina ai sensi dell'art. 23, c. 2 del D.Lgs. 104/2017.
Responsabile del procedimento:	Antonio Venditti
Stato procedura:	Istruttoria tecnica CTVIA

avvillì, ricorsi, esposti e diffide per scardinare prassi usuali (mai contestate altrove) e ostacolare il percorso. Non si erano mai visti scontri istituzionali per delegittimare e rinnegare le competenze degli enti aeronautici nazionali. Restano singolari gli "scambi di opinione" tra vertici regionali e ministeriali che hanno accompagnato l'iter sull'asse Roma-Toscana per le responsabilità di ritardi, intoppi e annunci saltati, tra richieste di approfondimenti un po' eccessivi, ex-dirigenti regionali schierati al fianco dei comitati contro e ministeri forse un po' troppo timidi nel salvaguardare un nor-

Poli aeroportuali: pista prioritaria

Come avviene ormai da anni, periodicamente qualcuno, di qua o di là dell'Appennino, ripropone una qualche forma d'intesa tra Toscana e Emilia Romagna, o tra l'area fiorentina e quella bolognese, in tema di aeroporti. A volte è per provare a rilanciare, apertamente o tra le righe, l'idea che alla fine si possa rinunciare ai progetti del "Vespucchi" per rivolgersi al "Marconi" di Bologna, a volte per alimentare propositi di integrazione un po' abusati, che comunque nulla hanno a che vedere con l'esigenza e l'urgenza di risolvere i problemi aeroportuali dell'area fiorentina.

Polo alla bolognese

L'ultima uscita, lo scorso settembre, è arrivata dal sindaco di Bologna che ha giudicato "maturi" i tempi per un'intesa con il polo aeroportuale toscano, con il "Marconi" che dovrebbe assumere il ruolo guida del polo interregionale, visto il livello di sviluppo che sta vivendo lo scalo bolognese, le sue ulteriori prospettive di crescita di traffico e infrastrutture. Una proposta che appare di nuovo fuori luogo e fuori tempo date quelle che sono le questioni ancora aperte per lo scalo dell'area fiorentina e bene ha fatto il sindaco di Firenze a declinare gentilmente l'invito, evidenziando come per ora ben altre siano le nostre priorità in tema aeroportuale. La proposta peraltro appare ancora più discutibile considerando che finora Bologna, in base a propri studi e valutazioni, ha sempre bocciato ogni ipotesi di integrazione nella propria regione. In questo modo, negli anni scorsi, è fallita ad esempio la proposta di un sistema aeroportuale Emilia-Romagna promosso da Rimini e Forlì e dalla Regione Emilia Romagna e oggi al di là dell'Appennino proseguono con tre società di gestione per i tre scali commerciali attivi (con Forlì che sta cercando di ricreare la propria società per riaprire al traffico lo scalo).

Area Centro-Nord

Non c'è dubbio che nell'Area Centro-Nord, "area omogenea" che nel Piano Nazionale Aeroporti identifica Toscana, Emilia Romagna e Marche (comprendendo gli aeroporti di Ancona, Bologna, Firenze, Parma e Pisa) il ruolo di scalo più importante sia quello di Bologna. Ciò per la ragione che ben conosciamo qui in Toscana, avendo contribuito in modo determinante a consegnare oltre Ap-

La realizzazione della nuova pista di Firenze resta l'intervento prioritario rispetto a qualunque altro ragionamento su poli e sistemi aeroportuali.



AREA CENTRO-NORD PIANO NAZIONALE AEROPORTI

Lunghezza piste

Pisa	2.992 m, 2.736 m
Ancona	2.965 m
Rimini	2.962 m
Bologna	2.803 m
Parma	2.124 m
Firenze	1.560 m

(ENAV/AIP, Caratteristiche fisiche)

Distanza centro città

Pisa	2 km
Parma	3 km
Firenze	5 km
Bologna	6 km
Rimini	8 km
Ancona	13 km

Passeggeri 2016

Bologna	7.668.009
Pisa	4.978.280
Firenze	2.503.314
Ancona	476.941
Rimini	236.918
Parma	188.455

(Dati ENAC, Traffico commerciale)

Movimenti 2016

Bologna	65.461
Pisa	36.568
Firenze	28.806
Ancona	7.492
Rimini	2.099
Parma	1.300

(Dati ENAC, Traffico commerciale)

pennino tale ruolo con gli errori di pianificazione aeroportuale fatti tanti anni fa creando (e mantenendo finora) il gap infrastrutturale dell'area fiorentina. Il ruolo principale di Bologna (tra i tre scali "strategici" di Bologna, Firenze e Pisa) oggi è indicato nel Piano Nazionale Aeroporti vigente, in vigore dal gennaio 2016 e nella rete TEN-T europea che identifica il "Marconi" come "core airport" (con gli altri cinque "comprehensive"). In realtà Bologna non è l'infrastruttura aeroportuale più grande tra i sei scali dell'Area Centro-Nord: per sistema di piste è Pisa; per estensione del sedime civile è Rimini (dopo la dismissione delle funzioni mili-

tari); per dimensione di pista Bologna risulta quarta. Come si sa però il ruolo di un aeroporto non lo fa solo la dimensione di per sé, ma la collocazione più o meno felice rispetto all'origine della maggiore domanda e in questo Bologna (mancando la struttura adeguata a Firenze) occupa un ruolo ideale, con una struttura adeguata per dimensioni, vicino a una delle città più importanti d'Italia qual'è il capoluogo emiliano e in posizione baricentrica nel paese.

Una situazione che vede concentrata in Emilia Romagna anche le maggiori potenzialità a lunga scadenza per dotazione di infrastrutture: le tre comprese nel piano, già tutte con buone piste e oggetto di ulteriori sviluppi (come l'allungamento della pista a 2.900 metri previsto a Parma per sviluppare un polo cargo), ma anche per l'esistenza di ulteriori riserve: Forlì (pista di 2.561 m), che sta cercando la strada per una ripartenza e potrà essere di nuovo in futuro valvola di sfogo per Bologna stessa; la nuova realtà di Piacenza, altra base militare in conversione a usi civili, con pista di 2.990 metri, per ora di utilità pressoché nulla ma che va ad arricchire il patrimonio infrastrutturale della regione.

Polo nostrano

In questo quadro è evidente come la priorità della nostra regione resti sempre il recupero di capacità strutturale. La maggiore dotazione (esistente e futura) resterà ormai al di là dell'Appennino, ma per traffico e funzionalità la Toscana ha tanto da recuperare, se e quando sarà colmato il vuoto infrastrutturale dell'area fiorentina che correggerà per quanto ancora possibile le distorsioni vissute finora. Quindi è essenziale non dar spazio a ulteriori interferenze nel processo avviato per l'adeguamento del "Vespucchi". Dalle nostre parti abbiamo già pagato lo scotto della rincorsa di propositi d'integrazione usati per congelare per tanti anni l'avvio a soluzione dei reali problemi dello scalo fiorentino (sempre gli stessi con qualunque forma di gestione). Si eviti quindi di reiterare il copione a scala interregionale e si congeli qualunque tavolo aeroportuale toscano-emiliano fino all'attivazione della nuova pista di Firenze e quindi di un sistema toscano reale e funzionale. Poi (solo poi) si dovrà vedere se e come sedersi al tavolo e come apparecchiare.

Trent'anni di Lufthansa



ATR 42 NFD



DHC-8 100 Contactair



RJ85 Lufthansa CityLine



Q400 Augsburg Airways

Con il volo LH5542 proveniente da Monaco di Baviera l'8 novembre 1987 Lufthansa avviava per la prima volta voli su Firenze. Il collegamento, partito con frequenza giornaliera, fu attivato con ATR 42 della NFD (NurbergerFlugdienst), allora uno dei vettori regionali sussidiari di Lufthansa. In trent'anni il volo da Monaco è proseguito ininterrottamente, incrementato nelle frequenze e gestito successivamente con diversi modelli di turboelica (Dash 8, ATR 72, Bombardier Q300 e Q400) di vari vettori partner (Contactair, DLT, Augsburg Airways), quindi da metà anni '90, con jet regionali di Lufthansa CityLine e successivamente di Air Dolomiti, operatore italiano acquisito dal vettore tedesco (Avro RJ85, BAe 146, Embraer 195). Dal marzo 1998 Lufthansa ha rafforzato la propria presenza sul "Vespucchi" avviando il volo da Francoforte, operato inizialmente con Avro RJ85 e frequenza giornaliera, quindi con Embraer 190, tutt'ora impiegato sulla rotta. Per alcuni anni il vettore tedesco ha collegato direttamente Firenze anche con Dusseldorf e Stoccarda.

Da trent'anni Lufthansa è uno dei più importanti operatori dello scalo fiorentino. Oggi ha un'offerta di dieci collegamenti giornalieri nell'orario estivo (6 da Francoforte, 4 da Monaco) e sette nell'orario invernale (4 da Francoforte e 3 da Monaco), operati con Embraer 190 e 195 di Air Dolomiti e Lufthansa CityLine, cui si aggiungeranno i voli da Dusseldorf programmati da gennaio 2018 da Eurowings, vettore del gruppo Lufthansa (andando a sostituire Air Berlin che ha cessato le attività).

In alto: incrocio (sullo scalo di Monaco) tra Embraer 195 di Lufthansa CityLine e Air Dolomiti; gli Embraer E-Jets sono utilizzati per le rotte da Monaco e Francoforte a Firenze. A destra, alcuni dei velivoli impiegati da Lufthansa nei trent'anni di operazioni sul "Vespucchi".

Sistema mancato

Dopo una primavera-estate condizionata dai soliti dirottamenti per l'incidenza del vento, lo scorso 14 ottobre è arrivata per il "Vespucchi" la prima giornata di dirottamenti autunno-inverno 2017 per bassa visibilità, poi ripetuta nei giorni successivi, generata dal noto fenomeno legato all'assetto della pista attuale: anche quando non c'è vera e propria nebbia (che manda in tilt qualunque scalo) il "Vespucchi" diventa irraggiungibile per gli strati di foschia che si creano e permangono (in questo caso per assenza di vento) sulla massa d'acqua del corso dell'Arno che attraversa il finale della procedura di discesa verso lo scalo proprio davanti al punto minimo in cui i piloti devono poter vedere la pista stessa per proseguire fino all'atterraggio.

Ma oltre ai soliti risvolti in termini di disagi e danni per il traffico del "Vespucchi" (ritardi, dirottamenti, coincidenze saltate, ore di volo aggiuntive, centinaia di chilometri percorsi da decine di pullman, costi economici), la situazione di inizio ottobre ha riproposto anche effetti a scala regionale. Mentre infatti a Firenze stazionava la "nuvoletta" di foschia nel punto sbagliato al momento sbagliato, a Pisa lo scalo chiudeva per vera e propria nebbia, generata da fenomeni atmosferici simili, tipici della stagione, accentuati dalle caratteristiche del territorio e dalla vicinanza



Dal 25 agosto scorso Ernest Airlines, vettore milanese specializzato nei voli con l'Albania, è tornata a operare il collegamento Firenze-Tirana, operato con Airbus A319 da 141 posti (nella foto). Ernest aveva operato la rotta già nel 2016 in collaborazione con Mistral Air.

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.



A sinistra: uno dei Saab SF-340 con cui Crossair (sussidiaria regionale di Swissair) iniziò i voli regolari sul "Vespucchi" di Firenze dal 1° dicembre 1987 con il collegamento da Lugano. A destra: uno dei nuovi Bombardier CS100 di Swiss, principale vettore svizzero ricostituito nel 2002 sulla struttura di Crossair. Il CS100 è impiegato attualmente sulla rotta Firenze-Zurigo.

del mare, sul quale si formano le masse nebbiose che poi arrivano sull'area aeroportuale. Il risultato sono state giornate di caos anche per l'aeroporto di Pisa che, oltre a non poter accogliere i dirottamenti da Firenze (finiti fuori regione), ha avuto molti propri voli dirottati su scali lontani centinaia di chilometri, fino a Torino.

In simili combinazioni di condizioni meteorologiche regionali, che si ripetono usualmente più volte nel corso dell'anno, un sistema infrastrutturale più adeguato e completo consentirebbe di gestire il tutto in modo molto più efficace e meno dannoso, rimanendo per quanto possibile entro la Toscana: con la nuova pista di Firenze, non solo sarebbe possibile far arrivare a destinazione i voli diretti al "Vespucchi" liberati dalla barriera della foschia sull'Arno (grazie al diverso orientamento della pista), ma anche accogliere su Firenze almeno una parte dei voli di Pisa, con uno scambio di aiuto reciproco nei dirottamenti che farebbe una vera logica di sistema.

Crossair-Swiss

Con la fine del 2017 compiono trent'anni anche i collegamenti regolari tra Firenze e la Svizzera, avviati il 1° dicembre 1987 da Crossair, allora sussidiaria di Swissair e dal 2002 trasformata nell'attuale Swiss. Crossair aveva già operato sullo scalo di Firenze dalla

fine degli anni settanta con voli charter, ma trent'anni fa, col volo LX674, avviò il collegamento regolare da Lugano, gestito per quasi quindici anni (con Saab SF-340, poi con Saab 2000, Fokker 50 e BAe 146), quindi ha effettuato collegamenti da Basilea e Zurigo. Dopo il fallimento di Swissair nel 2001, proprio su Crossair è stato ricostruito il principale vettore svizzero ridenominato Swiss International Airlines e con tale marchio ha ripreso nel 2002 il collegamento su Firenze da Basilea e dal 2004 quello da Zurigo (operato con Fokker 50 di Denim Air), proseguiti per alcuni anni. Dal marzo 2008 il collegamento da Zurigo è ripartito definitivamente con l'attuale offerta di tre frequenze settimanali, operate inizialmente con Avro RJ, quindi con Embraer 190 di Helvetic e, dalla scorsa estate, con i nuovi Bombardier CS100). Dal marzo 2015 Swiss ha attivato il volo da Ginevra, inizialmente con Bombardier Q400 di Austrian Airlines poi con Embraer 190 di Helvetic (sospeso nell'attuale orario invernale e riprogrammato dal prossimo marzo con i nuovi Bombardier CS100).

Air Berlin-Eurowings

Con il fallimento di Air Berlin e la cessazione delle attività dal 28 ottobre, anche la rotta Firenze-Dusseldorf subisce uno stop. Air Berlin aveva iniziato a operare sul "Vespucchi" nel

marzo 2010 con il volo da Stoccarda (interrotto nel 2016), mentre la linea da Dusseldorf era stata avviata nel maggio 2011 e potenziata a tre frequenze giornaliere nel 2016 per alimentare l'hub della compagnia sullo scalo tedesco, dal quale era stata creata una rete di collegamenti intercontinentali.

Il volo Firenze-Dusseldorf, che aveva registrato fin da subito un notevole successo, verrà ripreso il prossimo gennaio da Eurowings, un altro dei maggiori vettori tedeschi e parte del gruppo Lufthansa che ha rilevato asset delle attività di Air Berlin. La rotta con Firenze sarà riproposta sempre con tre frequenze settimanali e con gli stessi Bombardier Q400, anch'essi rilevati dal fallimento. Eurowings è un marchio presente da molti anni nel panorama dell'aviazione europea e dopo varie trasformazioni sta vivendo oggi una fase di forte crescita, entro il gruppo Lufthansa, compreso lo sviluppo di voli intercontinentali da Dusseldorf, dove ha la propria base principale. Nell'attuale veste Eurowings dal prossimo gennaio opererà per la prima volta da Firenze, ma il vettore originario nacque nel 1993 dalla fusione di due compagnie tedesche che avevano operato in precedenza sul "Vespucchi", NFD e RFG (con voli rispettivamente da Monaco e Dortmund).

Bombardier Q400 di Air Berlin, impiegato dal 2010 per alcuni collegamenti su Firenze (da Stoccarda, Dusseldorf e da Vienna per conto di Niki). I turboelica saranno ora presi in carico da Eurowings e impiegati dal prossimo gennaio sulla rotta Firenze-Dusseldorf.



Aeroporto

Anno 21 - Numero 4
N° progressivo 81 - Ottobre-Dicembre 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-firenze.it
Email assogiannotti@gmail.com

Presidente: Giorgio Morales