



### Masterplan: ok ambientale

Con il decreto del 28/12/2017 (DM 377) firmato dal ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e dal Ministro dei Beni e della Attività Culturali e del Turismo si è conclusa definitivamente la procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) sul masterplan 2014-2029 del "Vespucchi" di Firenze, avviata il 24/3/2015. Un atto che riconosce ufficialmente la fattibilità e sostenibilità ambientale della nuova pista 12/30 e delle altre opere aeroportuali e del quadro di interventi territoriali e ambientali ricompresi nel masterplan e la validità del lavoro fatto dall'esercito di tecnici degli enti responsabili, competenti o proponenti (Toscana Aeroporti, ENAC, ENAV) e dei soggetti specializzati nelle più svariate discipline che hanno elaborato soluzioni, progetti, studi e valutazioni, affinandone i contenuti nel corso della procedura (che serve proprio a questo).

Nel complesso, attraverso tutte le varie fasi previste (pubblicazione dei primi materiali e delle successive integrazioni richieste e volontarie, due periodi di osservazione del pubblico con relative controdeduzioni, emanazione di pareri, gestione di controversie sui pareri stessi), l'iter ha avuto una durata di due anni e nove mesi. Una durata che poteva essere inferiore senza le "particolarità" che hanno caratterizzato la procedura fiorentina, ma che è comunque rimasta entro la media dichiarata dal Ministero dell'Ambiente per procedure di questo tipo condotte finora (tre anni).

La pubblicazione del decreto ha ufficializzato anche gli atti susseguitisi nel corso del 2017, anno di passaggio tra il "parere positi-

### Verso la nuova pista



Dopo aver dedicato l'apertura dello scorso numero all'iniziativa web per la nuova pista nata tra i cittadini di Peretola, Quaracchi e Brozzi (condivisa da tante voci favorevoli all'aeroporto dell'area fiorentina), non potevamo che aprire questo numero con l'immagine della manifestazione per dire sì all'aeroporto e alla nuova pista promossa lo scorso 13 novembre presso il terminal del "Vespucchi" da Confindustria Firenze, sostenuta dalla Camera di Commercio e da tutte le associazioni di categoria dell'area metropolitana fiorentina presenti con i rispettivi vertici e con singole imprese che da una vita chiedono uno scalo migliore quale preconditione per supportare competitività, sviluppo e occupazione del nostro territorio. Iniziativa a cui nei giorni seguenti ha dato adesione anche Confindustria Toscana Sud, cui afferiscono le aree di Arezzo e Siena, parte del bacino primario del "Vespucchi" assieme all'asse Firenze-Prato-Pistoia, così come il "Galilei" di Pisa ha il proprio bacino primario in Pisa-Livorno-Lucca e l'area costiera tra Massa Carrara e Grosseto (e comunque entrambi indispensabili per tutto il sistema Toscana).

Il segnale chiaro e forte dei territori e dei cittadini (residenti, lavoratori, imprenditori, utenti, ecc.) a sostegno dell'adeguamento del "Vespucchi" con la nuova pista è significativo nel momento in cui, dopo il fondamentale via libera ambientale, l'iter del masterplan torna per molti aspetti (tempistiche, disbrigo di vari passaggi) soprattutto nelle mani di enti e istituzioni locali chiamati o richiamati in causa nel seguito della procedura, per l'attuazione dei prossimi adempimenti burocratici, per le fasi pre-cantiere e realizzative (tra Osservatorio e Conferenza dei Servizi, verifica e monitoraggio delle prescrizioni, conformità urbanistiche, ecc.). Ora più che mai tutti i soggetti coinvolti potranno esprimere nel modo più appropriato il proprio contributo al percorso verso la nuova pista.



*Dal prossimo 10 giugno TAP Air Portugal inizierà ad operare sul "Vespucchi" con il volo diretto da Lisbona, operato con Embraer 190.*

vo con prescrizioni" (Parere n° 2235) già emanato il 2/12/2016 e l'ultimo parere del 5/12/2017 (Parere n° 2570) sul materiale integrativo presentato in ottobre. Nel mezzo ci sono stati una serie di scambi di richieste e risposte tra ENAC e Ministero dell'Ambiente su alcuni aspetti controversi del parere del dicembre 2016, già resi noti nel corso dell'anno (ne abbiamo accennato in precedenti numeri del notiziario e ne riparlamo nelle pagine centrali di questo numero).

Tra i passaggi del 2017, come noto, c'è stata poi la sospensione della procedura e la successiva ripartenza per il riallineamento dell'iter sulla nuova norma europea per le VIA in vigore in Italia dallo scorso luglio (D.Lgs. 104/2017), alla quale ENAC ha chiesto di aderire per la procedura fiorentina e il ministero ha acconsentito, indicando gli adempimenti necessari da attuare e gli studi integrativi da presentare. Il tutto svolto tra luglio e ottobre e conclusosi positivamente con l'ultimo parere del 5/12/2017, propedeutico all'emanazione del decreto finale di conclusione VIA del 28/12/2017, con il definitivo ok ambientale e il quadro prescrittivo ufficiale (ne parliamo nella parte centrale di questo numero).

### **Masterplan: ok tecnico**

Ufficializzata la validità ambientale del masterplan e della nuova pista 12/30, vale la pena ricordare come già dal 2014 lo stesso masterplan avesse ottenuto l'ok tecnico, emanato dall'ente nazionale dell'aviazione che in ogni paese è l'unico soggetto responsabile di tale adempimento (ENAC per l'Italia). Ok tecnico che sanciva ufficialmente la validità della soluzione per la pista (localizzazione, orientamento, dimensione, caratteristiche, incidenza dei venti, procedure, ecc.), secondo la tipologia di soluzione indicata fin dalle prime riunioni tenutesi con tutti gli enti locali una decina di anni fa, confermando l'assetto da sempre conosciuto come migliore per l'aeroporto esistente nell'attuale localizzazione nella piana tra Firenze e Sesto Fiorentino (fin dalle prime ipote-



CHRIS DE KLERCK

*Dal 2 aprile il vettore belga TUIFly, parte del più importante operatore turistico del mondo (il tedesco TUI Group), avvierà la rotta da Anversa a Firenze con Embraer 190 (nella foto).*

si di nuova pista per Peretola della fine degli anni '40 del secolo scorso).

Vale la pena ricordarlo per evidenziare ancora una volta l'inutilità delle polemiche "tecniche" susseguite in questi anni (tuttora rilanciate in blog e iniziative anti-aeroporto), basate su studi "fai-da-te", "contro-masterplan" e "contro-pareri" che naturalmente ognuno è libero di fare, ma che erano e restano opinioni (opinabili) rispetto all'ufficialità della validità e fattibilità tecnica della nuova pista 12/30.

### **Masterplan: ok UNESCO**

Tra l'ok tecnico e l'ok ambientale, lo scorso novembre il "caso Firenze" ha fatto notizia anche per il pronunciamento dell'UNESCO sulla nuova pista del "Vespucci". Un parere non necessario e di per sé singolare, ma indotto dagli oppositori del progetto che avevano tempestato la sede mondiale UNESCO di Parigi con appelli allarmistici su presunti effetti negativi della nuova pista sui siti storici dell'area fiorentina (sistema delle ville medicee e centro storico). Appelli che apparivano infondati e esagerati ma che hanno indotto l'ente dell'ONU a valutare la questione e quindi a confermare (nell'ambito del report più generale su Firenze elaborato nel maggio 2017) l'insussi-

stenza di pericoli per i monumenti e le aree storiche connessi al progetto della nuova pista. Vale la pena ricordare questo ok "artistico-culturale" arrivato dall'UNESCO per evidenziare, anche in questo caso, l'inutilità delle polemiche alimentate per anni anche su tale aspetto. Aspetto che naturalmente era già affrontato e chiarito negli studi annessi alla procedura VIA sul masterplan, ma che poteva essere valutato da chiunque nella sua reale inconsistenza semplicemente guardandosi attorno (come consigliato più volte sulle pagine di questo notiziario). Guardando cioè a altre realtà dove piste e attività aeree, anche ben più consistenti di quelle previste per il "Vespucci", coesistono da sempre con prossimità più o meno strette con siti UNESCO (Venezia, Pisa o Roma per citare esempi italiani).

### **Contestazioni bocciate**

La lettura della documentazione finale della procedura VIA, che ripercorre il lungo iter svolto e ne sintetizza i contenuti, risulta molto utile anche per soppesare nel suo complesso la "serietà" dei metodi di contestazione che per anni sono stati usati nella questione. Leggendo il parere della commissione ministeriale VIA/VAS già emanato nel dicembre 2016 (e confermato nel 2017), nella lunga parte introduttiva di inquadramento e ricostruzione della procedura (176 pagine sulle 216 totali del documento), si trovano sintetizzate le spiegazioni (quasi tutte già contenute in precedenti documenti della VIA) riguardanti i temi più gettonati nella battaglia dei "contro". Ad esempio, la vicenda della sentenza del TAR del 2016, di nessuna rilevanza per lo svolgimento della VIA in quanto riguardante atti ormai superati (la VAS sul PIT regionale del 2014) e comunque diversi dalla VIA nazionale. Oppure la recente polemica imbastita sull'attuale scalo (per chiederne il ridimensionamento e magari la chiusura...) riesumando il vecchio masterplan del 2000 e il relativo decreto VIA del 2003. Vicenda che era già spiegata nei documenti del masterplan ed è riportata nel parere della commissione ministeriale, chiarendone l'evoluzione e il rapporto (inesistente) con il masterplan e la VIA attuale.



DENIM ALEXSEY

*Con la ripresa del collegamento Firenze-Vienna, dal prossimo 25 marzo, Austrian Airlines inizierà a impiegare sul "Vespucci" l'Embraer 195 al posto del turboelica Bombardier Q400 impiegato fino ad oggi.*



## "Aeroporto" sventolato



In 22 anni di pubblicazione abbiamo visto utilizzare in vari modi il nostro notiziario "Aeroporto", fonte d'informazione sulla questione aeroportuale fiorentina e toscana (storia, evoluzione, progetti). Fonte informativa basata su dati e documenti ufficiali (e sulla conoscenza del settore aviazione, oltre che della specifica questione locale) utilizzata da commentatori, politici, giornalisti, operatori aeroportuali, vettori, cittadini, comitati e istituzioni pro e contro l'aeroporto fiorentino. Fonte per altre pubblicazioni, articoli, blog, studi e tesi di laurea.

Adesso (lo scorso 27 novembre) abbiamo potuto assistere anche allo sventolamento del nostro "Aeroporto", in Palazzo Vecchio, durante l'ultimo dibattito sulla questione aeroportuale in consiglio comunale. Il numero scorso del nostro notiziario è stato sventolato durante un intervento anti-aeroporto, per contestarne alcuni contenuti e commenti (non ben compresi o non condivisi). Ma al di là di tale contestazione (e ovviamente confermando in toto contenuti e commenti in oggetto), nell'occasione è sembrato riemergere un grande equivoco sulla nostra Associazione, già emerso in passato con sparate, accuse (a volte anche richieste perentorie di atti ufficiali) rivolte a noi invece che agli enti o gestori aeroportuali o ad altri destinatari istituzionali. Cogliamo quindi quest'ultimo episodio, anche divertente, per ribadire che noi non siamo autori né responsabili del masterplan, non siamo gestori né azionisti dell'aeroporto, ma cittadini che da 40 anni seguono e commentano (consapevolmente) la questione e i suoi protagonisti.



IAN MCGREGOR

*Dal prossimo maggio British Airways apre le nuove rotte stagionali per Firenze da Edimburgo e Manchester, che si aggiungeranno alla ripresa dei voli da Birmingham, Bristol e Londra Stansted ed al collegamento attivo tutto l'anno dal London City Airport. Tutti i voli sono programmati con Embraer 170 o 190 della BA Cityflyer (nella foto un Embraer 170).*

Temi sui quali sono state costruite vere e proprie sceneggiate, tra conferenze stampa, interrogazioni in consigli comunali, regionali e in Parlamento, esposti e altre amenità proprio da chi si vantava di aver "stanato" e letto per primo il parere ministeriale, evidentemente senza troppa attenzione (peraltro generando assurdi articoli sulla stampa nazionale, totalmente ignara dei reali termini della questione fiorentina e toscana). Un copione che è utile tenere presente, visto il reiterarsi delle (solite) polemiche e degli stessi metodi, che sicuramente proseguiranno, fino all'entrata in funzione della nuova pista e delle opere connesse (parco, aree ricreative, boschi, nuove aree protette, piste ciclabili, percorsi pedonali, opere di messa in sicurezza idraulica, ecc. ecc).

### Masterplan, Castello, tram, ecc.

L'ufficializzazione dell'assetto definitivo che potrà avere il "Vespucci", ottenuta con la conclusione della procedura VIA sul masterplan aeroportuale, era il tassello basilare per poter comporre un corretto assetto della porzione di piana tra Firenze, Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio (come evidenziato per vent'anni su questo notiziario). Un concetto, riconosciuto oggi da (quasi) tutti, che ha ribaltato l'idea di aeroporto quale elemento residuale posto dopo tutto il resto (se e come potesse starci), che di fatto significava non volere l'aeroporto ma anche bloccare la sorte delle altre opere.

Adesso, partendo dal "Vespucci", si potrà delineare definitivamente il puzzle urbanistico-infrastrutturale dell'area, con tutti gli elementi di vecchia e nuova previsione da mettere (o correggere) nel modo giusto al posto giusto: il progetto Castello in ridefinizione (non interessato fisicamente dalla nuova pista, che sarà più distante rispetto all'attuale, ma da parte della nuova area terminale e da una diversa

incidenza dei vincoli aeroportuali), quindi la questione Mercafir, stadio e cittadella viola; le nuove previsioni nell'area del Polo Universitario (polo scolastico, chiesa) e un poco più in là (moschea); termovalorizzatore (sì o no?); il nuovo hotel previsto presso il centro benessere campigiano (appena posizionato sotto la traiettoria della nuova pista); il prolungamento della linea 2 della tranvia per Sesto Fiorentino (da integrare col masterplan aeroportuale); la connessione su ferro dell'aeroporto con la direttrice Prato-Pistoia e la stazione ferroviaria a servizio del "Vespucci" (al momento non previsti con soluzioni funzionali); nuovo asse viario Lastra a Signa-Indicatore (interferente con opere connesse al masterplan aeroportuale). Ma già nei prossimi mesi dovrebbero andare a definizione anche questioni più legate all'oggi, come la connessione al terminal esistente della fermata "Aeroporto" della tranvia come attualmente realizzata, in superficie al di là di via del Termine; o la nuova viabilità di ingresso e uscita dall'aeroporto, con una soluzione compatibile con la prevista eliminazione del semaforo attuale che instrada il traffico dal "Vespucci" verso la città. Nel 2018 dovrebbero quindi chiarirsi più o meno tutte queste questioni, nel procedere delle varie pianificazioni, nell'ambito della Conferenza dei Servizi sul masterplan (che dovrà essere il luogo dove si portano soluzioni, non dove si sollevano problemi) e nelle progettazioni definitive.

*Dal prossimo 25 marzo riprende il volo Firenze-Bruxelles di Brussels Airlines, operato con frequenza giornaliera (con voli aggiuntivi nei fine settimana) ed effettuato con Airbus A319 (nella foto).*



MARLENE LEUTGEB

# Decreto VIA (DM 377)

Con la formula riportata qui a fianco il decreto firmato dai ministri dei due dicasteri (DM 377) ha chiuso definitivamente la procedura di valutazione di impatto ambientale del masterplan del "Vespucci". L'atto (il secondo decreto di chiusura VIA su masterplan aeroportuali emanato nel 2017 dopo quella di Verona del 27 luglio), nelle 50 pagine del dispositivo ricostruisce i passaggi svolti dall'avvio dell'iter (24/3/2015) all'emissione dell'ultimo parere della commissione ministeriale (5/12/2017) e formula il quadro prescrittivo ufficiale per la prosecuzione delle procedure, la gestione delle fasi "ante operam, in corso d'opera e post operam". Quadro costruito in base ai pareri espressi dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), dal Ministero dei Beni e della Attività Culturali e del Turismo (MIBACT) e dalla Regione Toscana (che ha partecipato alla fase istruttoria con proprio rappresentante).

Il provvedimento di chiusura VIA (che qui possiamo solo tratteggiare ma consultabile integralmente sul sito del MATTM) si compone del DM 377 e, in allegato, di tre pareri della commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS (n°2235 del 2/12/2016, n°2336 del 17/3/2017, n°2570 del 5/12/2017), il parere del MIBACT (prot. n°9512 del 6/4/2016) e il parere della Regione Toscana (D.G.R. n°1168 del 30/11/2015), contenute la delibera di giunta, due pareri del NURV (nucleo regionale di valutazione ambientale) e una cinquantina di pareri di soggetti locali tra enti tecnici e amministrazioni).

## 70 "condizioni ambientali"

Il quadro prescrittivo comprende 70 "condizioni ambientali" (come sono state ridenominate le prescrizioni con la nuova norma sulle VIA in vigore dal luglio 2017): 62 indicate dal MATTM (Art.1 Sez. A del Decreto), 8 dal MIBACT (Art. 1 Sez. B). Le condizioni poste dalla Regione Toscana (Art.1 Sez.C) sono state ricomprese nelle 62 condizioni del MATTM. Rispetto al totale numerico, rimasto invariato dalla prima formulazione dei pareri nel 2016, le questioni oggetto di attenzione sono in sostanza minori perché in molti casi più condizioni riguardano uno stesso tema, specificandone vari aspetti, e in altri casi le condizioni sono in realtà raccomandazioni o indicazioni metodologiche formali.

Per quanto riguarda le **62 condizioni del MATTM** (comprensenti le condizioni della **Regione Toscana**): 7 riguardano aspetti "Generali"; 1 il "Piano di cantierizzazione e terre e rocce da scavo"; 1 l'"Attuazione del PAC" (Piano Ambientale di Cantierizzazione); 7 il tema "Atmosfera"; 10 il "Rumore"; 1 le "Vibrazioni"; 8 il tema "Ambiente idrico, suolo e sottosuolo"; 3 i "Campi elettromagnetici"; 2 la "Salute pubblica"; 6 il tema "Vegetazione, flora, fauna e VINCA"; 8 la "Rete Natura



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

**Il Ministro dell'Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare,  
di concerto  
con il Ministro dei Beni e della Attività Culturali e del Turismo,**

*Visto (...), Preso atto (...), Considerato (...), Acquisito (...), Tenuto conto (...), Valutato (...), Ritenuto (...),*

**Decreta**

**la compatibilità ambientale del  
"Master Plan 2014-2029" dell'Aeroporto di Firenze, presentato da  
ENAC, nello Scenario 2029 corrispondente al cosiddetto "scenario B  
(crescita MEDIA)" e con utilizzo  
esclusivamente mono-direzionale  
della pista a orientamento "12/30",  
subordinatamente al rispetto delle  
Condizioni ambientali di cui al seguente art. 1, sez. A, B e C.**



**REGIONE  
TOSCANA**



2000"; 2 le "Misure di mitigazione e ripristino"; 2 il "Parco area ex-aeroporto"; 2 il "PMA" (Piano di Monitoraggio Ambientale); 1 il "Cronoprogramma"; 1 "Eventuali modifiche e/o varianti delle opere del masterplan e/o degli scenari di utilizzo dell'aeroporto".

Le **8 condizioni del MIBACT** riguardano il tema dei sondaggi archeologici; la soluzione progettuale in località "Il Piano" (per la riloca-

lizzazione del Lago di Peretola) e l'eventuale nuova viabilità (affidente a altra progettazione) che potrebbe interessare la stessa area; il parco ecologico-ricreativo; la progettazione di tre edifici aeroportuali (merci, VF e aviazione generale) posti lungo il tracciato autostradale; il rapporto con il piano paesaggistico regionale; le dune fonoassorbenti di progetto sul perimetro sud del Polo Universitario; l'approvazione del progetto esecutivo da parte delle Soprintendenze di settore e della Direzione Generale belle arti e paesaggio del MIBACT.

## Condizioni "fiorentine"

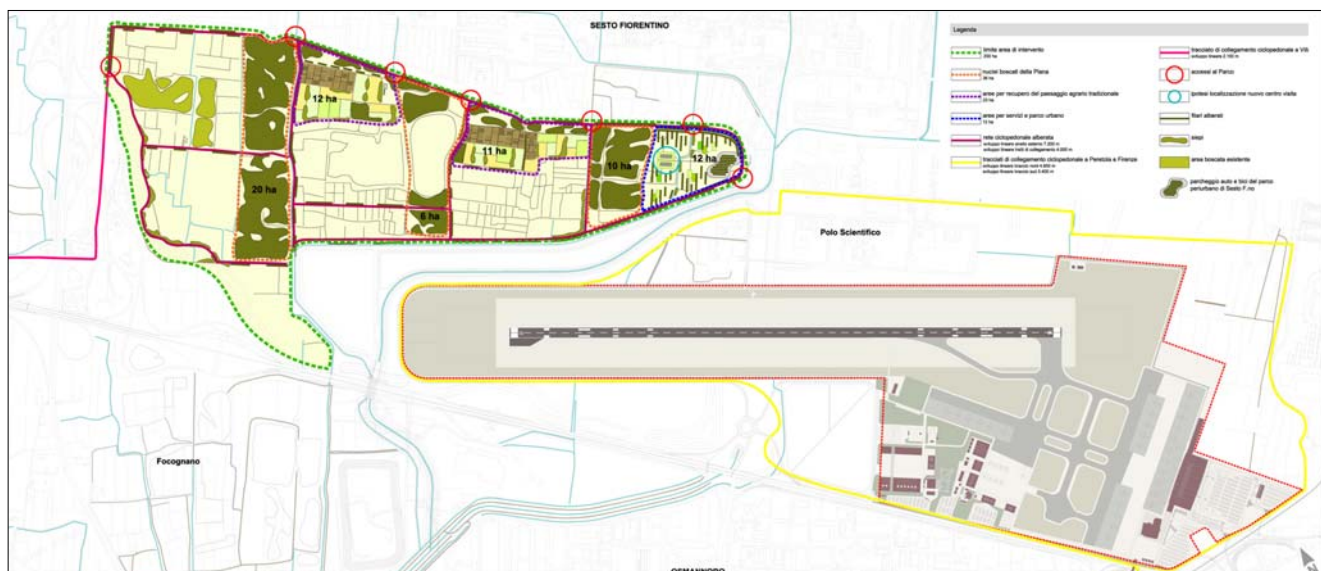
Gli ambiti interessati dalle condizioni sono sostanzialmente tutti quelli previsti, già considerati e trattati fin dall'inizio nel progetto e negli studi ambientali connessi o integrati durante lo svolgimento della procedura, temi comuni a tutte le VIA di questo tipo, su masterplan aeroportuali (ma per vari aspetti comuni anche a altre tipologie di progetti). Gli interventi oggetto delle condizioni sono quindi quelli già noti per chi ha letto le documentazioni del progetto e della VIA (illustrati anche sulle pagine di questo notiziario nel corso degli ultimi anni raccontando i contenuti del masterplan e degli studi annessi).

Nell'impostazione del quadro prescrittivo sono state però confermate alcune indicazioni specifiche per Firenze, che sono state oggetto di richiesta di chiarimento, pareri e contro-pareri tra ENAC e Ministero nel corso del 2017. Riguardano, in particolare, quattro condizioni tra le 62 del MATTM inerenti alcuni ordinari aspetti connessi al progetto e all'attività aeroportuale ma assoggettati in questo caso a dispositivi particolari, non posti in precedenti procedure e per altri aeroporti. Dispositivi che erano indicati in vari pareri e osservazioni arrivate dalla Toscana sul tavolo ministeriale, che comunque ENAC ha già in buona parte affrontato con le ultime integrazioni presentate e approvate dallo stesso MATTM (ne parliamo a pag.6).

Sono tre condizioni tra le "Generali", inerenti la valutazione dei rischi di incidente aereo e una condizione inserita nel tema "Vegetazione, flora, fauna e VINCA" inerente la valutazione del rischio bird strike. Temi di competenza ENAC (cioè dell'ente nazionale dell'aviazione che in ogni paese li norma e gestisce in base a regolamenti internazionali), com'è sempre stato per tutti gli aeroporti italiani e che invece nel caso fiorentino sono stati assoggettati a studi di "enti terzi". Particolarmente insolita la questione del bird strike che in Italia, per tutti gli aeroporti, è gestito da un apposito organismo (affidente ad ENAC), il Bird Strike Committee Italy, membro del WBA, World Bird Strike Association. Organismo peraltro conosciuto dalle nostre parti anche perché nel 2003 proprio Firenze ne ospitò l'assemblea nazionale, nel salone dei



# Decreto VIA (DM 377)



*Nell'immagine (tratta da una delle tavole del masterplan) il nuovo assetto previsto per l'aeroporto e l'area limitrofa, confermato con la conclusione della VIA: la nuova pista 12/30 di 2.400 metri con il relativo sistema di raccordi e piazzali e le altre infrastrutture aeroportuali; in alto, il parco di 200 ettari previsto in territorio di Sesto Fiorentino, comprendente 36 ettari di aree boscate; attorno allo scalo e in connessione con il parco e i centri urbani la nuova rete di piste ciclabili, integrata con le ciclovie già previste nella piana. Tra pista, parco e autostrada A11 (in grigio), il tracciato in deviazione del Fosso Reale e le sistemazioni per l'adeguamento e il potenziamento delle opere di messa in sicurezza idraulica. In altri punti della piana (località S.Croce, Prataccio, Il Piano) sono confermate le altre aree naturali, con nuovi habitat naturali per circa 100 ettari. L'investimento per interventi di mitigazione, compensazione ambientale e paesaggistica e per opere di riassetto idraulico ammontano a circa 65 milioni, circa il 20% dell'intero importo del masterplan.*

Cinquecento di Palazzo Vecchio. Risulta quindi un po' singolare la condizione posta per lo scalo fiorentino, che alla fine significa surplus di studi e adempimenti.

## Complessità e razionalizzazioni

Oltre alle specificità richiamate sopra, dalla lettura del quadro prescrittivo appare una formulazione in varie parti piuttosto intricata e complessa. Non tanto per le condizioni in sé, ma per le modalità di attuazione, la macchinosità delle azioni richieste e la filiera di controllo chiamata in causa. Da una parte certamente tutti i pareri ambientali hanno approcci di questo tipo, "normalmente" complessi (specchio del burocratesimo italiano). In parte, anche in questo caso, è entrata in gioco la specificità del caso fiorentino ricorrente in questa vicenda: un po' per l'effettiva complessità del progetto rappresentato dal masterplan del "Vespucci", che non è un semplice progetto aeroportuale ma un riassetto generale di una porzione di territorio (in un territorio che non ha mai considerato gran ché le esigenze dell'aeroporto quindi richiede oggi opere e adempimenti conseguenti); un po' per la mole di "contributi" e "attenzioni" che sono state immesse nella procedura fiorentina e che in parte hanno ispirato la formulazione delle condizioni (in qualche caso sarebbe interessante conoscere chi ha materialmente ideato certi dispositivi...).

La complessità attuativa delle condizioni era stato uno degli aspetti evidenziati da ENAC nell'istanza presentata al MATTM dopo la formulazione del parere del dicembre

2016, proprio al fine di rendere più chiaro e attuabile il quadro prescrittivo, offrendo la disponibilità a fornire il proprio supporto specialistico per la formulazione del quadro stesso. La replica del ministero, confermando la validità della sua impostazione, ha comunque convenuto con la possibilità (necessità) di razionalizzare e raggruppare gli adempimenti, come in alcuni casi è indicato nelle stesse condizioni. La buona volontà e il buon senso nella collaborazione tra tutti i soggetti che adesso sono chiamati in causa nella gestione (attuazione o verifica) dell'ottemperanza delle condizioni sarà quindi determinante per il seguito delle procedure e l'esecuzione delle opere.

## Osservatorio

Banco di prova per lo spirito collaborativo nel raggiungimento dell'obiettivo, oltre alla Conferenza dei Servizi che rappresenta il prossimo ordinario step dell'iter, sarà anche la modalità di lavoro dell'Osservatorio Ambientale "Aeroporto di Firenze - Master Plan 2014-2029" (anch'esso una specificità del "caso Firenze"). Soggetto istituito dal MATTM accogliendo una delle condizioni indicate dalla Regione Toscana, posta al primo punto tra le condizioni "Generali" nel parere ministeriale del dicembre 2016, ribadita nei successivi pareri, posta nel decreto finale nell'Art. 2 ("Verifiche di ottemperanza").

L'Osservatorio, come indicato nel decreto, è composto da 11 membri: 2 rappresentanti ciascuno per il MATTM (che lo presiederà), la Regione Toscana e il MIBACT; 1 rappresentante ciascuno per il Ministero delle Infra-

strutture e Trasporti (MIT), ARPAT, ENAC, Comune di Firenze e città metropolitana (quest'ultimo in rappresentanza degli altri comuni interessati). Per il gestore aeroportuale (Tosca Aeroporti) è prevista la partecipazione alle riunioni dell'Osservatorio, fatta eccezione per le attività deliberative. L'organismo provvederà alla verifica dell'ottemperanza alle condizioni ambientali (eventualmente chiedendole), condizioni che comunque in gran parte erano già di per sé assoggettate a verifiche e controlli di soggetti locali (soprattutto Regione Toscana e ARPAT). Questo nuovo soggetto si aggiunge alla Commissione Aeroportuale già esistente (composta da rappresentanti di MATTM, ENAV, gestore aeroportuale, vettori, ARPAT, Regione Toscana, Provincia di Firenze/Area Metropolitana, Comuni di Firenze e Sesto Fiorentino), che da oltre dieci anni già monitora l'attività dell'attuale scalo e monitorerà il "Vespucci" nel nuovo assetto e alla cui attività rimanda il decreto VIA per alcune condizioni.

L'Osservatorio rimarrà in attività fino alle prime fasi di esercizio della nuova pista, quindi il MATTM valuterà se necessario prolungarne l'operatività. I lavori dell'Osservatorio saranno resi pubblici tramite un apposito sito WEB attraverso il quale potrà essere verificato il lavoro dei soggetti partecipanti e lo stato delle procedure. Anche osservando l'osservatorio si potrà quindi seguire il contributo che ognuno porterà per la migliore e più rapida attuazione della nuova pista e del masterplan, per un aeroporto che è e resta il più studiato, verificato e attenzionato del mondo.

# Nuovi studi, nuove conferme

Con la pubblicazione del dispositivo che ha chiuso la procedura VIA sul masterplan 2014-2029 del "Vespucci" sono state rese note le conclusioni dei nuovi studi prodotti tra gli stop e le ripartenze che hanno caratterizzato l'iter nel corso del 2017, dopo il parere "positivo con prescrizioni" emanato a fine 2016. Nuovi studi che in parte hanno anticipato alcuni adempimenti richiesti con il suddetto parere, in parte atti necessari per poter aderire al percorso previsto con la nuova procedura VIA in vigore dal luglio 2017, come richiesto dal proponente (ENAC) ed approvato dal Ministero dell'Ambiente, che ha concordato con la stessa ENAC gli approfondimenti ritenuti necessari a tal fine.

## Studi OK

Oggetto dei nuovi documenti (30 tra relazioni, tavole e schedature) sono stati "Aspetti generali", "Demolizioni", "Clima", "Prevenzione impatti ambientali", "Appendice al PMA" (Piano di Monitoraggio Ambientale), "Evoluzione dell'ambiente in assenza del progetto", "Patrimonio agroalimentare", "Rischio di incidente aereo e relativi impatti ambientali". Le conclusioni delle nuove valutazioni e dei nuovi studi sono state condivise dalla commissione ministeriale, che su di essi ha emanato l'ultimo parere (n°2570 del 5/12/2017) propedeutico al decreto finale di chiusura VIA del 28/12/2017.

## Valutazione rischi

Particolarmente significativi sono gli studi inerenti la "Valutazione dei potenziali rischi indotti dall'esercizio aeronautico su salute umana, patrimonio culturale, paesaggio, ambiente e stabilimenti direttiva Seveso". Non tanto per gli esiti in sé, che ribadiscono per la nuova pista scenari assolutamente tranquillizzanti, ma perché confermano ulteriormente come le "attenzioni" particolari (e relative polemiche) rivolte al caso fiorentino su questi temi (come su altri), siano a dir poco eccessive e come sarebbe stato sufficiente lasciare fin da subito tali materie alla normale gestione dell'ente nazionale competente.

Gli approfondimenti condotti sul tema "rischio voli" (in base alle curve di isorischio) sono stati quindi tre, affidati (come richiesto dalla commissione ministeriale, accogliendo richieste in tal senso poste da vari soggetti toscani) a enti terzi e pubblici, individuati in quattro università italiane (Bologna, Napoli, Pisa e Roma): 1. "Valutazione del rischio locale per effetto di un incidente aereo nell'area dell'aeroporto di Firenze Amerigo Vespucci", coordinato dall'Università degli Studi di Napoli Federico II (Dipartimento per l'ingegneria e l'architettura e Dipartimento di ingegneria industriale) e predisposto col supporto/collocazione dell'Università di Bologna (Dipartimento di ingegneria civile, chimica, ambientale e dei materiali), dell'Università di Pisa (Di-

## I nuovi studi condotti nel corso del 2017 hanno rafforzato la fattibilità e la sostenibilità della nuova pista e dell'attività aerea del "Vespucci"



partimento di ingegneria civile e industriale) e dell'Università della Campania; 2. "Valutazione degli incidenti indotti da impatti aerei sugli stabilimenti a rischio di incidente rilevante", predisposto dall'Università di Pisa (Dipartimento di ingegneria civile e industriale); 3. "Impatti e rischi su ambiente, salute umana, patrimonio culturale e paesaggio potenzialmente generati da eventi incidentali aeronautici", predisposto dall'Università di Pisa (Dipartimento di ingegneria civile e industria-

le). Un quarto studio, sulla valutazione dei rischi ai sensi dell'art. 715 del Codice della Navigazione, predisposto da ENAC in collaborazione con la facoltà di Ingegneria dell'Università degli Studi di Roma "La Sapienza", riferendosi a tematiche prevalentemente urbanistiche, verrà invece ultimato e trasmesso da ENAC alle amministrazioni locali interessate nell'ambito delle successive fasi dell'iter del masterplan, presumibilmente con l'avvio del procedimento di accertamento della conformità urbanistica del masterplan stesso. Studio che comunque non incide sugli esiti dei tre già presentati in quanto per la loro stesura è già stato tenuto conto degli aspetti potenzialmente di interesse.

## Scenari tranquilli

Come già accennato, gli esiti degli studi sul rischio voli forniscono per l'attività aerea del "Vespucci" scenari più che tranquillizzanti, molto lontani dalla soglia di rischio sugli obiettivi sensibili che era stato chiesto di verificare, oltre la quale sarebbe stato necessario attuare azioni di riduzione del danno. Gli studi sono stati condotti per lo scenario di massimo sviluppo del traffico di progetto del masterplan, relativo al 2029, considerando gli aeromobili della famiglia Airbus A320 e A321 come velivoli di riferimento, le modalità operative previste per la nuova pista e basandosi sulle condizioni poste dalla commissione ministeriale. In tutta l'area oggetto di studio, comprendente gli obiettivi sensibili indicati nel parere ministeriale, il rischio è risultato largamente inferiore alla soglia indicata, sia in asse pista, zona potenzialmente interessata dal rischio massimo, sia lateralmente ad essa (tra le realtà considerate e largamente rassicurate rientrano il Polo Universitario di Sesto Fiorentino, al fianco della pista, e la Scuola Carabinieri posta lungo viale XI Agosto).

Ancora più trascurabile è risultato il rischio in relazione agli stabilimenti direttiva "Seveso" (tre stabilimenti a rischio rilevante considerati nell'area oggetto di studio), con probabilità di accadimento lontanissimi dalla soglia di riferimento e quindi con l'attività aerea della nuova pista che non comporta effetti rispetto alla normale gestione della sicurezza dello stabilimento. Nessuna problematica particolare emerge anche dalla valutazione dei potenziali effetti di incidente sulle componenti atmosfera, salute, suolo e sottosuolo, vegetazione, paesaggio, flora e fauna, nel senso che l'eventuale incidente (che comunque corrisponde alle remote probabilità indicate sopra) rientra nella gestione di effetti temporanei e normalmente controllabili. Significativo il dato inerente il rischio per i beni architettonici di interesse culturale, che resta lontanissimo (assolutamente trascurabile) dalle soglie di rischio, ulteriore conferma alla rassicurazione data anche da UNESCO nei mesi scorsi.





*Dal 15 gennaio Eurowings ha avviato il collegamento Dusseldorf-Firenze, operato con Bombardier Q400 (in alto a sinistra), unico turboelica attualmente impiegato per i voli di linea sul "Vespucci". Da marzo riprende il volo dal London City Airport con Avro RJ85 di Cityjet, ultimo vettore ad utilizzare il "Jumbolino" su Firenze (in alto a destra).*



## "Vespucci": nuovo Certificato

Se la sicurezza della futura nuova pista del "Vespucci" (infrastruttura e voli) è attestata dall'approvazione tecnica del suo progetto da parte degli enti competenti, intanto per lo scalo nell'attuale assetto è stato rinnovato il Certificato di Aeroporto secondo la più recente normativa comunitaria (Regolamento Europeo n°139/2014). Il processo, concluso lo scorso 21 dicembre con la consegna del nuovo documento da parte di ENAC ai vertici di Toscana Aeroporti, ha rinnovato la certificazione precedentemente in vigore, attestando la rispondenza dello scalo fiorentino ai requisiti del nuovo regolamento comunitario in materia di sicurezza aeronautica riguardanti l'organizzazione della società concessionaria (gestore), le procedure delle operazioni a terra, tutte le infrastrutture e gli impianti aeroportuali. Il processo di conversione del Certificato di Aeroporto è stato predisposto dall'ente nazionale dell'aviazione in base a verifiche effettuate da un apposito team di tecnici ed il certificato ai sensi del Regolamento Europeo 139/2014 è stato ad oggi rilasciato a 36 principali aeroporti italiani. In attesa quindi della nuova pista che assicuri un funzionamento migliore, lo scalo fiorentino continua a operare in un quadro a norma e in sicurezza, condizione invariabile perché qualunque scalo aereo possa essere in attività.



## Aerei, movimenti, passeggeri

Con l'operativo attualmente in vigore sullo scalo fiorentino un solo collegamento (Dusseldorf, ripreso il 15 gennaio) è operato con turboelica, ma dallo scorso ottobre per due mesi non ce n'è stato nessuno, per la prima volta in 31 anni dalla ripresa dei voli di linea. Dallo scorso ottobre, per la prima volta dopo 28 anni, il "Vespucci" non ha voli con il BAe 146/Avro RJ (tornerà a marzo, con la ripresa dei voli di Cityjet, ma per breve periodo perché il "Jumbolino" nel 2019 uscirà anche dalla flotta del vettore irlandese). Attualmente su Firenze dieci destinazioni, con quattro vettori, sono servite da velivoli della famiglia "Airbus A320", nei modelli più piccoli A318 e A319; sei destinazioni, con cinque vettori, sono servite con Embraer E-Jet, con tutti i modelli 170, 175, 190 e 195; su due destinazioni due vettori impiegano il Boeing 737, nelle versioni più piccole 300 o 500; su una destinazione vola il jet "CSeries" della Bombardier, nella versione minore CS 100.

Quest'evoluzione nella tipologia di velivoli, avviata sul "Vespucci" dai primi anni 2000 con l'impiego di modelli diversi e a maggiore capienza (arrivata oggi quasi alla totalità dei voli), è stato un percorso in parte obbligato per la graduale uscita di scena dell'aereo simbolo dello sviluppo dello scalo fiorentino degli anni '90 e delle operazioni su piste corte e particolari (BAe 146/Avro RJ); in parte necessario e cercato per rispondere in modo più adeguato all'alta domanda di traffico dell'area fiorentina, incrementando per quanto possibile l'offerta di posti senza variare più di tanto i movimenti, data la capacità delle infrastrutture e il contesto operativo. Evoluzione resa attuabile dalle nuove tecnologie aeronautiche, dagli investimenti dei vettori per Firenze e dalle migliorie apportate alle caratteristiche della pista attuale, pur rimasta corta (dopo l'ultimo allungamento del 1996) e penalizzata dalle note limitazioni connesse al suo orientamento.

Proprio i dati di traffico dal 2000 ad oggi attestano questo trend, con i passeggeri passati da 1,5 a quasi 2,7 milioni mentre i movimenti (atterraggi e decolli, quindi anche sorvoli del territorio) sono rimasti quasi stabili, tra alti e bassi, dai circa 35.700 di 17 anni fa ai circa 35.500 del 2017. La possibilità di proseguire in questa logica, per offrire capacità più adeguata alla domanda (più posti per più passeggeri) contenendo l'incremento dei movimenti è proprio uno degli obiettivi del masterplan in iter e della nuova pista (e della ragione di una nuova pista di 2.400 metri invece che di 2.000). La possibilità quindi di accogliere le tipologie di velivoli attualmente impiegati, oltre che senza le penalizzazioni di oggi, nelle versioni a maggiore capienza: l'A320 (fino all'A321) della "famiglia Airbus", i 737-700 e 800 (fino al 900) della Boeing, il CS300 della famiglia Bombardier CSeries. Naturalmente potranno rimanere (o tornare), su certe rotte o in certe fasce orarie, velivoli più piccoli, jet o turboelica (che operano su qualunque scalo), ma il significato dell'adeguamento del "Vespucci" sta anche in questa evoluzione.

## 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.

## DATI DI TRAFFICO 2017

	passaggeri	17/16	movimenti	17/16	cargo (ton)	17/16
<b>Firenze</b>	2.658.049	+5,7%	35.490	-0,4%	213,9	-19,5%
<b>Pisa</b>	5.233.118	+4,9%	41.860	+3,1%	10.594,6	+2,9%

Fonte: Assaeroporti.

## Traffico 2017, prospettive 2018



Con 2.658.049 passeggeri (+5,7 sul 2016) è proseguita anche lo scorso anno la crescita del "Vespucchi", a fronte di una sostanziale stabilità nei movimenti, che sono stati 35.490 (-0,4%) a conferma di un trend di incremento della capacità dei velivoli impiegati (Airbus, Embraer, Boeing, Bombardier CSeries rispetto a turboelica e BAe 146/Avro RJ). Per le merci (dato per ora poco significativo per Firenze) sono state gestite 213,9 tonnellate (-19,5%). Con questi dati il "Vespucchi" è risultato il 18° scalo italiano per passeggeri (salendo di un posto rispetto al 2016), posizione da leggere tenendo sempre conto dei numeri falsati dall'attuale stato infrastrutturale/operativo dello scalo, con penalizzazioni che nel 2017 hanno significato 1.400 voli e 130.000 passeggeri persi).

Sul fronte dei voli il 2017 ha visto l'avvio dei nuovi collegamenti di Vueling per Amsterdam (26 marzo) e Palma di Maiorca (stagionale, da maggio a ottobre); l'avvio dei nuovi voli (stagionali, da maggio a novembre) di British Airways da Birmingham, Bristol e Londra Stansted; i nuovi voli da Iasi di Blue Air (operato da giugno a ottobre) e da Tirana di Ernest Airlines (avviato a fine agosto ma chiuso in questo inizio 2018). Mistral Air ha aperto (in aprile) e chiuso (in novembre) la base su Firenze e i voli per Bari, Cagliari, Olbia, Marsiglia e Nizza. La cessazione delle attività di Air Berlin, a fine ottobre, ha comportato per Firenze l'interruzione del volo da Dusseldorf, operato dal 2011. A fine ottobre è stato interrotto il volo in continuità territoriale dall'isola d'Elba di SilverAir, attivo dal 2014 (in attesa della nuova assegnazione della rotta). CityJet e Swiss hanno sospeso per il periodo invernale i voli, rispettivamente, dal London City Airport e da Ginevra (riprenderanno il prossimo marzo).

Il 2018 del "Vespucchi" si è aperto con la ripresa del volo da Dusseldorf (15 gennaio), operato da **Eurowings** con due frequenze giornaliere con Bombardier Q400 da 76 posti. La novità principale del nuovo anno sarà l'inizio dei voli di **TAP Air Portugal** da **Liubona** (dal 10 giugno) con 10 frequenze settimanali (doppi voli venerdì, sabato e domenica) operate con Embraer 190 da 106 posti. Dal 2 aprile inizierà il nuovo volo da **Anversa** di **TUIFly**, con due frequenze settimanali operate con Embraer 190 da 112 posti. Nuovi voli stagionali saranno aperti da British Airways per **Edimburgo** e **Manchester** (dal 19 maggio) con una frequenza settimanale (sabato), in aggiunta alla ripresa dei voli da Birmingham (sabato), Bristol (sabato) e Londra Stansted (sabato e domenica), tutti effettuati con Embraer 170 o 190. Dal 25 marzo, con la ripresa del volo da Vienna su Firenze dopo la sospensione invernale, **Austrian Airlines** inizierà ad operare sul "Vespucchi" con Embraer 195 da 120 posti al posto (o alternato, secondo le esigenze) del turboelica Q400. Al momento, con il prossimo orario in vigore dal 25 marzo sono previsti anche la ripresa del volo di Brussels Airlines da Bruxelles con Airbus A319, i citati voli da Ginevra di Swiss con Bombardier CS100 e Cityjet da London City con Avro RJ85, i consueti voli stagionali di Vueling per Copenaghen, Miconos, Palma di Maiorca, Santorini, Spalato, Tel Aviv (quest'ultimo con avvio anticipato già a fine marzo). Con queste prospettive il 2018 per il "Vespucchi" probabilmente potrà confermare l'attuale trend di crescita passeggeri.

## Assaeroporti: passeggeri 2017

1	Roma Fiumicino	40.971.881
2	Milano Malpensa	22.169.167
3	Bergamo	12.336.137
4	Venezia	10.371.380
5	Milano Linate	9.548.363
6	Catania	9.120.913
7	Napoli	8.577.507
8	Bologna	8.198.156
9	Roma Ciampino	5.885.812
10	Palermo	5.775.274
<b>11</b>	<b>Pisa</b>	<b>5.233.118</b>
12	Bari	4.686.016
13	Torino	4.176.556
14	Cagliari	4.157.612
15	Verona	3.099.142
16	Treviso	3.015.057
17	Olbia	2.811.378
<b>18</b>	<b>Firenze</b>	<b>2.658.049</b>
19	Lamezia Terme	2.545.203
20	Brindisi	2.321.147
21	Alghero	1.321.676
22	Trapani	1.292.957
23	Genova	1.249.374
24	Trieste	780.776
25	Pescara	667.831
26	Ancona	485.037
27	Comiso	437.180
28	Reggio Calabria	381.442
29	Rimini	305.576
30	Lampedusa	258.808
31	Perugia	250.133
32	Parma	161.620
33	Cuneo	121.663
34	Bolzano	16.173
35	Brescia	13.821
<b>36</b>	<b>Grosseto</b>	<b>10.762</b>
37	Foggia	540
38	Taranto	164

## Aeroporto

Anno 22 - Numero 1

N° progressivo 81 - Gennaio-Marzo 2018

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