



Fattibilità e sostenibilità

Con il decreto approvativo della VIA (28/12/2017), l'istituzione dell'Osservatorio ambientale (24/1/2018), l'emanazione dell'avviso pubblico di avvio del "procedimento di accertamento della conformità urbanistica e apposizione del vincolo preordinato all'esproprio" sui terreni interessati (19/4/2018), in attesa della Conferenza dei Servizi che dovrà portare all'approvazione definitiva, la questione del masterplan del "Vespucci" è ormai assestata nel suo **quadro reale di fattibilità e sostenibilità** (nonostante le polemiche dei soliti ambienti e delle solite persone che non smetteranno mai la propria contestazione all'aeroporto dell'area fiorentina).

Un quadro di fattibilità e sostenibilità confermato e certificato dagli enti responsabili e competenti, con la conclusione positiva della valutazione ambientale e ancor prima con la validazione dei progetti tecnici aeroportuali da parte dell'ente nazionale responsabile (ENAC), in funzione della necessità del progetto per far funzionare lo scalo dell'area fiorentina e il sistema aeroportuale toscano. Un quadro positivo che conferma in chiave moderna (in base a norme, metodi valutativi e tecnologie di oggi) la validità di un progetto **nuova pista** ritenuta **migliore soluzione per l'aeroporto di Peretola dagli anni '40 del secolo scorso** e da tutti gli studi sull'esistente scalo fiorentino che si sono susseguiti da allora, ma che per molti aspetti (a cominciare dalla relazione con abitati e ostacoli) risulta evidentemente migliore della situazione esistente per chiunque conosca il contesto della piana e ne osservi la realtà con obiettività e buon senso, anche al di là di studi e pareri.

Un progetto che non è per nulla improvvisato o estemporaneo, come raccontano ancora varie

Aeroporto metropolitano



Mentre chiudiamo questo numero del notiziario si susseguono le prese di posizione favorevoli all'aeroporto dell'area fiorentina, provenienti dai più svariati settori del mondo economico, imprenditoriale, sociale e culturale del nostro territorio e nasce un nuovo comitato per il "Si", promosso questa volta dalle cinque maggiori categorie economiche di Firenze (Confartigianato, CNA, Confcommercio, Confesercenti, Confindustria) ed aperto alla partecipazione di tutti.

Un sì in rappresentanza della maggioranza silenziosa di cittadini favorevoli all'aeroporto dell'area fiorentina, che si scrive aeroporto di Firenze ma si

legge aeroporto metropolitano: aeroporto di tutti i 42 comuni della **Città Metropolitana di Firenze**, col suo milione abitanti; aeroporto dell'**area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia**, con altri 27 comuni (7 del pratese, 20 del pistoiese), in rappresentanza di un altro mezzo milione di cittadini che costituiscono anch'essi il bacino d'utenza primario del "Vespucci". È l'aeroporto interprovinciale della Toscana centrale, che estende i suoi benefici alle aree di **Arezzo** e **Siena** che, per ragioni geografiche, guardano prioritariamente al "Vespucci" per la propria connettività aerea. È aeroporto cardine, assieme al "Galilei" di Pisa, per il sistema aeroportuale della **Toscana**.



Per questo le sollecitazioni per il "Si" sempre più numerose e pressanti che si susseguono sono anch'esse sovracomunali e interprovinciali: dall'area pratese come da Firenze, dal Mugello come dal pistoiese, dal senese come dalla stessa **piana fiorentina**. Piana che non è solo quella dei ricorsi al TAR anti-aeroporto dei sette comuni in rappresentanza delle rispettive amministrazioni e di alcuni gruppi organizzati in comitati contro, ma la realtà di un sistema produttivo e imprenditoriale e di una larga fetta di cittadini favorevoli, perché è normalità avere un'infrastruttura aeroportuale a servizio dei propri territori. Cittadini che preferirebbero vedere i propri amministratori partecipare alla costruzione del nuovo assetto di questa porzione di piana non rimanendo arroccati sui propri "no a prescindere" e a menar colpi di battaglie legali, ma valorizzando in modo costruttivo i benefici dell'aeroporto metropolitano adeguato operativamente, migliorato ambientalmente e biglietto da visita internazionale anche per i sette comuni della piana.



Il ritorno delle Freccelle Tricolori nel cielo di Firenze, lo scorso 28 marzo, in occasione del 95° anniversario dell'Aeronautica Militare italiana e l'80° della Scuola di Guerra Aerea delle Cascine (oggi ISMA), è stata occasione per ricordare il ruolo centrale vissuto dalla nostra città nel mondo dell'aviazione dalle sue origini di inizio '900 fino agli anni '40. Dai primi voli pionieristici e la prima linea aerea regolare sul campo di volo del Campo di Marte all'inaugurazione del "nuovo" aeroporto di Peretola e la prima compagnia aerea fiorentina, già allora era posta la necessità di tenere Firenze, per la sua attrattiva e la sua posizione nel paese, al centro della rete del trasporto aereo nazionale e internazionale.



Raffronto tra i tratti finali di atterraggio sull'attuale pista 05/23 (in alto) e sulla nuova pista 12/30 (sopra), con marcata (linea gialla continua) il tratto di maggior impatto, sotto i 150 metri di quota. Oggi gli aerei in discesa sorvolano in tale tratto, per circa 1,5 km, le zone residenziali tra Le Piagge e Peretola, con abitazioni fino a 1 km dal punto di toccata in pista, sorvolate a 52 metri. Con la nuova pista lo stesso tratto di volo, che arriverà fino poco oltre lo svincolo autostradale A1-A11, interesserà territorio pressoché libero. Il primo nucleo abitato sorvolato (Capalle a Campi Bisenzio), sarà raggiunto a distanza dal punto di toccata e altezza di sorvolo quadruple rispetto all'abitato più vicino alla pista sorvolato oggi.

anime anti-aeroporto o commentatori lontani e distratti, ma che ha radici e motivazioni antiche e che **non è un nuovo aeroporto, ma la modifica in meglio di un aeroporto esistente**. Un progetto quindi che non può avere come termine di riferimento per commenti e valutazioni un'infrastruttura inserita da zero in un territorio incontaminato che non esiste, in una piana urbanizzata e intasata di tutto e in cui l'infrastruttura aeroportuale sta da quasi 90 anni, prima di tante altre cose; né il progetto può essere soppesato in base al concetto di aeroporto ideale o teorico/accademico (com'è avvenuto per vari spunti di contestazione), perché l'aeroporto ideale non esiste da nessuna parte ma ovunque qualunque infrastruttura deve tener conto delle più svariate situazioni del contesto.

La fattibilità e sostenibilità dell'attuale masterplan del "Vespucci" e del progetto nuova pista sta proprio nell'aver coniugato un adeguamento infrastrutturale e operativo indispensabile (per lo scalo dell'area fiorentina e il sistema aeroportuale toscano), uno sviluppo possibile e sostenibile, il miglioramento ambientale per l'attività aerea e un migliore inserimento nel contesto territoriale. Uno **scenario di fattibilità e sostenibilità su cui è stato costruito e dimensionato fin da subito il progetto**, come dettagliatamente descritto nelle centinaia di documenti che compongono il materiale del masterplan e della VIA e che contengono (per chi abbia avuto la volontà di leggerli) le risposte a domande e preoccupazioni via via emerse, a conferma di scenari comunque noti a chi si sia informato (correttamente) sulla vicenda fiorentina o conosca questo tipo di questioni.

La **drastica riduzione dell'impatto acustico dei voli su abitati e residenti** connessi al riorientamento della pista è attestato oggi nei numeri degli studi ambientali (e sarà costantemente verificato nei monitoraggi permanenti), con una

riduzione prevista della popolazione esposta a rumore superiore a 60 decibel di oltre il 90%, ulteriormente migliorabile grazie all'evoluzione ecologica delle nuove tipologie di velivoli. Ma è sempre stato evidente come il nuovo assetto delle rotte di volo avrebbe consentito tale evoluzione positiva (è sempre stato uno degli elementi principali a sostegno della nuova pista). Ovviamente gli aerei continueranno ad essere visti e in vario modo sentiti nella piana, tra le tante attività presenti, ma nessuno sarà più interessato da reale disturbo, prodotto nelle tratte di traiettorie a ridosso della pista che nel nuovo scenario passeranno su terreni liberi al fianco dell'autostrada.

Sul primo nucleo abitato sorvolato, Capalle a Campi Bisenzio, gli aerei passeranno a una distanza e un'altezza quadrupla rispetto ai primi abitati sorvolati con l'attuale pista. Le preoccupazioni per l'insediamento più prossimo all'aeroporto, il **polo universitario di Sesto Fiorentino** (comunque laterale alla pista e non sorvolato da alcun volo), trovano rassicurazione nella realizzazione della duna artificiale lungo il confine aeroportuale, capace di abbattere drasticamente il rumore percepito. Tenendo sempre conto che il polo universitario è una realtà che ha scelto di insediarsi accanto all'aeroporto e, con i successivi sviluppi programmati, di avvicinare ulteriormente le strutture all'aeroporto stesso (sia alla pista attuale, sia alla nuova pista).

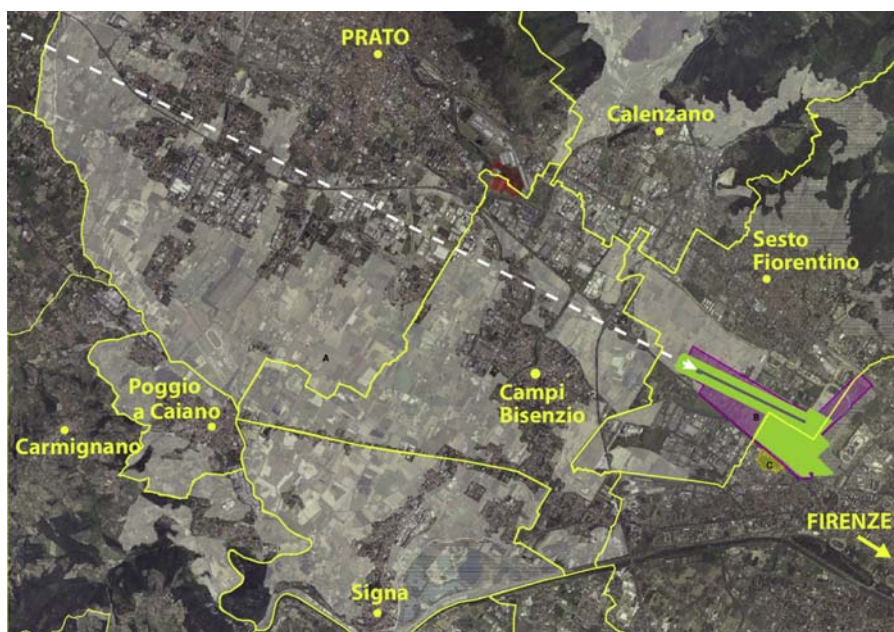
Il **contributo poco significativo dell'attività aeroportuale al quadro delle emissioni atmosferiche**, attestato nelle valutazioni ambientali del masterplan (e anch'esse comunque oggetto di costanti monitoraggi) non è una specifica dello scalo di Firenze ma una situazione comune ad ogni territorio che ospita un aeroporto e storicamente nota. Ovviamente aerei e attività connesse allo scalo generano emissioni, ma ovunque risultano minimali rispetto a quelle pre-

ponderanti derivate da altre attività (traffico veicolare, industrie e impianti di vario tipo, riscaldamento). Aeroporti ben più grandi e trafficati di Firenze (attuale e previsto) hanno attestato nei propri studi ambientali tali scenari, perfino Londra Heathrow, il maggiore aeroporto europeo (78 milioni di passeggeri e 476.000 movimenti nel 2017). Gli stessi risultati rassicuranti, per restare in casa nostra (sistema toscano), emergono dagli studi sul presente e il futuro dell'aeroporto di Pisa, con i suoi 41.860 movimenti e 5,2 milioni di passeggeri di solo traffico civile (60.000 movimenti e 7 milioni di passeggeri previsti). E in un recente studio promosso dal Comune di Pisa e condotto dal CNR sulla situazione atmosferica della città e il suo intorno, la fonte aeroporto non è stata proprio presa in considerazione, concentrandosi su traffico veicolare, alcune industrie, impianti di riscaldamento e inceneritore.

Sul fronte delle emissioni aeroportuali sono peraltro sempre da considerare (per tutti gli aeroporti) le prospettive di miglioramento legate all'**evoluzione ecologica degli aerei**, con i nuovi modelli che stanno entrando in servizio e caratterizzeranno le flotte future dei vettori. Nel caso specifico di Firenze, si aggiungeranno inoltre i miglioramenti ambientali connessi al diverso assetto dello scalo (pista-piazzali), con riduzione dei rullaggi a terra, e all'**eliminazione delle disfunzioni operative** attuali (riattaccate, procedure ripetute, dirottamenti, ore aggiuntive di volo, trasferimenti in bus per centinaia di chilometri).

Non trovano fondamento le preoccupazioni espresse per il **traffico indotto dall'aeroporto sul sistema viario della piana**: anche in questo caso, ovviamente la presenza dello scalo genera traffico viario, ma la quota relativa è poco significativa nel contesto del traffico presente sugli assi autostradali e stradali attorno all'aero-

Cartografia della piana (PIT) con l'area di 7.000 ettari vincolata per il parco metropolitano (evidenziata in bianco). Sulla carta sono riportati il sedime aeroportuale nel nuovo assetto (in verde), i confini dei vari comuni (linee gialle), la traiettoria di atterraggio sulla nuova pista, con direttrice Pistoia-Prato-Firenze (linea tratteggiata bianca), che non interessa abitati con voli impattanti a bassa quota. In decollo i velivoli raggiungeranno i 900 metri di altezza già nella zona di Capalle (Campi Bisenzio).



ELABORAZIONE ASS. GIANNOTTI SU PIT REGIONALE

porto e nella piana. Specifici documenti sul masterplan trattano anche questo aspetto, ma più di ogni studio vale un dato di fatto: il "Vespucci" gestisce attualmente 2,7 milioni di passeggeri e arriverà a 4,5 nello scenario di massimo sviluppo, con prospettive di uso sempre maggiore del trasporto su ferro come mezzo di accesso terrestre; il solo centro commerciale "I Gigli" di Campi Bisenzio attrae già oggi circa 19 milioni di visitatori annui, più o meno tutti movimentati in auto (e il centro campigiano, anche se il più grande, è uno dei tanti simili poli attrattivi della piana). Quindi, anche sotto questo aspetto, è evidente come le reali preoccupazioni per la piana dovrebbero essere rivolte altrove rispetto all'aeroporto.

E resta una certezza (se si vuole fare) la **destinazione a parco per gran parte del territorio libero della piana tra Firenze e Prato**. L'aeroporto è da sempre una delle infrastrutture ricomprese nel territorio destinato al parco (da prima che nascesse la stessa idea di parco); il nuovo assetto del "Vespucci" con la nuova pista incide su di esso in minima parte (circa il 2% dei 7.000 ettari vincolati per tale destinazione); il masterplan aeroportuale prevede importanti investimenti proprio per creare davvero parti del parco stesso; i vincoli aeroportuali garantiranno per sempre la destinazione a parco delle aree più prossime allo scalo e i vincoli del parco sui territori di otto comuni che la Regione ha legato all'operazione aeroporto alleggeriranno il peso di nuove edificazioni sulla piana (anche se proprio questa è una delle ra-

gioni di opposizione dei comuni). Più in generale, la realtà parco-aeroporto che si realizzerà nella piana fiorentina permetterà di ricreare qui un progetto davvero di impronta europea, sul modello di tante realtà dove aree verdi e spazi ricreati vivacizzano gli interni aeroportuali (ne abbiamo raccontato tante volte esempi sulle pagine di questo notiziario).

Entro il parco sarà **salvaguardata la rete delle aree naturali e degli habitat tutelati della piana fiorentina**, in gran parte non toccati dal progetto aeroportuale; quelle interferite saranno ricostruite, migliorate e potenziate, tenendo conto che le parti interessate sono comunque di origine artificiale, anche di recente realizzazione, quindi modificabili, con i dovuti accorgimenti previsti.

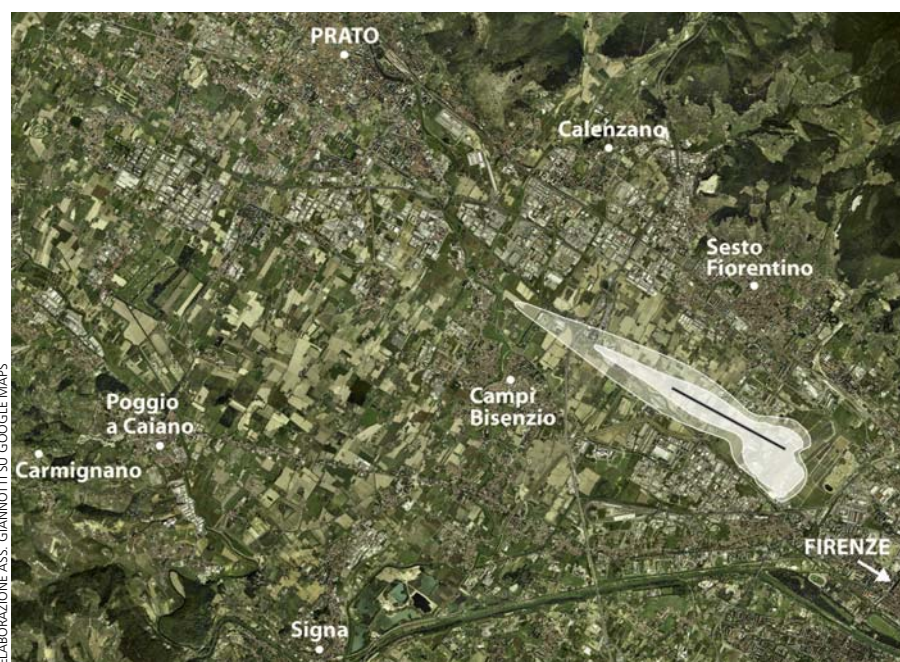
Sarà ovviamente **garantita la sicurezza idraulica dell'area**: lo spiegano i progetti con i dettagli degli interventi previsti, ma anche questo aspetto è di per sé ovvietà. Perché è davvero bizzarro poter credere che si voglia fare un'infrastruttura così importante (con relativo

investimento) con la prospettiva che possa andare in tilt per allagamento (delle sue strutture o del suo intorno). Come spiegato tante volte, in realtà l'attuazione del masterplan innalzerà la sicurezza complessiva dell'area e porterà a realizzazione opere idrauliche afferenti ad altre strutture finora rimaste sulla carta. Ci sono certamente interventi importanti da fare, su tutte la deviazione di un tratto del Fosso Reale, ma si tratta di modifiche a opere artificiali (qual'è lo stesso fosso) da sempre previste con varie modalità nel susseguirsi dei progetti di nuova pista fin dagli anni '40 del secolo scorso.

Cambierà in meglio l'aspetto della **sicurezza connessa ai voli**, tante volte strumentalizzata: lo dicono gli specifici studi effettuati (ne abbiamo riferito sul numero scorso) ma, di nuovo, lo dice il buon senso, dato che i voli più a bassa quota sorvoleranno territori più liberi, più distanti da aree abitate, più distanti da siti di particolare interesse storico e culturale (compresi i siti UNESCO).

Questi sono alcuni degli scenari reali che caratterizzano gli aspetti connessi alla realizzazione del masterplan del "Vespucci", che ne determinano fattibilità e sostenibilità, che hanno permesso l'approvazione ambientale delle opere, che saranno oggetto di costanti monitoraggi nelle fasi attuative e di funzionamento. Temi ricorrenti nei notiziari degli ultimi anni dedicati a illustrare studi e progetti, che per l'ennesima volta evidenziamo qui (e nelle pagine seguenti) per ribadire sempre, allo stato attuale delle procedure e delle polemiche, che **la nuova pista si può fare, se si vuole fare**.

Impronte di rumore della nuova pista in relazione ai comuni della piana. Tutte le aree abitate restano molto distanti dall'impronta dei 65 db LVA (area bianca più interna), limite di compatibilità con le zone residenziali. L'isofona dei 60 db LVA (area bianca più esterna), livello di riferimento per determinare l'intorno aeroportuale, non raggiunge l'abitato di Capalle (Campi Bisenzio) ed è molto distante da tutti gli abitati degli altri comuni.



ELABORAZIONE ASS. GIANNOTTI SU GOOGLE MAPS

Rassicurazioni comune per comune

Toscana Aeroporti ha sintetizzato in uno specifico documento presentato lo scorso 23 marzo il reale coinvolgimento dei sette comuni della piana che hanno presentato ricorso al TAR contro il masterplan del "Vespucci", evidenziandone il rapporto con l'area aeroportuale, i progetti previsti e le traiettorie di volo e chiarendo nuovamente alcuni aspetti della procedura svolta finora.

CARMIGNANO

All'interno del territorio comunale di Carmignano **non sono previsti interventi** riconducibili al Masterplan, né aree di cantiere. Il limite del **confine comunale** si pone a circa **8,5 km** dal futuro sedime aeroportuale. All'interno del territorio comunale si colloca la **villa medicea di Artimino**, che tuttavia dista **oltre 12 km** dalla nuova pista. Gli **aerei sorvolano** il territorio ad una quota **sempre superiore a 1.500 metri**.

POGGIO A CAIANO

Non sono previste opere e interventi, né aree di cantiere. Il **confine comunale** si pone a circa **9 km** dal futuro sedime aeroportuale. La **villa medicea** di Poggio a Caiano dista **10 km** dalla nuova pista. Gli **aerei sorvolano** il territorio ad una quota **sempre superiore a 1.100 metri**. In relazione alle Ville Medicee, la delegazione UNESCO ha condotto nel maggio 2017 una missione sul patrimonio Mondiale tutelato. Il Report di Missione riporta: «**Gli effetti diretti dell'espansione dell'aeroporto rappresentano un miglioramento rispetto alla situazione attuale in relazione all'Ecezionale Valore Universale della città storica e delle ville medicee di Castello e La Petraia**».

CALENZANO

All'interno del territorio comunale di Calenzano **non sono previsti interventi** riconducibili al Masterplan, né aree di cantiere. Il limite del **confine comunale** si pone a circa **2 km** dal futuro sedime aeroportuale. **Gli aerei non sorvolano il territorio comunale, né in decollo, né in atterraggio**.

PRATO

All'interno del territorio comunale di Prato **non sono previsti interventi** riconducibili al Masterplan, né aree di cantiere. La città si pone a **9 km dal futuro sedime aeroportuale** e il suo centro **non è sorvolato dagli aerei**. **Aree periferiche** della frangia meridionale, già esposte ai fattori di impatto acustico e di inquinamento atmosferica dell'autostrada A11, sono **sorvolate a quote oltre i 1.000 metri in decollo** che non impattano



L'osservatorio ambientale

L'Osservatorio Ambientale sarà l'organismo collegiale deputato al **controllo** e alla **vigilanza** del corretto operato ambientale di Toscana Aeroporti. I membri partecipanti sono stati indicati dal Decreto interministeriale VIA. L'Osservatorio si è insediato il 24 gennaio. Il Regolamento di funzionamento di cui si è dotato prevede la possibile «partecipazione alle sedute delle amministrazioni/enti territoriali, qualora ciò sia valutato utile ai fini dei lavori, **se interessati da specifiche problematiche ambientali**». L'Osservatorio, nella propria finalità costitutiva, ha come indirizzo la **massima trasparenza e condivisione** del proprio operato, dei dati/indicatori ambientali e dello stato di avanzamento delle verifiche di ottemperanza e, successivamente, dei lavori attraverso un sito web dedicato e specifiche giornate di comunicazione e coinvolgimento di tutte le realtà locali. Le Amministrazioni Comunali parteciperanno, inoltre, attivamente al procedimento di autorizzazione del Masterplan, nell'ambito della specifica Conferenza di Servizi.

sulla percezione del rumore. Il sorvolo dell'impianto Toscochimica non apporterà alcun incremento di rischio rispetto a quello già intrinseco dello stabilimento, infatti gli studi sul **rischio di incidente aereo** evidenziano probabilità di accadimento di **1 evento ogni 1,2 milioni di anni circa**.

SIGNA

Nell'ambito del Comune di Signa il progetto prevede la sola realizzazione di un importante **intervento di riqualificazione naturalistica, idraulica e paesaggistica**, avente la funzione di **compensazione ambientale**. Si tratta, di fatto, di realizzare un invaso di circa 40 ettari, avente le molteplici funzioni indicate che, attuate sinergicamente, garantiscono sia la creazione di ambienti umidi a valenza naturalistica e paesaggistica, sia la valorizzazione paesaggistica del territorio aperto, sia la **funzione idraulica di cassa di laminazione**. Il tutto col coinvolgimento di esperti qualificati del settore, il cui operato sarà oggetto di verifica e valutazione da parte degli enti competenti. Quanto previsto non contrasta col disegno ordinatore del Parco della Piana. Il funzionamento idraulico attua finalmente, grazie al finanziamento di un progetto privato, le previsioni della sovraordinata pianificazione idrogeologica che da oltre 15 anni vincola la programmazione urbanistica e l'edificabilità di quei luoghi.

CAMPI BIENZIO

Il Comune di Campi Bisenzio è interessato solo per la realizzazione di una porzione delle **strutture arginali** afferenti alle sistemazioni idrauliche, per un tratto di **solli 380 metri**, con ingombro planimetrico di **meno di 2 ettari (0,07% del territorio)**. Il Comune beneficerà di interventi di compensazione, quali quello previsto in adiacenza all'oasi WWF di Focognano, in località Prataccio. L'area, di circa 20 ettari, completerà l'oasi naturalistica protetta. Con il Masterplan si completeranno anche importanti **percorsi ciclabili** che conetteranno l'area di Focognano al Parco di Sesto Fiorentino, alla ciclostrada Prato-Firenze, all'area di compensazione di Santa Croce, alla città di Firenze, al Parco di

Rassicurazioni comune per comune

Villa Montalvo, alla ciclovia Eurovelo e al centro cittadino di Campi.

In termini di **impatto acustico**, l'abitato comunale più esposto è quello di **Capalle**, sorvolato dagli aeromobili. In conformità agli adempimenti del Decreto VIA e della normativa di settore, in fase di esercizio della nuova pista si provvederà a **monitorare** l'impatto acustico e, laddove necessario, a mitigarlo. Ad oggi risultano pochi (qualche decina in tutto) i ricettori da attenzionare. Il Comune di Campi Bisenzio farà parte, a norma di legge, della **Commissione Aeroportuale** che verrà istituita ai sensi del D.M. 31.10.1997 e che **vigilerà sulla tematica dell'impatto acustico aeroportuale di esercizio e delle misure di mitigazione da adottare**.

SESTO FIORENTINO

Il Comune maggiormente interessato dalle opere e trasformazioni di Masterplan è quello di **Sesto Fiorentino**. Il Comune sarà interessato dalla nuova pista di volo e relativo sedime aeroportuale. L'intersezione con la **via dell'Osmannoro** sarà superata attraverso la realizzazione di una **nuova viabilità** che garantirà la **connessione all'autostrada A11**. L'interferenza con il **Fosso Reale** e i **canali idrici minori** sarà superata con la realizzazione di **opere di riassetto idraulico** tali da **migliorare le condizioni di sicurezza del territorio**. Per la **mitigazione e compensazione** delle trasformazioni ed occupazioni previste, il progetto contempla la realizzazione di:

1) Intervento di realizzazione dell'**area naturale di Santa Croce** (estensione circa 21 ettari), con finalità di tipo **naturalistico e paesaggistico**.

2) Intervento di realizzazione dell'**area naturale di Mollaia** (estensione circa 20 ettari), a tutela e protezione della **fauna anfibia**, fruibile a scopi didattici.

3) Intervento di realizzazione del **parco periurbano**, ad **uso ricreativo, agricolo e con fruizione pubblica**. L'estensione complessiva del parco è pari a circa 90 ettari.

4) Intervento di realizzazione di un **parco ricreativo**, di circa 22 ettari, in corrispondenza della porzione di **attuale sedime aeroportuale da dismettere**.

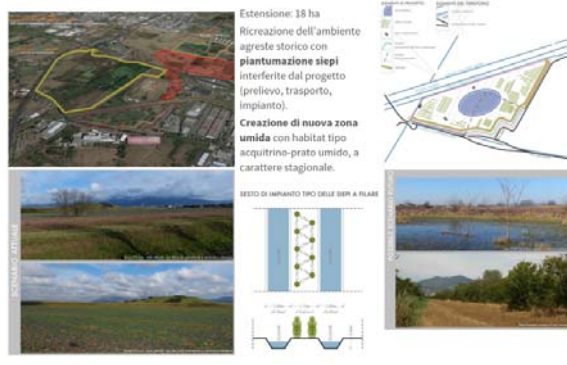
5) Intervento di **mitigazione acustica a tutela del Polo Scientifico e Tecnologico** (duna antirumore con sviluppo lineare di circa 1.500 metri).



Sesto Fiorentino senza voli

Ad integrazione di quanto riportato da Toscana Aeroporti, va ricordato quello che è il principale effetto positivo della realizzazione della nuova pista per Sesto Fiorentino (non indicato nel documento): la **totale eliminazione dei voli sugli abitati**, oggi interessati dai decolli dalla pista esistente verso monte Morello (a bassa quota sulla zona di Quinto e poi a salire in virata su tutta l'area cittadina). Con la nuova pista tutte le rotte passeranno molto lontano, su terreni liberi lungo l'autostrada A11, a grande distanza da ogni area abitata sestese.

Creazione zona umida «S. Croce» (Sesto Fiorentino)



Creazione del parco peri-urbano di Sesto Fiorentino



Il Decreto VIA

La documentazione agli atti del procedimento ha consentito, alle autorità competenti, l'espressione di un **giudizio di compatibilità ambientale** assolutamente **«informato», «motivato» e «completo»** in relazione al dettaglio conoscitivo e progettuale proprio della fase procedurale. Le prescrizioni, invece, definiscono un **percorso** di futuro dettaglio tecnico, realizzativo e di esercizio delle opere, tale da garantire, anche in futuro, la piena sostenibilità ambientale del Masterplan. È del tutto evidente che le prescrizioni recate dal Decreto VIA **non rimandano** a fasi future, valutazioni ambientali di significativa importanza che avrebbero dovuto essere eseguite in fase di VIA.

6) Interventi di realizzazione di **nuovi percorsi ciclabili** di collegamento delle aree di compensazione e connessione alla ciclostrada Prato-Firenze e alle ciclovie 10 «parco della piana» e 2 «quereto-padule-piana». Le nuove piste ciclabili renderanno comunicanti il Polo Scientifico col Parco periurbano (nuovo asse est-ovest), e questi con le aree dell'Osmannoro e di Santa Croce/Focognano (nuovo asse nord-sud), a loro volta connesse con i centri di Firenze e Campi Bisenzio.

Gli interventi saranno realizzati preferibilmente previa trattativa privata con i proprietari, categorie e/o associazioni. Il **costo complessivo delle opere ammonta a circa 25 milioni di euro**.

Recenti osservazioni del Comune di Sesto Fiorentino sembrano lamentare l'**assenza**, in fase di VIA, di **specifici approfondimenti sui rischi ambientali e sanitari** legati al progetto e un loro improprio posticipo a fasi successive. È opportuno fugare ogni dubbio in merito, ricordando che:

1) Le valutazioni circa la tematica del rischio aereo e le relative conseguenze sono state adeguatamente condotte **nell'ambito della procedura VIA**, così come diffusamente riportato nel parere n. 2570 della Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente, che ha valutato **«esaustiva»** la documentazione prodotta. La prescrizione a ciò riferita richiede, di fatto, solo la condivisione collegiale della documentazione in sede di Osservatorio Ambientale. Il **Rischio Locale Personale massimo** si prevede lungo l'**asse della pista, all'interno del sedime aeroportuale**, e **corrisponde ad 1 evento ogni 150.000 anni**. Le aree del Polo Scientifico e della Scuola Marescialli sono interessate da rischi di incidenti mortali che potranno manifestarsi **ogni 100 milioni** di anni di esercizio aeroportuale.

2) Le valutazioni sanitarie sono già contenute e verificate all'interno della procedura VIA. La prescrizione a ciò riferita richiede solo la **disponibilità** di Toscana Aeroporti a **collaborare** con le Amministrazioni e i soggetti preposti alla tutela della salute pubblica **«qualora gli stessi volessero aggiornare la VIS in relazione ad altre opere»**. L'aeroporto di Firenze, infatti, è l'**unico in Italia** ad aver presentato lo studio di Valutazione di Impatto Sanitario in fase di VIA.

Incoerenze, contraddizioni, doppiopesismi

Le contestazioni al progetto nuova pista e all'aeroporto dell'area fiorentina non risultano sballate "solo" per la lontananza dalla realtà delle argomentazioni usate e la mancanza di conoscenza (che ormai è mancanza di volontà di conoscenza) di studi e progetti del masterplan del "Vespucci", ma anche per le plateali incoerenze e contraddizioni che continuano a caratterizzare in ogni occasione tali posizioni. Ognuno naturalmente è libero di pensare e dire ciò che vuole per sostenere proprie ragioni personali, anche se per la verità esponenti di istituzioni dovrebbero avere senso di responsabilità e rappresentare gli interessi generali di tutti i cittadini e dei propri territori, non agire da supporter di piccoli gruppi riuniti in variegata forme di comitati contro. Ma in ogni caso poi ognuno dovrebbe essere coerente con se stesso e le posizioni che sostiene.

"De-aeroportizzazione"?

Chi è contro la nuova pista di Firenze per ragioni ambientali, non può poi rilanciare il mantenimento dell'attuale scalo, magari con l'allungamento della pista esistente (come viene proposto da varie anime anti-nuova pista e da qualche sindaco della piana). Dovrebbe avere il coraggio di chiedere apertamente la chiusura del "Vespucci". Ma chi per ragioni ambientali sostiene a Firenze il no alla nuova pista e la chiusura di quella attuale, non può allo stesso tempo sponsorizzare lo sviluppo di tutto il traffico aereo toscano sullo scalo di Pisa, che (oltre ad altre proprie criticità) presenta più o meno tutti gli aspetti ambientali e territoriali usati (quasi sempre a sproposito) per alimentare le polemiche su Firenze, alcuni ancora più accentuati (vicinanza al centro, prossimità di piste e piazzali agli abitati, voli regolari sulla città, aree di rischio estese su aree cittadine, coesistenza territoriale con parco, aree protette e aree agricole, delicati equilibri idrogeologici). Dovrebbe fare il passo conseguente e avere il coraggio di chiedere lo stop allo sviluppo anche dello scalo pisano, un suo ridimensionamento e, a questo punto, una "de-aeroportizzazione" della Toscana.

Ma chi, per proprie sensibilità, convinzioni ideologiche, posizioni partitiche, è contro gli aeroporti e il trasporto aereo adducendo ragioni ambientali e di salute, non lo può essere solo in Toscana e men che meno solo a Firenze. Deve avere una posizione coerente valida per tutti: per tutti gli aeroporti vicini alle aree urbane fisicamente o con i voli o con altre particolari situazioni ambientali (da Napoli a Bologna, da Torino a Venezia, da Genova a Ciampino, ecc.) e per tutti gli scali che con i voli prima o dopo passano su qualcosa e qualcuno, cioè per tutti gli aeroporti. In sostanza, dovrebbe avere il coraggio di chiedere una sorta di "de-aeroportizzazione" nazionale.

Il perdurare dei "no a prescindere" da ogni studio e iter svolto danno il non-senso delle resistenze che permangono contro l'aeroporto dell'area fiorentina

Ma chi adduce ragioni ambientali e di salute per la propria contrarietà ad aeroporti e aerei, come può non essere contro anche a ferrovie, strade e autostrade che interessano i propri comuni, che rispetto agli aeroporti consumano e trasformano in modo ben maggiore il territorio (aree urbane comprese), impattano aria e salute ben più degli aeroporti (traffico viario), disturbano acusticamente molto di più (anche le ferrovie) lungo



tutti i percorsi e gli abitati attraversati, oltre ad avere costi enormemente superiori alle infrastrutture aeroportuali? Un quesito, questo, che ha naturalmente valenza generale oltre il nostro ambito, ma che tocca anch'esso un aspetto da sempre tra le storture della contestazione all'aeroporto dell'area fiorentina, con la balzana tesi (tutt'oggi viva) che sia preferibile rinunciare all'adeguamento del "Vespucci" e alla realizzazione di una pista migliore per trasferire via terra milioni di persone verso aeroporti di altre città o regioni.

Contestazioni a soggetto

Non è però "solo" il merito delle soluzioni e dei pareri profusi nelle contestazioni a palesare incoerenze e doppiopesismi, ma anche i metodi e le procedure prese di mira, di nuovo in contraddizione con se stessi. Se gli enti nazionali competenti del settore aviazione (ENAC, ENAV), da sempre istituzionalmente responsabili della validazione tecnica di progetti e procedure di volo e di ogni aspetto connesso (dimensionamento delle infrastrutture, utilizzo delle piste, disegno delle rotte, valutazione dei rischi, bird strike, ecc.) sono ritenuti da contestatori e ricorrenti per niente competenti e responsabili, non possono essere tali solo e soltanto per l'aeroporto di Firenze. Se per tutti gli altri cento aeroporti italiani grandi e piccoli, compresi gli altri sette aeroporti toscani, norme, metodi, regole, valutazioni sono sempre state quelle dettate dagli enti dell'aviazione nazionale (in base a norme internazionali), è bizzarro pretendere per Firenze e solo per Firenze interpretazioni ad hoc elaborate in qualche circolo della piana fiorentina.

Se si contesta la metodologia e il contenuto del masterplan del "Vespucci" di Firenze perché ritenuto carente e non appropriato alla procedura di VIA (altro tema gettonato nella battaglia di questi anni), come si possono ritenere validi gli stessi metodi e contenuti usualmente adottati per gli iter approvativi di tutti gli altri masterplan aeroportuali, svolti o in corso che siano? Coerentemente, dovrebbe esserne chiesto l'annullamento, con un conseguente stop all'intero sistema aeroportuale nazionale, compreso naturalmente per la Toscana l'aeroporto di Pisa che ha appena avuto la definitiva approvazione dell'aggiornamento del proprio masterplan e, per stare in zona, quello di Bologna, anch'esso di recente approvazione e con aggiornamento in iter.

Oltre gli orticelli

Si potrebbe proseguire a lungo nella disamina di strabismi e doppiopesismi, entrando nel merito di ogni singolo aspetto oggetto di contestazione. Ma ovviamente tutte queste incoerenze e contraddizioni sono diretta conseguenza dei "no a prescindere" che animano l'opposizione all'aeroporto dell'area fiorentina, tra disinformazione reale, "disattenzione" per ciò che avviene nel mondo al di là dei propri confini e cultura da fake-news utili per l'obiettivo di impallinare i progetti del "Vespucci". Allora, più di ogni altra cosa, occorrerebbe osservare la normale realtà oltre il proprio orticello ed applicare valutazioni da ottica comparativa, per rivedere tanti luoghi comuni e falsi miti e resettare le posizioni da lotta continua nei confronti dello scalo dell'area fiorentina.

Pisa: soluzione che non c'è (mai stata)

L'argomento dovrebbe essere da lungo tempo archiviato negli armadi della storia toscana come una delle pagine da dimenticare della vecchia politica regionale: lo sviluppo dello scalo di Pisa quale soluzione per la questione aeroportuale fiorentina. Un tema sul quale avremmo preferito non tornare più, anche se in realtà non ha mai smesso di aleggiare nella questione aeroportuale. Oggi però tale scenario viene di nuovo apertamente richiamato: è uno degli argomenti utilizzati nei ricorsi al TAR promossi dalla piana fiorentina e da Pisa per sostenere l'illegittimità del decreto ambientale del "Vespucci" perché - secondo gli estensori del documento - non sarebbe stata presa in considerazione la soluzione alternativa dello sviluppo della domanda di traffico dell'area fiorentina sull'aeroporto di Pisa (!).

La soluzione Pisa è stata rievocata nella recente tornata elettorale da alcuni candidati paracadutati e totalmente ignari della questione, oltretutto dai soliti partiti o politici vecchi e nuovi che fanno della disinformazione il proprio cavallo di battaglia. La stessa soluzione viene richiamata anche da chi, sfinito per le polemiche sulla pista di Firenze, tra provocazione e inconsapevolezza chiede che la vicenda si chiuda in qualche modo e se la nuova pista non si riesce a fare, si faccia il collegamento veloce con Pisa.

Localizzazione, distanza, MOB, ecc.

Per chi riusa l'argomento per la sua battaglia "a prescindere" contro l'aeroporto dell'area fiorentina o è mosso (ancora oggi!) da impeti campanilistici, naturalmente non vale alcuna considerazione. Per chi invece affronta superficialmente la questione o vi pone attenzione per la prima volta può essere utile ricordare la situazione toscana e il perché non si possa fare a meno di entrambi gli aeroporti (per avere un sistema aeroportuale).

Ricordare quindi il fatto che lo scalo di Pisa, pur destinato a rimanere per sistema di piste l'infrastruttura aeroportuale più grande della regione (per le vicende che si sono susseguite dagli anni '70 del secolo scorso ad oggi), non possa essere in alcun modo l'unico aeroporto toscano né una soluzione per la questione aeroportuale dell'area fiorentina. Non lo poteva essere mezzo secolo fa, non lo può essere oggi, non potrebbe esserlo in futuro. Non poteva e non può esserlo per tutte le ragioni spiegate tante volte: la posizione decentrata rispetto al principale bac-

Il "Galilei" di Pisa è e resta l'infrastruttura aeroportuale più grande della Toscana ma non è mai stato e non può essere soluzione alternativa ai progetti per l'aeroporto dell'area fiorentina

no d'utenza regionale (Toscana centrale); la conseguente eccessiva distanza dall'area fiorentina (80 km, come nessun'altra distanza città-aeroporto nel mondo) e quindi gli eccessivi tempi di percorrenza; il ruolo preminente di base militare strategica; gli spazi limitati a disposizione dell'attività civile; ragioni ambientali connesse all'estrema vicinanza alla città e alle rotte di volo sugli abitati. In so-



Entrambi gli scali di Firenze e Pisa, adeguati nelle infrastrutture come previsto nei due masterplan, sono e restano indispensabili per il sistema aeroportuale toscano. Nessuno dei due, per caratteristiche e collocazione, potrebbe servire da solo la domanda di traffico aereo della regione.

stanza, lo scalo di Pisa non può gestire da solo l'intera domanda di trasporto aereo della Toscana. Non poteva farlo in passato, non può farlo oggi, non potrebbe farlo in futuro rispetto alla crescita preventivata (prudenzialmente) in 12 milioni di passeggeri al 2029, a fronte dei circa 8 milioni attuali e con una capacità indicata per lo scalo di Pisa di 7 milioni di passeggeri a fronte degli attuali 5 (superati nel 2017).

D'altra parte vale anche la pena ricordare che già negli anni '50 e '60 del secolo scorso, prima che maturassero gli errori di pianificazione aeroportuale anni '70 trascinati fino ad oggi, le autorità preposte avevano

prefigurato gli stessi scenari: l'Aeronautica Militare aveva ribadito che lo scalo di Pisa avrebbe mantenuto il suo prioritario ruolo militare (via via rafforzato fino al più recente inserimento nella rete delle MOB, Main Operating Base). Attività compatibile con uno sviluppo civile, ma non oltre certi limiti, il che rendeva necessario prevedere un aeroporto civile adeguato nell'area fiorentina (come veniva appunto sollecitato oltre mezzo secolo fa). La stessa indicazione era stata data con il parere sull'ipotesi di dismissione dello scalo di Peretola (allora anch'esso dipendente dalle autorità militari) legata ai piani urbanistici dell'area fiorentina, ponendo la necessità di prevedere comunque un aeroporto nella piana tra Firenze e Prato, che non poteva rimanere senza adeguati servizi aerei.

Treno

Ma tra tutti questi aspetti, il punto della questione più richiamato in modo improprio resta quello del collegamento ferroviario Firenze-Pisa. Il fatto che una vera navetta aeroportuale non ci sia mai stata, nonostante gli imponenti investimenti sulla linea ferroviaria (centinaia di milioni di attuali euro, avviati in lire dagli anni '80) è perché non si può fare più di quanto (tanto) sia stato già fatto su una distanza di 80 km, su un collegamento regionale tra due città e tra due ambiti regionali importanti (area centrale e costiera), su una delle direttrici ferroviarie principali della regione (per passeggeri e merci) e di connessione tra la costa toscana e la dorsale ferroviaria centrale del paese, con i territori intermedi e l'utenza variegata da servire.

Non si poteva fare una vera navetta aeroportuale negli anni '80, al di là dei terminali in stazione S.M. Novella a Firenze e presso l'aerostazione del "Galilei" a Pisa che erano stati creati, uniti dal treno "Canapone" ma divisi da distanza e percorrenza non funzionali. Non si potrebbe fare oggi, perché distanze, percorrenze ed esigenze della linea sono le stesse ed il collegamento possibile è sostanzialmente quello che c'è. Collegamento che, per una distanza di 80 km, è probabilmente una delle tratte ferroviarie regionali più efficienti d'Italia ed è adeguato al ruolo che lo scalo di Pisa può avere per l'area fiorentina (al di là di possibili miglioramenti qualitativi). Ma soprattutto, il treno non ha nulla a che vedere con l'esigenza di realizzare la nuova pista del "Vespucci" per adeguare la capacità aeroportuale della Toscana.

Investimenti aeroportuali

Tra gli spunti di polemica nella questione aeroportuale fiorentina e toscana c'è sempre stata la **teoria bizzarra dello spreco di risorse**, se e quando queste riguardassero lo scalo di Firenze. Si è andati avanti così per decenni, nonostante le risorse irrisorie investite in tal senso (a volte rifiutando o perdendo appositi stanziamenti statali) rispetto a quanto avuto e usato più o meno da tutti i principali scali italiani (e non solo). La storia si ripete adesso, quando un investimento serio su Firenze, per la prima volta, sta per essere fatto con il nuovo masterplan: circa 135 milioni per il nuovo terminal, circa 104 milioni per pista, raccordi piazzali e impianti annessi, circa 110 milioni per tutti gli altri interventi inseriti nel piano tra opere aeroportuali e territoriali, compresi 65 milioni per il riassetto idraulico e gli interventi di compensazione e mitigazione ambientale e paesaggistica.



Un importo importante, ma del tutto in linea con il **quadro generale degli investimenti in infrastrutture aeroportuali in atto in Italia**. Nella tabella a fianco sono riportati gli importi dei masterplan definitivamente approvati o in varie fasi di iter relativi a 30 aeroporti. Al di là degli investimenti plurimiliardari sui due hub di Fiumicino e Malpensa, è significativo inquadrare l'investimento su Firenze rispetto agli altri scali regionali, tenendo peraltro conto che nel caso fiorentino si parte da una situazione unica da recuperare, ossia dal dover fare oggi un'infrastruttura (la pista di volo adeguata al contesto e al traffico da gestire) che ogni altro aeroporto ha realizzato tra gli anni '60 e '80 del secolo scorso (basti osservare che dei 30 scali in tabella, 25 hanno piste più lunghe di Firenze, da 2.000 metri in su; Albenga, Bolzano, Foggia e Salerno so-

Investimenti previsti sugli aeroporti italiani in base ai masterplan approvati o in iter (dati ENAC, al novembre 2017)

aeroporto	milioni
Roma Fiumicino (al 2044)	6.400
Roma Fiumicino (al 2030)	4.800
Milano Malpensa*	2.036
Roma Fiumicino Sud (al 2020)	1.658,5
Venezia	630,0
Milano Linate	545,0
Bergamo*	435,2
Bologna	371,0
Firenze	337,0
Palermo	322,9
Pisa	260,0
Brindisi	256,6
Bari	255,6
Catania*	219,0
Lamezia Terme	195,5
Verona	134,0
Olbia	114,0
Brescia	113,1
Napoli	128,0
Genova	108,4
Crotone	96,5
Cagliari	93,9
Roma Ciampino	80,6
Taranto	55,1
Treviso	53,2
Torino	47,4
Salerno	39,8
Trieste Ronchi dei Legionari	34,2
Pescara	33,5
Bolzano	25,8
Foggia	14,0
Albenga	7,6

*Aeroporti con nuovi masterplan in fase di approvazione.

no simili o più corte). Così come è da osservare che i principali aeroporti già da tempo si sono dotati di nuove aerostazioni in sostituzione delle "antiche" strutture via via rima-



neggiate e ampliate.

Nonostante ciò sono programmati (in parte in corso) molti investimenti consistenti, in alcuni casi **superiori a quelli previsti a Firenze**, per ulteriori sviluppi e ammodernamenti delle strutture per far fronte alle previsioni di forte crescita del traffico aereo, negli scali maggiori, o per adeguare comunque infrastrutture di volo, strumentazioni e terminal per scali a minor traffico in cerca di nuovi flussi.

Da evidenziare anche come nelle principali regioni ci siano investimenti consistenti su più aeroporti: oltre un miliardo in Lombardia (Linate, Bergamo, Brescia), escludendo Malpensa; 817 milioni in Veneto (Venezia, Verona, Treviso); 581 milioni in Puglia (Bari, Brindisi, Foggia, Taranto); 541 milioni sui due scali principali siciliani (Palermo e Catania). In questo quadro i **597 milioni indicati per la Toscana (Firenze e Pisa)** stanno quindi nella logica nazionale e sono giustificati dalla carenza di capacità da recuperare, per quanto non fatto finora (soprattutto su Firenze). Come ulteriore **metro di valutazione**, tale importo può essere inquadrato nell'investimento da circa 19 miliardi di euro tra opere in atto o previste in Toscana per le altre modalità di trasporto (accordi Regione-Governo), con circa 10,3 miliardi per il sistema ferroviario e tranviario e oltre 8 miliardi per strade e autostrade. Un quadro che conferma le infrastrutture aeroportuali come il comparto trasportistico che assorbe minori risorse, a fronte della sua strategicità e di un immediato ritorno degli investimenti per i benefici generati sui territori interessati.

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.

Aeroporto

Anno 22 - Numero 2
N° progressivo 83 - Aprile-Giugno 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-fiorenze.it
Email assogiannotti@gmail.com

Presidente: Giorgio Morales