



Farsa politico-aeroportuale toscana continua

Sul primo numero di "Aeroporto" del 2021 dedicato al ricordo di Giorgio Morales, ex sindaco di Firenze, fondatore 25 anni fa di questa Associazione, si evidenziava come le istituzioni potessero davvero dar seguito ai propositi di portare avanti le questioni per le quali si era tanto battuto, a cominciare dall'aeroporto, non con discussioni e dibattiti ma con l'avvio concreto di progetti e cantieri. Sul secondo numero del 2021 l'apertura era dedicata al 90° anniversario dall'inaugurazione dell'attuale aeroporto di Firenze ripetendo lo stesso commento di dieci anni prima per uno scalo storicamente in attesa di una pista adeguata, augurandoci di non doverlo ripetere per i cento anni.

*Dopo l'ufficializzazione, lo scorso giugno, dei "nuovi tempi" indefiniti per la **nuova pista 12/30 da fare**, come prevista da sempre, come era stata approvata da tutti gli enti responsabili e competenti, assolutamente valida, necessaria, sostenibile, urgente (come tutti sanno ma molti fanno finta di non sapere), con questo numero non si può che prendere atto dell'ingiustificabile arrendevolezza di enti e istituzioni su una questione di nuovo rimandata e un aeroporto (unico caso al mondo) lasciato per ora ancora senza una pista adeguata (con Bologna che, di nuovo, non sa più come ringraziare la Toscana). Lo facciamo replicando quanto già pubblicato sul nostro blog (il resoconto della presentazione, nelle pagine centrali, e l'inevitabile commento, qui di seguito e nelle due pagine successive), perché ne rimanga testimonianza nel racconto della vicenda che va avanti su queste pagine da 25 anni.*



TOSCANA AEROPORTI

Cosa c'è di peggio nella solita questione aeroportuale toscana del continuare a non vedere l'avvio della realizzazione della nuova pista di Firenze, più o meno a 70 anni dalla prima ipotesi progettuale? Continuare a non vedere la nuova pista, e con essa la soluzione della questione aeroportuale, ma dover continuare ad assistere a una farsa insopportabile di istituzioni e politica che giocano con cittadini, imprese, occupazione e ambiente. Questo è il primo commento che viene spontaneo vedendo la nuova pista, a metà 2021, rispinta lontana nel tempo in balia di nuovi "n" anni di procedimenti amministrativi senza che sia stato messo in campo alcun rimedio e anticorpo istituzionale verso la degenerazione politico-amministrativa-giudiziaria che ha prodotto l'inviluppato attuale, quando si era arrivati in vista dei cantieri.

Da circa due anni si attendevano segnali da parte delle istituzioni, da Firenze a Roma passando dalla Regione, di una volontà vera nel porre rimedio al grave atto, unico e straordinario (e soprattutto politico, come rivendicato dai diretti promotori) prodotto con l'assurda guerra contro la pista e l'aeroporto, cittadini e territori, a colpi di "giustizia" amministrativa da alcune (poche) amministrazioni comunali della piana (Calenzano, Campi Bisenzio, Carmignano, Poggio a Caiano, Prato e Sesto Fiorentino, tanto per ricordarli in ordine alfabetico ma con pari responsabilità) in nome di se stesse e assieme a pochi

altri e relative sentenze prodotte per il solo "caso" aeroporto di Firenze (ogni riferimento all'esito opposto dello stesso atto consumatosi a Salerno, con il ribaltamento della sentenza del TAR e la riabilitazione del masterplan aeroportuale ora prossimo all'apertura dei cantieri è puramente voluto).

Aspettavamo di vedere se e come, per rimediare a tutto questo, la questione pista di Firenze fosse fatta stare nei processi nazionali di semplificazione e accelerazione per la realizzazione delle infrastrutture e, con esse, il rilancio del paese, soprattutto in questo momento. Anche perché un'opera necessaria e urgente come la nuova pista di Firenze (anche per le finalità e i benefici ambientali connessi) sarebbe dovuta stare di diritto tra quelle da supportare e accelerare, ma soprattutto schermare da nuovi inquinamenti procedurali e politici. E invece nulla.

Viene da ridere, se la faccenda non fosse grave, pensare ai proclami degli ultimi due presidenti del consiglio (Giuseppe Conte 2 e Mario Draghi), quando presentando i provvedimenti per sbloccare opere e cantieri, tuonavano contro procedure eccessivamente lunghe e ingarbugliate, predicando la necessità di accelerarle, tagliare i tempi (a cominciare dalle VIA), bonificare i pantani di ricorsi e controricorsi. E vengono in mente i recenti provvedimenti del nuovo Ministero della Transizione Ecologica che completando subito le procedure VIA dei masterplan degli aeroporti di Treviso e Parma, in ba-

lia di continui stop procedurali, ha censurato pesantemente i settori del suo stesso ministero che negli ultimi anni tenevano in scacco tali piani dando spago ai comitati "contro", evidenziando l'inaccettabilità di inutili appesantimenti e allungamenti degli iter.

Sarebbe interessante che il presidente Draghi in persona venisse a Firenze a dirci cosa pensa di un progetto per un'infrastruttura strategica dello Stato, tecnicamente, ambientalmente e operativamente del tutto valido come la pista 12/30 di Firenze, arrivato alla fine della Conferenza dei Servizi con ogni tipo di progettazione, studio e approvazione dopo 49 mesi di iter più gli anni precedenti di iter a livello regionale, debba ora rifare tutto il percorso procedurale. Come sia possibile che nel suo "sistema Italia" da rilanciare, nel 2021, per il "caso" aeroporto di Firenze non si sia stati in grado di produrre qualcosa di meglio, risparmiando anni di perdite di tempo e costi inutili per enti statali e regionali (oltretutto per il proponente) chiamati a rifare cose già abbondantemente fatte, sostanzialmente più di tutti gli altri aeroporti nazionali che hanno masterplan attuati o in attuazione.

Ma, come sempre evidenziato, a Roma si può ottenere qualcosa se prima di tutto lo si vuole in Toscana e lo si chiede (realmente), e qui ritorna l'atavico problema toscano, origine di tutti i mali della nostra vicenda aeroportuale. La debolezza nel voler davvero risolvere la questione, oggi come nei decenni passati, rappresentata negli atti più recenti anche dalla debolezza nelle reazioni a quanto fatto accadere per fermare di nuovo il progetto della pista, quasi allargando fatalmente le braccia e continuando ad andare allegramente a braccetto (politico) con chi ha causato tanto danno alla comunità e ha pure brindato alla faccia dei cittadini, con tanto di foto ricordo.

L'ufficializzazione dell'alleanza del PD di Sesto Fiorentino con le formazioni anti-aeroporto più retrograde per sostenere un personaggio come il sindaco Lorenzo Falchi è un qualcosa che rivolta lo stomaco, ma soprattutto segna di nuovo una svolta inguardabile (e invotabile) per questo partito, che aveva e avrebbe il dovere di governare la nostra regione e invece "benedice" con i suoi vertici una roba del genere. Ma non sono da meno le reiterate uscite anti-aeroporto degli altri (pochi) comuni della piana in lotta continua, a cominciare dallo sconcertante sindaco di Prato Matteo Biffoni (con relativa amministrazione) che ha già ribadito il suo "no" a prescindere, che vale quel che vale data la lontananza di Prato dall'aeroporto, ma continua ad essere un deprimente atteggiamento istituzionale. E parlare di alleanze per le sole cose condivise è ancora più offensivo verso i cittadini, ancor più presi in giro da una politica persa che in nome di pochi nasconde sotto il tappeto una questione che non sa risolvere, come visto per decenni nel passato.

Quando nei primi anni '90 del secolo scorso l'ideatore del London City Airport, William Charnock, veniva a Firenze a raccontare l'esperienza della nascita e sviluppo dello scalo cittadino londinese, ogni volta spiegava come fosse stato importante informare correttamente i cittadini sui progetti, ma rilevava anche che al di là di qualunque sforzo fatto, rimaneva sempre uno "zoccolo duro" del "no a prescindere", una minoranza imper-

meabile a ogni spiegazione per propri interessi particolari o opposizioni ideologiche e precostituite sulle quali non era possibile fare nulla, se non lasciarli nelle loro posizioni insensate.

Qui da tanto tempo ormai è rimasto uno "zoccolo duro" contro a prescindere, disinteressato a qualunque comprensione. Ma qui abbiamo la variante toscana, unica e inconcepibile, di istituzioni che considerano e assecondano più tale assoluta minoranza rispetto alla larga maggioranza (cittadini, imprese, sindacati, ecc.) del tutto favorevoli, anche nei comuni della piana, come dimostra ogni ricerca e sondaggio condotti in tal senso, ma anche il semplice confronto con chi vive e lavora in questo territorio.

Ed è disarmante che si pensi ancora di poter dialogare con i muri di gomma: tornano in mente i ricordi di personaggi come Luciano Nustrini e Giorgio Bonsi, protagonisti delle battaglie aeroportuali del '900, quando ci raccontavano sgomenti le tante ore spese in incontri con i sindaci di Sesto Fiorentino per ragionare, carte alla mano, sull'evidente beneficio della pista parallela all'autostrada anche per la realtà sestese e di fronte

all'evidenza delle carte ed al riconoscimento di tali benefici, ottenere sempre e solo un "no perché no" a quella pista e più in generale all'aeroporto.

Qualcuno si chiederà se è opportuno fare queste considerazioni dopo la conferma delle intenzioni di Toscana Aeroporti di andare avanti con investimenti e progetti per la pista: purtroppo sì, e semmai inopportuno è esultare (come qualcuno ha fatto) per il punto da cui forse si ricomincerà. Certo, sentir confermare l'intenzione di ripartire e andare avanti col progetto (ci mancherebbe!) è meglio del veder alzare le braccia in segno di resa come pensava chi, con le sue iniziative "contro", cerca di fare terra bruciata attorno allo scalo dell'area fiorentina ed a chi vorrebbe investirci. Ed è anche positivo che si sia superata l'ipotesi di dover rifare anche i procedimenti politico-amministrativi regionali di una nuova variante al PIT. Ma di fronte ai tempi e alle incertezze che comunque si prospettano e allo spettacolo che continua a dare la

politica c'è davvero poco da esultare ed è difficile anche vedere un bicchiere mezzo pieno.

D'altra parte la considerazione finale rivolta dai vertici di Toscana Aeroporti a tutti gli "stakeholder" (presenti e non) al termine della lunga presentazione dello scorso giugno è stata che tutto quanto illustrato anche questa volta sarà possibile se ci sarà la volontà vera di andare avanti, altrimenti di nuovo non si arriverà a nulla. Esattamente come l'appello al buon senso e alla collaborazione che fu inutilmente rivolto dal presidente di ENAC alla realtà toscana quando nel novembre del 2014 presentò in Palazzo Vecchio il masterplan con la nuova pista.

E l'attuale epilogo prospettato per la fase di stallo in cui è stata ricacciata la vicenda è proprio la ripartenza che si sperava di non dover vedere: per tutte le procedure già fatte da rifare, come già evidenziato, e per le nuove cui è costretto l'iter che burocraticamente ripartirà come se la vicenda nascesse oggi. A cominciare dall'inconcepibile anno che sarà bruciato nel "dibattito pubblico", forse tra il 2022 e il 2023, perché così ora vuole la norma per processi di VIA e Firenze (che fortuna!!) sa-



La scelta politica di mantenere ancora per anni la vecchia pista 05/23 quale infrastruttura di volo del "Vespucci" conferma tutti i problemi operativi per dimensione, orientamento, ostacoli e incidenza delle condizioni meteorologiche e l'impatto dei voli sugli abitati.

TOSCANA AEROPORTI

rà il primo aeroporto nella storia d'Italia ad essere sottoposto a tale procedura di dibattito.

Procedura certamente legittima e anche utile per nuovi progetti che nascono da zero e quindi mai dibattuti, ma non certo per una questione discussa da oltre 50 anni e soggetta, per stare solo alle procedure dell'ultimo masterplan, a una decina di anni di confronti, percorsi partecipativi, osservazioni del pubblico e coinvolgimenti di tutti gli enti locali coinvolti in tutte le fasi dell'iter. È aberrante il solo pensare che il percorso riparta (per bene che vada a inizio 2022) dal discutere per oltre un anno sul se, come, quando e perché l'area fiorentina debba avere un aeroporto e il "Vespucci" una nuova pista (!!). Aberrante per i cittadini (residenti, imprenditori, lavoratori, ecc.), ma certo un toccasana per la politica, che per almeno un altro paio di anni (e qualche giro elettorale) potrà non doversi occupare di atti concreti sulla nuova pista.

E poi, cosa mai si pensa che possa scaturire di diverso da questo dibattito pubblico con lo "zoccolo duro" contro a prescindere? Si potrebbe scrivere già adesso il report del dibattito che sarà redatto, forse nel 2023. Così come si potrebbe già scrivere la cronaca dei ricorsi che saranno ripresentati a VIA riultimata (2025?), peraltro tranquillamente riannunciati dai soliti sogget-

ti contro a prescindere da qualunque cosa sia riproposto nel nuovo iter. Perché se le istituzioni non sono in grado (come non lo sono state finora) di mettere in campo strumenti e/o soggetti in grado di rispettare e far prevalere in queste vicende la logica e l'interesse pubblico generale e non orticelli, campanili, falsi ambientalismo, regolamenti di conti e guerricciolate politiche o variamente interessate, è difficile pensare che riparta davvero qualcosa.

Un'ultima considerazione e un appello (per finirla qui): il presidente della Regione Eugenio Giani e il sindaco di Firenze e della Città Metropolitana Dario Nardella, presenti (piuttosto freddamente) alla presentazione di Toscana Aeroporti, hanno elogiato lo scenario prospettato e salutato la logica del "festina lente" (affrettati lentamente) e del "chi va piano va sano e va lontano". Con tutto il rispetto, quantomeno risparmiatemi espressioni e battute poco opportune, mentre ci viene detto che per ora (nel 2021 e fino al duemilaquattro?) dobbiamo tenerci l'aeroporto con la pista attuale e relativi dirottamenti, disfunzioni e sorvoli e sono state promosse alleanze politiche inguardabili con i "no-aeroporto" a poche ore dalla stessa presentazione e all'appello per la volontà di fare. Perché per ora restiamo in una farsa toscana che continua.



AIRBUS



ENRIQUE TEJERO

Il rinvio della soluzione della questione pista ostacola anche la transizione ecologica dell'aeroporto di Firenze e della piana verso le nuove flotte aeree a più basso impatto ambientale che ormai stanno adottando tutti i principali vettori. A sinistra: immagine di un Airbus A220-300 di Air France; da settembre il nuovo velivolo ecologico ordinato in 60 esemplari nella versione maggiore, poco compatibile con l'attuale pista fiorentina, inizierà a sostituire gli Airbus A318 e A319 in flotta con il vettore francese ed impiegati su Firenze. A destra: uno degli Airbus A320neo impiegati da Vueling, che per ora su Firenze deve mantenere i vecchi A319.

Silenzi assordanti, ministri inutili, patti inascoltabili

Se la piega fatta prendere alla questione era già sufficientemente disarmante, ciò che finora ne è seguito lo è ancora di più. Da una parte gli inevitabili silenzi assordanti (e imbarazzati) di politici e istituzioni, in una sorta di campionato mondiale di dribbling del tema o di arrampicamento sugli specchi per tentare d'inventare un senso a una situazione che non ha alcun senso. Silenzi locali ma anche governativi, con la parata di ministri che si è vista a Firenze tra fine giugno e inizio luglio (iniziativa "Live in Firenze" di SKY TG24 e poi inaugurazione di Pitti Uomo), in cui la questione aeroporto è stata sostanzialmente e tatticamente evitata, anche da e con i ministri direttamente interessati (Infrastrutture e Trascrizione Ecologica) sollecitati invece su ogni altra opera. Per la verità un ministro una battuta l'ha fatta, incalzato dai giornalisti - il ministro allo Sviluppo Economico Giorgetti - evidenziando come sia difficile spiegare al mondo perché Firenze non abbia uno scalo adeguato.

to. Battuta assolutamente pertinente (lo ribadiamo da decenni) ma che il ministro dovrebbe rivolgere a se stesso, come esponente del governo (magari portando risposte) e come esponente di un partito che in Toscana ha espresso un candidato che ha perso le elezioni proprio per la sua inconcepibile battaglia alla nuova pista da fare.

Infine, i patti e gli accordi politici che da alcuni mesi sono tornati a fioccare su e giù per la Toscana: belli, ma anche questa è tutta roba già vista e sentita infinite volte, che appassiona poco o per nulla i cittadini. Soprattutto per una questione come quella aeroportuale, che era stata (e sarebbe) del tutto definita e risolta (integrazione reale, ruoli degli scali, opere necessarie). Non c'è proprio nessun bisogno di ritornare a generiche dichiarazioni d'intenti e buoni propositi. Anche questo è inascoltabile, mentre in Toscana i cantieri per risolvere (davvero) la questione aeroportuale restano una prospettiva indefinita.

Toscana... bozze di piano

Riportiamo il resoconto della presentazione tenutasi lo scorso 7 giugno presso la Camera di Commercio di Firenze delle "Linee guida propedeutiche per il nuovo piano industriale - Aeroporti di Firenze e Pisa" da parte di Toscana Aeroporti, già proposta sul blog dell'Associazione, perché anche di questo rimanga testimonianza su queste pagine. Oltre a Toscana Aeroporti con i suoi vertici, il presidente Marco Carrai e l'amministratore delegato Roberto Naldi, e con alcuni tecnici, sono intervenuti tecnici di ENAC, i sindaci di Firenze e Pisa, i rappresentanti di Provincia di Pisa, Camera di Commercio di Firenze e Pisa e il governatore della Toscana Eugenio Giani.

Bozze di piano...

Con le linee guida illustrate, non è stato presentato alcun nuovo progetto e nessun nuovo masterplan, ma è stata delineata la traccia del percorso che porterà alla rimodulazione delle opere e degli investimenti già previsti, che copriranno adesso il periodo tra il 2022 e il 2035. La società di gestione infatti ha diluito nel tempo i progetti già inseriti nei masterplan esistenti: un po' per la crisi del trasporto aereo conseguente alla pandemia (per Pisa attuando comunque il piano definitivamente approvato), un po' (nel caso di Firenze) con la riproposizione degli stessi progetti in una riformulazione del masterplan in base alle conseguenze delle note vicende della giustizia amministrativa e alle procedure che adesso si è costretti a rifare (non essendo intervenuti da Governo e istituzioni atti utili a un maggiore recupero delle procedure già fatte).

L'appello di ENAC

La presentazione è stata aperta da ENAC, che ha confermato i programmi su Firenze, nuova pista compresa, e ha sottolineato come nei prossimi anni l'Italia (e anche la Toscana) soffrirà di un deficit di capacità aeroportuale al quale va fatto fronte. Tutti i principali aeroporti dell'area centrale, compresi Bologna, Pisa e Firenze, sono al limite delle loro capacità, con necessità di intervenire, in particolare su Firenze con la nuova pista. La pandemia ha rallentato molti progetti, è stato detto, ma questi vanno portati avanti e per questo il Piano Nazionale Aeroporti è in corso di riprogrammazione su un periodo più lungo, appunto 2025-2035.

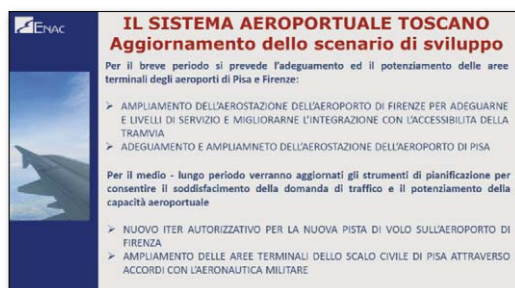
TA: Investimenti fatti

Toscana Aeroporti, per prima cosa, ha tenuto ad evidenziare l'impatto che le azioni della società di gestione hanno avuto sul territorio dal 2015, quando è

Più del classico gioco dell'oca, il progetto della pista di Firenze, centrale per la soluzione della questione aeroportuale toscana, è stato riportato indietro oltre la casella di partenza.



nata la società unica. I posti di lavoro (al 2019) sono cresciuti del 6%; sono stati fatti investimenti in infrastrutture per 130 milioni di euro (62 su Firenze, 53 su Pisa e 15 per le progettazioni); gli investimenti per finanziare le compagnie aeree (co-marketing) sono stati 74 milioni (68 su Pisa e 6 su Firenze); è stato distribuito un dividendo di 46,8 milioni, 18,3 milioni dei quali andati ai soci pubblici e quindi alla comunità.



TA: guerra alle "Fake news"

Un secondo aspetto affrontato da Toscana Aeroporti e definito "Fake News" ha chiarito per l'ennesima volta l'inconsistenza delle accuse che vengono ancora sollevate da qualcuno: il Consiglio di Stato non ha bocciato il masterplan di Firenze, ma ha solo evidenziato alcune carenze e lacune di carattere procedurale; il Decreto VIA del 2003 sul vecchio masterplan 2001-2010 con le relative prescrizioni è decaduto con il decadere del suddetto masterplan (quindi non è vero che l'aeroporto nell'attuale configurazione non rispetta tali prescrizioni); il nuovo piano infrastrutturale 2025-2035 non richiederà la preliminare predisposizione del PIT regionale. Infine è stato confermato per l'ennesima volta (come ha fatto più volte anche ENAC) che l'aeroporto di Firenze opera nel pieno rispetto di tutte le norme nazionali e internazionali. Su quest'ultimo punto l'AD Naldi ha annunciato (finalmente aggiungiamo noi) che d'ora in avanti chi farà affermazioni denigratorie in tal senso vedrà arrivare querele e azioni legali.

Strategie

Venendo al dettaglio degli investimenti e dello sviluppo infrastrutturale, quindi, la strategia di Toscana Aeroporti è stata riprogrammata con un orizzonte di breve periodo (2022-2024), uno di medio periodo (2025-2028) ed uno di lungo periodo (2029-2035). L'investimento totale sui due aeroporti è confermato di 465 milioni di euro, 150 dei quali di fondi pubblici (50 milioni da Decreto "Sblocca Italia" n.133/2014 e 100 milioni da ENAC), 255 di Toscana Aeroporti e 70 ancora da individuare (con ipotesi di integrazione di fondi pubblici o, in alternativa, altri fondi di Toscana Aeroporti).

Aeroporto di Firenze - Breve periodo

(2022-2024) - 170 milioni di euro: opere propedeutiche alla realizzazione del nuovo terminal; prima fase nuovo terminal; riconfigurazione e ampliamento piazzale est; azioni di risanamento acustico sul territorio (le opere di breve periodo sono tutte incidenti sul solo territorio comunale di Firenze con limitata occupazione di aree esterne all'attuale sedime dello scalo, come già previste, nell'area di Castello).

Aeroporto di Firenze - Medio periodo

(2025-2028) - 200 milioni di euro e Lungo periodo (2029-2035) - 5 milioni di euro: deviazione Fosso Reale; adeguamento strada per Sesto Fiorentino (con ipotesi di sottopasso della nuova pista); riprotezione del laghetto di Peretola; opere di mitigazione e compensazione ambientale (rimodulate); nuova pista di volo; duna antirumore polo scientifico; completamento piazzali aeromobili e terminal passeggeri.

Toscana... bozze di piano

Aeroporto di Pisa – Breve periodo (2022-2024) – 50 milioni di euro, Medio periodo (2025-2029) – 30 milioni e Lungo periodo (2029-2035) – 4 milioni: ampliamento terminal passeggeri per fasi successive; riconfigurazione piazzale aeromobili; acquisizione "Rampa 0" della base militare previo accordo con Aeronautica Militare e riprotezione in area militare ex 50° Gruppo; opere di manutenzione straordinaria.

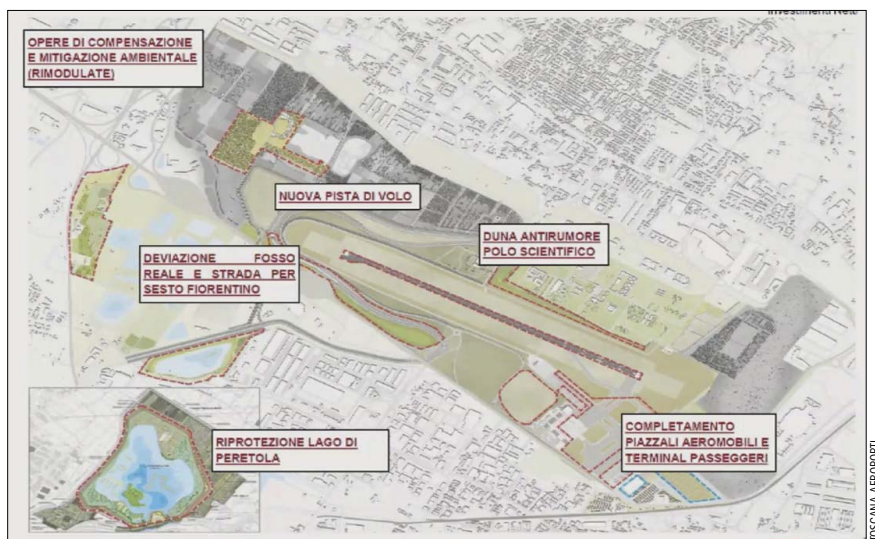
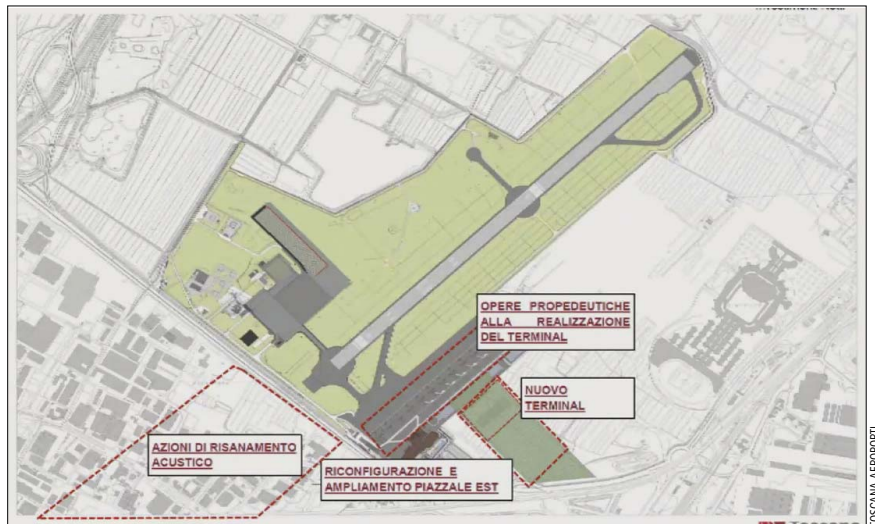
Tempi...

Sui tempi di esecuzione degli interventi previsti su Firenze la presentazione dettagliata la fase del Breve Termine (2022-2025), ma non quella del Medio e Lungo Termine (2025-2035) che comprende la nuova pista. Per quanto riguarda quindi il Breve Termine (essenzialmente nuova aerostazione e piazzali aeromobili) entro ottobre sarà elaborato il progetto e il SIA (Studio Impatto Ambientale); ad ottobre il progetto sarà presentato all'ENAC che dovrebbe approvarlo entro novembre; tra novembre 2021 e settembre 2022 si prevede lo svolgimento della valutazione VIA da parte del MITE – Ministero della Transizione Ecologica (ex Ministero dell'Ambiente); tra ottobre 2022 e il marzo 2023 si svolgerà l'accertamento della conformità urbanistica da parte del MIMS – Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili; entro il maggio 2023 si completeranno le verifiche di ottemperanza del MITE; dal giugno 2023 al marzo 2025 si prevedono i lavori e i collaudi.

Per quanto riguarda la fase del Medio-Lungo Termine (2025-2035) la presentazione di Toscana Aeroporti ipotizza la realizzazione della pista nella fase di Medio Termine (2025-2028) e specifica i tempi procedurali, anche se ancora non pare esserci certezza su quando il nuovo progetto sarà sottoposto ad ENAC. I tempi stimati sono: sei mesi per la redazione del dossier di progetto; 10-13 mesi per il dibattito pubblico; 11-14 mesi per il procedimento VIA/VAS; 6-8 mesi per la conformità urbanistica e 28 mesi per la costruzione materiale. Il procedimento amministrativo (dall'inizio del dibattito pubblico al decreto di approvazione) è stimato quindi in 27-35 mesi (ai quali si aggiungono i citati sei mesi di progetto e i 28 mesi di lavori).

La forbice per la realizzazione della nuova pista, quindi va dai 61 mesi della previsione più ottimistica, ai 69 di quella più lunga. Tutto questo, con due precisazioni che segnala Toscana Aeroporti: "Le tempistiche di espletamento dei procedimenti non sono perentorie per gli enti che li gestiscono" e "Non è quantificabile, ma non può essere escluso, il rischio ricorsi o sospensione dei procedimenti che potrebbero allungare i tempi in maniera sensibile".

Alla luce di questi dati, prendendo come previsione quella più lunga, i 69 mesi, an-



Ribaltando l'ordine delle priorità e della logica, la previsione della nuova pista di Firenze, costretta a rifare procedure già fatte, è stata posticipata in uno scenario per ora non definito di medio-lungo periodo rispetto agli interventi per i terminal.

che iniziando adesso il processo, cioè lavorando da subito al progetto e presentandolo ad ottobre ad ENAC, la nuova pista potrebbe essere pronta a fine 2026-inizio 2027, ma questo, come riportato, al netto di ritardi nelle procedure ("tempistiche non perentorie"), ricorsi e sospensioni (che invece, purtroppo, ci saranno).

Sostenibilità

Per quanto riguarda l'aspetto ambientale, gli interventi programmati si confermano improntati allo sviluppo sostenibile (come lo erano nei piani, studi e iter che erano già stati delineati e svolti, non contestati e quindi validi nelle stime degli impatti e delle misure di tutela ambientale), con l'obiettivo di fare dei due scali un importante esempio di equilibrato bilanciamento tra crescita del traffico aereo e tutela ambientale. D'altra parte, ha ricordato l'AD Naldi, Corporacion America (gruppo che controlla Toscana Aeroporti) ha un'enorme esperienza in tal sen-

so e vanta la realizzazione di un aeroporto "sostenibile" alle Galapagos, una delle aree più sensibili e protette al mondo.

L'attuazione dei piani di sviluppo prevede (conferma) la messa in sicurezza idraulica delle aree aeroportuali e, nel caso della nuova pista di Firenze, dell'intero ambito territoriale, con significativi miglioramenti rispetto allo stato attuale.

Le ricadute

Come ricadute positive sul territorio (per chi ancora avesse bisogno di conferme...) è stato ricordato che lo studio IRPET del 2013 stimava (su base di parametri riconosciuti a livello internazionale) che a fronte di un incremento di 1,5 milioni di passeggeri si creano sul territorio 3.000 posti di lavoro. Al contrario, la non attuazione degli investimenti programmati con la conseguente mancata crescita dei passeggeri determinerebbe una rilevante mancanza di sviluppo occupazionale nella regione.

Il mondo reale (fuori Firenze e Toscana)

In Italia...

In un quadro realizzativo sconcertante per le infrastrutture italiane, il settore aeroportuale rappresenta da anni (finora) un'isola felice, con i suoi usuali metodi procedurali tra ENAC, ministeri e gestori (iter masterplan, contratti di programma, piani di investimenti, verifiche nelle realizzazioni, ecc.) e, pur con immancabili lungaggini, ha portato avanti e porta avanti adeguamenti e potenziamenti degli scali, ovunque (Toscana a parte) pienamente supportati da enti e istituzioni locali ed andati avanti anche nel periodo di restrizioni da pandemia. Sono tanti i progetti attuati o in corso, in molti casi riguardanti anche le piste di volo.

Olbia: pista allungata. Lo scorso 26 aprile l'aeroporto di Olbia ha accolto il primo volo sulla pista rinnovata e allungata da 2.445 a 2.740 metri. L'intervento, come riportato più volte anche su questo notiziario, ha comportato varie opere esterne nelle aree interessate al prolungamento, compresi lo sbancamento di una collinetta e la deviazione attorno al nuovo sedime della strada statale che passava a ridosso della testata pista (intervento preferito al tunnel sotto la pista).

Foggia: pista allungata. Ha riaperto il 26 luglio l'aeroporto di Foggia, dopo i lavori di allungamento della pista. Adesso lo scalo è dotato di un nastro di asfalto di circa 2.000 metri con una pista vera e propria ("caratteristiche fisiche" AIP/ENAV) di 1.735 metri (rispetto ai 1.438 precedenti), distanze usabili per la corsa di decollo (TORA) di 1.735 e distanze di atterraggio (LDA) di 1.735 e 1.621 metri. La pista così allungata apre lo scalo a velivoli delle famiglie Airbus A320 e Boeing 737, pur con limitazioni per le lunghezze comunque piuttosto contenute (per questa ragione è ipotizzato un ulteriore prolungamento). Già con le dimensioni raggiunte, comunque, anche Foggia (quarto scalo del sistema aeroportuale pugliese, non inserito nell'attuale Piano Nazionale Aeroporti) supera Firenze per dimensione operativa della pista.

Bolzano: pista in allungamento. L'aeroporto di Bolzano era e resta uno dei più piccoli scali commerciali italiani, ma anche lì si è sbloccato l'allungamento della pista, sulla carta da tanti anni ed oggetto di assurdi contenziosi politico-giudiziari. Dallo scorso giugno sono in corso i lavori per un piccolo allungamento, da 1.293 a 1.430 metri, ma utile allo sviluppo di traffico com-

Mentre la Toscana continua a frenare gli investimenti e rimandare la soluzione della questione aeroportuale, il mondo reale prosegue in direzione opposta.

merciale con turboelica, in supporto in particolare al nuovo vettore SkyAlps creato sullo scalo altoatesino e che ha da poco iniziato ad operare con due Dash-8-400 e rotte nazionali ed europee.

Salerno: pista verso l'allungamento. Sono partiti a fine luglio i primi lavori per l'allungamento della pista di Salerno, che passerà da 1.655 metri a 2.200 metri. L'intervento comporta importanti lavori sul territorio, in particolare la modifica del tracciato di due

giudizio fatti dal primo grado della giustizia amministrativa sulle procedure, le prescrizioni ed i livelli progettuali del masterplan. Con questo allungamento di pista anche Salerno, secondo scalo del sistema campano, supera Firenze per dimensione di pista.

Pescara: pista verso l'allungamento. Sono prossimi all'avvio i lavori di allungamento della pista di Pescara, che passerà da 2.419 a 2.800 metri. L'intervento, in progetto da tanti anni, è finalizzato all'accogliimento di widebody su rotte intercontinentali che periodicamente richiedono di operare sullo scalo abruzzese con charter, soprattutto dal nord America. La pista allungata sarà pienamente usabile per i decolli, mentre, data la situazione di ostacoli attorno allo scalo, manterrà limitazioni per gli atterraggi.

Parma: pista verso l'allungamento. Dopo la conclusione con decreto VIA della procedura ambientale sul masterplan, lo scorso marzo), prosegue verso la fase dei cantieri l'iter di allungamento della pista di Parma, che passerà da 2.124 a 2.880 metri, per accogliere velivoli cargo di grandi dimensioni e sviluppare sullo scalo parmense un polo merci. L'intervento è stato oggetto di contenziosi e polemiche per lo sviluppo di un insediamento (centro commerciale) sul territorio in prossimità della testata oggetto di allungamento, fermato e modificato per consentire il progetto aeroportuale. Parma sarà il terzo scalo della regione con pista a capacità intercontinentale (dopo Rimini e Bologna), mentre il quarto scalo emiliano-romagnolo, Forlì, riaperto lo scorso marzo ai voli commerciali, mantiene la pista di "soli" 2.561 metri.

Catania: nuova pista in iter. È in fase conclusiva la procedura VIA del masterplan di Catania che ha come opera principale la realizzazione della nuova pista di 3.200 metri, parallela a quella esistente di 2.436 metri, che sarà a sua volta allungata per diventare bretella di rullaggio. L'intervento è finalizzato a sviluppare il traffico dello scalo aprendo alla possibilità di accogliere voli intercontinentali e widebody. Il progetto comporta importanti trasformazioni sul territorio, in particolare l'interramento della linea ferroviaria Catania-Siracusa nel tratto a ridosso dell'attuale testata 08 e lo spostamento della stazione Bicocca, principale scalo merci della città. Quest'opera da 235 milioni, propedeutica alla realizzazione delle infrastrutture aeroportuali, è stata inserita nel PNRR nazionale, garantendone tempi di realizzazione certi.



Con l'allungamento della pista di Salerno, Firenze rimarrà ultimo tra i 38 aeroporti ricompresi nel Piano Nazionale Aeroporti (nella cartina) per dimensione dell'infrastruttura di volo. Con l'allungamento di Foggia, il "Vespucci" scende al 41° posto tra i 45 scali commerciali italiani censiti da ENAC nel 2020.

torrenti che lambiscono il sedime dell'aeroporto, con un adeguamento che permetterà anche di migliorare l'assetto e la sicurezza idraulica della zona. La vicenda di Salerno è significativa perché, come raccontato tante volte su queste pagine, si tratta di un masterplan con procedura contemporanea a quella di Firenze, che aveva subito simili "attacchi" a colpi di giustizia amministrativa, ma che è stato pienamente riabilitato dalla sentenza del Consiglio di Stato che, contrariamente al caso Firenze, ha annullato lo stop imposto dal TAR evidenziando i palesi errori di

Il mondo reale (fuori Firenze e Toscana)

Venezia: piste potenziata. Nell'ottobre 2020 è stato completato il piano da 135 milioni per il potenziamento delle piste del "Marco Polo" di Venezia, avviato nel 2018 in attuazione del masterplan al 2021, che aveva concluso le procedure VIA e Conferenza dei Servizi) poco prima di quello fiorentino (con usuali metodi e iter ma ovviamente con esiti differenti). In particolare, è stata allungata la pista secondaria, portandola da 2.780 a 3.300 metri, come la principale, e la pista principale è stata allargata a 60 metri, per facilitare le operazioni ai velivoli di grandi dimensioni. Lo scalo, ricordiamo, posto a 6 chilometri da piazza San Marco, si trova inserito nel sito UNESCO "Venezia e la sua laguna" e confina con il caratteristico habitat naturale del sistema delle acque, in parte interessato dagli interventi sulle piste, adeguatamente definiti in fase di iter ambientale e prescrizioni.

Venezia nel PNRR. Indirettamente il "Marco Polo" di Venezia sta anche nel PNRR nazionale, con il progetto del raccordo ferroviario per la connessione dello scalo con la linea ferroviaria Venezia-Trieste, un'opera da 475 milioni per 8 chilometri di binari, in parte interrati, con importanti opere di adeguamento del territorio. Il progetto ha visto anche la nomina di un commissario per garantirne realizzazione e tempi certi.

...e all'estero

Se la Toscana aeroportuale è in storico ritardo sul resto d'Italia, l'Italia lo è verso Europa e resto del mondo, dove si va ad altre velocità e concretezze (nuovi aeroporti, nuove piste, nuovi terminal). Gli esempi sarebbero infiniti, qui riportiamo, simbolicamente, qualche caso particolare.

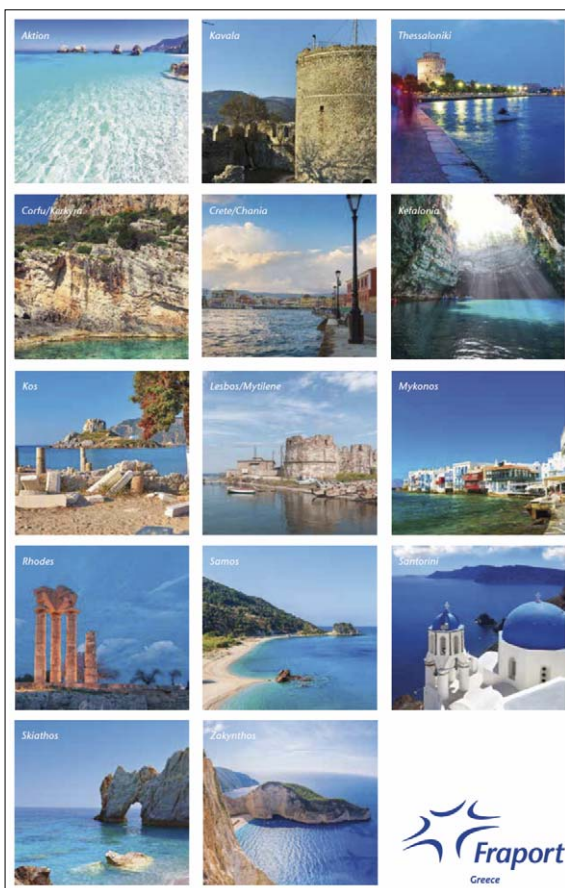
Scandinavian Mountain Airport. Qualche anno fa raccontavamo del progetto dello "Scandinavian Mountain Airport" che intendeva trasformare in scalo per voli di linea e charter una piccola pista turistica esistente a Mobergskolen, tra le montagne svedesi prossime al confine con la Norvegia, in prossimità di uno dei maggiori comparti sciistici della Scandinavia. Lo scalo è adesso operativo, con una pista rinnovata e allungata da 1.199 a 2.500 metri. Il progetto è stato promosso per dare sostegno al comparto turistico della regione, garantendo accessibilità diretta con tempi più rapidi (in precedenza gli scali più "vicini" erano Mora e Oslo, a 113 e 213 km). Massima attenzione è stata dedicata agli aspetti ambientali (peraltro per un progetto attuato nel paese di Greta Thunberg) e può essere considerato esempio di come si possano coniugare sviluppo e tutela ambientale.

"Aeroparque": pista allungata. È un esempio lontano dalle nostre latitudini, ma in qualche modo l'intervento appena realizzato per lo scalo "Aeroparque" di Buenos Aires ha un legame con la nostra realtà. L'aeroporto cittadino della capitale argentina, infatti, è gestito da Aeropuertos Argentina 2000, parte del gruppo Corporation America, che con Corporation America Italia controlla la maggioranza di Toscana Aeroporti. All'altro capo del pianeta (come in qualunque altro angolo del mondo) però le cose

Pullman-Moscow: pista spostata. Tra i tanti usuali potenziamenti di piste che interessano scali in ogni angolo del pianeta, un caso particolare è quello dell'aeroporto di Pullman-Moscow, a servizio delle due omonime cittadine poste in due stati confinanti (Pullman, sul cui territorio ricade lo scalo, in Washington, Moscow in Idaho). Si tratta di due realtà che vivono essenzialmente della presenza di importanti poli universitari e centri di ricerca, con grande movimento di studenti, docenti e personale. Lo scalo aveva una pista di 2.050 metri penalizzata e non modificabile per la conformazione del territorio, utilizzata essenzialmente da velivoli turboelica. Da qui è nato il progetto di riorientarla, per svincolarla dagli ostacoli e poterla allungare leggermente (a 2.164 metri), per accogliere velivoli delle famiglie Airbus A320 e Boeing 737.

L'intervento ha comportato la delocalizzazione di alcuni insediamenti universitari presenti nei pressi dell'aerea aeroportuale e importanti opere sul sistema delle acque. La vecchia pista infatti era stata realizzata intubando un torrente che attraversava il sedime, con situazioni di allagamento. Con la realizzazione della nuova pista il torrente è stato deviato su un tracciato che aggira il nuovo sedime e quindi tenuto tutto in superficie e l'intervento è stato inserito in una grande opera ambientale su un'ampia area (ricevendo riconoscimenti per la validità ecologica del progetto). La nuova pista è ora operativa, in un territorio messo in sicurezza, e funzionale allo sviluppo dei poli universitari, che hanno anche contribuito con propria quota di fondi al progetto aeroportuale.

London City Airport verso gli 11 milioni di passeggeri. Lo scalo cittadino londinese continua ad implementare il proprio piano di sviluppo, con relative previsioni di crescita di traffico e adeguamenti di infrastrutture (terminal, piazzali, servizi). Già dotato dal 2016 di un piano in attuazione da 500 milioni di sterline, nel 2020 è stato presentato il nuovo piano che innalza la previsione di traffico a 11 milioni di passeggeri al 2030, proposto proprio come supporto alle ripresa post pandemia. Previsione sempre incentrata sul grande incremento dei movimenti, che dai 111.000 (per 6,5 milioni di passeggeri) già autorizzati nel piano vigente passeranno a 151.000 (nel 2019, per gestire 5,1 milioni di passeggeri i movimenti erano stati 83.000). La dimensione estremamente limitata della pista (1.508 metri) comporta infatti l'impiego di velivoli a minore capacità e quindi la necessità di aumentare notevolmente i voli per gestire la domanda e gli obiettivi di traffico prefissati.



Lo scorso febbraio è stato completato il piano da 440 milioni per l'ammmodernamento e potenziamento di 14 scali regionali greci, principalmente sulle isole, attuato dalla tedesca Fraport. Dodici scali hanno visto anche interventi per le piste di volo.

vanno in modo diverso e gli investimenti sono graditi e supportati da istituzioni e territori. "Aeroparque" (in città, sulle rive del Rio de la Plata), è lo scalo minore del sistema aeroportuale di Buenos Aires (pur gestendo circa 12 milioni di passeggeri nel 2019), che ha nell'aeroporto "Ezeiza" lo scalo principale. Nel periodo di chiusura conseguente alla pandemia si è approfittato per attuare l'allungamento della pista da 2.100 a 2.700 metri e l'allargamento a 60 metri (oltre ad altre importanti opere), con riapertura dello scalo nel marzo scorso, pronto per accogliere la ripresa del traffico ed incrementarne le potenzialità.

Aeroporto "senza pista"

Vista l'aria che tira e il livello di irresponsabilità che caratterizza di nuovo vari ambiti della vicenda aeroportuale toscana, ripubblichiamo un pezzo del 2017 in cui si evidenziava come un "Vespucchi" senza nuova pista non "resta un city airport" ma conferma nella piana un'infrastruttura costretta ancora a funzionare con criticità operative inaccettabili e inutili impatti su abitati e territorio (ovviamente risolti con la nuova pista 12/30).

Che succederebbe se la nuova pista del "Vespucchi" non venisse fatta? Per qualcuno, tra le varie anime anti-aeroporto che lavorano a tal fine si dovrebbe fare il passaggio conclusivo chiudendo o ridimensionando più o meno ad aero club lo scalo fiorentino (per completare il disegno del 1974 secondo la concezione di allora del sistema Pisa-Firenze e della società unica). La posizione più comune tra chi contesta la nuova pista è che se ne possa fare a meno sostituendola con una "messa in sicurezza" della pista esistente, per accontentarsi di un city-airport e rinunciare ad altri sviluppi. Una posizione che continua ad essere reiterata dagli irriducibili "contro", anche in atti e consessi istituzionali, rimasti negli anni 70 del secolo scorso.

Soluzione senza senso

Una posizione in realtà che non ha alcun senso, perché in nessun modo gli aggiustamenti possibili sullo scalo mantenuto nell'attuale assetto di pista possono essere paragonati alla costruzione della nuova pista, per gli effetti (benefici) totalmente differenti. Una posizione senza senso perché la pista attuale non ha bisogno di essere messa in sicurezza, perché sicura lo è già, come qualunque altra pista (che o è sicura o è chiusa). Il problema, come si sa chiunque abbia minimamente conoscenza della questione, è che per mantenere l'inderogabile parametro della sicurezza, nel caso dello scalo fiorentino va in tilt la funzionalità per tutte le criticità ben note che incidono sull'operatività dello scalo dovute all'attuale assetto di pista. E una vera funzionalità può essere recuperata solo cambiando l'orientamento e la dimensione della pista, come appunto previsto nel masterplan.

"Vespucchi" com'è

Senza nuova pista quindi è ovvio che il "Vespucchi" continuerebbe così com'è la sua funzione di scalo per l'area metropolitana fiorentina e parte della Toscana: potrebbe avere qualche diversa modifica strutturale, incrementare ancora un po' il traffico e i voli (ma anche perderne). Forse potrebbe sfruttare nuovi "miracoli" della tecnologia aeronautica che già in passato hanno permesso di raggiungere obiettivi in precedenza non

Bufale ferroviarie



Tra le storiche bufale usate contro la nuova pista dello scalo fiorentino una delle peggiori che continua ad essere reiterata, per provocazione o ignoranza della vicenda, è la proposizione, in alternativa al potenziamento dell'aeroporto, di opere ferroviarie, che in realtà non hanno niente a che fare con la soluzione delle criticità del "Vespucchi" e delle carenze aeroportuali toscane.

pensabili. Ma il tutto avverrebbe mantenendo invariato l'attuale quadro di criticità dello scalo che, va sempre ricordato, non inficia chissà quale sviluppo futuro o salto di ruolo, ma ostacola pesantemente tutte le tipologie di traffico attuali: linee regolari e voli privati e di Stato; Airbus, Boeing, jet regionali, turboelica e velivoli di aviazione generale; rotte nazionali e qualunque collegamento europeo.

E le disfunzioni operative causate dall'attuale situazione di pista non significano "solo" i dirottamenti e i passeggeri persi riportati nei periodici report di traffico, che già di per sé sono inaccettabili. I disagi reali sono molto più ampi per tutto il castello di effetti collaterali ai dirottamenti (ritardi concatenati, allungamenti di voli e procedure, migliaia di chilometri di viaggi in bus da/per gli scali alternati, ecc.). E i numeri dei dirottamenti rappresentano solo parzialmente i disagi, perché nelle giornate critiche, per un volo che diretta ce ne sono sempre altri che a un certo punto riescono ad atterrare o partire, quindi non compaiono tra i dirot-

tamenti, ma prendono terra (o decollano) dopo lunghe attese in volo o a terra accumulando ritardi che scombussolano i programmi dei viaggiatori e l'attività dello scalo e dei vettori, con successive conseguenze a catena (compresi gli inevitabili rientri notturni degli aerei basati a Firenze ma sparpagliati su altri scali per i dirottamenti).

Una situazione che di per sé va poi a negare la possibilità per il "Vespucchi" di svolgere adeguatamente proprio il ruolo prioritario che tutti (sulla carta) gli riconoscono, cioè la specializzazione nei collegamenti con gli hub che hanno nella puntualità dei voli per le connessioni il dato essenziale, mandato invece in tilt dalla perenne incertezza operativa dell'attuale pista. Per questo molti vettori, pur avendo velivoli adatti, preferiscono non avventurarsi sul "Vespucchi" con l'attuale pista. Per questo varie realtà imprenditoriali se ne sono già andate dall'area fiorentina e altre se ne andranno a breve se non ci sarà uno scalo normale, che assicuri certezza di arrivare e partire.

Infine, ma non certo ultimo per importanza, c'è il capitolo delle criticità da impatto dei voli su abitati e territorio, con le situazioni che permarranno nelle zone di Peretola-Quaracchi e di Quinto Basso-Sesto Fiorentino e i carichi di emissioni inutili generate proprio dalle attuali disfunzioni che verrebbero definitivamente confermate dal permanere della pista esistente.

Aeroporto

Anno 25 - Numero 3

N° progressivo 96 - Luglio - Settembre 2021

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

www.associazione-aeroporto-firenze.it
Email: assogiannotti@gmail.com