Anno 25 - Numero 4

# Aeroporto

Ottobre - Dicembre 2021

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

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

## Farsa politico-aeroportuale toscana (continua)

TOSCANA AEROPORTI

Nel nulla della fase di stallo in cui è stata ricacciata la nuova pista di Firenze (e la questione aeroportuale fiorentina e toscana) ed in attesa che riparta qualcosa, l'unico scenario da registrare nell'attuale capitolo di storia della vicenda resta per ora la farsa politico-aeroportuale che ha prodotto l'involuzione in corso e che resterà scritta nella storia come nuova pagina nera, con tutti i suoi protagonisti, comunque vada prima o poi a finire.

Restano protagonisti delle **pagine nere di questa storia** i paladini del "no" a prescindere ideologico o variamente interessato, come nel secolo scorso, con in prima fila, oggi, chi ha materialmente contribuito ad affossare le procedure e prosegue la sua logica "contro". Il tema aeroporto è tornato ad essere strategicamente il più possibile evitato perché qui (sempre solo qui!) ritenuto scomodo, come negli anni bui del passato, ma quando rifà capolino in qualche consesso istituzionale le anime del "no", espressione dei propri orticelli, riconfermano le loro posizioni radicalizzate, al di là di qualunque cosa possa essere riproposta, tanto per far capire preventivamente quanto sia la volontà di trattare responsabilmente la questione.

Protagoniste dell'attuale **pagina nera di questa vicenda** si sono poste, purtroppo, le istituzioni e relativi partiti (di maggioranza o opposizione secondo le latitudini) che si erano detti e/o si dicono favorevoli (da sempre o per convergenze più recenti), ma che si sono adagiate troppo facilmente e fatalmente su tutto quello che è stato fatto accadere per fermare masterplan e nuova pista e che non hanno fatto granché, tra ambiguità e capriole, per tutelare l'interesse generale dagli effetti di un'assoluta minoranza "contro". Interesse generale che ovviamente starebbe nell'avere, in concreto e non solo nei propositi o nelle prospettive, l'infrastruttura che era prevista e progettata, necessaria e strategica, efficiente ed a minore impatto ambientale (qui persino Greta Tumbergh, correttamente informata e non portata in giro, potrebbe lottare per la nuova pista del "Vespucci"...e contro i "bla, bla, bla").

Lo spettacolo elettorale andato in scena a Sesto Fiorentino è stato emblematico e nella sua assurdità non può essere certo dimenticato con il passaggio delle elezioni: per l'atteggiamento incommentabile del PD a sostegno del più storico e retrogrado "no aeroportismo", con gli arrampicamenti sugli specchi che ne sono seguiti per tentare di giustificare l'ingiustificabile; per sei candidati sindaco su sette autolesionisticamente schierati contro la nuova pista in progetto e quindi per il mantenimento della pista attuale e dei voli sull'abitato di Sesto e contro gli investimenti che erano previsti per la realtà sestese; per un centro-destra tendenzialmente storicamente più favorevole ma che di nuovo arriva all'appuntamento elettorale con dichiarazioni aeroportuali generiche e fuori luogo espresse dal candidato di turno (per onestà di cronaca va ricordato l'unico candidato, Gabriele Toccafondi, che ha parlato del tema con cognizione di causa).

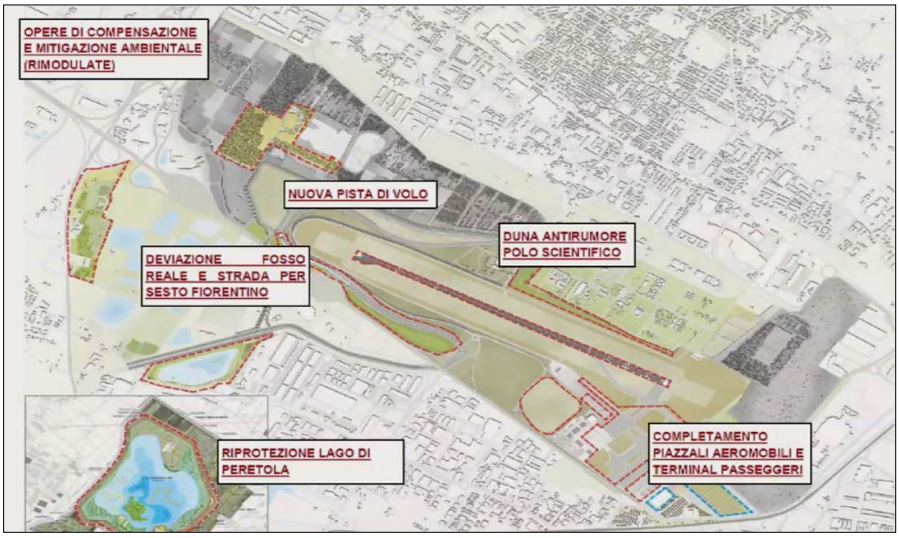
Qualcuno, per tentare una motivazione, ha sostenuto che non ci si può impiccare al solo tema aeroporto per delineare alleanze politiche: nulla di più sbagliato! In questa vicenda ragione e buon senso stanno esattamente all'opposto: non si può sacrificare (congelare) per l'ennesima volta una questione come quella dell'aeroporto per opportunità partitiche, qualunque esse siano. E poi, come evidenziato tante volte, risolvere o non risolvere la questione aeroporto di Firenze va ben oltre il tema aeroporto in sé: è indice di un modo di far politica e il non risolverla (ancora!!) è segno di una **politica molto lontana da cittadini e territori, imprese, occupazione e ambiente**.

Non si possono annunciare in lungo e in largo impegni per il rilancio e la ripresa della città, dell'area metropolitana, della regione e poi adagiarsi sulla prospettiva di una questione aeroportuale riportata più indietro della casella di partenza e di una ripartenza (quando ripartirà) dall'avvio di una nuova stagione di dibattiti e discussioni (!!), che precederanno anni di rifacimenti di procedure già fatte, con una vaga ipotesi di nuova pista forse verso il 2028 (!!).

Non è possibile che per l'aeroporto di Firenze non si sia riusciti (e non si riesca) a fare di meglio che andare indietro tutta, mentre il paese è impegnato nel maggior sforzo della storia per risolvere le carenze infrastrutturali sfruttando una spinta irripetibile. Non è accettabile che la pista del "Vespucci" resti imbalsamata mentre altri aeroporti, da Olbia a Salerno, da Bolzano a Foggia, da Parma a Venezia o Pescara, proprio in questi anni o in questo momento hanno potenziato, stanno potenziando o stanno per potenziare le proprie piste di volo, anche in scali minori per traffico, domanda o dimensioni, anche a fronte di esigenze ben inferiori a quelle dell'area fiorentina ed in regioni già ben più attrezzate della Toscana. È, appunto, una farsa che continua.

## Aspettando qualcosa

Rientrati nel tunnel dell'attesa perenne, per l'aeroporto di Firenze, al momento di chiudere questo numero, si attende che parta la procedura per la prima parte del nuovo piano che dovrebbe riguardare, essenzialmente, terminal e piazzali e che, da cronoprogramma finora reso noto, dovrebbe durare 17 mesi, con successiva fase realizzativa di due anni. Intervento sicuramente necessario, per dare un'immagine e una funzionalità adeguata alle strutture di accoglienza e gestione dei passeggeri, biglietto da visita internazionale per Firenze e l'area metropolitana (e la Toscana) e per iniziare a risolvere i problemi di spazi per la sosta dei velivoli, altra storica criticità del "Vespucci" per la conformazione e limitatezza dei piazzali attuali.
Intervento che però non ha nulla a che fare con la soluzione delle principali criticità del "Vespucci", incentrate sulla pista, da risolvere con la nuova pista 12/30, che sta per adesso nella seconda parte della riformulazione del piano per la quale, al momento, resta la previsione di circa un anno di dibattito, due anni di iter e due anni per la realizzazione, da quando tale iter effettivamente potrà ripartire nel clima aeroportuale che si respira di nuovo in Toscana.



TOSCANA AEROPORTI

*La nuova pista 12/30 da realizzare, confermata nel piano delineato lo scorso giugno (nell'immagine) attende la ripartenza delle procedure (che erano già state fatte e concluse), mentre dal mondo politico riaffiorano fantasmi del passato, con prospettive di ripresa di studi per ripensare soluzioni.*

## Stallo surreale, oltre le sentenze

La situazione di stallo in cui è stata riportata la questione pista di Firenze, già assurda di per sé, sta assumendo aspetti surreali per quanto si sente prospettare dal fronte istituzionale, con la reiterazione di richieste su aspetti che erano (e sarebbero) tutti ampiamente affrontati e risolti in ciò che era stato fatto o previsto e che (va ribadito per l'infinitesima volta) non sono stati toccati nel merito della validità (tecnica, ambientale, di assetti e pianificazione) dalle sentenze di TAR e Consiglio di Stato.
Si sente richiedere una ripartenza condizionata a un nuovo progetto ambientalmente sostenibile, quando la sostenibilità ambientale e l'infinità di attenzioni ad ogni aspetto correlato (in gran parte delineate fin dall'inizio, in parte integrate con la procedure svolte) era l'asse portante del masterplan che aveva completato il percorso, con tutte le relative approvazioni. E se non ci fosse stato lo stop a colpi di cavilli, oggi quel piano sarebbe in realizzazione partendo proprio dalle opere ambientali: gli interventi per le aree naturali (migliorate qualitativamente e quantitativamente), le aree boscate, l'innalzamento della sicurezza idraulica, la tutela del polo universitario e tutti gli interventi che andavano a costituire il bilancio ambientale per la piana nettamente positivo della realizzazione del masterplan (oltre naturalmente alla soluzione definitiva della criticità da sorvolo degli abitati e all'abbattimento delle emissioni per la gestione dei voli più regolare ed efficiente garantita dalla nuova pista 12/30).
Si sente ventilare un riavvio di studi sulle soluzioni per la nuova pista, su dimensioni, posizione, ecc. e questo, per autocensura, non è neppure commentabile, oltre al fatto che andrebbe in senso opposto alla vera ripartenza della procedura VIA sul masterplan, rinviata ancor più a tempo indeterminato. Si sente riparlare di nuovi studi sulla ferrovia per Pisa (!!) e di tavoli per ridiscutere i ruoli dei due aeroporti di Pisa e Firenze, nell'ambito di un futuro nuovo piano nazionale degli aeroporti, quando tali temi e ruoli sono sempre stati ben chiari e definiti nella logica di sistema possibile nella situazione aeroportuale toscana, al di là di tante inutili polemiche, e nella fase più recente di questa vicenda sono stati ufficializzati in ogni tipo di documento di pianificazione nazionale e regionale, a cominciare proprio dal piano nazionale aeroporti vigente, che sul capitolo Toscana non può e non deve essere toccato in alcun modo.
In sostanza, invece di far di tutto per ripartire con la procedura salvaguardando il più possibile di quanto già fatto, come doveva essere, stiamo vedendo scivolare la questione aeroportuale ben più indietro anche dello scenario prodotto dalle sentenze della giustizia amministrativa, come se gli ultimi 15 anni di questa vicenda fossero svaniti o ignoti.

F. WOLF / JETPHOTOS

HADESTRASSI / PLANEPHOTOS.NET

*La prospettiva di dover operare ancora a lungo sul "Vespucci' con la pista attuale rende di nuovo problematico per i vettori programmare le attività future sullo scalo dell'area fiorentina, soprattutto in vista della graduale uscita di scena degli Airbus A319, attuale aereo di riferimento per il "Vespucci" e la necessità di aggiornare le flotte con i nuovi velivoli ecologici. Nei mesi scorsi due vettori hanno provato "sul campo" l'impiego dei nuovi Airbus A320neo nei propri servizi di linea: Scandinavian Airlines lo ha inserito due volte sulla rotta da Copenaghen (atterrato il primo volo, dirottato per vento il secondo), Iberia ha effettuato con l'A320neo uno dei propri voli da Madrid.*

# Partecipazioni, dibattiti, esposizioni, ecc.

**Quindici anni di discussioni, consultazioni ed esposizioni, per istituzioni e cittadini, avevano preceduto e accompagnato l'iter del masterplan del "Vespucci" 2014-2029 con la nuova pista 12/30 che era stato approvato a livello tecnico, ambientale, urbanistico e politico.**

Dopo aver ricordato negli ultimi numeri gli iter svolti per il masterplan 2014-2029 con la nuova pista 12/30, i materiali prodotti, i soggetti che avevano approvato il tutto, chiudiamo questa sorta di promemoria ricordando anche quanto studi, piani, progetti e valutazioni, prodotti in quantità industriale su ogni aspetto della questione, erano stati oggetto di ogni tipo di discussione, dibattito, confronto, esposizione, ecc. È bene ricordarlo perché resti testimonianza anche di questo e per evidenziare, di fronte alla prospettiva (minaccia) che si riapra la stagione di studi e dibattiti, che chi voleva intendere la questione l'ha potuto fare come e quanto ha voluto.

### Valutazioni e illustrazioni

L'ultima parabola della nuova pista (proposta - studi, progetti e iter - congelamento politico) era partita verso la metà degli anni 2000 ed era partita con confronti e presentazioni istituzionali (a livello regionale e dei comuni della piana). Già da allora le riunioni tecniche con gli enti aeroportuali e aeronautici avevano indicato (riconfermato) ai decisori politici quale fosse la pista da fare, parallela all'autostrada A11 (come noto da sempre) per risolvere criticità e disfunzioni della pista esistente al "Vespucci" e assicurare uno scalo funzionale all'area fiorentina, e tale soluzione venne illustrata già in quegli anni a tutti gli stakeolder (come usa dire oggi), andando anche comune per comune della piana (con accoglienze variegate...). Soluzione suffragata dal rifacimento di valutazioni che avevano risoppesato ogni tipo di orientamento della nuova pista, riapprodando a quella "parallela", in quel momento ancora ipotizzata in giaciture leggermente differenti per qualche grado, ma sempre con il tracciato naturale, più logico e funzionale per uno scalo nella piana, al fianco dell'A11.

### Percorsi partecipativi e studi

Riportata all'attualità e nella discussione politica l'esigenza storica di dare un assetto adeguato di pista (operativo, funzionale, ambientale) allo scalo dell'area fiorentina, la vicenda aeroporto si lega a quella del progetto del parco della piana. Prima come tema tenuto sullo sfondo nel percorso partecipativo sul suddetto progetto di parco metropolitano svolto alla fine del primo decennio del 2000, con un ampia serie di eventi tra Firenze ed i comuni della piana, nei quali si poteva già prendere consapevolezza, con l'esposizione di carte e immagini, della posizione dello scalo rispetto al futuro parco e del rapporto tra le due entità. Quindi con studi specifici, promossi dalla Regione e enti locali, per soppesare problematiche, relazioni e soluzioni della coesistenza tra parco e riassetti della pista del "Vespucci", tornando anche a ripetere, su sollecitazione di enti dell'area, valutazioni su diverse ipotesi di giacitura della pista e loro relazione con il territorio e le previsioni urbanistiche. Tra i tanti documenti prodotti in tale fase, ci fu anche la monumentale "Analisi strategica preliminare" da oltre 500 pagine prodotta dall'Università di Firenze su incarico della Regione Toscana e della Provincia di Firenze.

Successivamente (marzo e aprile 2016) si tenne uno specifico percorso partecipativo sul tema aeroporto ("Aeroporto, parliamone"), finanziato dalla Regione Toscana su richiesta di alcuni comuni della piana non interessati dal progetto aeroportuale né da impatti da sorvoli, ma posizionati sulla linea di opposizione al masterplan del "Vespucci" (Calenzano, Carmignano, Poggio a Caiano). I vari appuntamenti svolti in due mesi di lavori tra Firenze e i comuni della piana, con tavoli ed incontri, si conclusero con un convegno e un report finale. Intanto, precedente a questa iniziativa, nel marzo 2015 era stato costituito tra i comuni di Calenzano, Campi Bisenzio, Carmignano, Firenze, Lastra a Signa, Poggio a Caiano, Prato, Sesto Fiorentino e Signa un Comitato di Garanzia per approfondire aspetti e effetti del masterplan in iter, occasione di confronto con gli enti aeroportuali proponenti il progetto.

### Consultazioni regionali

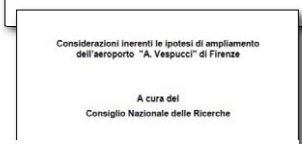
Sulla base dei primi percorsi partecipativi sul parco, di valutazioni sulle pianificazioni ipotizzate e del materiale prodotto, all'inizio del secondo decennio del 2000 la Regione fece partire l'iter politico-urbanistico della variante al Piano d'Indirizzo Territoriale (PIT) inerente parco e aeroporto. In tale ambito, oltre alle innumerevoli sedute di discussione in consiglio regionale e in tutte le altre sedi politiche e sul territorio, si tennero più tornate di consultazioni da parte delle commissioni competenti del Consiglio Regionale nelle quali decine di soggetti, tra enti locali, istituzioni, organi tecnici, operatori, comitati, associazioni, ecc. di tutta la Toscana, variamente interessati, coinvolti o competenti, furono invitati ad

# Partecipazioni, dibattiti, esposizioni, ecc.

Allegato G2

INTEGRAZIONE DEL PIANO DI INDIRIZZO TERRITORIALE
IN MERITO ALLA DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL
PARCO DELLA PIANA FIORENTINA
E
ALLA QUALIFICAZIONE DELL'AEROPORTO DI FIRENZE

RAPPORTO
ai sensi dell'art. 16, comma 3 della l.r.1/2005
SULLE ATTIVITÀ
di INFORMAZIONE, ASCOLTO E COMUNICAZIONE
PROMOSSE DAL GARANTE DELLA COMUNICAZIONE PER IL PIANO DI INDIRIZZO
TERRITORIALE DELLA REGIONE TOSCANA


Considerazioni inerenti le ipotesi di ampliamento dell'aeroporto "A. Vespucci" di Firenze

A cura del
Consiglio Nazionale delle Ricerche

esprimersi sul tema parco e aeroporto. Il lungo iter politico della variante al PIT, conclusa tra luglio 2013 (adozione) e luglio 2014 (approvazione), lasciò in dote alla questione centinaia di documenti di valutazioni (tecniche, urbanistiche, ambientali, sanitarie, strategiche, ecc.), risultato di tutto quanto era stato svolto per circa un decennio.

### Presentazioni

Varato l'atto politico d'indirizzo regionale, arrivò il vero e proprio masterplan aeroportuale con la definitiva configurazione tecnica e funzionale della pista, il masterplan 2014-2029 che sarebbe poi stato avviato alla procedura di VIA e ai passaggi successivi e che vide due momenti iniziali di presentazione pubblica: nel novembre 2014, in Palazzo Vecchio, ENAC e gestore aeroportuale (a quel momento AdF) presentarono ufficialmente il piano, illustrandone caratteristiche e contenuti, in relazione alle opere aeroportuali e agli interventi connessi sul territorio, con indicazione delle tempistiche previste allora per procedure e fasi realizzative e dei relativi importi degli investimenti.

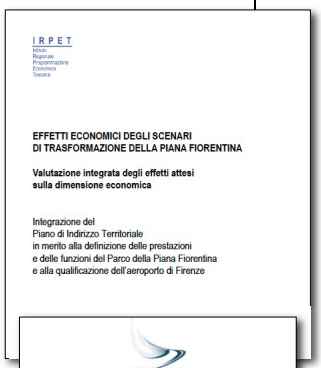
Nel marzo successivo, nella sede della Camera di Commercio di Firenze, venne presentato, sempre dai promotori ENAC e AdF alla presenza dei rappresentanti degli enti locali, compresi i comuni della piana, lo studio di impatto ambientale (SIA) che aveva accompagnato il masterplan nell'avvio della procedura di VIA appena avviata. In tale occasione furono delineati gli esiti di studi e valutazioni condotte su tutti i fattori ambientali e il quadro delle opere ambientali previste sul territorio (aree naturali, sicurezza idraulica, aree boscate, relazione col futuro parco che si contribuiva a costruire concretamente, ecc.) che avrebbero costituito il bilancio ambientale positivo per la piana al termine dell'attuazione del masterplan.

### Osservazioni pubbliche

Partita la vera e propria VIA sul masterplan, in essa si è svolto il momento di partecipazione più ufficiale per cittadini e enti locali, ossia la fase di osservazioni pubbliche, che anche per il masterplan del "Vespucci" (come per gran parte dei piani, sempre soggetti a integrazioni ed evoluzioni), si è ripetuta due volte, con due momenti di pubblicazione della documentazione (centinaia di files, liberamente leggibili e scaricabili sull'apposita sezione del sito dell'allora Ministero dell'Ambiente) e due periodi di ricezione delle osservazioni. In queste fasi sono state ricevute centinaia di osservazioni di enti e istituzioni locali, cittadini, associazioni e comitati, tutte considerate e controdedotte, alcune risultate utili a migliorare alcuni aspetti del progetto stesso. Nel caso fiorentino poi, si è andati anche molto oltre la normale prassi, continuando a prendere in considerazione osservazioni/contestazioni arrivate oltre i termini previsti.

### Info-point

Gli eventi più partecipati nell'esposizione dei progetti del masterplan durante lo svolgimento della procedura VIA sono stati gli info-point allestiti nei centri di Firenze e Campi Bisenzio da Toscana Aeroporti (intanto nata con la fusione di AdF e SAT), visitati da decine di migliaia di persone, tra cittadini e amministratori, con confronti tra favorevoli e contrari al progetto. A Firenze, in piazza della Repubblica, tra ottobre e novembre 2015, l'iniziativa ha ospitato anche incontri con gli enti aeronautici nazionali. A Campi Bisenzio, in piazza Fra Ristoro, nell'aprile 2016, l'esposizione è stata portata nella piana. In entrambe le occasioni l'esposizione è avvenuta tramite pannelli esplicativi, filmati ed un plastico dove era possibile leggere le traiettorie di volo rispetto al territorio, le relative altezze di sorvolo, le aree interessate, la disposizione della pista, con tecnici

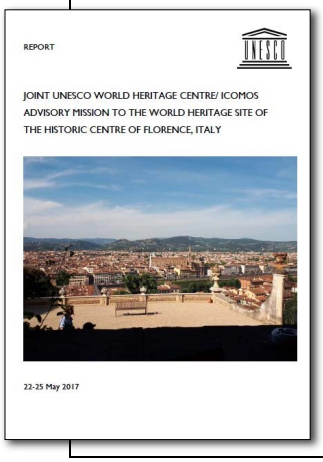

IRPET
Istituto Regionale Programmazione Economica Toscana

EFFETTI ECONOMICI DEGLI SCENARI
DI TRASFORMAZIONE DELLA PIANA FIORENTINA

Valutazione integrata degli effetti attesi
sulla dimensione economica

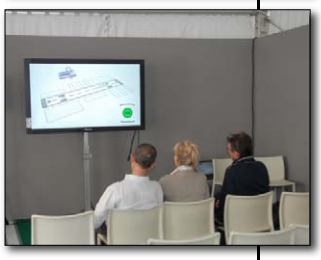
Integrazione del
Piano di Indirizzo Territoriale
in merito alla definizione delle prestazioni
e delle funzioni del Parco della Piana Fiorentina
e alla qualificazione dell'aeroporto di Firenze

# Partecipazioni, dibattiti, esposizioni, ecc.


REPORT

JOINT UNESCO WORLD HERITAGE CENTRE/ ICOMOS ADVISORY MISSION TO THE WORLD HERITAGE SITE OF THE HISTORIC CENTRE OF FLORENCE, ITALY

22-25 May 2017



della società di gestione a disposizione per dare spiegazioni, ed è stato distribuito materiale informativo.

### Web, FAQ, esposizioni

I contenuti di progetti e studi del masterplan impegnato nell'iter della VIA e le questioni relative alle vicende del "Vespucci" e del sistema aeroportuale toscano sono stati oggetto di altre innumerevoli iniziative e illustrazioni, sia pubbliche sia per gli enti locali. Per alcuni anni un'apposita pagina web promossa da Toscana Aeroporti ("VolaFirenze") ha riproposto focus sulle caratteristiche del progetto in iter, sulle valutazioni effettuate e in corso, sulle tematiche più discusse nella questione, aperte al dibattito sul relativo blog. Parallelamente sono state pubblicate e diffuse varie edizioni, via via aggiornate, di FAQ (Frequently Asked Questions) con la raccolta delle risposte alle domande più frequenti e ricorrenti circa la nuova pista, l'aeroporto, gli aspetti ambientali, operativi, funzionali, il sistema aeroportuale toscano ecc.

Il plastico della piana con la rappresentazione dell'assetto aeroportuale esistente e previsto con la nuova pista e delle relative traiettorie e altezze di sorvolo del territorio, già usato in occasione degli info-point, è stato esposto per alcuni anni nell'aerostazione del "Vespucci". Tra le ultime occasioni di divulgazione pubblica delle caratteristiche del masterplan è da ricordare, nel maggio 2018, l'incontro che si tenne al Palaffari di Firenze durante il quale i tecnici delle Università di Padova, Napoli e Pisa che avevano prodotto le ultime documentazioni illustrarono e spiegarono la validità delle valutazioni sui rischi dell'attività aerea, sulla sicurezza idraulica e su altri fattori ambientali considerati nelle analisi; l'ex-segretario generale dell'Autorità di bacino del fiume Arno, in quell'occasione rappresentante della struttura di missione del Governo Italia Sicura, confermò la sostenibilità del masterplan per la piana; il rappresentante del Ministero dell'Ambiente confermò la correttezza della procedura di VIA eseguita; il geologo e divulgatore televisivo Mario Tozzi evidenziò il progetto "Vespucci" quale esempio di sviluppo sostenibile e ambientalmente migliorativo di un'infrastruttura. Nell'aprile 2019 ci fu la presenza alla Fortezza da Basso di Firenze ("Expomove") di uno stand allestito con pannelli illustrativi delle sistemazioni ambientali previste per la piana (aree naturali, boschi, parchi attrezzati, rete di mobilità sostenibile, ecc.) e con la distribuzione, anche in tale occasione, di una edizione aggiornata delle FAQ.

### Osservatorio e Conferenza

L'Osservatorio ambientale e la Conferenza dei Servizi sono stati gli ulteriori momenti istituzionali di partecipazione alla procedura del masterplan per tutti gli enti locali interessati o coinvolti nel progetto. L'Osservatorio non è un soggetto usuale nelle procedure VIA su masterplan aeroportuali ma è stato adottato nel caso di Firenze (in ottemperanza alle indicazioni del decreto VIA) per ampliare la partecipazione degli enti locali alla verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni. Oltre alla partecipazione diretta dei soggetti coinvolti, c'è stata la pubblicazione (finché i lavori hanno potuto proseguire) di tutte le documentazioni e decisioni prodotte sull'apposito sito entro la pagina web dell'allora Ministero dell'Ambiente (con spese a carico di Toscana Aeroporti), comprendente anche un'apposita sezione a disposizione per nuovi interventi del pubblico. L'Osservatorio sarebbe stato poi ulteriore elemento di controllo a disposizione degli enti locali durante tutta la fase realizzativa del masterplan, fino

# Partecipazioni, dibattiti, esposizioni, ecc.

alla prima fase di esercizio del nuovo assetto dello scalo.

La Conferenza dei Servizi, chiamata a chiudere le procedure con la conformità urbanistica, è stata infine l'ennesima occasione ufficiale di partecipazione degli enti coinvolti (oltre trenta nel caso del piano del "Vespucci", compresi direttamente i comuni di Campi Bisenzio, Firenze, Prato, Sesto Fiorentino e la Città Metropolitana in rappresentanza di altri 39 comuni dell'area ). Anche in questa fase, del tutto inusualmente, sono stati considerati e messi agli atti contributi fatti pervenire da soggetti contrari al progetto non partecipanti alla conferenza stessa ed anche in questo caso le documentazioni delle sedute svolte, con i pareri acquisiti e le decisioni prodotte, sono stati pubblicamente consultabili sull'apposita sezione del sito web del Ministero delle Infrastrutture.

## Partecipazione sbagliata, inutile e dannosa

I quindici anni di discussioni e partecipazioni che hanno preceduto e accompagnato l'iter del masterplan 2014-2029 del "Vespucci" e soprattutto gli anni della VIA e della Conferenza dei Servizi, sono stati anche una vetrina costante per la peggior forma di partecipazione, propria di un'assoluta minoranza ma di facile presa mediatica: quella distruttiva, volta a creare disturbo, allarmismi infondati e caos informativo e procedurale. Ne sono testimonianza la montagna di fake news su cui è stata costruita costantemente l'azione "contro" la nuova pista e l'aeroporto di Firenze, purtroppo assecondata da chi ha messo (e mette) sullo stesso piano dati e documenti ufficiali validati degli enti preposti di settore e interpretazioni di dossier "fai da te" prodotti in qualche circolo della piana o considerazioni di "esperti" estemporanei del tutto astratte dalla realtà della vicenda.

Fake news, distorsioni e strumentalizzazioni hanno sempre caratterizzato (e inquinato) la questione aeroportuale fiorentina e toscana, fin dal secolo scorso, anche a livello istituzionale, ma in questi ultimi anni hanno raggiunto picchi assoluti, alimentate dal peggior uso del web e sospinte da forze politiche che le hanno portate per la prima volta nella storia di questa vicenda anche nelle stanze di Governo nazionale.

È stato paradossale, per tutto l'iter svolto, il sistematico rifiuto dei contenuti di studi e progetti ufficiali presentati e messi agli atti, non letti o non creduti, per reiterare sempre le stesse contestazioni e le stesse pretese di spiegazioni su aspetti ampiamente trattati e spiegati nelle documentazioni disponibili, nelle integrazioni, nelle riposte, nelle controdeduzioni alle osservazioni, sempre - di nuovo - ignorate o rifiutate, rendendo inutile qualunque forma di confronto.

*Una delle illustrazioni più sconcertanti apparse per accompagnare iniziative contro l'aeroporto*

Partecipazione sbagliata sono state le azioni di disturbo o boicottaggio manifestati in molteplici forme, anche negli eventi informativi ricordati in queste pagine, in nome di un concetto tutto particolare di democrazia: i tentativi di impedire fisicamente l'accesso dei cittadini agli eventi informativi (con scontri evitati dall'intervento delle forze dell'ordine); le aggressioni verbali (o da tastiera) a chi cerca di spiegare il progetto o dissente da allarmismi infondati (un classico degli incontri su questa vicenda fin dagli anni '80). E, ancora, l'intasamento delle procedure con montagne di carte fotocopia, tanto per rallentare gli ingranaggi; i falsi video con scenari inesistenti e la realtà parallela costruita sul web, dove peraltro si è consumata (e si consuma) la sistematica chiusura verso chi tenta qualunque spiegazione alle argomentazioni "no aeroporto" e "no pista" (in pieno stile "no vax").

Partecipazione sbagliata è infine (ma forse in primis) quella di chi non accetta che la partecipazione sia valida e svolta anche quando si conclude con il riconoscimento della validità di quanto previsto e progettato e dell'infondatezza delle argomentazioni di chi contesta.

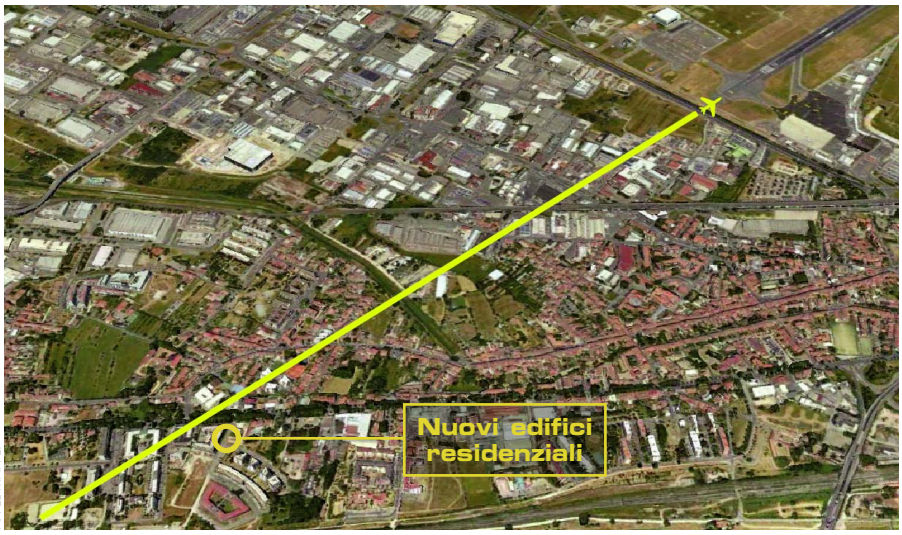
GOOGLE MAPS

## Intorno aeroportuale

Mentre l'aeroporto per ora è tenuto fermo nel suo assetto di pista, nell'intorno aeroportuale crescono nuove strutture e funzioni più o meno vicine alla pista esistente. Nell'area del polo universitario di Sesto Fiorentino, originariamente con ampie zone libere e successivamente saturata da previsioni edificatorie, è attualmente in fase avanzata di costruzione la nuova sede del Liceo "Agnoletti"; a breve è previsto l'avvio della realizzazione della nuova Facoltà di Agraria (trasferita dalle Cascine), con un complesso di dieci edifici di cinque piani fuori terra; nella stessa zona sono in corso i lavori per il recupero delle strutture della vecchia caserma Quarleri (ex deposito militare) dove si insedierà il nuovo Polo Archivistico a servizio dell'Archivio di Stato di Firenze. Tra il polo universitario e l'aeroporto, a ridosso della testata pista 23, è stato completato il nuovo stabilimento sede di una società farmaceutica.
Tutte strutture e funzioni consapevolmente insediate accanto all'aeroporto, lateralmente rispetto alla pista (attuale e nuova) e quindi non interessate da sorvoli, ma altrettanto consapevolmente destinate a convivere con la prossimità dell'attività aerea, evidentemente (come condivisibile) non considerata fonte di particolare disturbo per la varie attività. Tutti se ne devono però ricordare quando qualcuno, dai nuovi insediamenti, dovesse alimentare strumentalmente altri fronti di protesta.

## Case sotto i voli

Mentre pista e traiettorie di volo del "Vespucci" sono destinate a rimanere come sono ancora a lungo, sotto i voli prosegue l'insediamento di nuovi residenti. I borghi della zona di Peretola hanno origini antiche, ma le nuove costruzioni non hanno mai smesso di accrescere gli abitati della zona, andando a riempire spazi liberi, anche in tempi recenti. Una delle ultime realizzazioni, negli anni scorsi, era stato l'insediamento residenziale di via dell'Osteria, quasi sotto la linea di atterraggio del "Vespucci", che aveva avuto una storia problematica per interruzione dei lavori e occupazioni, ma poi è stato completato e abitato nei suoi 83 alloggi. Adesso, a breve distanza, sempre tra via dell'Osteria e via Pistoiese, è in ricostruzione un'altra palazzina residenziale, posizionata vicina alla rotta di atterraggio.
Formalmente nessun problema: quel punto, a quella distanza dalla pista (circa 1,8 km), è esterno alle aree di tutela aeroportuale che vietano o sconsigliano nuovi insediamenti residenziali (zone A e B) ed esterno all'impronta acustica (65 decibel) limite normativo per tale destinazione. Si continua però ad incrementare la popolazione insediata sotto il cono di volo dell'aeropporto che resterà in tale situazione finché non ci si deciderà a girare la pista di volo e portare le rotte prossime alla pista su aree libere.




APPLE MAPPE.

*Il tratto finale di atterraggio verso l'attuale pista del "Vespucci" (linea gialla nella foto) sorvola un'area quasi interamente edificata con un mix di costruzioni antiche e realizzazioni più o meno recenti proseguite fino ad oggi, con l'insediamento di nuovi abitanti sotto il cono di volo.*

## Da Alitalia a ITA Airways

ARCHIVIO IAROSSI

KRIS VAN CRAENENBROECK

Anche per Firenze lo scorso 15 ottobre si è chiusa l'epoca di Alitalia, che da tale data ha cessato di esistere per lasciare il posto alla nuova ITA Airways quale vettore di bandiera nazionale. Il rapporto tra il capoluogo toscano ed Alitalia non è stato mai semplice, sempre condizionato dalle condizioni strutturali e operative dello scalo fiorentino. Vi operò con i DC-3, fino a fine anni '50 (nella foto in alto a sinistra uno dei primi aerei in livrea Alitalia sul piazzale di Peretola), poi con i Fokker F.27 di ATI tra fine anni '60 e primi anni '70, finché lo stato in cui versava l'aeroporto non portò all'abbandono totale. Dalla seconda metà degli anni '80 riprese a operare stabilmente a Firenze, prima con gli ATR 42 di ATI, quindi con vari modelli di velivoli regionali (e varie rotte nazionali ed anche europee) e, dal 2003 con l'Airbus A319, fino allo stop dei voli nel marzo 2020 per la pandemia, voli non più ripresi regolarmente. L'ultima presenza Alitalia al "Vespucci" è stata, lo scorso 15 settembre, un charter con A319 (foto a destra) per Ronchi dei Legionari per la nazionale di calcio femminile impegnata a Trieste. Il primo volo ITA Airways su Firenze è stato di nuovo un charter con A319 per la nazionale femminile di calcio impegnata a Palermo, lo scorso 25 novembre, mentre la ripresa del tradizionale volo di linea da Fiumicino è al momento programmato per giugno 2022. Anche ITA basa la propria svolta ecologica su una nuova flotta di aerei ecologici, che per il corto e medio raggio sarà costituita da Airbus A220 (i primi dovrebbero essere serie 300, poi i 100) e A320neo (non più gli A319, eliminati e non sostituiti dai "neo"), quindi di nuovo la situazione di pista che per ora permane al "Vespucci" potrà condizionare le attività del nuovo vettore di bandiera su Firenze.

## Guida alla sostenibilità

Uno dei principali aspetti positivi garantiti dalla nuova pista 12/30 prevista e progettata per il "Vespucci" è la piena rispondenza agli ambiti di azione indicati e suggeriti da tutti gli organismi internazionali del settore nelle linee guida volte ad accrescere la sostenibilità ambientale dell'attività aerea (ne abbiamo riferito tante volte su queste pagine).
Una nuova conferma è arrivata recentemente da Airbus, uno dei soggetti più impegnati nella transizione ecologica dell'aviazione. Oltre a produrre "famiglie" di velivoli oggi più all'avanguardia per ecologicità, Airbus ha elaborato una guida per la sostenibilità del trasporto aereo, indicando cinque ambiti su cui agire, che andrebbero perseguiti da tutti gli attori del settore. Tra questi, quattro riguardano esattamente criticità proprie dell'attuale pista di Firenze e corrispondono ai benefici ambientali connessi alla realizzazione della nuova pista 12/30: l'ottimizzazione delle movimentazioni a terra dei velivoli, con la riduzione dei tempi di rullaggio nei percorsi tra piazzali e pista di volo precedenti o successivi alle fasi di decollo e atterraggio, ossia delle fasi più impattanti per emissioni; l'ottimizzazione della fasi di decollo e salita e di discesa e atterraggio, strettamente legata anche alle caratteristiche e collocazione della pista disponibile; la riduzione delle fasi di holding in volo, ossia l'ottimizzazione e potenziamento della capacità infrastrutturale e delle strumentazioni dell'aeroporto che riducano ritardi ed attese per gli atterraggi.
Quattro minuti di holding standard di un velivolo della famiglia A320 - evidenzia Airbus - comporta il consumo di 100 kg di carburante (con conseguenti emissioni). Un dato che evidenzia bene l'impatto del tutto inutile prodotto sull'area fiorentina e sulla Toscana dalle disfunzioni del "Vespucci" tenuto con la pista attuale, con tante giornate di traffico in tilt per minimi eventi meteorologici ed ore di holding cumulate da decine di voli ritardati o dirottati. Ritardare (ancora) la realizzazione della nuova pista significa anche continuare ad alimentare questi impatti del tutto evitabili e ostacolare l'evoluzione ecologica dell'aeroporto e dell'attività aerea nella piana fiorentina e in Toscana.

*Air France ha presentato a Venezia l'Airbus A220/300, simbolo della transizione ecologica in atto per il vettore francese. Il nuovo aereo ecologico è entrato in linea al "Marco Polo" in novembre e con l'orario invernale è stato inserito, per l'Italia, nei voli su Roma, Milano e Bologna. Firenze, una delle destinazioni europee più importanti di Air France, per ora, con la pista attuale, non può accogliere il nuovo velivolo, che sostituirà gli A318 e A319.*

AIR FRANCE.

Aeroporto

Anno 25 - Numero 4
N° progressivo 97 - Ottobre - Dicembre 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