



DIBATTITO PUBBLICO
Aeroporto di Firenze

QUADERNO DEGLI ATTORI



Presentato da
**Associazione “V.
Giannotti” per lo
Sviluppo dell’Aeroporto
di Firenze**

11 dicembre 2022

Documento Associazione “V. Giannotti” per lo Sviluppo dell’Aeroporto di Firenze per il Dibattito Pubblico Aeroporto di Firenze - Quaderno degli attori

Si invia il presente documento agli atti del Dibattito Pubblico sul piano di sviluppo al 2035 dell’aeroporto di Firenze quale contributo dell’**Associazione Valentino Giannotti per lo sviluppo dell’aeroporto di Firenze**, che in tale veste ed in precedenza come Comitato per l’aeroporto Firenze-Prato ha seguito per oltre 40 anni la vicenda. La posizione in merito al progetto di adeguamento dell’aeroporto dell’area fiorentina in discussione, con la realizzazione della nuova pista “parallela” all’autostrada A11 (pur modificata nell’ultima versione), non può che essere quella favorevole già espressa tante volte in passato ed in particolare nel corso dei dieci anni di procedure che avevano portato alla conclusione positiva del precedente iter del masterplan 2014-2029 approvato in ogni sede tecnica ed ambientale e dalla quasi totalità delle istituzioni locali e nazionali coinvolte. Come già comunicato, non abbiamo ritenuto quindi necessario intervenire nuovamente a ribadire le stesse considerazioni, peraltro già contenute nei dossier di progetto agli atti del dibattito, nelle documentazioni del piano liberamente disponibili e nelle presentazioni effettuate dai tecnici. Ma in considerazione delle argomentazioni generali fuori luogo e spesso fuori tema rispetto al dibattito sul progetto che di nuovo vengono sollevate e poste agli atti da chi ancora contesta la nuova pista e la stessa esistenza di uno scalo aereo nell’area fiorentina, inviamo il seguente documento, tratto dal materiale prodotto nel corso degli anni quale sintesi per punti della questione aeroportuale fiorentina, aggiornata alle evoluzioni più recenti.

QUESTIONE AEROPORTO FIRENZE

- Per ogni città la dotazione di un aeroporto funzionale e la disponibilità di adeguati collegamenti aerei rappresenta un servizio pubblico indispensabile, preconditione per costruire la competitività del territorio, la capacità attrattiva per l’insediamento e lo sviluppo di ogni tipo di attività e di evento (economico, culturale, sportivo, ecc.), supporto strategico per il sistema produttivo e l’occupazione.
- Per una città come Firenze e per l’area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia, una delle mete turistiche più importanti del mondo ed una delle realtà italiane ed europee più ricche per presenza di imprese e attività con forti relazioni internazionali, la dotazione di un aeroporto funzionale è un elemento ancora più determinante e l’attuale carenza nell’accessibilità aerea rappresenta uno degli aspetti più invalidanti, come evidenzia da sempre ogni studio sulla competitività del nostro territorio.
- L’attuale aeroporto di Firenze presenta carenze infrastrutturali, incentrate sull’inadeguatezza della pista, che ne impediscono un normale funzionamento anche nel ruolo minimo già riconosciutogli sulla carta da tutti gli atti di pianificazione locali e nazionali (scalo cittadino per collegamenti in ambito nazionale ed europeo).
- Le disfunzioni dello scalo fiorentino causati dall’inadeguatezza della pista creano gravi e continui disservizi e problemi a passeggeri, vettori e lavoratori aeroportuali e generano carichi ambientali inutili in termini di emissioni acustiche ed atmosferiche per le lunghe attese a terra e in volo degli aerei che non riescono ad atterrare o decollare, le procedure di atterraggio ripetute più volte, i dirottamenti su scali lontani ed i successivi lunghi trasferimenti via terra con bus ed a volte per voli costretti a ritornare all’aeroporto di partenza per l’impossibilità di trovare spazio su uno scalo alternativo.
- La soluzione al problema dei collegamenti aerei dell’area metropolitana fiorentina non è ricercabile nel ricorso ad aeroporti di altre città lontani 80-100 km ed oltre un’ora di percorrenza (Pisa e/o Bologna). Nessuna città, in Italia, in Europa e nel mondo, anche di rilevanza internazionale molto inferiore a quella di Firenze e della sua area metropolitana, è servita da scali tanto distanti (la distanza media per scali di dimensione europea è di circa 15 km).

- Su distanze di 80-100 km non sono attivabili vere navette ferroviarie città-aeroporto ma solo normali servizi ferroviari tra città (come quelli in essere da Firenze a Pisa o Bologna), con esigenze legate all'utenza pendolare e "rotture di tratta" con cambi di mezzi per raggiungere gli scali aerei. In nessuna parte del mondo esistono navette ferroviarie città-aeroporto costruite su simili distanze e percorrenze.
- Il ricorso a scali lontani 80-100 km quali sono Pisa e Bologna per un'area come quella fiorentina, che genera una delle principali domande di traffico aereo in Italia, risulterebbe un errore dal punto vista trasportistico anche per l'esigenza conseguente di spostare milioni di passeggeri annui via terra caricando i sistemi di trasporto regionali e interregionali ed il traffico viario; contrasterebbe con la logica di localizzare le infrastrutture puntuali più vicino possibile alla realtà che più genera la domanda di traffico; significherebbe caricare di un'ulteriore notevole quota di movimenti aerei (e relativi effetti ambientali) due scali già fortemente trafficati e con propri problemi di capacità e impatto sulla città e il territorio.
- Svanita nel 1974 la possibilità di creare il nuovo aeroporto dell'area fiorentina a San Giorgio a Colonica per decisione della Regione Toscana, che cancellò quella che sarebbe stata la soluzione ideale per il sistema aeroportuale della regione, da allora la soluzione per assicurare adeguati collegamenti aerei all'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia sta esclusivamente nell'adeguamento strutturale dell'aeroporto "Vespucci", con la creazione di una pista funzionale che consenta allo scalo un'operatività normale nell'ambito del proprio ruolo ed una drastica riduzione degli impatti sugli abitati e con la realizzazione o completamento delle altre strutture mancanti o carenti (aerostazione, piazzali, parcheggi, strumentazioni, accessibilità dello scalo dall'area metropolitana).
- La soluzione necessaria per creare una pista realmente funzionale sul sito aeroportuale di Peretola sta nella rotazione della pista in posizione pressoché parallela al tracciato dell'autostrada A11, secondo quanto indicato da studi e progetti fin dagli anni '40 del secolo scorso. Tale soluzione è confermata dalle analisi e dalle proposte progettuali presentate agli enti locali da metà anni 2000 dai tecnici della società di gestione e degli enti nazionali responsabili del settore aereo (ENAC e ENAV), era stata identificata nella pista 12/30 inserita nel masterplan 2014-2029 approvato da tutti gli enti tecnici e da quasi tutte le istituzioni coinvolte ed è adesso prevista nella pista 11/29 con il nuovo piano al 2035.
- Il superamento delle criticità funzionali ed ambientali dell'attuale pista non è in alcun modo ottenibile con altre soluzioni quali l'allungamento della pista esistente o la cosiddetta "pista obliqua" con tracciato tra l'area nord di Castello e l'Osmannoro, soluzioni oggi non praticabili che lascerebbero irrisolte gran parte delle problematiche e per vari aspetti sarebbero peggiorative della situazione esistente.
- La dimensione della nuova pista, necessaria per garantire il funzionamento dello scalo ed il futuro dei collegamenti aerei dell'area fiorentina nel ruolo previsto per il "Vespucci", è quella in grado di assicurare piena operatività alla stessa tipologia di velivoli attualmente impiegati o che dovrebbero poter essere accolti per i servizi propri dello scalo fiorentino (jet regionali Embraer e "famiglie" Airbus A320 e A220 e Boeing 737) ed è una lunghezza compatibile con il contesto nel quale la struttura si inserisce. Prevista da Toscana Aeroporti ed ENAC in 2.400 metri nel piano 2014-2029, resta comunque valida nella versione ridimensionata a 2.200 metri prevista nel nuovo piano al 2035 (anche se la maggiore lunghezza che era stata prevista ed approvata in precedenza sarebbe stata comunque preferibile sotto ogni punto di vista).
- La soluzione del tracciato di nuova pista al fianco dell'autostrada A11 risolve il problema acustico prodotto sugli abitati di Peretola, Brozzi, Quaracchi e Sesto Fiorentino sorvolati a bassa quota dalle fasi di atterraggio e decollo più prossime all'attuale pista senza spostare tali disagi su altri abitati, ma portando le traiettorie di volo più impattanti sul territorio della piana libero da insediamenti (entro lo svincolo autostradale di Firenze-Nord). L'inclinazione convergente verso l'autostrada allontana le traiettorie di volo anche dall'area centrale di Prato spostandole verso la zona del Macrolotto, sotto il tracciato dell'A11, raggiunto comunque a distanze

e quote tali da non generare disturbo, così come sui primi abitati del pratese ancora più distanti dallo scalo e dalle quote di sorvolo.

- La realizzazione di una pista funzionale, consentendo una migliore operatività per atterraggi e decolli che abbatta ritardi e dirottamenti, riduce i tempi di volo, le attese degli aerei in aria e a terra e quindi riduce le emissioni acustiche ed atmosferiche e l'impatto generale dell'attività aerea nell'area aeroportuale e nella piana. La pista prevista, grazie al suo assetto rispetto ai piazzali di sosta ed alle modalità di volo previste, riduce la necessità di spostamento dei velivoli a terra abbattendo conseguentemente le emissioni inquinanti prodotte attualmente dai rullaggi su piste e raccordi.

- L'attuazione del masterplan con la nuova pista è improntata alla riduzione massima delle emissioni, oltre che per la migliore gestione dei movimenti a terra, la riduzione delle disfunzioni per i voli, l'impiego di velivoli di ultimissima generazione con impatti sempre più contenuti, anche per l'attuazione del concetto del "green airport" in ogni aspetto progettuale, per l'autonomia energetica dello scalo ottenuta con il parco fotovoltaico, per la preponderante accessibilità allo scalo assicurata da trasporti su ferro (tranvia già esistente e prevista e, potenzialmente, ferrovia), confermando poco significativo il contributo dell'aeroporto al quadro di emissioni inquinanti che interessano la piana, originate prevalentemente da altre fonti, su tutte il traffico viario generato dai tanti altri e più pesanti attrattori presenti nel territorio (basti pensare ai circa 20 milioni di utenti che ogni anno frequentano il centro commerciale "I Gigli" di Campi Bisenzio, sostanzialmente tutti movimentati con auto private).

- L'accessibilità su ferro, già oggi principale modalità di connessione dello scalo con la città di Firenze tramite la tranvia, potrebbe essere ulteriormente sviluppata per l'utenza metropolitana con un'adeguata fermata "Aeroporto" passante sulla linea ferroviaria che già passa davanti al "Vespucci" e che potrebbe essere prolungata fino a Prato, come era previsto in passato nelle pianificazioni comunali e regionali e come recentemente ripresa quale ipotesi dalla Regione con la cosiddetta "linea Peretola-Pecchi". Soluzione che sarebbe più funzionale rispetto alla connessione ferroviaria della direttrice di Prato tramite la stazione di Castello e la tranvia, che comporta rottura di tratta per l'accesso allo scalo.

- L'attuazione del nuovo assetto aeroportuale con la nuova pista comporta interventi e modifiche sul territorio interessato (come avviene per qualunque opera e infrastruttura rispetto al contesto urbano o territoriale in cui si inserisce) che però, nel caso del masterplan dello scalo fiorentino, portano ad un bilancio estremamente positivo con le sistemazioni previste: innalzamento della sicurezza idraulica dell'ambito di piana interessato, miglioramento quantitativo e qualitativo delle aree naturali (rispetto a quelle interferite), predisposizione di adeguati assetti viari e di soluzioni per la mobilità sostenibile (che era già ampiamente trattata e progettata nel precedente piano).

- Il nuovo assetto aeroportuale è compatibile con la realizzazione del futuro parco della piana esteso da Firenze a Prato: su una superficie totale di circa 7.900 ettari vincolati dalle previsioni del parco nel PIT regionale (Piano di Indirizzo Territoriale) l'area della nuova pista interessa circa 94 ettari; di questi solo una minima parte sarà materialmente interessata dalle nuove infrastrutture (pista e raccordi), mentre in gran parte rimarrà un'ampia superficie libera sistemata a Prato come fascia di sicurezza della pista stessa.

- L'area aeroportuale sarà circondata su tre lati in gran parte da aree verdi o boscate che faranno da cuscinetto rispetto ai centri abitati più vicini mentre l'attività aerea potrà essere essa stessa elemento attrattivo, come avviene in tante realtà europee, con percorsi pedonali e ciclabili, aree di sosta e punti di osservazione attorno all'area aeroportuale. D'altra parte, la compatibilità aeroporto-parco è testimoniata proprio in Toscana da oltre quarant'anni di convivenza tra lo scalo di Pisa e il parco Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli, sorvolato per circa 12 km dalle principali rotte di volo del "Galilei" e da velivoli di ogni tipo, civili e militari, senza che sia mai emersa alcuna problematica per il relativo territorio, caratterizzato da aree

naturali protette con habitat di vario tipo, oasi WWF, aree boscate, attività di agricoltura biologica, allevamenti, attività didattiche, percorsi ciclabili e pedonali, ecc.

- Un aeroporto reso efficiente nell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia è elemento essenziale per creare davvero un sistema aeroportuale toscano, nel quale il "Galilei" di Pisa resta l'infrastruttura aeroportuale più grande, specializzata soprattutto nei voli low cost e cargo e con capacità di ospitare voli intercontinentali, ma che come sistema può esistere solo se il "Vespucci" viene messo in grado di svolgere il proprio ruolo (voli di breve-medio raggio effettuati soprattutto dai vettori major) con una pista adeguata.

- Nessuno dei due esistenti aeroporti di Firenze e Pisa potrebbe servire da solo tutta la domanda di traffico della Toscana, per le limitazioni che entrambi hanno e manterranno: limiti dimensionali per il "Vespucci" di Firenze, limiti di localizzazione rispetto all'area centrale della regione e di coabitazione con il ruolo militare strategico per Pisa e, per entrambi, limiti ambientali per la vicinanza ai centri cittadini ed agli abitati e ad aree naturalistiche protette. Entrambi gli scali, debitamente attrezzati, resi funzionali e il più possibile ambientalmente sostenibili con tutti gli accorgimenti previsti, sono quindi indispensabili per gestire con le proprie quote di traffico i vari ambiti regionali.

- Un sistema aeroportuale basato su due scali adeguati e funzionali al proprio ruolo è un minimo indispensabile per avvicinare la Toscana alla dotazione aeroportuale di ogni altra importante regione italiana, già ben più attrezzata con due, tre ed anche quattro aeroporti commerciali civili o prevalentemente civili dotati di piste tra i 2.000 ad oltre 3.000 metri (Calabria, Campania, Emilia Romagna, Piemonte, Puglia, Sardegna, Sicilia, Veneto, oltre a Lombardia e Lazio), anche più vicini rispetto a quella che è la distanza tra gli scali di Firenze e Pisa, ed in grado di servire la domanda esistente e costituire riserve di capacità per le necessità future.

- Per tutte queste ragioni, con benefici largamente prevalenti di carattere tecnico, funzionale, operativo, ambientale, occupazionale, il riassetto dello scalo di Firenze con la nuova pista ha il favore della maggioranza dei cittadini (testimoniato nei sondaggi effettuati negli anni a Firenze e nella piana), della sostanziale totalità del sistema imprenditoriale e del mondo del lavoro e nella procedura effettuata sul precedente piano 2014-2029 aveva avuto l'approvazione della quasi totalità delle istituzioni locali e nazionali coinvolte (Comune di Firenze, Città metropolitana di Firenze rappresentante 42 comuni della provincia fiorentina, Regione Toscana, quattro ministeri, Governo centrale), di decine di enti e soggetti pubblici e privati chiamati ad esprimersi, oltre che il favore espresso da altre realtà in comuni e province rientranti nel bacino di utenza dello scalo (dal pistoiese alle zone di Siena e Arezzo).

- Le posizioni contrarie al progetto della nuova pista del "Vespucci" e all'aeroporto dell'area fiorentina, dalle sei amministrazioni comunali che si sono finora opposte (Calenzano, Campi Bisenzio, Carmignano, Poggio a Caiano, Prato, Sesto Fiorentino) a variegate associazioni ambientaliste, rappresentative di determinati ambiti territoriali ed istanze (tra la piana fiorentina e l'area di Pisa), che già sono state presenti in tutte le procedure fin qui svolte, sono tutte legittime (quando espresse con fondatezza e correttezza) e da considerare e valutare, com'è stato ampiamente fatto nei cinque anni di procedura ufficiale svolta sul precedente masterplan ed anche al di fuori di tale iter, e come avviene di nuovo con la nuova procedura. Tali posizioni, peraltro minoritarie, non possono però diventare motivo ostativo alla realizzazione di un progetto tanto strategico e con benefici generali prevalenti qual è quello in discussione, soprattutto quando si basano su motivazioni non comprensibili (come l'opposizione di comuni lontani dalla pista e/o dalle rotte di volo o beneficiari di miglioramenti garantiti proprio dalla nuova pista) o continuano a reiterare argomentazioni e contestazioni già affrontate e chiarite molte volte e risolte nello stesso piano (sia nel precedente, sia nell'attuale) o pongono ragioni ideologiche di visioni di sviluppo non condivisibili ma legittime, che però perdono ogni credibilità quando usate per contestare aeroporto e traffico aereo solo e soltanto a Firenze.

- Per tutte queste ragioni si ribadisce la validità del piano di adeguamento dell'aeroporto dell'area fiorentina con la nuova pista "parallela all'autostrada" e tutte le opere connesse per lo scalo e il territorio, per i cittadini, l'occupazione, l'ambiente, nell'interesse generale.