Anno 29 - Numero 4

# Aeroporto

Ottobre-Dicembre 2025

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

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

## Nuovo masterplan, nuova pista, nuovo "ok" ambientale (quasi...)

TOSCANA AEROPORTI

Con l'emanazione del decreto VIA a firma dei ministri dell'Ambiente e Sicurezza Energetica (MASE) e della Cultura (MIC) si è finalmente conclusa lo scorso 12 novembre la procedura VIA-VAS sul nuovo masterplan del "Vespucci" al 2035. Il provvedimento, che ridà l'approvazione ambientale ministeriale (e regionale) alla nuova pista, al nuovo terminal ed a tutte le opere connesse, chiude un lungo procedimento preceduto tra il 2022 e il 2023 dal Dibattito Pubblico sulla proposta di nuovo piano, quindi con le fasi preliminari di VAS tra 2023 e 2024, con la vera e propria procedura VIA-VAS sulla versione di piano messa a punto in base alle precedenti fasi partecipative avviata nel maggio 2024 e proseguita con successive integrazioni e modifiche progettuali fino all'approvazione finale che segue il parere formulato dalla Regione Toscana nell'aprile 2025 ed i pareri della commissione ministeriale (CTVIA) del 1° settembre e del MIC del 10 ottobre.

Un decreto che avrebbe dovuto chiudere definitivamente la procedura ambientale ma che, concludendo la VIA-VAS di competenza ministeriale, ha introdotto un ulteriore inedito passaggio procedurale da adempiere presso la Commissione Europea, connesso alla VIncA (Valutazione di Incidenza Ambientale) ed all'interpretazione della direttiva "Habitat" (92/43/CEE), che entra in gioco quando sono potenzialmente interessate aree naturali protette in base a tale normativa. La relazione con la norma europea era ben nota, affrontata anche nella precedente procedura, per gli altrettanto noti adeguamenti necessari in una piccola porzione del Sito Natura 2000 "Stagni della piana fiorentina e pratese", ossia le aree naturali realizzate - anche in tempi recenti - vicino all'aeroporto ed al fianco dell'autostrada A11 e poi "promosse" ad aree tutelate ed oggetto nella procedura VIA (l'attuale come la precedente) dei vari "Livelli" di indagine valutativa previsti nell'ambito della VIncA secondo la citata direttiva. Finora però era stata sempre prevista la semplice comunicazione (in base all'art.6, paragrafo 4, punto 1 della direttiva), sufficiente quando sono interessati siti naturali o specie protetti ma di carattere "non prioritario" (come era stato finora indicato nel caso fiorentino) e non un'approvazione (in base all'art.6, paragrafo 4, punto 2 della direttiva), che riguarda siti e specie "prioritari" e comporta una procedura da svolgere in sede UE. I materiali necessari per tale procedura dovrebbero essere già stati predisposti ma i tempi di questo ulteriore surplus autorizzativo ed interpretativo non sono al momento noti.

Tornando comunque alla fase procedurale completata con il decreto VIA-VAS emanato, come ogni iter ambientale concluso positivamente, anche in questo caso l'atto contiene il quadro di prescrizioni che dovrà accompagnare l'opera nelle fasi preliminari, durante i cantieri e dopo il completamento del progetto ed attivazione dell'infrastruttura. Prescrizioni dettate dai due ministeri, che in gran parte riprendono richieste formulate dal parere inviato dalla Regione Toscana (con i suoi vari organismi coinvolti). In questo caso le prescrizioni ("condizioni ambientali") sono 14 del MASE, due del MIC (una singola, una articolata in dieci punti), quindi sono richiamate, se non in contrasto con quelle ministeriali, le sette condizioni poste nel parere inviato dalla Regione Toscana, accompagnate da raccomandazioni inerenti sei aspetti e indicazioni su altri sette.

Da ricordare che nella precedente procedura sul masterplan 2014-2029, che era arrivata alla positiva conclusione della procedura VIA e della Conferenza dei Servizi ed al decreto approvativo del Ministero delle Infrastrutture (maggio 2019), le prescrizioni erano state 70 (62 del Ministero dell'Ambiente, ricomprendenti quelle della Regione, 8 del Ministero dei Beni Culturali) e che una ventina di esse erano già state ottemperate nell'ambito dei lavori dell'Osservatorio Ambientale, istituito anche allora con una delle prescrizioni, in 41 sedute tenutesi tra il 2018 e il 2019 (prima che la procedura fosse attaccata e invalidata dalle incresciose vicende di cavilli, ricorsi e sentenze).

Riguardo i contenuti delle prescrizioni, come nella volta precedente, sono ricomprese richieste di vario tipo, da indicazioni puramente for-

mali o puntualizzazioni su adempimenti, passaggi, attenzioni già previsti nel progetto e studi annessi, ad alcuni ulteriori accorgimenti da attuare prima, durante e dopo la realizzazione dell'opera. Tra questi, oltre all'inedito del citato passaggio dall'autorizzazione UE, sono di nuovo comprese richieste piuttosto cervellotiche o discutibili, peraltro poste da stessi soggetti che non le avevano sollevate in occasione della precedente procedura, come quelle che rendono ancora il "caso Firenze" unico nel panorama aeroportuale italiano (e in quello regionale).

TOSCANA AEROPORTI

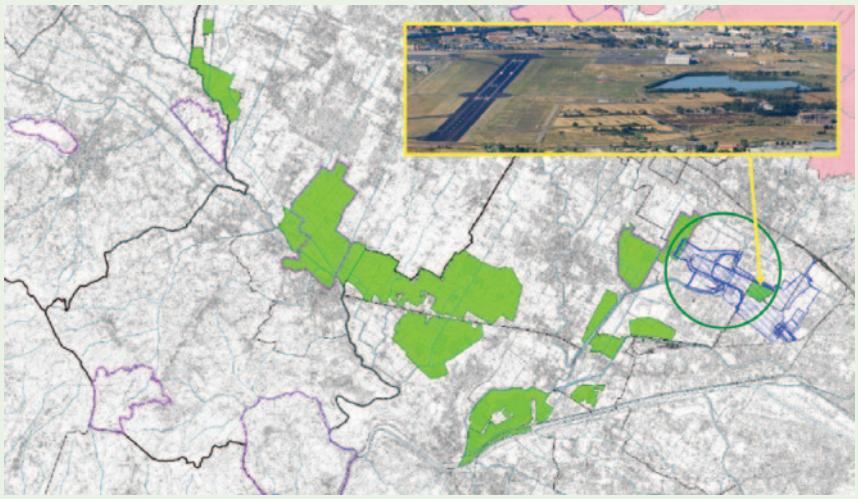
È stata confermata, ad esempio, la condizione, posta dal parere regionale, su cui ENAC era stata costretta a intervenire con una specifica nota per evidenziare l'unicità di quanto si chiedeva di applicare a Firenze, inerente adempimenti sul tema rumore, con possibili insonorizzazioni su edifici non residenziali né sensibili non previsti da alcuna norma e mai applicati ad altro aeroporto italiano, neppure in condizioni d'impatto ben più critiche di quelle che caratterizzeranno il "Vespucci". Oppure la questione delle ulteriori valutazioni sanitarie poste per situazioni preesistenti sul territorio e non riferibili ad effetti del progetto aeroportuale ed alla presenza dello scalo.

Altra perla è la disquisizione sul tema del paesaggio, in particolare in relazione ai siti UNESCO: già in occasione della precedente procedura l'UNESCO, tirata in causa da falsi allarmismi, in un suo report su Firenze era intervenuta dichiarando la non sussistenza di effetti negativi della nuova pista sui siti tutelati (centro storico di Firenze e sistema della ville medicee). D'altra parte è evidente come l'assetto della nuova pista e le procedure di volo previste siano migliorative anche da questo punto di vista: da una parte con una pista che non sarà piu puntata sulle ville medicee, verso monte Morello, quindi con una visibilità da esse dell'infrastruttura di volo nettamente più contenuta, e che non comporterà più rotte (attuali decolli 05) che puntano adesso proprio verso la collina e le ville lì collocate, tanto che è capitato che durante la manovra di decollo i piloti abbiano chiesto al controllore di volo cosa siano quelle splendide costruzioni storiche sulla collina che si trovavano davanti prima della virata sopra l'abitato di Sesto Fiorentino (che non ci sarà più); dall'altra parte, grazie alla migliore operatività della nuova pista, saranno ridotte a eventi del tutto occasionali le possibili riattaccate che adesso invece comportano con grande frequenza il sorvolo di gran parte della città di Firenze, centro compreso, con l'aereo in spinta di risalita e virata dopo il mancato atterraggio.

Curiose poi le problematiche sollevate sulla visibilità delle infrastrutture aeroportuali, in particolare quella dalle stesse ville medicee del parco fotovoltaico previsto in parte della testata nord dell'attuale pista che sarà dismessa, peraltro già ridotto nelle dimensioni e nell'impatto rispetto al masterplan precedente e per il quale verrebbe richiesto un ulteriore ridimensionamento. Curioso perché nel frattempo nella stessa porzione di piana, tra Firenze e Sesto Fiorentino, è stato costruito o è previsto un po' di tutto, dallo scatolone di cemento del nuovo stabilimento farmaceutico realizzato pochi anni fa proprio a ridosso della testata nord della pista esistente, all'enorme capannone multicolore appena realizzato lungo viale XI agosto, a circa 500 metri dallo scalo, o la stessa futura linea della tranvia che correrà nella piana verso Sesto Fiorentino con rettilinei, curve e controcurve, visibile dalla collina come il plastico di un trenino (per non parlare di quello che è stato costruito in passato in area sestese, tra centri commerciali e casermoni abitativi, ma anche gli stessi edifici nel polo universitario, che sono indubbiamente utili e prestigiosi, ma sono sempre cemento nella piana e costruzioni in bella vista). Torna alla mente, a questo proposito, quel che avvenne nel 2003, quando ENAV realizzò al "Vespucci" il blocco tecnico con la nuova torre di controllo e fu costretta ad adottare la prescrizione di un costoso rivestimento in pietra di Santa Fiora per l'edificio, realizzando la più elegante torre mai costruita, mentre a poca distanza era appena sorto il grande capannone prefabbricato giallo e blu del noto marchio svedese...

TOSCANA AEROPORTI

Tutta la particolare "attenzione" riservata di nuovo da Roma e dalla Toscana al progetto per l'aeroporto di Firenze (qualunque progetto sia) appare comunque evidente anche questa volta in tante considerazioni contenute nelle parti descrittive dei pareri e del decreto, anche al di là di quanto tradotto in prescrizioni. Leggen-



*La Valutazione di Incidenza del masterplan del "Vespucci" sulle aree naturali ha preso in considerazione cinque siti Natura 2000 presenti nel raggio di 15 km dall'aeroporto. Per quattro sono state escluse incidenze negative; per uno, il sito "Stagni della piana fiorentina e pratese" che si estende per 1.902 ettari in varie aree tra le province di Firenze e Prato (evidenziate in verde), sussiste la nota interferenza per una piccola parte in alcune porzioni lungo l'autostrada A11 (ricomprese nell'area cerchiata, dove si colloca la nuova pista). Tra esse il famoso laghetto di Peretola realizzato a ridosso dell'aeroporto a fini venatori a metà del '900, poi interdetto alla caccia per la vicinanza con la pista (300 m) e lì "promosso" ad area tutelata. Le ipotesi progettuali per la nuova pista, data la posizione in cui è stato messo, ne hanno sempre previsto la delocalizzazione, oggi inserita nel piano per le quattro nuove aree naturali entro lo stesso sito Natura 2000.*

dole, ed assistendo alle letture che ne sono scaturite in vari commenti (e strumentalizzazioni), il pensiero non può che attraversare la Toscana e correre verso l'altra realtà aeroportuale - Pisa - ed al "clima" di tranquillità che lì accompagna le vicende del masterplan, al modo in cui sono affrontati stessi aspetti progettuali o operativi (e criticità connesse esistenti o potenziali). Ad esempio, la relazione in tema rumore, emissioni ed altri effetti delle rotte di volo su aree naturali o in prossimità di esse, entro l'area del Parco Migliarino-San Rossore, in stretta prossimità con aree naturali protette di vario tipo (su terra e mare), compreso il sito UNESCO Riserva della Biosfera "Selve Costiere di Toscana", oasi del WWF, attività di agricoltura biologica, ecc. Scenari per i quali (giustamente) non sono mai stati sollevati problemi di coesistenza o particolari richieste, né in sede di procedure VIA, né in altra sede politica, istituzionale o civica.

Come peraltro mai si è sentito porre come problema che possa condizionare progetti di sviluppo i voli che a Pisa da sempre interessano la città (maggioranza dei decolli, atterraggi quando serve per condizioni di vento) né la relazione tra tali voli e il sito UNESCO del centro cittadino (piazza Duomo); o ancora, il delicato assetto idrogeologico dell'area, anche oggi affrontato con i necessari accorgimenti nella realizzazione dei progetti, con opere preliminari più o meno complesse (dal nuovo terminal in corso agli interventi per le due piste di una decina di anni fa). Queste diverse sensibilità su stesse questioni, che hanno sempre caratterizzato gli atteggiamenti di enti, istituzioni e politica nella nostra regione, sono di nuovo da evidenziare a fronte delle reazioni che hanno subito seguito l'emanazione del nuovo decreto ministeriale per il "Vespucci" dal solito fronte del "no", che farebbe bene a riflettere su ciò che avviene - e che loro stessi fanno - nello stesso ambito regionale.

In questo scenario comunque, con l'importante passo avanti del decreto VIA-VAS ed il mezzo passo indietro (sperando sia solo mezzo...) del passaggio UE perché il decreto abbia efficacia, prosegue l'esasperante percorso procedurale verso la nuova pista di Firenze che, quando sarà compiuta anche la tappa europea di questa "via crucis", permetterà di passare agli altri step procedurali: la convocazione da parte del Ministero delle Infrastrutture (MIT) della Conferenza dei Servizi tra tutti i soggetti coinvolti (38 nella precedente, che concluse i lavori in cinque mesi con 35 pareri positivi e 3 contrari), cui seguirà di nuovo il decreto del MIT che sancirà l'intesa Stato-Regione e quindi potrà arrivare l'approvazione definitiva di ENAC e il via libera alla fase di cantiere. Il tutto mentre si consumerà il nuovo scontato rito dei ricorsi al TAR... e sempre che non vengano inventate altre acrobazie politico-procedurali, magari per sottoporre la nuova pista di Firenze all'approvazione dell'assemblea dell'ONU...

## L'OK ministeriale

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

MINISTERO DELLA CULTURA

L'approvazione ambientale ministeriale al masterplan del "Vespucci" al 2035 sancito dal decreto VIA-VAS riguarda il noto quadro di opere ed effetti migliorativi connessi descritti nelle documentazioni e nei momenti partecipativi, istituzionali e sui territori.

La nuova pista 11/29 di 2.200 metri (con passaggio dello scalo da categoria ICAO 3C a 4C); il nuovo terminal (con trasformazione e ampliamento a 55.000 mq di quello esistente); l'ampliamento del piazzale aeromobili est (a 18 piazzole), la riorganizzazione del sistema di raccordi pista-piazzali e vie di rullaggio (riconvertendo a tale uso parte della pista attuale dismessa); la riorganizzazione e potenziamento delle viabilità interne all'area aeroportuale e del sistema dei parcheggi; la realizzazione del parco fotovoltaico per l'autonomia energetica dello scalo in parte della porzione nord dell'attuale pista dismessa (la restante parte verso Castello sarà ceduta al territorio).

L'adeguamento dei sistemi viari esterni interessati dal progetto, con il sottopasso della pista per la strada Sesto-Osmannoro, sistemazioni e ricuciture delle viabilità locali, risistemazioni e potenziamento delle rete di piste ciclabili. L'adeguamento del sistema delle acque, con modifica di tracciato di un tratto del Fosso Reale ad aggirare il nuovo sedime dello scalo e reimmissione nell'attuale sottopasso dell'autostrada A11 e la costruzione di un canale di derivazione, creazione di due casse di laminazione, risistemazione e ricucitura del sistema minore di canali e condutture e creazione della vasca di compenso, anche in integrazione con interventi simili connessi ad altre opere dell'area, con innalzamento della sicurezza idraulica della porzione di piana tra Firenze, Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio.

La creazione delle quattro nuove aree naturali (tra i territori di Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Signa) in compensazione alla porzione del Sito Natura 2000 interessato dal progetto, con miglioramenti del sito stesso per dimensioni, sistemazioni, fruibilità. La realizzazione di una porzione del parco della piana di circa 42 ettari nel territorio di Sesto Fiorentino, la cessione al parco di 14 ettari dell'attuale sedime dismesso. La realizzazione tra il nuovo sedime dello scalo e la porzione sud dell'area del Polo Universitario di Sesto Fiorentino (già confinante con l'attuale area aeroportuale ed a circa 280 metri dalla pista esistente) della duna antirumore, configurata come una collinetta con percorsi pedonali e ciclabili e punti di sosta e vedute sulla piana ed integrata con il parco.

# Nuova Regione tra 2025 e secolo scorso

**Con promesse di nuova pista data quasi per fatta e promesse di ricorsi al TAR per il gusto di boicottare ancora la nuova pista e lo scalo fiorentino, la nuova amministrazione regionale oscilla tra la possibilità di risolvere la questione aeroporto e le peggiori posizioni anti-aeroporto stile anni '70 del secolo scorso, in una politica aeroportuale toscana che per ora resta unica in Italia per contraddizioni, lentezze e impeti autolesionistici.**

Con il nuovo governo toscano insediato in questo fine 2025 siamo arrivati alla quinta amministrazione regionale (Martini, Rossi I° e II°, Giani I° e II°) da quando, una ventina di anni fa, si riaprì l'ultimo, più recente (e attuale), capitolo della questione nuova pista di Firenze (dopo le precedenti parabole di proposte, progetti e veti susseguitisi dal secondo dopoguerra del secolo scorso). Vent'anni (e quinta amministrazione) da quando, verso la metà del primo decennio del 2000, fu abbandonato il masterplan 2000-2010 prigioniero dell'assetto di pista esistente (senza quindi risolverne alcuna criticità) e nei tavoli istituzionali tra autorità dell'aviazione, gestore aeroportuale (allora AdF), Regione e gli altri enti locali coinvolti veniva confermato e rispiegato (venti anni fa) come il riassetto dello scalo con la nuova pista al fianco dell'autostrada fosse l'unica soluzione per far funzionare normalmente (volendolo...) il "Vespucci" e migliorarne nettamente (volendolo...) l'inserimento ambientale ed il rapporto tra voli e abitati.

Vent'anni in cui poi attorno alla nuova pista è stato fatto accadere tutto quello che sappiamo per fare, disfare e rifare progetti e procedure, produrre una quantità abnorme di studi e documenti su aeroporto, parco della piana, parco e aeroporto, dalle decine di migliaia di carte per i due iter sul nuovo masterplan del "Vespucci" agli studi per il parco della piana (da quello, monumentale, del 2010 redatto dall'Università di Firenze per conto di Regione Toscana e Provincia di Firenze, al nuovo studio appena condotto di nuovo dall'Università per la Regione), accompagnati da reiterati percorsi partecipativi, dibattiti pubblici, discussioni, tavoli, convegni, ecc. ecc., arrivando fino all'oggi con l'attesa che anche per l'aeroporto di Firenze si inizi a concretizzare qualcosa.

Perché nel frattempo, in questi stessi anni, nel resto d'Italia fuori Firenze, più o meno ovunque, le infrastrutture di volo sono state potenziate nelle dimensioni di pista (Bari, Bologna, Bolzano, Comiso, Foggia, Lamezia Terme, Olbia, Parma, Perugia, Pisa, Salerno, Taranto, Tortolì, Venezia) o nelle dimensioni di sedime in testata per adeguare le aree di sicurezza senza sacrificare le dimensioni operative (Forlì, Reggio Calabria) o sono in corso i lavori propedeutici per l'allungamento della pista (Catania), i lavori di allungamento della pista (Pescara) e di costruzione di nuova pista, parallela all'esistente (Catania) o, ancora, potenziamenti di piste sono contenuti in piani di sviluppo approvati (Brescia e, di nuovo, Parma) sostenuti dalle rispettive regioni.

Tutte piste (tranne Bolzano, Foggia e Tortolì) già più lunghe, quasi sempre molto più lunghe, della pista di Firenze, sempre con esigenze e finalità ben meno consistenti ed urgenti di quelle operative, funzionali e ambientali che supportano il progetto per lo scalo fiorentino. Piste altrove allungate anche quando nella stessa regione c'erano già una o piu piste più lunghe; a volte più piste potenziate in una stessa regione. Piste comunque riallungate e potenziate per sviluppare nuovi obiettivi e competitività dei territori serviti, per raggiungere minimi dimensionali per aprire (o sperare di aprire) ai voli di linea, o portate a 2.800-3.000 metri per sperare di attrarre voli intercontinentali o per insediare nuovi poli industriali.

Potenziamenti spesso complessi per i contesti e le opere connesse, dall'interramento di tratti ferroviari a Bologna (foto 1) e Catania (2) e della tangenziale a Forlì (3), allo sbancamento di una collinetta ad Olbia (4), dalla delocalizzazione di migliaia di ulivi secolari a Bari e Taranto e di uno scalo ferroviario a Catania (2) alla modifica del tracciato di due torrenti a Salerno (5) o di una strada statale ad Olbia (4), dal tombamento di un canale sotto il sedime delo scalo a Taranto al potenziamento delle piste in un contesto quale l'habitat naturale protetto e sito UNESCO della laguna di Venezia (6), con le caratteristiche "barene" attorno alle testate pista, o nei ristretti spazi tra l'edificato attorno alla pista di Pescara (7), ma comunque, ovunque altrove, attuati o in corso.

Attuati, con le soluzioni tecniche e gli accorgimenti necessari, dovendo affrontare "solo" iter normali e tempistiche tipiche delle opere italiane ed attuati indipendentemente da cambi e ricambi di maggioranze e opposizioni nelle amministrazioni coinvolte, nella consapevolezza generale della stategicità dell'infrastruttura aeroportuale. Potenziamenti che ad oggi di fatto hanno acuito ancora di più il divario della Toscana da tutte le altre principali regioni italiane (ma anche da regioni minori) nella dotazione e capacità di infrastrutture aeroportuali in rapporto alla potenziale domanda ed effettiva necessità dei diversi ambiti territoriali.

Ricordiamo per l'ennesima volta

GOOGLE MAPS

*Qui sopra e nella pagina seguente immagini di aeroporti che hanno attuato importanti opere collaterali per potenziare le piste di volo negli ultimi venti anni, a Firenze passati a fare e rifare discussioni, dibattiti, procedure, progetti e ridimensionamenti progettuali sulla nuova pista.*

questi scenari perché l'amministrazione regionale 2025-2030 appena nata sarà quella che potrà e dovrà accompagnare l'avvio (2026 o 2027?) delle opere previste nel masterplan del "Vespucci", la costruzione della nuova pista e la sua attivazione (2030?), e con essa il completamento del sistema aeroportuale toscano nel tassello più importante, quello infrastrutturale (assieme alle opere già in corso sul "Galilei" di Pisa), dopo l'aspetto gestionale creato con la società unica nel 2015 ed operativo, con la differenziazione di ruoli tra i due scali ben definita. Regione che quindi ha la possibilità di vivere la definitiva chiusura della questione aeroportuale toscana e porre fine a tutto il circo che gli è stato fatto ruotare attorno per decenni ed a discussioni e polemiche politiche, campanilistiche e territoriali che hanno superato da tempo ogni limite di sopportazione umana.

Ma l'amministrazione regionale appena nata è anche quella che si ripresenta con le contraddizioni sul tema aeroporto elevate all'ennesima potenza, con i "pasdaran" no-aeroporto (sempre solo qui in lotta continua contro l'aeroporto) riportati nella compagine di Governo toscano come negli anni più bui del secolo scorso, subito impegnati - come scontato - nel nuovo rito dei ricorsi al TAR contro la nuova pista e quindi contro la loro stessa compagine di Governo e contro il loro presidente di Regione che per la nuova pista assicura una prossima realizzazione... Contraddizioni e divisioni, su un tema tanto strategico per la vita e il futuro della regione, che continuano a distinguere la politica toscana da qualunque altra politica regionale.

GOOGLE MAPS

Proprio partendo dalla realtà aeroportuale del resto d'Italia, anche solo da ciò che è avvenuto al di fuori della questione fiorentina negli ultimi venti anni (ricordata in queste pagine), e dagli atteggiamenti pro-aeroporto tenuti in ogni altra regione dalle stesse forze politiche qui contrarie (comprese le sinistre e i 5 Stelle), la politica toscana in Regione e fuori dovrebbe riflettere su quanto sia insensato e fuori dalla realtà e dal mondo continuare in queste posizioni "contro", basate su disinformazione o rifiuto - anche dichiarato - di informazione corretta, che spingono la Toscana verso gli anni '70 del secolo scorso e lontano dal resto del paese (e dai propri cittadini).

Riflettere rendendosi conto di quanto sarebbe invece normale, sensato e responsabile nel 2025 (verso il 2030) lasciar concludere finalmente in pace l'iter del masterplan del "Vespucci" e la costruzione del sistema aeroportuale toscano. Non perché "in Regione ormai non c'è più nulla da votare", come si sente dire, ma semplicemente perché è un progetto giusto e necessario per l'area fiorentina e la regione Toscana e come tale dovrebbe essere sostenuto, difeso e spiegato dalle istituzioni regionali e nelle istituzioni regionali.

*In attesa della nuova pista, il "Vespucci" di Firenze resta l'unico aeroporto del mondo finora tenuto senza una pista adeguata, in Italia 41° scalo per dimensione di pista tra i 45 aeroporti commerciali, ultimo tra i 38 scali di interesse nazionale inseriti nel Piano Nazionale Aeroporti vigente e ultimo tra i 40 scali inseriti nella bozza di nuovo piano nazionale aeroporti. Con la nuova pista di 2.200 metri sarà 32° tra gli scali commerciali e tra gli scali di interesse nazionale.*

# Nuova pista: "rilevante interesse pubblico"

**Nell'ambito della procedura VIncA, parte dell'iter ambientale sul masterplan, con il documento IROPI (Imperative Reasons of Overriding Public Interest) ENAC, ente regolatore dell'aviazione italiana, attesta la caratteristica di interesse pubblico del progetto della nuova pista di Firenze. Qui sotto ne è riportata un'ampia parte, utile a chi ancora discute su valenza e significato dell'opera.**

Il documento IROPI (Imperative Reasons of Overriding Public Interest, Motivazioni imperative di rilevante interesse pubblico), parte della procedura VincA (Valutazione di Incidenza Ambientale) nell'ambito dell'iter ambientale sul masterplan al 2035 del "Vespucci" di Firenze, dopo aver inquadrato il progetto della nuova pista nelle pianificazioni e strategie europee e nazionali sulle infrastrutture, dettaglia valenza e significato di tale opera:

*• attiene ad un'infrastruttura di trasporto di proprietà dello Stato (Demanio Aeronautico Civile);*

*• attiene ed interessa il diritto alla mobilità;*

*• si riferisce ad un servizio che, per legge, è considerato essenziale garantito dallo Stato e messo a disposizione della collettività, quale il trasporto aereo;*

*• prevede il miglioramento e lo sviluppo di un'infrastruttura di proprietà pubblica, ritenuta indispensabile per garantire un adeguato servizio di trasporto aereo, in linea con le previsioni di futura domanda di mobilità e con i criteri di equa distribuzione della domanda incrementale di traffico all'interno di ciascuna Rete Territoriale aeroportuale;*

*• viene proposto da ENAC, Ente pubblico non economico dotato di autonomia regolamentare, organizzativa, amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria, sottoposto all'indirizzo, vigilanza e controllo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;*

ARCHIVIO IAROSSI

*• viene proposto da ENAC che, per Statuto, agisce come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile provvedendo, nello svolgimento delle proprie funzioni, ai compiti di:*

*a) regolamentazione tecnica, certificazione, attività inerenti ai provvedimenti di autorizzazione, concessione e licenze, nonché coordinamento, controllo, ispezione e attività sanzionatoria in materia di:*

*a5) progettazione, costruzione e manutenzione ed esercizio delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali;*

*a6) installazioni, servizi e attività aeroportuali, sicurezza operativa degli aeroporti e delle aviosuperfici, sicurezza del volo e del trasporto aereo, facilitazioni aeronautiche;*

*b) proposta e partecipazione alle attività di indirizzo, programmazione e garanzia dello sviluppo del sistema di trasporto aereo ed aeroportuale;*

*j) elaborazione delle proposte di pianificazione e di sviluppo del sistema aeroportuale nazionale e del sistema del trasporto aereo individuando le relative fonti finanziarie nazionali, dell'Unione Europea ed internazionali ed i meccanismi per la loro attivazione;*

*m) regolamentazione, esame e valutazione dei piani regolatori aeroportuali, dei programmi d'intervento e dei piani d'investimento aeroportuale;*

*o) gestione del demanio aeronautico civile assegnato e relative modificazioni, determinazione delle caratteristiche di strumentalità al trasporto aereo delle aree demaniali e vigilanza, secondo le previsioni di cui al DPR n. 367/1998, nonché affidamento nelle forme previste dalla normativa vigente dei beni del demanio aeroportuale;*

*• risulta coerente con la programmazione e pianificazione sovraordinata di settore, così come definita dal Governo della Repubblica nei Documenti di Economia e Finanza (Allegati Infrastrutture), dal D.P.R. n. 215/2015 e dal Piano Nazionale degli Aeroporti in vigore e dai relativi atti di indirizzo e di pianificazione adottati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;*

*• si riferisce allo sviluppo della Rete nazionale degli aeroporti, parte integrante della Rete nazionale dei Trasporti e si relaziona con la funzione ed il servizio pubblico di trasporto aereo che, ai sensi dell'articolo 1, comma 2, lett. b) della Legge n. 146/1990 costituisce servizio pubblico essenziale volto a garantire il diritto delle persone costituzionalmente tutelato alla libertà di circolazione;*

*• si riferisce ad interventi volti a soddisfare i bisogni e le esigenze della collettività, anche attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture di proprietà comune (dello Stato), al fine di migliorare la qualità della vita dei cittadini e consentire loro di usufruire del servizio pubblico di trasporto aereo, esercitando il proprio diritto alla libertà di circolazione.*

*Il rilevante interesse pubblico sopra motivato si riferisce, inoltre, ad un orizzonte temporale di lungo periodo, in quanto il progetto traguarda l'anno 2035 e le modifiche infrastrutturali previste hanno vita utile ben più lunga. Attraverso l'attuazione del progetto lo scalo aeroportuale migliorerà la propria dotazione e configurazione, assumendo un nuovo layout idoneo a garantire un servizio di trasporto aereo di migliore continuità, affidabilità, capacità e più ampio network di collegamento.*

*Di detti benefici ne usufruirà la collettività per molti anni, consentendo alla città di Firenze collegamenti con i più importanti hub aeroportuali europei ed extra-europei.*

*Analogamente, i benefici ambientali generati dal progetto, con particolare riferimento al tema dell'esposizione della popolazione al rumore aeroportuale, saranno di lungo periodo, non solo limitato al 2035. Il rilevante interesse pubblico del progetto si rinviene, infatti, anche nei propri obiettivi tra i quali figura, in recepimento delle indicazioni degli Allegati Infrastrutture agli ultimi*

*DEF, il miglioramento delle prestazioni ambientali dell'attuale scalo aeroportuale.*

*In tal senso, non solo il progetto risulta spiccatamente indirizzato verso obiettivi di miglioramento ambientale in termini di decarbonizzazione, carbon neutrality, contenimento delle emissioni climalteranti in atmosfera, generazione di energia elettrica da fonte rinnovabile, multimodalità di trasporto e diretta interconnessione con forme di mobilità pubblica cittadina (sistema tramviario), miglioramento delle condizioni di sicurezza idrogeologica dell'infrastruttura e del territorio circostante, ma risulta anche orientato al soddisfacimento di prioritari obiettivi rientranti sia nella sfera ambientale, sia in quella sanitaria e di salute pubblica.*

*Ciò si riferisce, in particolare, al superamento delle esistenti condizioni di diffusa esposizione della popolazione residente della città di Firenze a significativi livelli acustici prodotti dall'esercizio aeroportuale. La soluzione di progetto garantirà un notevole miglioramento in termini di disturbo acustico percepito dalla popolazione residente nelle aree circostanti all'aeroporto, con relativo miglioramento del loro comfort e del loro stato psico-fisico.*

*Si tratta, pertanto, di importanti interessi aventi anche natura sociale, poiché estesi a migliaia di cittadini residenti nella zona di intervento. Si consideri, ad esempio, che oltre 7.000 persone residenti in Comune di Firenze risultano oggi esposte a valori di rumorosità aeroportuale LVA maggiori o uguali a 60 decibel, mentre nella configurazione di progetto detta esposizione si ridurrà di oltre il 98%. L'attuale contributo che il rumore aeroportuale apporta al rumore ambientale in corrispondenza dei medesimi quartieri cittadini di Firenze si ridurrà, inoltre, di 5-10-15-20 decibel a seconda della posizione rispetto all'attuale pista, e tutto ciò senza dover sottoporre alla medesima penalizzazione altrettanti cittadini di altri quartieri e/o Comuni.*

ARCHIVIO IAROSSI

*Lo "Studio tossicologico e di igiene ambientale finalizzato all'acquisizione di dati relativi alla Valutazione di Impatto Sanitario nel contesto della Valutazione Ambientale Integrata VIA-VAS (art.6, comma 3-ter del D.Lgs. n. 152/2006" redatto dal Dipartimento di Ricerca Traslazionale e delle Nuove Tecnologie in Medicina e Chirurgia dell'Università di Pisa a tal proposito conferma: "L'impatto acustico derivante dalla nuova collocazione sul territorio della pista evidenzia una visibile redistribuzione della frazione di popolazione coinvolta tra diversi comuni dell'area all'intorno aeroportuale, caratterizzata, sulla base dei dati di stima disponibili, da uno shift generale e significativo verso le fasce espositive più basse, con sensibile riduzione (superiore al 90%) della popolazione interessata dalle fasce espositive più alte".*

*Il poter usufruire di un'infrastruttura aeroportuale cittadina di elevata affidabilità e di ottimale servizio al passeggero rappresenta, inoltre, un patrimonio sociale di cui potrà usufruire tutto il bacino di utenza dello scalo aeroportuale, tra l'altro facilmente raggiungibile mediante la piena integrazione di sistemi di mobilità pubblica (collegamenti ferroviari regionali e AV, rete tramviaria, bus, ecc.).*

*L'attuazione del progetto genererà, inoltre, nuovi posti di lavoro, sia in fase di esecuzione dei lavori, sia in fase di esercizio, con significativi effetti positivi di carattere sociale ed economico. La popolazione locale potrà beneficiare dell'aumento dell'occupazione e, quindi, del reddito da lavoro, mentre i passeggeri originati nel bacino di utenza potranno effettuare un percorso più breve da/verso l'aeroporto, con riduzione del tempo di percorrenza, dell'incidentalità e della congestione del traffico.*

*Si pensi, inoltre, che gli aeroporti europei occupano complessivamente 12,3 milioni di lavoratori, con un giro d'affari complessivo annuo di 356 miliardi di euro, generando un PIL annuo di 675 miliardi di euro, equivalente al 4,1% del PIL europeo.*

*A livello nazionale, il settore occupa 750.000 lavoratori (diretti e indiretti), pari al 3,2% del totale nazionale, contribuendo per un 3,6% al PIL nazionale. Questi dati rendono evidente i caratteri solidi di un asset strategico che delineano il settore dell'aviazione e la sua vitale importanza per l'economia nazionale e comunitaria, essenziale anche per la ripresa del Paese.*

*Si stima, in applicazione di metodologie internazionali di riferimento (Airport Council International), che il traffico incrementale di passeggeri potrà generare circa 2.500 nuovi posti di lavoro diretti e circa 3.800 ulteriori posti di lavoro indiretti e indotti, per un totale di circa 6.300 nuovi posti di lavoro (impatto occupazionale totale).*

*In termini economici, inoltre, si deve considerare che tra gli effetti catalitici del progetto figurano i contributi positivi offerti alla libera circolazione delle merci (import-export, migliore accessibilità da e verso i mercati internazionali), al turismo (leisure, congressuale, business), al settore dello studio e della ricerca (offrendo un efficiente servizio di mobilità e trasporto alle università, ai centri di ricerca, agli studenti stranieri). Lo sviluppo aeroportuale rappresenta, infine, un asset strategico per la competitività delle imprese locali, territoriali e regionali, spiccatamente aperte ai mercati internazionali (48 miliardi di euro il valore dell'export toscano, corrispondente a circa il 10% del totale nazionale).*

*L'aeroporto rappresenta, infatti, la porta di ingresso alla Toscana per studenti stranieri, turisti selezionati, businessmen, manager, ricercatori, professori universitari, in grado di generare un significativo indotto economico non circoscritto alla città di Firenze, ma distribuito su vasta scala territoriale.*

*Sulla base di quanto precedentemente argomentato, il Proponente ENAC ritiene che la Project Review del Piano di Sviluppo al 2035 dell'aeroporto di Firenze:*

- *costituisca un progetto caratterizzato da oggettivi motivi imperativi di rilevante interesse pubblico;*
- *nel perseguire finalità legate ad un servizio essenziale dello Stato persegua e raggiunga importanti obiettivi di miglioramento ambientale e sanitario a vantaggio della popolazione e delle comunità residenti nelle aree circostanti e sorvolate;*
- *generi importanti benefici economici per la collettività, sia a scala locale, sia sovra-locale e regionale;*
- *sottenda interessi e benefici sociali.*

## Follie!

LOCAL TEAM

LOCAL TEAM

In un notiziario che da 29 anni racconta le vicende dell'aeroporto di Firenze, non si può non riportare (purtroppo) quanto accaduto lo scorso 18 ottobre, quando uno spezzone del corteo organizzato dal gruppo di lavoratori ex-GKN di Campi Bisenzio che da anni porta avanti a proprio modo la protesta per la chiusura dello stabilimento, ha pensato bene di deviare dal percorso concordato e invadere il terminal del "Vespucci", con le ovvie conseguenze per l'operatività dello scalo, ripercussioni sui voli per tutta la giornata, effetti (blocco) sulla limitrofa autostrada A11, tensioni e scontri conseguenti con le forze dell'ordine in aerostazione, vari danni, e tutto il solito copione e corollario di follie. Al di là del giudizio (del tutto di condanna) per queste azioni d'interruzione di servizi pubblici ed a danno di lavoratori e cittadini incolpevolmente coinvolti, non si può che evidenziare il madornale errore di bersaglio per chi in teoria rivendica occupazione, nell'andare a contestare un'infrastruttura come un aeroporto che è ovunque principale moltiplicatore proprio di lavoro per l'attrazione di imprese ed attività, proporzionalmente con la vicinanza con lo scalo e con i servizi di collegamento offerti, e quindi qui prioritariamente proprio per il sostegno e lo sviluppo delle realtà industriali e della competitività dei comuni della piana, a cominciare da Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino.

*Dal 27 novembre è diventata effettiva la modifica degli spazi aerei nell'area di Firenze attuata da ENAV nell'ambito della riorganizzazione dei propri servizi. È stata implementata la nuova CTA Firenze (Control Traffic Area), con gestione del traffico in avvicinamento allo scalo fiorentino trasferita al centro di controllo di Roma (Roma ACC) ed eliminazione della frequenza radio 125,825 con la quale dal novembre 2005 tale servizio veniva gestito dalla torre di controllo del "Vespucci". Il nuovo assetto ha comportato modifiche e ridimensionamenti del CTR (Controll Traffic Region) e dell'ATZ (Aerodrome Traffic Zone) di Firenze e modifiche alle rotte strumentali in arrivo e partenza (con, al momento, rallentamenti nello svolgimento del traffico…). Dalla struttura del "Vespucci", dopo venti anni, si è tornati quindi a gestire il solo servizio di torre, che prende in carico i voli strumentali nel tratto finale di avvicinamento e gestisce il traffico entro la propria zona di controllo sulla storica frequenza radio 118,30.*

Aeroporto

Anno 29 - Numero 4
N° progressivo 113 - Ottobre-Dicembre 2025

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