

Nuova pista, nuovo "ok" ambientale (corretto)

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVIA), con il nuovo Parere Tecnico 157, ed i ministeri dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) e della Cultura (MIC), con il nuovo decreto DM 253 dello scorso aprile, hanno riconosciuto e corretto l'errore contenuto nel decreto di VIA DM 678 del novembre 2025 sul masterplan al 2035 del "Vespucci" di Firenze che vincolava la valenza di tale approvazione ambientale all'ottenimento di un'approvazione anche in sede europea. Questo ennesimo "caso Firenze" (evidenziato sui precedenti numeri Aeroporto 113 e Aeroporto 114) è stato quindi riportato entro il normale iter previsto dalla Direttiva Habitat (secondo l'art.6, paragrafo 4, punto 1) per una situazione come quella del progetto del "Vespucci", che negli interventi che toccano il sito Natura 2000 "Stagni della piana fiorentina e pratese" (alcune piccole porzioni al fianco dell'autostrada A11) non coinvolgono aree e specie di carattere prioritario. Quindi, da corretta applicazione della norma, è sufficiente la comunicazione alla Commissione Europea del progetto e delle opere compensative previste, accompagnate dalla dichiarazione IROPI (Motivazioni imperative di rilevante interesse pubblico), con la valutazione ambientale definitivamente conclusa con l'approvazione ministeriale italiana.

Superato questo artificioso stop che dallo scorso novembre ha tenuto in stallo l'iter, il percorso può ripartire, con la predisposizione e l'invio in sede europea del materiale informativo, con la dichiarazione IROPI approvata dal Governo italiano (sentiti gli organi tecnici che se ne sono occu-

pati ed il parere della Regione Toscana); quindi seguirà il passaggio della Conferenza dei Servizi, l'accertamento dell'intesa Stato-Regione da parte del Ministero delle Infrastrutture (MIT) e l'approvazione definitiva del piano da parte di ENAC. Iter che presumibilmente finirà all'inizio del 2027, incrociandosi verso fine 2026 con l'espletamento del rito dei ricorsi al TAR.

Ricordiamo, per chi riesce a sollevare questioni anche contro questa correzione della stortura interpretativa che era stata posta, che con il masterplan saranno attuati interventi e investimenti che le aree naturali della piana non avevano mai visto (probabilmente neanche immaginato), previsti fin dall'inizio del percorso progettuale della nuova pista già nel precedente piano (che se non fosse stato fermato avrebbe già portato alla loro realizzazione), ulteriormente implementate con l'attuale nuovo piano (nell'immagine sopra sono rappresentate le aree interessate), attuate in gran parte prioritariamente alle opere infrastrutturali, con un investimento di quasi 50 milioni ed ulteriori impegni per la gestione delle stesse aree naturali.

Opere ambientali che comprendono anche quelle per l'adeguamento del sistema delle acque, funzionali all'attuazione del progetto ma anche all'innalzamento della sicurezza idraulica della porzione di piana tra Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Signa e che rappresentano un caso esemplare della possibile integrazione tra necessario sviluppo infrastrutturale e altrettanto necessaria tutela ambientale (volendolo...).

"Vespucci": voli e vettori 2026

Il nuovo operativo 2026 del "Vespucci" di Firenze offre nel corso dell'anno 43 destinazioni (con voli per 47 aeroporti considerando i quattro scali su Londra ed i due su Parigi) operate da 22 vettori, con prospettiva di crescita del traffico oltre la soglia dei 4 milioni di passeggeri. Numeri che evidenziano ogni giorno di più il livello di domanda di utenti e vettori per lo scalo dell'area fiorentina ma anche il peso dei ritardi nell'attuare le opere del masterplan indispensabili per far funzionare normalmente l'aeroporto.



Tra le 43 destinazioni le novità 2026 sono Helsinki di Finnair, Minorca di Vueling, Berlino, Oviedo, San Sebastian, Siviglia, Strasburgo, Valencia di Volotea. Tra i 22 vettori che operano sul "Vespucci", al momento sei utilizzano già stabilmente aerei "ecologici" di ultima generazione (Airbus A320neo, A220-100 o 300, Embraer EJet-E2) ed altri quattro occasionalmente. Quando la nuova pista sarà operativa, gran parte delle flotte aeree saranno standardizzate su questi nuovi velivoli.



Toscana in Italia: dati ENAC 2025

È stato pubblicato da ENAC l'annuale report sul traffico aereo nazionale relativo al 2025, che si è consolidato oltre la soglia dei 200 milioni di passeggeri. I dati riguardano 44 aeroporti che hanno ospitato voli commerciali (rispetto ai 45 degli anni passati non sono più riportati i dati di Grosseto). Nel complesso nel 2025 sono stati gestiti 229.740.554 passeggeri su linea, charter, aerotaxi ed aviazione generale (erano stati circa 217 milioni nel 2024) e 1.242.359,9 tonnellate di merce (1,2 milioni nel 2024) su 1.785.133 movimenti (1,5 milioni nel 2024).

Traffico per Regioni

Le tabelle nella pagina mostrano i dati di traffico accorpati per regioni (nostra elaborazione), relativi a passeggeri, movimenti e merci (linea, charter, aerotaxi ed aviazione generale). Rispetto al 2024, nel traffico passeggeri, restano invariate quasi tutte le posizioni, a testimonianza di un incremento di traffico diffuso, con nove regioni che superano nuove soglie milionarie, dalla Lombardia che passa da 56 a 59 milioni alla Calabria che supera i 4 milioni. Tra i poli aeroportuali minori si distinguono, pur con numeri contenuti, le crescite di Abruzzo, Friuli Venezia Giulia ed Umbria e la discesa di Liguria e Marche.

Considerando i singoli aeroporti, i primi dieci per passeggeri restano invariati: da segnalare il primo, Roma Fiumicino, che ha superato per la prima volta i 50 milioni (50,8), quindi, in ordine decrescente, Milano Malpensa (31,2), Bergamo (16,9), Napoli (13,2), Catania (12,3), Venezia (11,8), Bologna

Nel 2025 la Toscana ha superato largamente la soglia dei 9 milioni di passeggeri, mantenendosi al nono posto tra le regioni italiane.



(11,2), Milano Linate (11,1), Palermo (9,2), Bari (7,9). Nel corso del 2025 crescite significative a due cifre sul 2024 sono state registrate a Rimini (+29,7%), Pescara (+26%), Trieste (+25,2%), Genova (+18,1%), Perugia (+16,2%), Lamezia Terme (+12,3%). Nuove soglie "milionarie" sono state superate da Roma Fiumicino (da 48 a 50 milioni), Milano Malpensa (da 28 a 31), Napoli (13), Bologna e Milano Linate (11), Palermo (9), Torino (5), Olbia e Verona (4), Lamezia Terme (3).

Toscana

Nel 2025 la Toscana ha superato largamente la soglia dei 9 milioni di passeggeri (nei dati ENAC sfiorata lo scorso anno), con un totale (9.807.590) che conferma il nono posto tra i poli regionali. Sale di due posizioni il dato dei movimenti (dall'8° al 6° posto), mentre si è confermata la posizione per le merci (5° posto).

I dati per singoli aeroporti relativi ai due maggiori scali toscani, sempre in rapporto al 2024, evidenziano la conferma di **Pisa** all'11° posto per passeggeri (5.994.769) e movimenti (45.974), mentre sale di una posizione (dall'8° al 7° posto) nelle merci (12.008,5 tonnellate). **Firenze** si è confermata al 17° posto per passeggeri (3.835.125) e al 12° per movimenti (45.540), mentre sale di una posizione (dal 25° al 24° posto) per le merci (28,8 tonnellate) che resta comunque traffico marginale per la situazione infrastrutturale dello scalo e per il ruolo regionale in questo segmento demandato in prevalenza a Pisa.

Tra i tanti dati contenuti nel rapporto ENAC, nella classifica delle tratte più trafficate, la rotta tra Firenze e Parigi CDG di Air France si conferma la prima in Toscana (488.182 passeggeri), seguita dal volo tra Pisa e Londra Stansted di Ryanair (331.992).

I numeri toscani nelle statistiche ENAC comprendono anche l'aeroporto di **Marina di Campo** al 40° posto con 9.696 passeggeri (su 5.601 movimenti) mentre non sono più riportati i dati di **Grosseto** in quanto, spiega la nota di ENAC, lo scalo "non è non più certificato ai sensi del Regolamento UE 139/2014 nell'anno 2025".

Passeggeri totali

polo aeroportuale	passeggeri
1 Lombardia	59.304.621
2 Lazio	54.853.968
3 Sicilia	23.330.439
4 Veneto	19.102.555
5 Campania	13.635.224
6 Emilia Romagna	11.895.067
7 Puglia	11.513.176
8 Sardegna	11.216.184
9 Toscana	9.807.590
10 Piemonte	5.138.821
11 Calabria	4.405.344
12 Friuli V.G.	1.650.178
13 Liguria	1.590.804
14 Abruzzo	997.833
15 Umbria	626.902
16 Marche	605.630
17 Trentino Alto Adige	132.969
18 Valle d'Aosta	5.249

Movimenti totali

polo aeroportuale	movimenti
1 Lombardia	464.002
2 Lazio	364.431
3 Sicilia	168.311
4 Veneto	141.922
5 Emilia Romagna	97.837
6 Toscana	97.115
7 Sardegna	96.749
8 Campania	95.633
9 Puglia	84.139
10 Piemonte	50.601
11 Calabria	35.045
12 Liguria	19.707
13 Trentino Alto Adige	16.662
14 Friuli Venezia Giulia	14.253
15 Valle d'Aosta	11.623
16 Marche	10.835
17 Abruzzo	9.600
18 Umbria	6.669

Merci e posta (ton.)

polo aeroportuale	merci e posta
1 Lombardia	811.160,3
2 Lazio	283.558,5
3 Veneto	55.755,7
4 Emilia Romagna	43.952,9
5 Toscana	12.037,3
6 Campania	9.283,9
7 Sicilia	6.682,3
8 Marche	6.359,2
9 Sardegna	4.334,8
10 Puglia	5.857,9
11 Calabria	1.656,7
12 Piemonte	194,6
13 Liguria	24,2
14 Friuli Venezia Giulia	7,9
15 Abruzzo	5,4
16 Trentino Alto Adige	3,4
17 Umbria	0
18 Valle d'Aosta	0

Nuova pista per Sesto e Prato

L'aeroporto continua ad essere un "fuori tema" nel dibattito politico a Sesto Fiorentino e Prato, usato ancora impropriamente nella campagna elettorale 2026 per battaglie "contro" senza senso perché contro i benefici prevalenti e generali che la nuova pista ed uno scalo normalmente funzionale e molto meno impattante porterebbe per cittadini, imprese e lavoro anche (e in particolare) nei due comuni della piana chiamati al voto.

Come da solito copione la campagna elettorale per le amministrative nei comuni della piana chiamati a rinnovare l'amministrazione, Sesto Fiorentino e Prato, ha riproposto il solito deprimente spettacolo politico di candidati (gran parte dei candidati) che si contendono il ruolo di chi sia più "contro" l'aeroporto o di chi sia più credibile in questa contrarietà e della "timidezza" con cui i favorevoli o le anime favorevoli entro coalizioni e campi più o meno larghi affrontano il tema, qui (sempre solo qui) considerato scomodo più o meno da tutti.

Atteggiamenti che stridono, oggi come nel passato, con la realtà fatta di benefici generali e prevalenti che l'attuazione del masterplan aeroportuale e la disponibilità di uno scalo efficiente a servizio dell'area metropolitana porterebbe anche (ovviamente) per Sesto Fiorentino e Prato. Benefici che dovrebbero essere, questi sì, argomento di impegno elettorale responsabile e positivo, per il fare, per il bene delle proprie comunità, come avviene ovunque in sostegno dei progetti di infrastrutture strategiche quali sono gli aeroporti e come dovrebbe avvenire in particolare proprio per Sesto e Prato, per i benefici specifici che ne trarrebbero.

Sesto Fiorentino

Dopo la zona di Quaracchi, Peretola, Le Piagge a Firenze, come ben noto a chi conosce la realtà della situazione e dei progetti, è Sesto Fiorentino il comune che più beneficerà del riassetto dell'infrastruttura di volo del "Vespucci" per la definitiva eliminazione dei sorvoli (in alcune zone anche a bassa quota) sui propri abitati nei decolli dalla pista attuale verso monte Morello, che prevedono ad oggi dopo lo stacco dalla pista la salita in accelerazione e virata più o meno ampia proprio sull'abitato sestese. È una casistica di sorvolo (e di connessa criticità) più limitata rispetto al versante fiorentino, perché molto penalizzata nella possibilità di utilizzo (limitazioni di orario, condizioni meteo, prestazioni dei velivoli) ma le amministrazioni comunali ed i sindaci che si sono susseguiti per decenni ne hanno sempre fatto motivo di battaglia contro l'aeroporto e qualunque intervento per l'attuale pista.

È evidente quindi, di fronte alla possibilità di eliminare per sempre tale criticità, il livello di contraddizione ed illogicità di sindaci che si battono tanto tenacemente per mantenere in essere i sorvoli sui propri abitati e cittadini con l'opposizione alla

nuova pista che sposterebbe le rotte "sestesi" in un breve tratto di territorio libero lungo l'asse dell'autostrada A11, distante dalla loro area urbana, con gli aerei, a quel punto, visibili dalla città col binocolo.

Ma i benefici negati ai propri cittadini dai sindaci sestesi contrari all'attuazione del masterplan del "Vespucci" vanno oltre la questione rumore: negano investimenti ed opere per il riassetto del sistema delle acque e l'innalzamento (previsto e certificato) della sicurezza idraulica della loro porzione di piana; per la creazione nel pro-

prio territorio di porzioni del parco della piana (basti pensare cosa sarebbe stato il grande "Parco periurbano" previsto a Sesto nel precedente piano aeroportuale) e la tutela, con i vincoli aeroportuali sulle aree più prossime allo scalo, del parco stesso quale area verde; per il miglioramento del sito Natura 2000 con gli interventi di implementazione delle aree naturali a compensazione delle porzioni interferite dal progetto. Negano ovviamente le ricadute in termini di competitività del territorio e di conseguente occupazione.



Due immagini, usate più volte sul notiziario, che evidenziano l'evoluzione positiva della situazione dei voli sull'abitato di Sesto Fiorentino tra la pista attuale 05/23 (in alto) e la nuova pista 11/29 (sopra). Ad oggi ampie porzioni delle aree residenziali sestesi sono sorvolate nella procedura di "decollo 05" (verso monte Morello). La nuova pista porta le rotte lontane da tutte le aree abitate, sorvolando il territorio di Sesto per un breve tratto lungo l'autostrada A11.

Nuova pista per Sesto e Prato

Non hanno fondamento le preoccupazioni per le sorti del Polo Universitario, che sta e resta dove è stato messo, prossimo (lateralmente) alla pista di volo (ora all'attuale, poi alla nuova), e lì rimane e può tranquillamente continuare a svolgere le proprie funzioni (e beneficiare della presenza di rapide connessioni aeree per le tante relazioni internazionali sviluppate dalle attività presenti nel Polo).

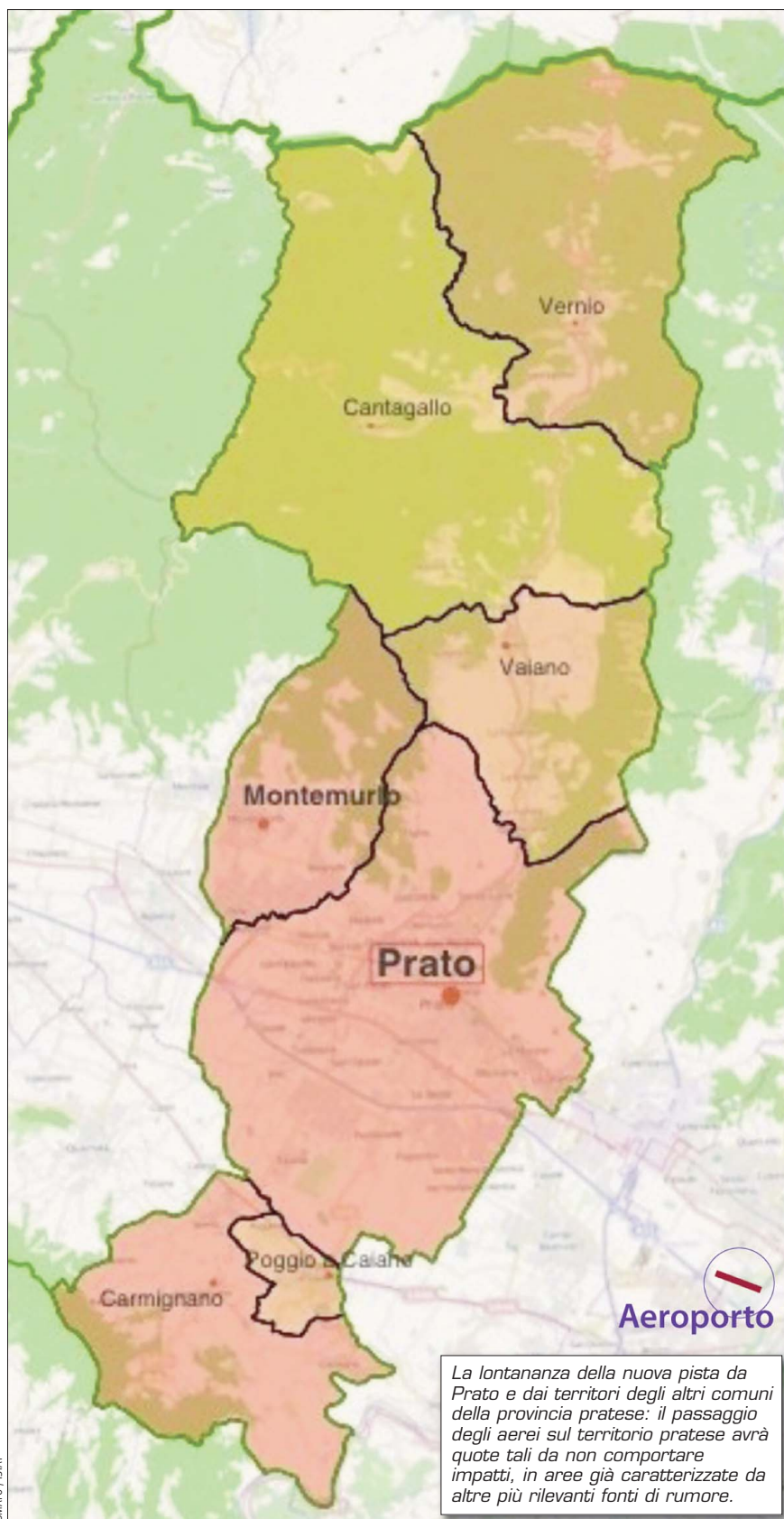
Eppure nessuno a Sesto racconta e spiega ai cittadini questi scenari, preferendo continuare a dar credito o utilizzare disinformazioni ed allarmismi infondati, irrispettosi, prima di tutto, proprio dei propri cittadini.

Prato

Sul tema aeroporto, Prato (intesa come amministrazione e politica pratese) ha sempre malamente infranto la propria famosa tradizione e nomea più o meno riconosciuta da tutti di superiore capacità e visione imprenditoriale, contribuendo al più grande e grave errore di politica infrastrutturale nella storia toscana (la cancellazione del nuovo aeroporto di San giorgio a Colonica mezzo secolo fa) e proseguendo, negli ultimi dieci anni, ad alimentare questa posizione autolesionistica con l'opposizione alla nuova pista (qualunque nuova pista) e quindi allo scalo a servizio del proprio territorio reiterata da sindaci e amministrazioni.

Un'opposizione apparentemente incomprensibile e totalmente infondata per le ragioni che vengono addotte, semplicemente perché nessuna criticità temuta può raggiungere il territorio pratese, data la distanza dall'aeroporto: lontano dalle impronte di rumore incompatibili con la residenza e da quelle ricomprese nell'intorno aeroportuale, lontano dai vincoli edificatori indotti dalla pista, lontano dalle aree di tutela ricomprese nel Piano di Rischio con le relative restrizioni alle destinazioni d'uso, lontano (per altezza di sorvolo) dal passaggio degli aerei, che sul territorio pratese (lungo l'autostrada A11) avranno quote tali da non comportare impatti, in aree già caratterizzate da altre più rilevanti fonti di rumore.

Prato e tutta la sua provincia saranno invece pienamente raggiunti e coinvolti dai benefici indotti da ciò che significa avere uno scalo aereo funzionale a servizio del proprio territorio e del proprio sistema imprenditoriale, che infatti è sempre stato ed è sostanzialmente tutto a favore del progetto aeroportuale in netto contrasto con gli amministratori cittadini. Benefici che stanno anche nell'effetto volano indotto naturalmente anche per la realtà pratese da efficienti connessioni aeree per un turismo di qualità che porta risorse e



EDUARDO / ISPAT

non impatti negativi e che tutti i candidati in campo anche in questa tornata elettorale hanno dichiarato di voler incentivare.

Un'opposizione quindi, anche quella di Prato, qualunque ne sia la ragione reale (politica, ideologica, edificatoria indiretta...) che continua a segnare su questo te-

ma un distacco totale tra amministratori e amministrati e reiterare la figura poco edificante di una politica che anche qui cavalca disinformazioni e falsi allarmismi anziché supportare e spiegare responsabilmente ai propri cittadini un'opera tanto strategica.

