Anno 30 - Numero 4

Aeroporto

Ottobre-Dicembre 2026

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

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

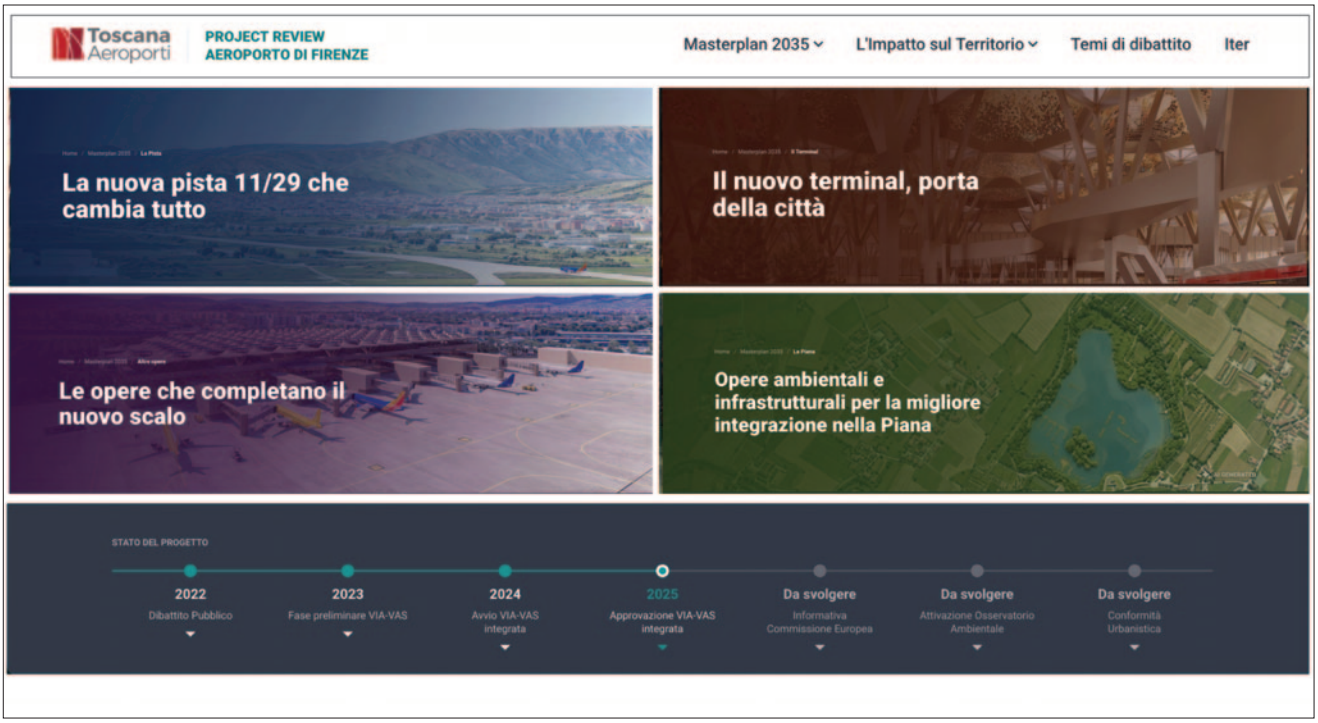


Confindustria Toscana Centro e Costa, Confcommercio Firenze e Arezzo, Confesercenti, CNA, Confartigianato, Firenze Fiera, Pitti Immagine, Fondazione Palazzo Strozzi, Maggio Musicale, Teatro Tenda, Autogrill, Dufritel, Associazione In Pista sono intervenuti direttamente al TAR in difesa dell'aeroporto in opposizione ai ricorsi contro il decreto VIA-VAS del masterplan 2035 del "Vespucci". Camera di Commercio di Firenze, CISL Firenze, Ordine degli Ingegneri di Firenze sono tra i soggetti che hanno ribadito il sostegno all'aeroporto ed ai suoi progetti.

Aspettando che si ricompia il rito dei ricorsi al TAR, rimandato al 22 aprile 2027 nell'udienza lampo del 22 ottobre, e che nel frattempo si completi l'iter reale (informativa alla Commissione europea, costituzione dell'Osservatorio ambientale, Conferenza dei Servizi) dopo l'approvazione tecnica ed in sede di VIA-VAS del piano, gran parte della società civile (categorie economiche, enti culturali, imprese, cittadini singoli o uniti in associazione) scende in campo per ribadire anche qui (come avviene ovunque) il consenso generale e prevalente ad un'opera tanto strategica.

Informazione (corretta) legittima e necessaria

Le reazioni scomposte e surreali seguite alla campagna di informazione di Toscana Aeroporti sul masterplan 2035 e l'aeroporto "Vespucci" attestano quanto sia necessario e opportuno (oltreché legittimo) spiegare correttamente i reali contenuti dei progetti, degli studi e delle procedure, già liberamente disponibili e consultabili ma sistematicamente ignorati da chi contesta senza alcuna ragione fondata.



Un sito (**www.Firenze2035.it**) e connesse pagine social che raccontano con panoramiche generali e nei dettagli tutte le opere e gli interventi previsti nel masterplan al 2035 del "Vespucci", sintetizzando e traducendo in linguaggi e immagini facilmente comprensibili la mole di migliaia di documenti oggetto della lunga procedura svolta, ad oggi, in cinque anni sull'ultima versione del piano per il riassetto dello scalo dell'area fiorentina.

Con quest'iniziativa Toscana Aeroporti è scesa in campo dallo scorso settembre per facilitare e rendere più facilmente comprensibili per tutti i reali contenuti dei progetti e dei relativi studi, già liberamente accessibili sulle pagine dedicate alle procedure ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, ma di lettura estremamente complessa per la stessa natura delle documentazioni e per la mole di materiale via via elaborato ed aggiornato nel corso della procedura, dal Dibattito Pubblico alla VIA-VAS integrata.

Progetti, studi, FAQ, ecc.

Nelle varie sezioni principali relative ai progetti del masterplan sono illustrati gli ambiti di intervento previsti, evidenziando le differenze dal precedente masterplan 2014-2029 fermato da TAR e Consiglio di Stato con l'annullamento della procedura (non del progetto) ma comunque oggetto di revisione (e ridimensionamento delle opere aeroportuali). Sono quindi illustrati gli interventi ora previsti sulle infrastrutture dello scalo, con la nuova pista 11/29, il nuovo terminal (che ingloba gran parte del terminal esistente limitando il consumo di suolo rispetto al precedente progetto), le altre opere aeroportuali, dai piazzali aeromobili agli edifici e servizi di supporto alle attività dello scalo; le opere infrastrutturali nel territorio, con gli adeguamenti delle viabilità, l'accessibilità allo scalo, in particolare con la tranvia (linea 2 verso Firenze e la futura 2.2 verso la piana) inglobata nel nuovo terminal, l'integrazione con la rete di piste ciclabili, esistenti e previste; le opere ambientali per la migliore integrazione nel territorio della piana: le nuove aree naturali a compensazione delle porzioni del sito naturale ("Stagni della piana fiorentina e pratese") interferite in piccola porzione a fianco dell'autostrada A11, con l'assicurazione del mantenimento della relativa funzionalità ecologica e miglioramenti quantitativi e qualitativi delle stesse aree naturali; le opere sul sistema delle acque, con l'innalzamento della sicurezza idraulica della zona; il contributo alla realizzazione del parco della piana, con la pozione di 42 ettari nel territorio di Sesto Fiorentino e con la cessione al parco di gran parte della porzione nord dell'attuale sedime dello scalo che ospita la testata 23 della pista esistente; la realizzazione della duna antirumore tra la nuova area di sedime dello scalo e la porzione sud dell'area del Polo universitario di Sesto Fiorentino, assicurando la compatibilità acustica anche in tale porzione per un insediamento, realizzato accanto all'esistente aeroporto, che non avrà penalizzazioni dalla presenza della nuova pista.

In altre tre sezioni, sotto la voce degli "impatti", sono illustrate le ricadute in termini ambientali, con i noti netti miglioramenti per gli impatti sugli abitati (non più sorvolati a bassa quota, né sul lato Firenze né di Sesto Fiorentino, né su altra zona della piana), l'incidenza che resta minimale nel contributo alle emissioni nell'area fiorentina e nella piana, interessate per la maggior quota da altre fonti inquinanti; le ricadute "sociali", connesse agli stessi miglioramenti ambientali, all'efficienza dell'infrastruttura e del servizio pubblico svolto per la connettività nazionali e internazionali del territorio e la mobilità dei cittadini; le ricadute occupazionali, con i tanti posti di lavoro assicurati dallo sviluppo previsto per l'attività aerea e aeroportuale e i noti benefici in tal senso portati in ogni contesto da un aeroporto efficiente per il supporto allo sviluppo di attività e imprese, la loro localizzazione nel territorio. nel nostro caso a beneficio in gran parte dei comuni della piana, dove più si localizzano nuove attività, ma anche dei tanti comparti presenti nell'area fiorentina, pratese, pistoiese, aretina e senese e, più in generale, per la competitività della regione (assieme agli stessi benefici assicurati dallo sviluppo dello scalo di Pisa).

Una sezione è dedicata alle risposte alle domande più ricorrenti che caratterizzano il dibattito sulla questione, da sempre o relati-

vamente all'attuale masterplan, quindi la sezione finale è dedicata all'iter sul masterplan: i passaggi svolti, dal Dibattito Pubblico del 2022 all'avvio della valutazione ambientale con la fase preliminare di VAS del 2023, quindi la procedura VIA-VAS completa tra il 2024 e il 2025 ed i decreti approvativi finali: quello del novembre 2025 che già dava il via libera ambientale indicando il consueto quadro di prescrizioni (dei due ministeri coinvolti - Ministero Ambiente e Sicurezza Energetica e Ministero della Cultura - e della Regione Toscana) che accompagnano ogni parere positivo; il decreto dell'aprile 2026 che ha corretto il precedente atto nella parte dedicata al passaggio dalla Commissione europea previsto in caso di interessamento di aree naturali, che erroneamente poneva la necessità di un parere europeo non dovuto anziché, come previsto dalla normativa in base alle caratteristiche del progetto e delle aree naturali interessate, la semplice informativa. La sezione sarà via via aggiornata in base all'evoluzione dei passaggi della procedura da svolgere, con la costituzione dell'Osservatorio Ambientale (con ministeri, Regione e enti locali) a garanzia dell'attuazione delle prescrizioni e della corretta attuazione del progetto e l'approvazione finale in Conferenza dei Servizi con l'accertamento della conformità urbanistica.

Immagini, documenti, link

Le varie sezioni del sito relative alle opere sono accompagnate e arricchite da una selezione di immagini che illustrano assetti e infrastrutture, procedure di volo e impronte acustiche e raffrontano per vari aspetti l'attuale e il precedente masterplan, per evidenziarne le differenze. Ogni sezione è corredata da una serie di documenti direttamente accessibili e scaricabili, estrema selezione delle migliaia di documenti che hanno caratterizzato cinque anni di nuova procedura, ma rappresentativi dei passaggi e degli aspetti più significativi, da quelli iniziali del Dibattito Pubblico agli atti approvativi finali, passando per le varie integrazioni ed aggiornamenti di progetti e studi. Infine è riportato comunque anche il link alla pagina del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica dove resta accessibile tutta la documentazione.

Capire... volendo

A chi può essere utile questo nuovo contenitore informativo? Non tanto a chi ha sempre seguito la vicenda, conosce i problemi atavici dello scalo fiorentino e le soluzioni assodate da attuare per risolverli, le procedure e i dibattiti svolti, le spiegazioni già date, le documentazioni pubblicate (ma che comunque ha così a disposizione un punto di riferimento per ricercare dati e progetti). Serve, molto, a chi si approccia per la prima volta alla questione, magari da lontano, chi l'ha seguita di sfuggita in balia delle polemiche, chi vuole capirne i reali termini con informazioni corrette, ufficiali, documentate nella palude di disinformazioni e distorsioni che troppo facilmente trovano megafono sui social, nei media e nella politica generando posizioni superficiali e "distratte".

Servirebbe, ancora di più e soprattutto, a tutti coloro che le disinformazioni e le distorsioni le alimentano e le cavalcano, finora rifiutando di ascoltare e capire la questione ed a volte rivendicando la volontà di non conoscere, di non leggere i documenti, i progetti, gli studi, le procedure per mantenersi nel proprio limbo dei "contro" a prescindere: contro l'aeroporto e contro l'informazione (corretta) sull'aeroporto.

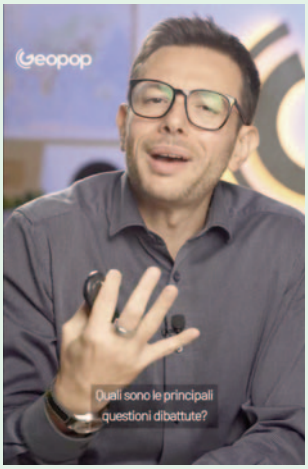
Geopop sì... Geopop no



Classico esempio di polemiche inutili e fuori luogo e degli effetti surreali che ne scaturiscono è stata la vicenda del video sul progetto della nuova pista realizzato da Geopop in collaborazione con Toscana Aeroporti. La nota piattaforma informativa, che spesso tratta e spiega nel merito e tecnicamente progetti di vario tipo, senza entrare (giustamente e fortunatamente) nelle polemiche che più o meno sempre girano attorno ad un'opera, ha illustrato i problemi infrastrutturali dello scalo fiorentino, ossia della sua attuale pista, e la soluzione della nuova pista contenuta nel masterplan 2035. Una spiegazione per forza di cose sintetica, limitata all'infrastruttura aeroportuale ed incentrata sull'intervento per la pista (con un cenno a terminal e piazzali) in un video di pochi minuti che non poteva raccontare decine di anni di discussioni (sarebbe servito un serial tipo "Beautiful"), e neppure tutto ciò che prevede il masterplan (opere esterne per il territorio, il parco, la piana, la sicurezza idraulica, ecc.), ma assolutamente corretto in ogni passaggio.

Video che naturalmente non è piaciuto per nulla ai soliti soggetti "contro", che hanno reagito con contro-video fuori tema, incentrati sulla relazione tra Toscana Aeroporti e Geopop, e contestando la mancata rappresentazione delle proprie argomentazioni anti-aeroporto e anti-nuova pista (da sempre diffuse in ogni dove).

Reazioni che hanno tratto in inganno osservatori e commentatori esterni, impressionati da prese di posizione di istituzioni (le solite...) del territorio ma ignari delle vicende e delle polemiche aeroportuali tutte fiorentine e toscane e del grado di fondatezza di tali argomentazioni "contro". Reazioni che hanno indotto in inganno (o impaurito) la stessa Geopop, portandola a produrre una sorta di inusuale video "riparatore" per raccontare l'esistenza delle posizioni contrarie alla nuova pista (neppure per il video sul ponte sullo Stretto di Messina, notoriamente non proprio sorretto da unanime consenso, è stata fatta una cosa simile...). Una video-integrazione che - quella sì - ha prodotto informazione parziale perché, aprendo al campo minato delle polemiche, avrebbe dovuto spiegare anche come le argomentazioni "contro" citate siano state tutte considerate (smentite o affrontate e risolte con adeguate risposte) nell'ambito dello stesso progetto e della procedura svolta, certificata dall'emanazione del decreto approvativo di VIA-VAS e dalla validazione di tutti gli enti tecnici coinvolti nazionali e regionali.



Un cortocircuito informativo che dimostra ancora quanto sia facile la mistificazione in una vicenda unica come questa.

Disinformazioni, distorsioni, contraddizioni, ecc.

Sindaco ed ex-sindaco di Sesto Fiorentino, sindaci di Campi Bisenzio e Prato, Giovani DEM toscani, AVS, Sinistra Progetto Comune, Movimento 5 Stelle, assessori regionali "no aeroporto", associazioni ambientaliste: sono i soggetti che si sono più distinti nel reiterare le argomentazioni più sbagliate e contraddittorie sullo scalo dell'area fiorentina e i suoi progetti nel picco di polemiche che ha anticipato l'udienza (rinviata) del TAR sui ricorsi al decreto VIA-VAS del "Vespucci". In queste pagine (di nuovo) una carrellata di repliche alle tante "non verità".

Non è vero che si realizza un nuovo aeroporto nella piana, ma si adegua un aeroporto che sta nella piana da quasi un secolo, per farlo funzionare normalmente riducendo nettamente l'impatto sui cittadini.

Non è vero che la nuova pista cancella il parco della piana, a meno che chi contesta il progetto non consideri parco della piana solo i circa 60 ettari di sedime aeroportuale entro cui deve stare, in una superficie in gran parte sistemata a prato, la nuova pista su circa 8.000 ettari di area vincolata per il parco in otto comuni tra le province di Firenze e Prato. Ma allora i sindaci "contro" della piana dovrebbero spiegare cosa siano per loro gli altri oltre 7.900 ettari di parco che non conteggiano per sostenere che il parco sarà cancellato.

Non è vero che parco e aeroporto non possano coesistere in un territorio: è vero esattamente l'opposto, come avviene ovunque e, in Toscana, avviene da sempre a Pisa con la coesistenza territoriale e funzionale tra un grade scalo e grandi volumi di voli, passeggeri e aerei di ogni tipo con il parco Migliarino-San Rossore e le sue aree naturali, habitat, flora, fauna, ecc. Anche a Bologna hanno appena inaugurato un parco al fianco del sedime del "Marconi", proprio come è previsto per il "Vespucci" nel territorio sestese.



Dai Giovani DEM toscani è stato diffuso un documento che ripete tutti gli errori e le contraddizioni usate contro lo scalo dell'area fiorentina dagli anni '70 del secolo scorso e denota mancanza di conoscenza dell'attuale situazione aeroportuale e dei reali obiettivi ed effetti dei progetti previsti nel masterplan del "Vespucci".

Non è vero che si cancellano siti naturali, ma si modifica uno dei siti naturali esistenti (IT5140011, esteso per 1.902 ettari tra le province di Firenze e Prato, ed alcune aree esterne ad esso) in piccole porzioni lungo l'autostrada A11, peraltro di realizzazione "artificiale" e anche recenti, compensandole con nuove aree naturali che manterranno la funzionalità del sito arricchendolo per qualità e quantità, con investimenti dedicati ricompresi nel masterplan aeroportuale che le aree naturali della piana non hanno mai avuto né immaginato.

Non è vero che si realizza una pista in aree interessate dagli eventi alluvionali del 2023 e 2025, perché le aree dove sarà localizzata la nuova pista non sono state interessate né da esondazioni né da rotture di argini, che hanno invece colpito centri abitati e zone edificate a nord e a sud di tali aree.

Non è vero che realizzando il masterplan si aumenta il rischio alluvione della zona, ma è vero esattamente il contrario: le opere sul sistema delle acque innalzerà la sicurezza idraulica (e se fossero state realizzate quelle previste nel precedente masterplan probabilmente le conseguenze su Campi Bisenzio dell'evento 2023 sarebbero state più contenute).

Non è vero che ci saranno penalizzazioni o danni per il Polo universitario di Sesto Fiorentino, per la didattica, per le funzioni insediate, per i progetti di ampliamento. L'insediamento universitario è stato consapevolmente realizzato (dalle fine degli anni '80) accanto ad un aeroporto esistente (ad allora lì da 50 anni) e con tale vicinanza continuerà a convivere: non ci saranno sorvoli del polo (non ci sono mai stati), non ci sarà alcun effetto per funzioni e strutture esistenti, non ci saranno criticità acustiche (tra la porzione sud del polo e la nuova area di sedime dello scalo ci sarà la duna antirumore, collinetta verde con percorsi ciclabili e punti di osservazione sulla piana), non sarà impedita la nuova edificazione prevista a saturazione della capacità edificatoria delle aree libere rimaste (se mai l'Università intendesse attuarla), salvo una possibile modifica funzionale in un singolo edificio, non ci saranno pericoli idrogeologici connessi al progetto aeroportuale, in un'area come quella del polo che peraltro a tanti anni dall'apertura ancora attende il completamento delle proprie opere di messa in sicurezza idraulica.

Non è vero che ci sarà lo spostamento di sorvoli a bassa quota oggi tra Peretola e Le Piagge su altri abitati della piana (come ancora si sente dire!), ma solo su aree libere in corrispondenza dell'autostrada.

Non è vero che ci saranno maggiori impatti sull'abitato di Sesto Fiorentino: dopo le aree tra Peretola e Le Piagge, Sesto è il maggiore beneficiario della rotazione della pista per l'eliminazione per sempre degli attuali sorvoli (ma sindaci ed ex-sindaci non hanno mai spiegato ai propri cittadini perché vogliono tanto tenacemente che i voli rimangano sull'abitato).

Non è vero che ci saranno criticità acustiche sull'abitato di Campi Bisenzio: alcune parti di abitato campigiano saranno sì sorvolate (nella parte periferica nord, verso Capalle) ma a quote e distanze dalla pista quattro volte superiori agli attuali sorvoli su Peretola-Le Piagge e lontano dalle impronte acustiche incompatibili con la residenza, e non ci saranno più gli attuali sorvoli in quota del centro di Campi.

Non è vero che ci saranno impatti sull'area pratese, né sul centro di Prato (non sorvolato), né sulle aree periferiche sorvolate lungo l'autostrada A11 a distanze e quote che non possono generare impatti: gli aerei saranno ovviamente visibili nel cielo, ma difficilmente "ascoltabili" nel normale rumore quotidiano delle relative zone (come peraltro attestato dallo stesso studio condotto dal Comune di Prato).

Non è vero che ci saranno effetti acustici o altri impatti in altri comuni del fiorentino (come Calenzano) e del pratese (come Carmignano o Poggio a Caiano), del tutto estranei per posizioni e distanze ad effetti da opere del masterplan e rotte aeree (e proprio non si capisce perché anche loro abbiano usato risorse pubbliche per fare ricorsi contro il masterplan).

Non è vero che con la nuova pista ci saranno atterraggi e de-

colli sul centro di Firenze: la monodirezionalità della pista, con atterraggi e decolli sul lato libero della piana senza sorvoli a bassa quota di aree abitate è una precondizione del progetto fin dalla sua riproposta, venti anni fa, sostenuto dall'efficienza operativa ottenibile per la diversa e meno penalizzante incidenza dei venti sui voli.

Non è vero che mancano valutazioni sugli effetti ambientali del masterplan (si è sentito dire anche questo, anche da assessori regionali!): ce ne sono tante da riempire una nuova biblioteca nazionale; il problema, al solito, è che nessuno di coloro che chiedono e richiedono studi poi né li legge né li considera, per chiederne sempre altri.

Non è vero che con la nuova pista si impattano siti UNESCO, è vero il contrario: non ci saranno più gli attuali decolli verso la collina e quindi proprio verso le ville Medicee (sito UNESCO) lì localizzate; dalle ville la pista, per la sua nuova giacitura, sarà meno visibile guardando giù verso la piana; non ci saranno più gli attuali frequenti voli verso il centro di Firenze (sito UNESCO) per le continue riattaccate causate dalle disfunzioni operative dell'attuale pista.

Non è vero che i finanziamenti destinati al masterplan del "Vespucci" potrebbero essere destinati ad altre finalità: sono in gran parte finanziamenti privati e la quota pubblica che dovesse arrivare, se non usata sullo scalo fiorentino, andrebbe ad altri aeroporti nazionali (non si capisce poi perché quello di Firenze dovrebbe essere l'unico scalo d'Italia a non poter avere supporto pubblico per le opere del masterplan o ad esso connesse, che sono in parte anche opere per il territorio).

Non è vero che l'uso degli aeroporti di Pisa e Bologna possa essere un'alternativa ai masterplan del "Vespucci", ipotesi che non ha niente a che vedere con le criticità che devono essere risolte con i progetti per il riassetto dello scalo fiorentino.

Non è vero che l'uso degli aeroporti di Pisa e Bologna possa essere un'opzione valida per l'area fiorentina: entrambi sono a distanze non proponibili e del tutto fuori scala per la normale distanza tra città e scalo di riferimento (nessun aeroporto del mondo si trova a distanze simili - 80 e 100 km - di quelle di Pisa e Bologna da Firenze).

Non è vero che gli aeroporti di Pisa e Bologna avrebbero possibilità di sviluppo illimitato e potrebbero reggere la domanda dell'area fiorentina: entrambi hanno proprie criticità per vicinanza ai centri cittadini (come o più di Firenze) e agli abitati, per la prossimità con aree naturali, per l'impossibilità di ulteriori ampliamenti consistenti (oltre quelli in atto), per lo status prevalente - nel caso di Pisa - di base strategica militare.

Non è vero che tra Firenze e Pisa si potrebbe realizzare una navetta ferroviaria "aeroportuale" di 30 minuti o meno: non lo è per la distanza da coprire, per il territorio e l'utenza che la linea deve servire (al di là del servizio aeroportuale), con fermate adeguate sul percorso, per l'importanza della linea per più funzioni (anche merci, tra il porto di Livorno, l'Italia e l'Europa).







Con video personali su Instagram e Facebook sindaco ed ex-sindaco di Sesto Fiorentino e sindaco di Campi Bisenzio hanno replicato al video di Geopop sulla nuova pista scagliandosi di nuovo contro l'aeroporto a servizio del proprio territorio con argomentazioni sbagliate (richiamate anche in queste pagine) ed un impeto sempre degno di miglior causa.

Non è vero che la realizzazione di una nuova linea ferroviaria veloce tra Firenze e Pisa sarebbe una soluzione "ecologica" e sensata: richiederebbe costi (miliardi di euro) e impatti (80 km di viadotti, ponti, gallerie, terrapieni, spostamento di abitati, ecc.) enormemente superiori alla realizzazione di una mini-pista di 2.200 metri, linea che comunque non risolverebbe il problema di capacità del sistema aeroportuale toscano.

Non è vero che i problemi del "Vespucci" (incidenza dei venti, visibilità, ostacoli, sorvoli a bassa quota di abitati) **possono essere risolti mantenendo la pista esistente**: non voler fare la nuova pista significa voler mantenere tutte le criticità per cittadini, passeggeri, operatori, lavoratori.

Non è vero che la realizzazione del masterplan di Firenze mina il ruolo e il traffico di Pisa: i due scali hanno - hanno sempre avuto da quando negli anni 70 del secolo scorso è stato generato l'assetto infrastrutturale esistente - ruoli e funzioni diversificate e nessuno dei due, per criticità e situazione che comunque manterranno, potrebbe servire da solo la domanda di trasporto aereo della regione.

Non è vero che l'obiettivo o l'effetto del masterplan è aumentare il turismo di massa: questo arriva e continuerà ad arrivare con treni e bus e, relativamente alla quota aerea, arriva e continuerà ad arrivare soprattutto dagli scali di Pisa e Bologna basi del low cost estremo stile Ryanair (quindi - eventualmente - contro tali scali dovrebbero essere indirizzate le preoccupazioni).

Non è vero che l'attuazione del masterplan e relativo investimento serve "solo" ad avere 2 milioni di passeggeri in più: serve per tutti i passeggeri, compresi quelli (4 milioni) che già arrivano o partono e che potranno farlo con normale operatività (certezza di atterrare e decollare).

Non è vero che con la nuova pista cambierà la tipologia di aerei che operano al "Vespucci": rimarrà la stessa categoria di velivoli, impiegabili nella versioni a maggiore capienza e, soprattutto, a pieno carico.

Non è vero che con la nuova pista il "Vespucci" aprirà al low cost estremo: non lo è per il semplice fatto che la capacità dello scalo fiorentino sarà facilmente saturata dai vettori "major" (o di bandiera), quelli (tanti) già presenti e quelli che (più o meno tutti) operando sull'Italia, vorrebbero servire l'area fiorentina, e non ci sarà materialmente spazio per basi come quelle di Ryanair presenti a Pisa e Bologna (che là rimarranno).

Non è vero che gli imprenditori non chiedono di avere un aeroporto migliore e quindi la realizzazione del masterplan (ci mancherebbe, ma viene detto anche questo...): certamente non lo chiedono nei colloqui con i sindaci "contro" della piana, perché conoscono il muro di gomma che si trovano di fronte ed evitano il te-

ma, ma ovviamente il sistema imprenditoriale e del lavoro (qui come in ogni altro posto del mondo) è da sempre in prima fila a chiedere uno scalo funzionale (qui per l'area metropolitana, da Firenze a Pistoia, fino al senese ed aretino, e per il sistema toscano).

Non è vero che progetti e investimenti sul "Vespucci" non servono perché lo scalo continua a macinare risultati positivi e incrementare i passeggeri: sarebbe come negare la necessità di investimenti e adeguamenti sui sistemi di trasporto pendolare perché bus e treni sono sempre pieni. Sono pieni - aerei, bus, treni - perché le persone hanno necessità di spostarsi, e avrebbero bisogno di sistemi di spostamento funzionali e adeguati.



A fronte di un video (Geopop) che spiega il riassetto infrastrutturale della nuova pista del "Vespucci", in rete girano vari video "contro" o critici che reiterano argomentazioni sbagliate, parziali o del tutto infondate senza suscitare reazioni scomposte (e un po' isteriche) quali quelle rovesciate su Geopop. Tra essi il video di Nova Lectio che arriva a sostenere l'inutilità dell'aeroporto di Firenze (!), inanellando una serie completa di errori e falsi miti.

Non è vero che il precedente masterplan 2014-2029, con la pista 12/30, è stato bocciato da TAR e Consiglio di Stato: è stato annullato il decreto approvativo di VIA per aspetti (cavilli) procedurali che nulla hanno a che vedere con il progetto in sé, validato e approvato (anche allora) da tutti gli enti tecnici deputati; anche perché la giustizia amministrativa si deve occupare di aspetti amministrativi e non certo di aspetti tecnici progettuali o valutativi, (sarebbe grave lo facesse), per i quali peraltro non avrebbe alcuna competenza.

Non è vero che l'attuale masterplan 2035 è la riproposizione del precedente 2014-2029: è uguale - ovviamente - la tipologia di assetto per la nuova pista (nel pacchetto delle "piste parallele" all'autostrada A11, da sempre assodata come assetto migliore per una pista nella piana), ma differisce per molti aspetti: per procedura seguita, per dimensioni e posizionamento della pista, per conformazione del terminal e consumo di suolo, per riduzione del sedime dello scalo, per incremento delle opere ambientali compensative.

Non è vero che il decreto approvativo VIA-VAS pone centinaia di pagine di prescrizioni: il reale quadro prescrittivo comprende 14 prescrizioni ("condizioni ambientali") del MASE, due del MIC (una singola, una articolata in dieci punti), quindi sono richiamate, se non in contrasto con quelle ministeriali, le 7 condizioni poste nel parere inviato dalla Toscana, accompagnate da raccomandazioni ine-

Movimento 5 Stelle: sì aeroporto e nuova pista (a Roma)



Tra le posizioni contraddittorie palesate da chi continua a combattere l'aeroporto dell'area fiorentina si è di nuovo distinto il Movimento 5 Stelle. Non è certo una novità, perché da quando hanno fatto la loro comparsa sullo scenario politico toscano si sono immediatamente contraddistinti per una vera e propria bizzarra ossessione anti-aeroporto di Firenze, facendosene paladini, in totale contraddizione con l'atteggiamento tenuto altrove (anche in Toscana) sul tema aeroporti. Contraddizione più volte evidenziata in queste pagine raccontando il supporto a 5 Stelle per il potenziamento di altri scali: ad esempio ad Olbia, per l'allungamento della pista (per avere in regione un terzo scalo a capacità intercontinentale) sostenuto anche da posizione di minoranza nelle locali amministrazioni riconoscendo che su un tema tanto strategico doveva esserci unione di intenti con le forze di maggioranza; a Salerno e Foggia, dove l'M5S rivendica con orgoglio il contributo dato al potenziamento dei due scali, con allungamento delle piste (secondo per la Campania, a 60 km da Napoli, quarto per la Puglia), in Sicilia, dove anche esponenti 5 Stelle sono tra i promotori della proposta di un nuovo aeroporto (quinto scalo commerciale della regione, settimo considerando le due isole minori), in Calabria, dove supportano lo sviluppo del sistema regionale a tre scali commerciali. E naturalmente a Pisa, dove vicinanza al centro ed agli abitati, sorvoli anche a bassa quota di aree cittadine, coesistenza con parco e aree naturali e con delicati equilibri idrogeologici non hanno mai costituito, per loro, alcun problema al supporto dato allo sviluppo dello scalo.



Ma l'ultimo attestato di contraddittorietà ha visto protagonista direttamente il presidente Giuseppe Conte, che quando passa da Firenze e dintorni non può fare a meno di ribadire il "no" del Movimento alla nuova pista del "Vespucci". Lo stesso Conte che lo scorso ottobre in un evento a Roma esprime il pieno supporto suo e del Movimento al fianco sostanzialmente di tutte le forze politiche al nuovo piano di Fiumicino, con la realizzazione della nuova pista di volo (ricostruzione in posizione variata della quarta pista esistente) finalizzata a migliorare la gestione del traffico aereo e l'impatto sugli abitati nell'ambito di uno sviluppo aeroportuale (a 100 milioni di passeggeri) riconosciuto strategico per il turismo e la competitività internazionale. Opera quindi che si può fare e, per farla, si possono fare i necessari adeguamenti per il territorio, il parco, il delicato assetto idrogeologico, le aree naturali presenti (in parte da modificare). Quando il Movimento 5 Stelle deciderà di spiegare a Firenze e in Toscana le sue contraddizioni sarà sempre troppo tardi.


la Provincia
Fiumicino

Dal Movimento 5 Stelle a Fratelli d'Italia, i big nazionali fanno fronte comune. AdR «Muoviamoci»

Quarta pista, l'asse a sorpresa

Il futuro dell'aeroporto Leonardo da Vinci, la realizzazione della quarta pista e la necessità di competere con i grandi hub internazionali sono stati tra i temi al centro dell'evento "Insieme per il futuro di Roma e del Lazio", promosso dall'Osservatorio Ripartire l'Italia e svoltosi a Roma giovedì 15 ottobre. Da Giuseppe Conte a Fabrizio Ghera, ciò che ci ha uniti nel sostegno al progetto. E il Pd incalza Giorgia Meloni.

A PAGINA 3

Da Giuseppe Conte a Fabrizio Ghera: i big in campo a sostegno dello sviluppo

Quarta pista, fronte comune



Anche il Consiglio Regionale si è reso protagonista di uno scivolone informativo portando in commissione Territorio e Ambiente le accuse di illegittimità dell'aeroporto di Firenze propagandate da una decina di anni dall'Associazione VAS di Prato e da una decina di anni smentire dall'ente nazionale competente della certificazione degli aeroporti (ENAC) e dalle relative certificazioni che attestano (ovviamente) la regolarità dello scalo fiorentino. Ma questo non è stato riportato, generando un comunicato stampa "allarmistico" a dir poco sconcertante per la massima istituzione regionale.

renti 6 aspetti e indicazioni su altri 7. Numeri da leggere tenendo conto che varie prescrizioni e quasi tutte le raccomandazioni e indicazioni ribadiscono aspetti o adempimenti già previsti o anche attuati.

Non è vero che la modifica del decreto approvativo VIA-VAS del novembre 2025 con quello dell'aprile 2026 sul punto del passaggio dalla Commissione europea sia stata una forzatura, è esattamente l'opposto: ha corretto un grave errore (per gli effetti prodotti in termini di perdita di tempo) fatto nella prima stesura con l'indicazione di un passaggio (approvazione europea) non prevista dalla norma per un progetto e una situazione come quella del masterplan del "Vespucci" che richiede solo l'informativa, con la procedura ambientale conclusa a scala nazionale.

Non è vero che il futuro del "Vespucci" e della nuova pista dipende dalla sentenza del TAR: non potrebbe esserlo perché il TAR, anche questa volta, deve e può esprimersi sull'iter amministrativo, non sul merito dei progetti e delle valutazioni ambientali (sarebbe di nuovo grave lo facesse), già verificate ed approvate da tutti gli organi tecnici competenti nazionali e regionali in cinque anni di procedure e sancita dal decreto finale dei due ministeri coinvolti; progetti che resterebbero sempre e comunque validi, necessari e da realizzare per l'interesse comune prevalente.



ARCHIVIO I.AROSSI

Nel panorama di disinformazioni e contraddizioni alimentate attorno alla questione aeroportuale fiorentina restano ancora, purtroppo, quelle a supporto del campanilismo più deleterio alimentato da vari ambienti pisani che non comprendono il significato di sistema aeroportuale e sistema toscano, arrivando di nuovo a partecipare ai ricorsi al TAR per ribloccare la procedura del masterplan del "Vespucci", senza capire il danno che fanno anche a se stessi, minando il sistema, e quanto entrambi gli scali di Pisa e Firenze siano necessari per la Toscana, adeguati e strutturati come previsto nei rispettivi masterplan, in attuazione a Pisa, in attesa di avvio a Firenze.

Uso improprio di TAR

Quando nel marzo 2019, poco dopo l'udienza e la sentenza sui ricorsi contro il decreto approvativo del masterplan 2014-2029 del "Vespucci", l'allora ministro "pentastellato" della Giustizia del Governo Conte I incontrò il presidente del TAR della Toscana, ci si augurava che i due avessero avuto modo di confrontarsi sulla piaga dell'uso strumentale e improprio di tale organismo di "giustizia" amministrativa, usato troppo spesso come arma politica, esattamente come era appena avvenuto a Firenze, con le peggiori conseguenze. Conseguenze per un progetto bloccato (ad oggi per sette anni) ai danni del funzionamento di un servizio pubblico e dei cittadini che ne hanno dovuto pagare (e continuano a pagarne) le conseguenze. Conseguenze per la lettura distorta che ne è stata data da allora e ancora oggi di un progetto di nuova pista bocciato (anziché inopinatamente bloccato da cavilli procedurali).

Sette anni dopo si ripete lo stesso uso strumentale e improprio, con la reiterazione dei ricorsi al TAR contro il nuovo decreto approvativo del nuovo masterplan del "Vespucci" quale ultima arma di battaglia (non più giocabile sul piano politico, tecnico e nelle normali procedure positivamente concluse) ed in danno dell'interesse pubblico generale. Un uso improprio che ha già ottenuto l'effetto cercato di rimestare nel caos e prolungare lo spreco di tempo e risorse (pubbliche e private) in passaggi inutili e dannosi.

I ricorsi lasciano sgomenti (alcuni sono veramente sconcertanti), così come l'uso del TAR come fosse la sede per giocare una sorta di secondo tempo della procedura VIA-VAS, con riproposte tutte le questioni già poste dai "contro" nelle osservazioni ed affrontate, controdedotte, spiegate nella procedura svolta e nelle documentazioni (e negli atti conclusivi e approvativi). Come se il TAR avesse il tempo (e le competenze) per rifare una procedura durata cinque anni, rivalutando progetti e studi.

Ed ancor peggio dei ricorsi - se possibile - è l'aggiunta ai ricorsi per contestare anche il decreto correttivo del primo decreto VIA-VAS sul punto del passaggio dalla Commissione Europea: modifica che sana un errore fatto nella prima stesura che, se non corretto, avrebbe richiesto - quello sì - un ricorso al TAR da parte dei proponenti il progetto aeroportuale, per la stortura procedurale applicata al caso fiorentino. Stortura che è stata invece risolta con buon senso, correggendo l'atto, senza dover ricorrere a tribunali (volendo si può). Veder contestare quindi un atto che ripristina il rispetto delle norme è ancor più sconcertante.

Infine la perla finale: la reazione scomposta di alcuni ricorrenti ed altre anime "anti-aeroporto" verso soggetti della società civile cittadina (categorie economiche, enti culturali, cittadini uniti in associazione) intervenuti presso il TAR a difesa di un progetto tanto strategico. Della serie: chi è "contro" può agire, con ogni mezzo, chi è "per" non può farlo, in un concetto di democrazia, al solito, per qualcuno tutto personale. Come scritto tante volte su queste pagine, l'avvio dei cantieri per le opere del masterplan e la realizzazione della nuova pista è importante per avere un'infrastruttura funzionale strategica per l'area fiorentina e la Toscana attesa da mezzo secolo, ma anche per mettere fine una volta per tutte a questa roba.

Aeroporto, tram e treno

La cosiddetta "cura del ferro" applicata agli aeroporti, ossia l'incentivazione dei collegamenti tra gli scali e le relative città servite in treno, tram o metro è una delle azioni più diffuse per la sostenibilità del sistema aeroportuale, per ridurre l'uso di auto e bus per tali spostamenti e la necessità di spazi di parcheggio presso i terminal. Con l'avvio del servizio diretto per il "Vespucci" in tranvia (linea 2) dal 2019 da piazza dell'Unità, dal 2025 da piazza Stazione-piazza San Marco, lo scalo fiorentino è andato per la prima volta in tale direzione e il servizio è divenuto in breve il più usato per raggiungere lo scalo o la città da passeggeri, operatori e lavoratori aeroportuali, come era stato preventivato.



Ma tale successo rischia di essere minato da provvedimenti ipotizzati su due fronti, entrambi piuttosto discutibili. Da una parte il costo del biglietto, con ventilati consistenti incrementi per gli utenti aeroportuali sull'esempio delle navette aeroportuali presenti in altre città: ipotesi che non considera il fatto che le vere navette aeroportuali sono servizi dedicati all'aeroporto e veloci, tali da giustificare costi maggiori. Il Pisa Mover con 6,50 euro a corsa copre 1,5 km tra stazione centrale e aerostazione con un'unica fermata intermedia in 5 minuti . Il "Marconi Express" a Bologna con 12,80 euro a tratta corre sui 6 km tra la stazione centrale e lo scalo in circa 7 minuti anch'esso con una sola fermata intermedia. La T2 fiorentina percorre i circa 5 km tra Santa Maria Novella e il "Vespucci" in 20 minuti perché mezzo più lento e con 9 fermate intermedie per servire la città attraversata, quindi è giustificato il costo da normale corsa urbana. Una tariffa "speciale", oltre che di difficile gestione, non sarebbe giustificata dal servizio offerto ed avrebbe l'effetto di riversare di nuovo utenti su mezzi stradali.

Dall'altra parte c'è la questione dell'affollamento del tram già in partenza dall'aeroporto, proprio in virtù del suo successo, destinato a incrementarsi con la crescita dei passeggeri ma soprattutto con il prolungamento della T2 verso il polo universitario e il centro di Sesto Fiorentino, passando dalla stazione di Castello dove dovrebbe raccogliere altra utenza in interscambio con i treni in arrivo da Pistoia-Prato. La soluzione ventilata negli ultimi tempi sarebbe quindi quella di dirottare utenza aeroportuale su servizi bus dedicati, vanificando una delle azioni di sostenibilità dello scalo intraprese e di successo ed andando in senso opposto alla "cura del ferro".

In questo scenario torna quindi più che attuale uno dei tanti aspetti unici e bizzarri della questione aeroportuale fiorentina, sottolineata tante volte in trent'anni su queste pagine: il fatto cioè che quello fiorentino è l'unico scalo importante in Italia (probabilmente al mondo) ad avere, da circa 40 anni, binari ferroviari davanti alla porta mai sfruttati per la connessione con la città e la regione. I binari realizzati per raggiungere le officine ferroviarie dell'Osmannoro (evidenziati nell'immagine che riproduce il futuro nuovo terminal), in passato oggetto di ipotesi di prolungamento verso Campi Bisenzio e Prato, con stazione passante presso il "Vespucci" (inizialmente prevista presso il Palagio degli Spini, quindi all'altezza del parcheggio Guidoni), ipotesi progettuali poi sempre sparite dalle programmazioni infrastrutturali di quest'area. Oggi si dimostra come tale progetto sarebbe stato e - soprattutto - sarebbe utile, per alleggerire la T2, per avere una navetta più veloce stazione-aeroporto, per avere una stazione passante presso lo scalo e per servire al meglio la direttrice da Prato e la piana, parte essenziale del bacino del "Vespucci".



RAINER BEXTEN



ANDREAS FIETZ

Transavia France da Parigi Orly (quadrisettimanale dall'1/3, bigiornaliero dal 28/3, operato con Airbus A320neo) e Condor da Francoforte (bigiornaliero, dal 6/5, operato da German Airways con Embraer 190) sono le novità al momento programmate nei voli dal "Vespucci" per il 2027.

Aeroporto

Anno 30 - Numero 4
N° progressivo 117 - Ottobre-Dicembre 2026

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