



Anno 28 - Numero 4

Aeroporto

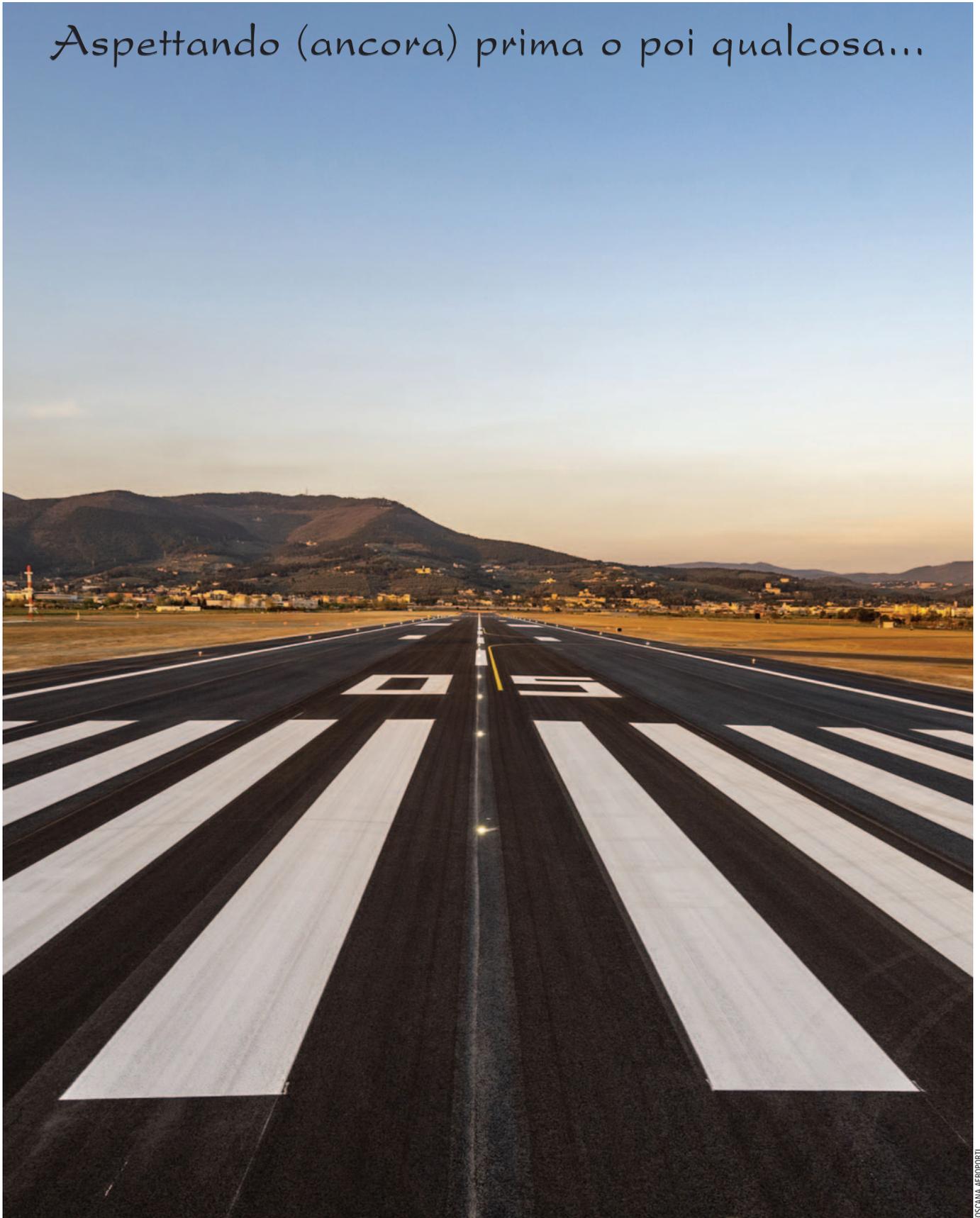


Ottobre - Dicembre 2024

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

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

Aspettando (ancora) prima o poi qualcosa...



Aspettando (ancora) prima o poi qualcosa...

Arrivati alla fine del 2024 si chiude un altro anno consumato in ripetizioni di procedure già fatte, reiterazioni compulsive di osservazioni e richieste di studi e valutazioni, riprogettazioni di progetti già pronti, con il tempo che scorre aspettando sempre di arrivare a qualcosa di concreto per avere anche nell'area fiorentina un aeroporto normalmente funzionale atteso da una vita da cittadini, imprese, territori, ma qui (sempre e solo qui!) ancora questione tanto scomoda per istituzioni e politica.

Come periodicamente si ripete nell'eterna questione aeroportuale fiorentina risulta difficile fare un notiziario quando di notizie (positive e costruttive) non ce ne sono o, peggio, si continua ad andare all'indietro per rifare quanto già fatto o ripartire con qualcos'altro, nel classico gioco dell'oca, in balia di cervelotiche procedure e delle ataviche paure che su questo tema qui (sempre solo qui!) attanagliano politica e istituzioni.

Lo scorso numero (Aeroporto 108) era stato dedicato a quella che in quel momento era l'ultimissima versione del masterplan al 2035, ossia la versione che in maggio era stata avviata alla fase di VIA-VAS, evoluzione delle precedenti versioni sottoposte e scaturite dal Dibattito Pubblico e dalla fase preliminare di VAS, revisione delle "Linee guida" per il nuovo piano che nel 2021 avrebbe dovuto far ripartire il piano 2014-2029. Ma proprio nel momento in cui quel numero veniva pubblicato, lo scorso agosto, dopo la faticosa e lunga consultazione dell'enorme documentazione sottoposta a VIA-VAS, con tutte le perplessità del caso sui pareri emessi (regionali e ministeriali), usciva la notizia di un'ennesima revisione progettuale incombente sul masterplan, che si sperava fosse uno scherzo ed invece era realtà. Revisione questa volta inerente il progetto di riassetto e sviluppo dell'area terminale del "Vespucci" (nuovo terminal e assetto conterminale), già evoluzione di precedenti versioni. Un nuovo progetto che nel momento in cui si chiude questo numero ancora non è noto (non ancora presentato e non ancora leggibile in documenti ufficiali) e del quale quindi non si può riportare nulla, se non la speranza che i "danni" da ennesima revisione "alla meno" del masterplan siano questa volta nulli o minimi, limitati al land side dello scalo, dopo quelli introdotti con la precedente revisione che ha colpito l'air side (nuova pista, piazzali aeromobili, sedime e capacità oraria).

Il riprogetto di questa parte di masterplan sarà reso noto quando questo numero sarà pubblicato, quindi potrà essere riportato sul primo numero del 2025, ma intanto, comunque evolva la situazione, in tutto questo c'è di certo l'ulteriore dilatazione dei tempi che scorrono inesorabilmente per i nuovi rifacimenti di procedure (riapprovazioni tecniche, ripubblicazioni, ripetizioni di osservazioni, controdeduzioni, pareri, ecc.) che inevitabilmente seguono ogni rifacimento progettuale e che, com'è al momento prevedibile, si inoltreranno abbondantemente nel prossimo anno. E questo resta l'aspetto più sconcertante anche



In alto: l'area terminale del "Vespucci" com'era prevista inizialmente nel masterplan 2014-2029 che era stato approvato in sede tecnica, urbanistica ed ambientale. Sotto: l'area terminale che era stata ideata da Rafael Viñoly com'era prevista nel piano al 2035 sottoposto a procedura VIA-VAS, con la famosa copertura con vigna sopra il terminal estesa perpendicolarmente al piazzale aeromobili (rappresentata nell'ultima versione ridotta - arretrata rispetto a via Luder - per la richiesta in sede di osservazioni di salvaguardare le previsioni edificatorie del piano di Castello). Progetto adesso sostituito dal nuovo assetto disegnato dallo studio Archea che dovrebbe essere presentato entro il 2024 e riavviato nel 2025 alle relative procedure valutative e autorizzative.



della revisione del terminal, com'è stato per la revisione della nuova pista, in una vicenda che avrebbe (storicamente) urgenza assoluta di arrivare concretamente a soluzione, prima di tutto con la fase realizzativa della nuova pista per tutte le ragioni ben note, a cominciare dalle criticità in essere connesse al mantenimento dell'esistente assetto di pista ed invece è costantemente soggetta ad esasperanti allungamenti di tempi che costringono chi le subisce ogni giorno da decenni a tenersi tali criticità del tutto inutili (perché facilmente evitabili se "solo" venisse consentito il riassetto strutturale dello scalo).

Il tutto - è bene ripeterlo ancora e per sempre visti i commenti sballati che si continuano a sentire sul precedente masterplan tra disinformazione e memorie corte - per una nuova pista (e opere connesse) che doveva e poteva essere ormai completata secondo la versione approvata in Conferenza dei servizi nel febbraio 2019 da 33 soggetti coinvolti o interessati (su 36) se in questa vicenda fosse stata fatta prevalere la maggioranza favorevole e l'interesse generale di cittadini, territori e ambiente (per residenti, utenti, operatori, occupazione, competitività, funzionalità, gestione e abbattimento degli impatti, riduzione dei rischi, ecc. ecc.) e non il micidiale mix politico, ideologico e variamente interessato ad impedire l'esistenza di un aeroporto funzionale nell'area fiorentina e la nuova pista nella piana.

A fine 2024, quindi, si attende di conoscere l'ennesima versione del masterplan (lato terminal) e si attende che il relativo iter riprenda il percorso sospeso dallo scorso 7 luglio e rifaccia i passaggi che dovranno di nuovo essere fatti, per riarrivare al punto più avanzato del percorso, in vista di un'avvio della fase realizzativa, che era stato raggiunto in quel 2019. Ma al di là di qualunque revisione progettuale e ripetizione di procedure, il fattore essenziale resta sempre l'approccio politico-istituzionale riservato alla questione: se questa volta ci sarà la volontà vera, finora mancata, di andare avanti per arrivare in fondo senza più farsi portare in giro dal caravanserraglio anti-aeroporto; senza più storpiare, annacquare o frenare progetti per compiacere minoranze partitiche, orticelli politici e campanilismi devastanti (di qua e di là dell'Appennino); senza più rifuggire dal tema aeroporto nascondendolo sotto una cappa di silenzi assordanti, ma difendendolo, supportandolo, spiegandolo, quantomeno come avviene con le altre opere in corso, prossime o previste, anche ben più costose e impattanti dei progetti aeroportuali-

Aspettando (ancora) prima o poi qualcosa...

Oltre la vigna perduta

La vigna sul tetto del terminal era l'ultima necessità del "Vespucci" (in effetti non lo era affatto) rispetto a tutto ciò che si attende dalla realizzazione del masterplan per risolvere le criticità dello scalo, oltre a comportare immaginabili complicanze tecniche e costi aggiuntivi in realizzazione e gestione. La sua cancellazione decisa nei mesi scorsi, quindi, di per sé non fa danni, se non per il fatto che proprio per la sua particolarità tale progetto, ideato dall'architetto Rafael Viñoly, aveva fatto il giro del mondo, rilanciato dai media nazionali e internazionali (sopra un'immagine tratta da una trasmissione di RAI 1 che gli aveva dedicato un servizio) ed altrettanto nazionale e internazionale è la figuruccia fatta da Firenze con la rinuncia al progetto, sulla scia delle tante mancate realizzazioni che caratterizzano il capoluogo toscano. Oltre la vigna però, o meglio sotto di essa (immagine sotto), c'era un progetto del terminal assolutamente valido per organizzazione di spazi e funzioni, dei percorsi, per l'integrazione con le viabilità e la tranvia, per riuso di strutture esistenti (da destinare anche a servizi per la città) e per la salvaguardia di spazi per esigenze future. Inoltre la grande superficie verde che copriva parte di tali spazi e funzioni aveva anche una valenza ambientale, per contribuire all'attenuazione dell'effetto isola di calore in una delle aree cittadine più critiche. Ha la-



sciato quindi abbastanza perplessi che sia stato cancellato tutto, oltre alla vigna (che magari poteva essere sostituita da una tradizionale copertura verde ormai usuale in tanti contesti). Così come lascia più che perplessi sentir motivare il cambio di progetto con la necessità di ridurre il consumo di suolo, per una struttura come l'area terminale del "Vespucci" da sempre costretta a rimanere nell'originario confine di 90 anni fa segnato dall'antica via del Termine, quando l'aeroporto nacque (inutile dirlo, unico caso al mondo) e ricacciato in quel confine ogni volta che un progetto provava a prevedere la necessaria espansione. Ed ancor più bizzarro (per non dire altro) è sentir plaudire ad un contenimento delle strutture dello scalo in un'area come la piana interessata da sempre da consumi di suolo di ogni tipo, attuati, in corso o previsti (anche nelle aree più limitrofe allo scalo, lato Sesto Fiorentino e lato Castello) e sentir etichettare del tutto impropriamente il nuovo terminal

come opera "megagalattica" o "da grandeur", quindi da contenere, in una città che sta portando avanti con tanta determinazione opere, quelle sì davvero "megagalattiche" (per impatti e costi), come le soluzioni in corso per il passante dell'alta velocità e la stazione Foster.

Vedremo come sarà il nuovo progetto, sicuramente (immaginiamo) anch'esso bello e funzionale (e speriamo) delle dimensioni necessarie ed adeguate già previste, salvaguardando anche le potenzialità per sviluppi futuri (e con la curiosità di vedere per la prima volta lo studio Archea di Marco Casamonti confrontarsi con il mondo dell'aviazione ed un tema aeroportuale). Ma intanto anche con questo passaggio la storia aeroportuale fiorentina scrive un altro paragrafo non proprio esaltante.

Curiosità

Mentre a Firenze si cancellava il progetto della "vigna aeroportuale", una "vigna aeroportuale" veniva realizzata all'aeroporto di Cuneo. Più piccola e semplice di quella prevista al "Vespucci" - alcuni filari posizionati nei pressi del terminal - ma con le stesse finalità: legare la struttura aeroportuale al territorio e promuovere una delle produzioni più famose e tipiche, i vini delle Langhe, Roero e Monferrato, in un'infrastruttura porta di ingresso e biglietto da visita della città e della regione.



li (alta velocità, stazioni, porti e interporti, nuove linee del tram a Firenze e nella piana, assi viari e ferrovie) continuamente oggetto di sollecitazioni, presentazioni, sopralluoghi, iniziative per denunciarne ritardi, disfunzioni e pretendere rapide soluzioni.

In sostanza a fine 2024 siamo sempre nel solito scenario, in attesa di vedere se politica e istituzioni in Toscana e per la Toscana sapranno prima o poi guarire dalla "sindrome aeroportuale" che le attanaglia da sempre; se anche qui quello aeroportuale riuscirà prima o poi a diventare un normale tema infrastrutturale (e non altro...), supportato da amministrazioni e formazioni politiche unite su un tema tanto strategico per città e territori come avviene ovunque altrove, da destra a sinistra e da sinistra a destra (compreso il Movimento 5 Stelle!), anche quando si trat-

ta di sviluppare infrastrutture o voli sul secondo, terzo o quarto scalo di una stessa regione.

In attesa di un 2025 ancora anno di elezioni (regionali), in cui di certo se ne vedranno e sentiranno di nuovo di tutti i colori, questo numero ridotto di "Aeroporto" si chiude così, con questo spunto di riflessione dedicato a chi ha istituzionalmente voce in capitolo in questa vicenda, in Toscana e a Roma, neo-eletto, candidato o di lungo corso (e per chi volesse reinquadrare la vicenda in vista delle discussioni generali che si riapriranno, nella pagina seguente è riproposto un sunto della questione aeroportuale fiorentina tratto da un vecchio numero del notiziario, ovviamente sempre attuale e sempre utile per smantellare luoghi comuni, false credenze e "bufale" che ancora si sentono in giro...).

Questione aeroporto Firenze

La questione aeroportuale fiorentina è aperta e **in attesa di adeguata soluzione dal secondo dopoguerra del secolo scorso**, quando ogni città (in Italia e nel mondo) ha adeguato i propri aeroporti, originariamente nati come campi di volo con piste in erba, poi dotati delle prime piste "in duro" e serviti in gran parte come infrastrutture militari e quindi, con la rinascita post-bellica dell'aviazione civile, attrezzati con piste via via adeguate per accogliere i nuovi velivoli che entravano in produzione e in servizio (prima i plurimotori ad elica quindi i primi jet). In questo scenario Firenze può essere considerata l'unica realtà a livello nazionale e internazionale che ancora non ha compiuto tale processo, rimanendo con uno scalo inadeguato e poco funzionale.

Per circa settant'anni la questione fiorentina si è mossa alternativamente su **tre livelli di ipotesi tecniche** risolutive (senza completezza alcuna), totalmente differenti per adeguatezza e capacità di risposta alla domanda di traffico aereo, che nell'area fiorentina e nella Toscana centrale ha sempre avuto uno dei maggiori poli attrattori nazionali ed europei: miglioramento possibile dell'aeroporto di Peretola con la pista esistente; adeguamento dell'aeroporto di Peretola con la nuova pista parallela all'autostrada A11; costruzione di un nuovo aeroporto nella piana tra Firenze e Prato.

La migliore soluzione per l'area fiorentina e la Toscana sarebbe stata la **costruzione del nuovo aeroporto**, nell'area individuata a San Giorgio a Colonica, come risultato dagli studi più volte effettuati negli anni '60 e ripetuti negli anni '80. Tale soluzione avrebbe permesso di rispondere pienamente alla domanda di traffico della regione con la struttura giusta nel posto giusto (al centro del principale bacino di traffico toscano e in posizione baricentrica per l'area centrale del paese) ed avrebbe creato in Toscana il terzo polo aeroportuale italiano. È la soluzione che doveva essere realizzata nei primi anni '70, finanziata da apposita legge dello Stato, e che venne però cancellata dalla Regione Toscana nel 1974 con il progetto quasi in fase attuativa e da allora l'ipotesi nuovo aeroporto è una pagina chiusa della storia toscana.

La migliore soluzione per l'esistente aeroporto di Peretola è sempre stata individuata nella costruzione di una nuova pista diversamente orientata rispetto all'esistente, con tracciato al fianco dell'autostrada A11, svincolata dalla presenza di ostacoli naturali e artificiali e con traiettorie impattanti (a bassa quota) allontanate dagli abitati e con una lunghezza maggiore della pista esistente (fisicamente impedita ad essere sufficientemente allungata). Non è una soluzione paragonabile per potenzialità a quello che sarebbe stato il nuovo aeroporto di San Giorgio a Colonica, ma consente di dotare lo scalo esistente di un'operatività normale (regolarità dei voli),

Testo tratto da "Aeroporto" n.85



ARCHIVIO IAROSSE

di perseguire un buon margine di sviluppo del traffico e assicura un impatto ambientale nettamente minore dell'attività aerea sul territorio rispetto all'assetto con la pista esistente.

Il miglioramento possibile dell'aeroporto di Peretola con la pista esistente è l'unica soluzione che nel corso di quasi mezzo secolo è stata parzialmente attuata, con successivi sostanziali **allungamenti della pista** (tra gli anni '70 e '80 e metà anni '90) e miglioramenti di varie infrastrutture aeroportuali nei ridotti spazi disponibili del sedime esistente. Interventi importanti che hanno permesso perfino lo sviluppo del traffico ai livelli attuali, ma che non hanno risolto le criticità di fondo dello scalo legate alla pista comunque limitata (per lunghezza e ostacoli) e hanno mantenuto tutto il quadro di criticità connesso al suo orientamento, sia per l'operatività dei voli sia per l'impatto sulle aree abitate a ridosso della pista esistente. Situazione destinata a rimanere invariata finché rimane l'attuale pista.

Sono sempre state **non-soluzioni** della questione aeroportuale fiorentina le ipotesi "politiche" di rinuncia a progetti per lo scalo dell'area Firenze-Prato-Pistoia e la Toscana centrale per ricorrere ad **aeroporti di altre città o regioni** quali Pisa o Bologna. Il ricorso a Pisa e Bologna non sono mai state soluzioni in quanto scali troppo lontani, rispettivamente 80 e 100 km (nessuna città del mondo è servita da strutture a simili distanze) e quindi con accessibilità troppo lunga (tempi di percorrenza) e scomoda (rottura di tratta e cambi di mezzi); perché si tratta di scali già gravati di proprio traffico consistente; perché entrambi hanno limiti di crescita per spazi disponibili ed entrambi hanno proprie criticità ambientali per la vicinanza con centri città (2 km per Pisa, 6 km per Bologna, rispetto ai 5 km per Firenze), la prossimità con aree abitate e il loro sorvolo; perché, nel caso di Pisa, sussistono condizionamenti operativi e di sviluppo conseguenti anche allo status di scalo prevalentemente

militare, compatibile con un'attività civile ma non oltre certi limiti. Inoltre ha sempre rappresentato un grave errore di fondo l'idea di poter servire con strutture così distanti, di altre città e altre aree metropolitane o regioni, un bacino di traffico a domanda elevata come quello dell'area fiorentina, ipotizzando lunghi spostamenti via terra per milioni di persone, andando a gravare sui sistemi trasportistici locali (regionali o interregionali) già pressati da altre tipologie di utenze. Ipotesi che contraddice le regole basilari delle politiche infrastrutturali e trasportistiche che prevedono una corretta localizzazione delle infrastrutture più prossime possibili ai centri delle aree che originano la maggiore domanda di spostamento.

La soluzione dell'adeguamento dell'esistente aeroporto di Peretola con la **nuova pista** parallela all'autostrada A11 è confermata quindi oggi l'**unica opzione valida e attuabile** per dotare l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia e la Toscana centrale di uno scalo funzionale e di efficienti collegamenti aerei entro il sistema aeroportuale toscano (Firenze e Pisa), risolvendo contemporaneamente le criticità ambientali esistenti sulle aree residenziali. Una soluzione che rappresenta una scelta di compromesso in uno scenario di sostenibilità tra la domanda potenziale da servire e lo sviluppo possibile nel contesto territoriale e ambientale della piana entro cui è inserito lo scalo, frutto di lunghe fasi di studi e valutazioni che avevano portato al masterplan 2014-2029 ed oggi al masterplan al 2035 in iter. Masterplan che contempla interventi su tutte le infrastrutture dello scalo, come la realizzazione di un terminal adeguato al ruolo dello scalo e del bacino d'utenza servito (lo scalo fiorentino è uno dei pochi in Italia a non aver mai visto la realizzazione di una nuova aerostazione), ed opere di risistemazione ambientale e di innalzamento della sicurezza idraulica di tutta l'area, ma che ha nella **soluzione del problema pista il pemo centrale e inderogabile**.

Aeroporto

Anno 28 - Numero 4
N° progressivo 109 - Ottobre-Dicembre 2024

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-fiorenze.it
Email assogiannotti@gmail.com