



Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035



TOSCANA AEROPORTI

Integrazioni (all'1/2025...)

Come anticipato sull'ultimo numero del 2024, questo primo notiziario del 2025 è dedicato alle integrazioni al masterplan 2035 introdotte in seguito al parere della sottocommissione VIA del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) contenente le osservazioni presentate dallo stesso MASE, dal Ministero della Cultura (MIC) e da Toscana (Regione, ARPAT, Genio Civile, comuni della piana, di Prato e di Firenze e vari altri soggetti) sulla versione di piano che aveva iniziato la vera e propria procedura VIA-VAS integrata nel maggio 2024 (dopo le fasi di dibattito pubblico e preliminari di VAS susseguites tra novembre 2022 e dicembre 2023). Integrazioni che hanno nuovamente modificato alcuni aspetti del piano, riguardanti sia le infrastrutture sia le opere ambientali, illustrate nella nuova documentazione (612 documenti aggiuntivi ai 1.156 già agli atti di questa parte di iter) presentata al MASE il 29 novembre scorso, pubblicata sul sito del ministero per la consultazione pubblica il 12 dicembre e sottoposto a fase di osservazioni terminata l'11 gennaio (con 8 osservazioni presentate), ulteriormente integrata con altri documenti (17, inerenti opere idrauliche) con nuovo periodo di osservazioni terminato il 28 gennaio (6 osservazioni presentate, al momento in cui si chiude questo numero, compreso un altro pesante parere critico di ARPAT, che pare impegnata in un vero e proprio braccio di ferro con l'aeroporto).

Si attendono quindi ora gli **ulteriori passaggi procedurali** (controdeduzioni a osservazioni e pareri, parere conclusivo del MASE, decreto finale di MASE e MIC con annesse prescrizioni) per chiudere

la VIA-VAS integrata, passare alla Conferenza dei Servizi e all'intesa Stato-Regione sancita dal Ministero delle Infrastrutture e quindi all'approvazione finale di ENAC. Passaggi che presumibilmente "consumeranno" anche buona parte del 2025 (accompagnati dal rito dei ricorsi al TAR), prima di riportare in vista un possibile avvio dei cantieri.

Avvio dei cantieri e, soprattutto, attivazione della nuova pista che resta sempre l'unico modo per **porre fine agli aspetti farseschi** che continuano a caratterizzare questa vicenda e che inevitabilmente si rigenerano nel reiterarsi di procedure, riprogettazioni, studi e annessi, habitat (e assist) ideale per chi vuole solo e sempre creare caos: caos per contrastare lo scalo dell'area fiorentina, caos per perseverare in proprie guerricciolate politiche e campanilistiche, disinteressandosi aprioristicamente al significato dei progetti ed ai contenuti reali delle documentazioni (vecchie e nuove), respinti o distorti in libere interpretazioni che da sempre qui inquinano la vicenda, anche perché mai contrastate da adeguata risposta istituzionale.

Perché ad assurdità istituzionali - di sindaci, assessori o esponenti di qualcosa - dovrebbero seguire spiegazioni istituzionali (come avviene per supportare altre opere) e non silenzi di comodo che lasciano campo libero a **dichiarazioni disarmanti e inascoltabili e falsi allarmismi** dati in pasto all'opinione pubblica, anche in questo inizio 2025. Una farsa che non avrà fine finché - appunto - la **nuova pista** (e le opere connesse) non sarà realizzata e attivata, con l'evidenza concreta dei suoi **benefici generali e prevalenti**.



ELABORAZIONE ASS. GIANNOTTI SU IMMAGINE TOSCANA AEROPORTI

Simulazione grafica del "Vespucci" nel nuovo assetto visto da est, con la nuova pista 11/29 (1), la vecchia pista dismessa (2), i piazzali aeromobili est (3) e ovest (4), il nuovo terminal con la grande copertura a cupole ottagonali (5), il parcheggio multipiano (6) con filari di ulivi sul piano di copertura, il nuovo edificio uffici (7). In primo piano, al centro, la linea 2 della tranvia (8) in arrivo da Firenze (esistente), a destra l'area alberata con il parcheggio autonoleggi (9), sulla sinistra l'area di servizio Beyfin (10) esterna al sedime dello scalo. Davanti all'area terminale, parallelo a viale Luder, il raccordo ferroviario Firenze-Osmannoro esistente (11), non connesso con lo scalo, sulla sinistra l'autostrada A11 (12).

Area terminale

La modifica principale e più appariscente apportata al piano 2035 con l'ultima versione "integrata", come noto dalle anticipazioni già uscite, riguarda il progetto di riassetto dell'area terminale (aerostazione e assetti connessi landside), secondo la versione adesso disegnata dallo studio Archea di Firenze di Marco Casamonti in sostituzione del precedente progetto firmato da Rafael Viñoly, che era caratterizzato dalla famosa grande copertura verde realizzata con filari di vigne a coprire spazi e funzioni organizzati sotto di essa. Soluzione che voleva creare un legame con il territorio toscano ricreandone un tipico aspetto, promuovere un prodotto di eccellenza mondiale come quello vinicolo in quella che è la principale porta d'accesso internazionale del territorio, contribuire con la grande copertura verde alla riduzione dell'effetto isola di calore, oltre che (al di là della vigna) essere un progetto ottimo, innovativo e funzionale.

Il concetto della grande copertura resta anche nella nuova versione del terminal (con una superficie coperta che resta di 22.000 mq), pensata però adesso con una forma diversa e realizzata con cupole ottagonali rivestite da mosaici, che richiamano architetture tipiche fiorentine, sorrette da pilastri ad albero (24 m di altezza, con integrato il sistema di raccolta dell'acqua piovana), ed integrano un impianto

fotovoltaico con pannelli solari per 11.000 mq. Copertura che sovrasta sempre una serie di edifici, spazi e funzioni distribuiti sotto di essa, ma più concentrati sulla vecchia area terminale esistente per limitare l'espansione del sedime verso l'area di Castello oltre l'antica via del Termine ed il consumo di nuovo suolo.

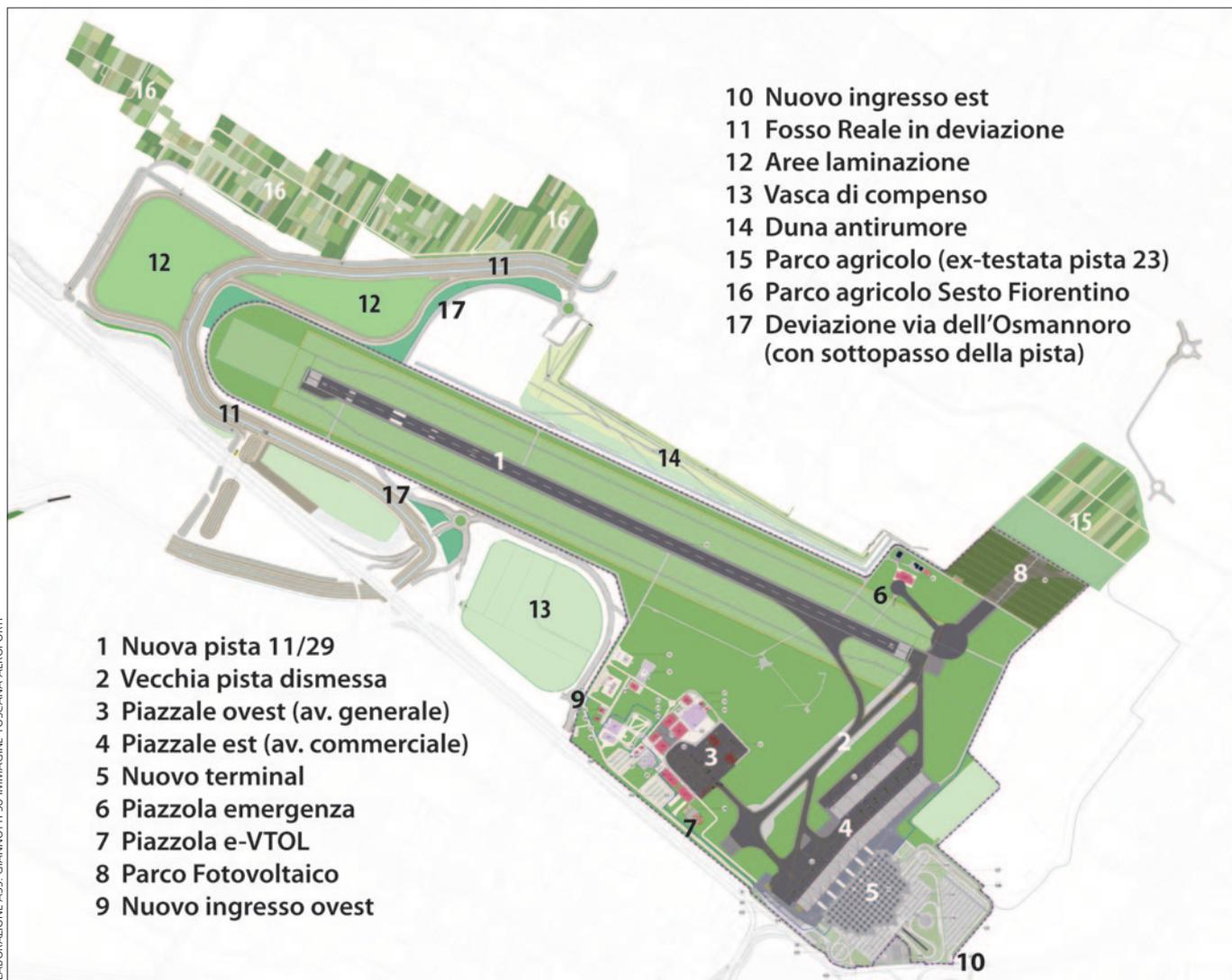
Nuovo suolo (o "green field", come viene definito), che però paradossalmente continuerà ad essere tranquillamente consumato per altre opere nel territorio anche attorno all'aeroporto: lato Firenze con il famigerato PUE (Piano Urbanistico Esecutivo) di Castello, che ormai non si sa a cosa serve (per la città) per le funzioni che vi erano previste, ma che continua ad essere confermato negli strumenti urbanistici (Comune di Firenze) condizionando anche l'aeroporto; lato Sesto Fiorentino nell'area del Polo Universitario per l'insediamento previsto in "green field" di altri edifici, come le dieci palazzine della nuova Facoltà di Agraria, peraltro affacciate sulla pista (vecchia e nuova) o l'edificio annesso a un nuovo impianto elettrico appena realizzato vicino sedime dello scalo.

Tornando comunque all'assetto del **terminal** aeroportuale nella nuova versione, è confermata l'impostazione che vede due edifici inframezzati da una piazza che funge da snodo intermodale, ma adesso l'aerostazione in sé torna a una conformazione più tradizionale, disposta tutta sul fronte del piazzale aeromobili,

organizzata su tre livelli (piano terra, primo e secondo piano, più un piano tecnico interrato). L'altro edificio, verso il landside, è invece interamente destinato a parcheggio multipiano su tre livelli coperti (piano terra, primo e secondo piano) e un livello scoperto (copertura, sulla quale sono previsti filari di ulivi), per 2.201 posti auto più 118 posti moto.

Tra riuso di strutture esistenti e nuova costruzione, il terminal raggiungerà una superficie iniziale di 46.000 mq al primo step (ipotizzato al 2028) e 55.000 mq nell'assetto finale (2035): dimensione che sarebbe superiore a quella prevista per il terminal in sé nel precedente progetto (45.000 mq). Considerando però che nei 55.000 mq sono ora ricoperti circa 15.000 mq di strutture esistenti che prima restavano a disposizione per altre funzioni e esigenze future (ed altre strutture esistenti dell'attuale terminal per 4.000 mq vengono eliminate), nel totale gli spazi a disposizione nell'area terminale risultano ridimensionati rispetto alla precedente versione di progetto.

In area landside, tra il parcheggio multipiano e viale Luder, è prevista la realizzazione di un nuovo edificio su cinque piani destinato ad uffici per gli operatori aeroportuali, in sostituzione delle attuali strutture usate lungo via del Termine, che saranno demolite, e degli spazi nell'attuale aerostazione che saranno inglobati nel nuovo terminal.



Airside

Sul fronte del nuovo terminal lato airside è stata leggermente modificata la conformazione del piazzale aeromobili, con un ritocco degli allineamenti di parte delle piazzole di sosta con la nuova aerostazione e la pista attuale e di una via di rullaggio. Nel complesso il numero delle piazzole resta invariato, con un totale di 18 sul piazzale est (lato terminal) per l'aviazione commerciale (comprese le due di de-icing) e 7-9 (secondo la configurazione necessaria per la dimensione del veli-

vo) sul piazzale ovest per l'aviazione generale. Il totale degli stand (25-27) è quindi quello che era già stato ridotto nel masterplan al 2035 rispetto al precedente 2014-2029 (che ne prevedeva 44). In area airside, lato ovest del sedime, su richiesta del MASE, è stato rimodulato il progetto del deposito carburanti, che prevede l'aggiunta di un nuovo deposito dedicato alla gestione dei carburanti SAF (Sustainable Aviation Fuel) in aggiunta ai due depositi esistenti, mentre è stata cancellata la previsione di uno stoccaggio e trattamento di idrogeno.

Testata pista 23

Una modifica sostanziale riguarda l'assetto dell'area della testata nord della pista attuale da dismettere, che adesso è una via di mezzo tra il progetto originario del piano 2014-2029 (Parco Ecologico-ricreativo) e quello del piano 2035 finora in iter (Parco fotovoltaico e Polo logistico). Si torna in tale zona alla cessione di parte del sedime aeroportuale al territorio esterno, per circa 14,4 ettari (8,9 in comune di Firenze, 5,5 in comune di Sesto Fiorentino) da destinare a ricostruire



paesaggi agricoli della piana; viene ridimensionato il Parco fotovoltaico che era previsto, ridotto da 17 a 8 ettari, con riduzione da 13,9 a 5 dei megawatt prodotti, sufficienti a coprire il fabbisogno energetico dello scalo (assieme ai pannelli integrati sulla copertura del terminal), ma senza più poter prevedere la fornitura di energia a utenze esterne del territorio, come era previsto con la maggiore estensione precedente; viene cancellato il Polo logistico che doveva sorgere all'estremità nord del sedime, in connessione con la stazione ferroviaria di Castello (con questo taglio è completamente eliminata dal masterplan la previsione di strutture per la gestione delle merci, dopo il taglio dell'area ad essa dedicata che era prevista nel piano 2014-2029).

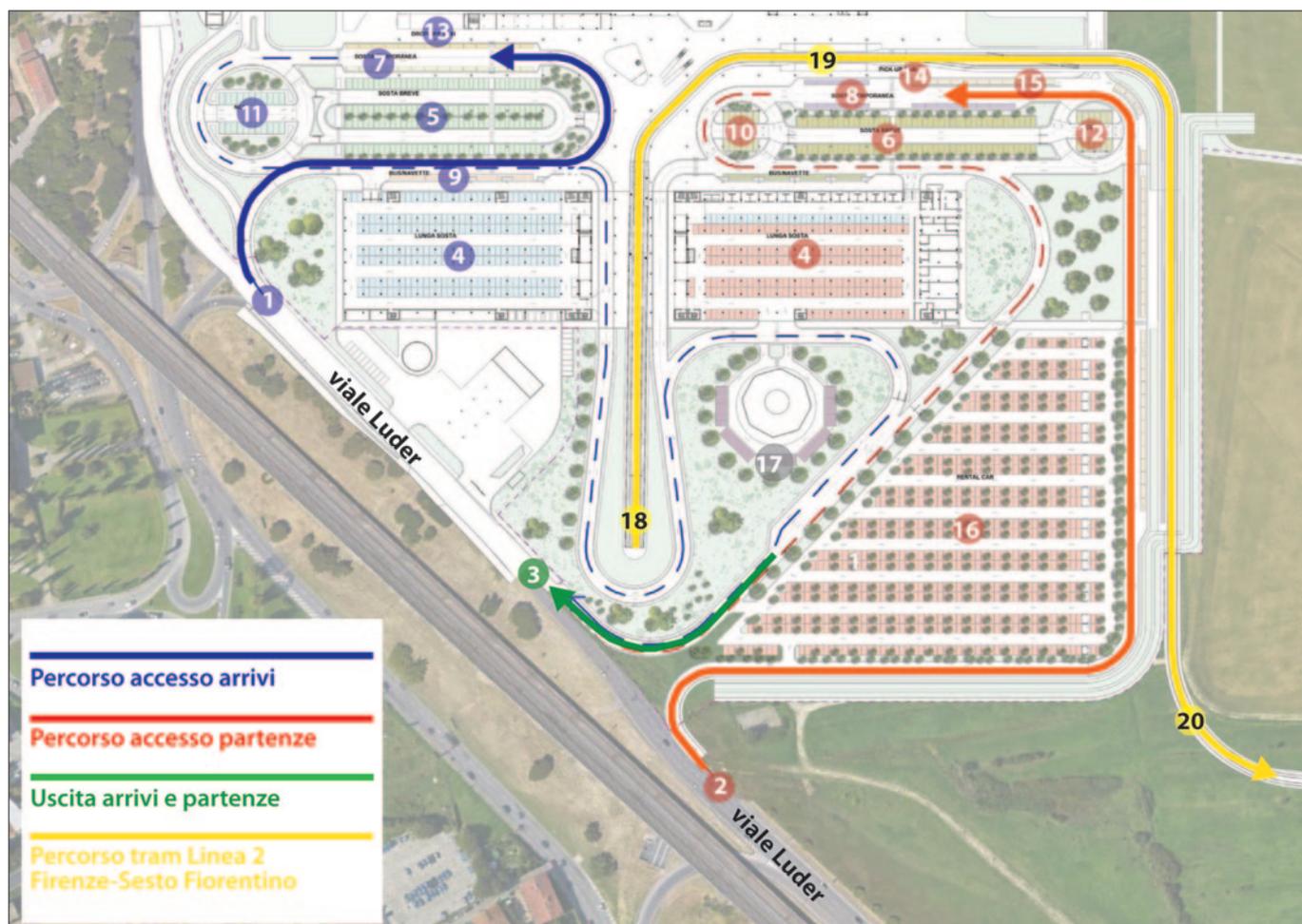
Questa modifica con ridimensionamenti risponde ad osservazioni dei Ministeri della Cultura e dell'Ambiente come azione per contenere il consumo di suolo, de-impermeabilizzando aree pavimentate (vecchia pista) reintroducendo aree a parco e per ridurre gli impatti paesaggistici: "attenzioni" - al solito - richieste al piano aeroportuale mentre tutt'attorno restano altre previsioni edificatorie, in aggiunta a quelle già attuate, verso Castello e Sesto Fiorentino, anche proprio a ridosso della testata pista 23.

Accessi, viabilità, parcheggi

Il contenimento dell'area di sedime entro gli spazi esistenti ha condizionato anche il **sistema di viabilità e accessi**, con andamenti più lunghi e tortuosi per stare negli spazi disponibili (il percorso di uscita dall'area arrivi comporterà un percorso di circa 1 km all'interno dell'area aeroportuale). Sono confermati sistemi di circolazione che separano i flussi in arrivo e in partenza, i percorsi e gli spazi per le varie tipologie di mezzi e utenti (pubblico, taxi, bus, NCC, ecc.). Le connessioni dell'area aeroportuale est e dal terminal con la viabilità esterna tornano di nuovo tutte su viale Luder: due ingressi, uno per gli arrivi e uno per le partenze, e come unica uscita quella che si immette su via Luder poco prima dell'area di servizio Beyfin. È stata eliminata quindi la soluzione che era stata disegnata nella precedente versione del piano con l'uscita verso viale 11 agosto che avrebbe evitato di immettere il traffico dallo scalo in direzione città nello snodo di fine A11 e nel lungo percorso previsto nel progetto viario di riassetto di tale snodo. Modifica attuata (anche questa) per non interessare con la viabilità aeroportuale l'area del PUE di Castello (che continua ad essere una vera e propria zavorra per la sistemazione e le esigenze di questa zona).

Confermato il **sistema di parcheggi** in parte a

raso (per la sosta breve, sotto la grande copertura) ed in parte in struttura multipiano (per la sosta lunga), dimensionato secondo lo "scenario sostenibile" che già era stato pianificato, che riduce l'esigenza di posti auto in virtù del maggior uso dei trasporti pubblici (soprattutto su ferro) per l'accessibilità all'aeroporto e della disponibilità futura di altre strutture di parcheggio previste nei dintorni (in particolare il parcheggio scambiatore "Guidoni"). Gli stalli di parcheggio previsti in aeroporto, tra area est ed ovest, sono quindi 3.054, tra posti auto, moto, bus, taxi, NCC e VIP. Vengono riportati in prossimità del terminal, in un'area verso viale Luder, i parcheggi per gli autonoleggi, adesso distanti oltre l'autostrada A11, nell'area del Palagio degli Spini. Confermata la cancellazione del collegamento pedonale tra tale area ed il relativo parcheggio auto ed il terminal, prevista (in versione sottopasso o sovrappasso dell'A11) dai tempi dei progetti per il Giubileo del 2000 ma mai realizzata, poi ripreso nel piano aeroportuale 2014-2029 e quindi cancellato (struttura che sarebbe stata funzionale soprattutto all'utenza in arrivo dall'A11 - direttrice Pistoia-Prato - che avrebbe potuto lasciare lì l'auto e raggiungere direttamente il terminal senza immettersi nello snodo urbano di fine autostrada per raggiungere gli altri parcheggi interni ed esterni allo scalo).

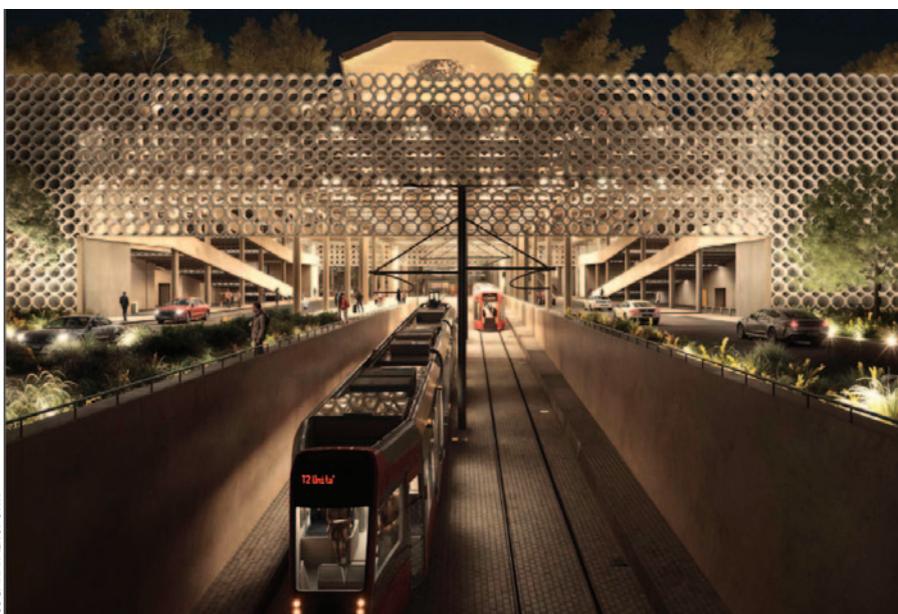


ELABORAZIONE ASS. GIANNOTTI SU IMMAGINE TOSCANA AEROPORTI

Planimetria area terminale di progetto: (1) Ingresso arrivi; (2) Ingresso partenze; (3) Uscita arrivi e partenze; (4) Parcheggio lunga sosta multipiano; (5) Parcheggio sosta breve arrivi; (6) Parcheggio sosta breve partenze; (7) Sosta temporanea arrivi; (8) Sosta temporanea partenze; (9) Parcheggio bus navette arrivi; (10) Parcheggio bus navette partenze; (11) Parcheggio NCC arrivi; (12) Parcheggio NCC partenze; (13) Drop-off Taxi (arrivi); (14) Pick-up taxi (partenze); (15) Parcheggio taxi; (16) Parcheggio autonoleggi; (17) Parcheggio uffici; (18) Arrivo tram Linea 2 da Firenze; (19) Fermata "Aeroporto" tram Linea 2; (20) Prosecuzione tram Linea 2 per Sesto Fiorentino.



Sopra: simulazione grafica della piazza coperta tra aerostazione e parcheggio multipiano, snodo intermodale con la fermata passante della linea 2 della tranvia. Sotto: arrivo della tranvia da Firenze dal tunnel esistente con l'attraversamento a raso del piano terra del parcheggio multipiano per l'ingresso nella piazza coperta.



Tram e treno

Nella nuova versione di progetto è nuovamente modificato il passaggio della tranvia (Linea 2) presso il terminal: adesso è prevista un'unica fermata passante per i binari provenienti dal centro di Firenze e che proseguiranno verso Sesto Fiorentino, eliminando la doppia fermata prevista precedentemente (una di testa e una passante). Il tracciato della linea 2 che arriva dalla città, riemergendo proprio nell'area aeroportuale dal lungo tratto interrato tra via di Novoli e viale Luder condizionando il disegno del landside del "Vespucci", adesso ha fatto da elemento centrale nel riassetto dell'area del terminal: le strutture dell'aerostazione sono state sviluppate simmetricamente a sinistra (verso l'autostrada) e a destra (verso l'area di Castello) rispetto a tale tracciato tranviario ed anche le viabilità davanti al terminal sono state tracciate in funzione dei binari del tram, per evitare intersezioni a raso regolate da semafori con il tracciato della linea 2 che proseguirà verso il Polo Universitario e l'abitato di Sesto Fiorentino

(prolungamento a sua volta condizionato nel lotto zero che passa presso il "Vespucci", dai tempi di attuazione del masterplan, con i freni ed i ritardi "inflitti" al progetto aeroportuale che inevitabilmente ricadono anche sul completamento di questo ramo sestese della rete tranviaria).

Non ci sono novità riguardo l'accessibilità ferroviaria - con competenze che però esulano dal piano aeroportuale - con le stazioni più prossime allo scalo confermate in quelle di "Castello" (esistente, a circa 2 km) e "Guidoni" (in progetto, a circa 1 km), connesse allo scalo dalla tranvia (con "rottura di carico"), mentre manca sempre la soluzione di una stazione ferroviaria "Aeroporto" passate presso lo scalo sui binari che passano in viadotto davanti all'aerostazione su un'ideale direttrice Firenze-Prato-Pistoia. Binari che per adesso servono solo il polo tecnologico ferroviario dell'Osmannoro (caso unico di tracciato ferroviario che passa davanti a un terminal aeroportuale senza che sia stata realizzata una connessione con esso).

Opere idrauliche

Alcune modifiche riguardano le sistemazioni previste per il sistema delle acque. Le opere principali restano quelle ben note, disegnate e approvate fin dal piano 2014-2029 e riprese nel piano 2035, con la deviazione di un tratto del Fosso Reale, la creazione di due aree di laminazione, di un canale di derivazione per le portate di magra e interventi sul sistema minore delle acque. Le modifiche introdotte ora (su richiesta del Genio Civile della Toscana) riguardano l'ulteriore miglioramento della sicurezza idraulica del tratto in deviazione del Fosso Reale, con nuovi contenimenti arginali del ramo di deviazione di magra, rialzati per avere maggiore capacità di invaso; la rinaturalizzazione di una porzione del tratto di Fosso Reale in deviazione; l'ottimizzazione del sistema di autocontenimento delle acque per il piazzale est, con l'eliminazione delle interferenze tra le opere del piano aeroportuale e la cassa di autocontenimento idraulico afferente alla Scuola Marescialli dei Carabinieri nell'area di Castello.

Parco sestese

Sul fronte ambientale, viene reintrodotta la realizzazione di un'area a parco nel territorio di Sesto Fiorentino, sostanzialmente nella stessa zona dove il precedente piano 2014-2029 aveva previsto il grande "Parco Periurbano", di fatto rifiutato dall'amministrazione sestese con l'opposizione al piano stesso ed adesso richiesto in sede di osservazioni dal Ministero della Cultura. Tale previsione, in forma e caratteristiche un po' diverse, quindi ritorna, in linea con gli obiettivi del PIT della Regione Toscana, per un'estensione di 42 ettari, ricompresi tra via dell'Osmannoro, il futuro tratto deviato del Fosso Reale e la Mezzana-Perfetti-Ricasoli, per contribuire a migliorare caratteristiche e funzioni ambientali e paesaggistiche di questa porzione di territorio.

Aree naturali

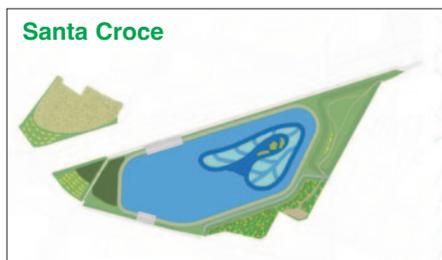
Altra modifica consistente, introdotta in seguito alle osservazioni della Regione, riguarda le nuove aree naturali previste in compensazione (e potenziamento) di quelle interferite, con due aree che cambiano localizzazione e due modificate in caratteristiche e funzioni, per rispondere a variazioni incorse nello stato dei luoghi e a nuove richieste in fase di osservazioni (che non erano state espresse nella precedente valutazione e approvazione del piano)

Non c'è più l'area di Mollaia (Sesto Fiorentino), sostituita dall'area di **San Jacopo** (sempre a Sesto Fiorentino), più distante dalle rotte aeree e di maggiore dimensione (23,2 ettari, dei quali 16,8 ettari di habitat ricreati), con varie funzioni compresa quella di nuovo habitat per gli anfibi. Non c'è più l'area di Prataccio (Campi Bisenzio), sostituita dall'area di **Vingone** (sempre a Campi Bisenzio), di maggiore dimensione (53 ettari di territorio, dei quali 17,9 ettari di habitat ricreati) con varie funzioni ecologiche, collocata in prossimità (ed in aggiunta) della

“Green Line”, intervento di nuova infrastruttura verde pianificato dal Comune di Campi Bisenzio con la finalità di contribuire alla mitigazione climatica e alla tutela della biodiversità, in un’area interessata dal progetto viario della circovallazione ovest di detto comune. L’area di Vingone si pone inoltre nel “corridoio ovest” del Sito Natura 2000 interessato, contribuendo a valorizzare e proteggere tale ambito naturale, finora rimasto in attesa di reali azioni di tutela, a differenza del “corridoio est”, già maggiormente strutturato ed entro il quale si pongono le altre tre aree naturali di progetto nell’ambito del masterplan aeroportuale.

Viene modificata l’area più grande, **Il Piano Manetti** a Signa, oggetto nella precedente procedura di un complesso lavoro di progettazione, coordinamento e messa a punto, fino a quella che era stata l’approvazione definitiva in sede di Conferenza dei servizi del 2019. La modifica è stata introdotta in risposta all’osservazione del Genio Civile toscano che aveva segnalato la non coerenza con il nuovo assetto dell’area delineato, nel frattempo, da un nuovo Protocollo di Intesa siglato nel 2022 tra Regione Toscana, Consorzio di Bonifica e Comune di Signa, che ha cambiato lo scenario delle opere idrauliche (e le carte in tavola...). Il Piano Manetti quindi adesso non ha più la funzione idraulica di cassa di laminazione per il fiume Bisenzio, ha una conformazione diversa per l’eliminazione di rilievi arginali, con diverso effetto paesaggistico-percettivo, mentre sono confermate tutte le caratteristiche ambientali (principalmente quale area umida, in compensazione ed ampliamento dei quelle interferite dal progetto nelle aree più prossime allo scalo), le strutture per la fruibilità del pubblico (con centro visite) e la ricostruzione di paesaggi e funzioni agricole, per una superficie interessata di circa 70 ettari (con 33 ettari di habitat ricostruiti).

Viene modificata anche l’area di **Santa Croce**



Santa Croce



San Jacopo



Vingone

TOSCANA AEROPORTI

(Sesto Fiorentino), con l’introduzione della funzione idraulica di cassa di laminazione (11,2 ettari) per la gestione del rischio alluvioni del sistema idraulico minore ed a compensazione dell’eliminazione di quella che era prevista nel Piano Manetti, in aggiunta alle sistemazioni ambientali già previste, in particolare la creazione di una vasta area umida simile all’attuale Lago di Peretola, su una superficie territoriale complessiva interessata di 21 ettari (con 13,7 ettari di nuovi habitat).

In tutti i casi gli interventi si confermano occasione di miglioramento delle aree interessate, con recupero e bonifica di aree degradate, caratterizzate da usi agricoli intensivi/meccanizzati e in vari casi dalla presenza di manufatti precari e usi impropri, oltre a valorizzare le caratteristiche ambientali, anche per la garanzia di apporti idrici continuativi. Confermato il bilancio positivo in termini quantitativi - oltre che

qualitativi - con estensione delle nuove aree superiori di circa quattro volte a quelle interferite. Numeri da soppesare ricordando sempre che gli ambiti naturali interferiti direttamente o indirettamente dagli interventi di masterplan (pur sussistenti e per questo affrontati con tutti gli adempimenti previsti e necessari per mitigazioni e compensazioni) rappresentano una porzione minimale del Sito Natura 2000 (ZSC “Stagni della piana fiorentina e pratese”), unico sito parzialmente interessato (ed interessato in aree classificate “non prioritarie”), in un ambito di studio esteso per un raggio di 15 km dall’aeroporto, comprendente altre quattro ZSC valutate escludendo effetti da attuazione del progetto aeroportuale.

L’impegno per compensare e mitigare comunque gli effetti negativi e mantenere la funzionalità del sito interessato, garantito anche dalla partecipazione a studi e progettazioni specifiche di esperti e storici gestori delle stesse aree naturali della piana, è imponente, per il lavoro fatto in oltre dieci anni (anche per rispondere alle richieste più disparate dei diversi soggetti coinvolti, spesso cervelotiche e “pittoresche” e a volte contrastanti) e per l’investimento totale preventivato: alle quattro aree naturali sono destinati circa 46 milioni di euro, più gli oneri per la gestione nei primi cinque anni, tra manutenzioni e monitoraggi. I tempi di lavorazione previsti per la realizzazione di questi interventi ambientali sono compresi tra i 4,5 ed i 10 mesi, più 12 mesi per lo sviluppo funzionale delle stesse aree.

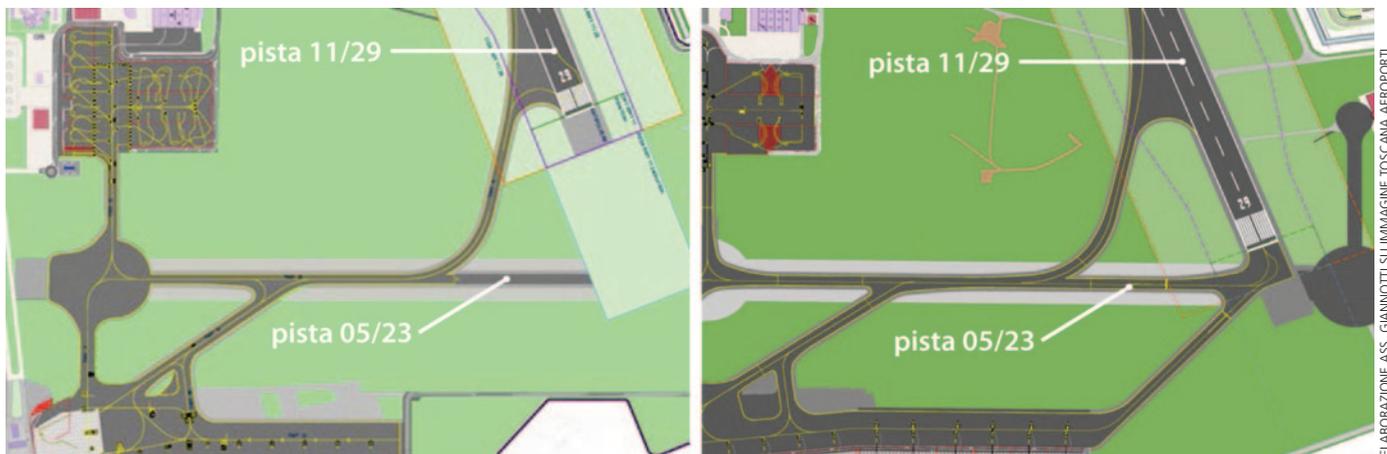
Piste ciclabili

Alcune modifiche sono state apportate anche alle nuove piste ciclabili, per rispondere a richieste e osservazione della FIAB Firenze Ciclabile e di rappresentanti del CNR del Polo di Sesto Fiorentino. In particolare, per il “Nuovo asse ovest ciclabile” (3,9 km) è stata prevista l’integrazione con il tratto di via dell’Osmanoro che passerà sotto la nuova pista, anziché aggirare la nuova testata pista, accorciandone



Il Piano Manetti

TOSCANA AEROPORTI



ELABORAZIONE ASS. GIANNOTTI SU IMMAGINE TOSCANA AEROPORTI

La testata 29 della nuova pista 11/29 nelle due fasi previste, con una prima attivazione a 2.000 metri (a sinistra) per non interferire con la pista esistente, quindi il completamento a 2.200 metri (a destra), dopo la chiusura della pista 05/23. Le due fasi si sono rese necessarie dopo lo slittamento della nuova pista verso est (lato Firenze) introdotto con la revisione progettuale inserita nel piano al 2035.

il tracciato e le percorrenze; per il “Nuovo asse est ciclabile” (4,6 km) è stata introdotta una modifica di tracciato con il passaggio nella futura area agricola prevista con la dismissione della pista attuale, accorciando il percorso tra la zona del terminal aeroportuale, il Polo universitario di Sesto Fiorentino e lo stesso abitato sestese.

Tempi e costi

La voce tempi e costi abbinati al piano del “Vespucci” continua ad essere una variabile costantemente mobile per le vicissitudini che vengono fatte accadere attorno a questa vicenda ed anche una tempistica nota come quella dei tempi tecnici delle opere è condizionata dalle periodiche revisioni dei progetti. Già la modifica alla nuova pista, come noto, aveva

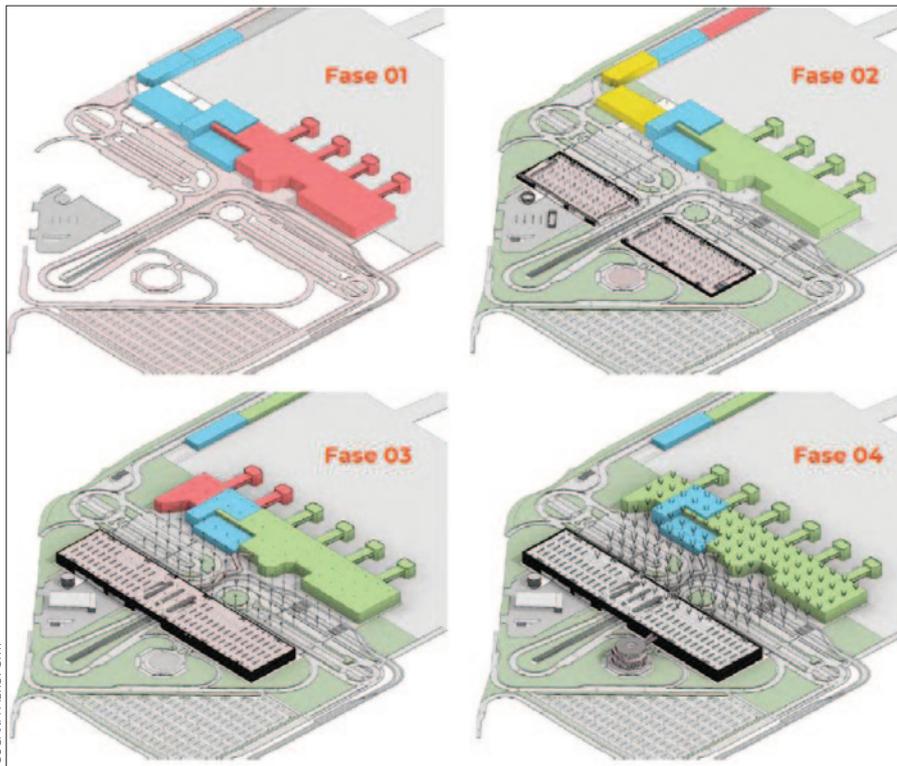
comportato difficoltà aggiuntive per il suo arretramento verso Firenze e la sovrapposizione con una testata sulla pista attuale, richiedendo modalità realizzative per fasi (con una prima attivazione a 2.000 metri e quindi il completamento a 2.200 m). Così come il cambio di soluzione per l’asse viario Sesto-Osmannoro, con il sottopasso della pista anziché l’aggiramento della testata previsto e approvato in precedenza (e usualmente adottato in queste situazioni) aveva già reso l’opera tecnicamente più impegnativa e costosa per la realizzazione, ma anche per la gestione, per i necessari sistemi di monitoraggio e sicurezza del passaggio del traffico sotto una pista di volo. Adesso, anche per la nuova versione del terminal la realizzazione sarà più complessa: intervenire sul terminal esistente, anziché realizzarne uno totalmente ex-novo com’era previ-

sto, ovviamente comporta tutte le difficoltà aggiuntive e la dilatazione dei tempi connesse a cantieri che dovranno coesistere con l’operatività dello scalo.

Al momento comunque i **tempi** tecnici realizzativi per il primo step del masterplan, suddivisi in tre macrofasi (A, B, C, ognuna con proprie microfasi), sono indicati in 28 mesi, con le opere propedeutiche, nuova pista e nuovo terminal nella configurazione iniziale. Tali opere sono al momento inserite nello scenario al 2028, seguito poi dallo scenario al 2030 con il completamento o l’attuazione di altri interventi (tra i quali quelli connessi alla dismissione dell’attuale pista), quindi la chiusura delle opere del masterplan nello scenario 2035. Il tutto naturalmente a decorrere da quando si uscirà dalla fase infinita delle procedure per passare alle fasi concrete.

Anche per i **costi** lo scenario è in movimento, in rapporto alle modifiche apportate ed ai costi dei continui rifacimenti di studi e procedure: nelle documentazioni il costo totale netto è indicato in circa 536 milioni, con l’impegno più consistente sempre per il terminal (164 milioni), quindi per nuova pista e raccordi (59), viabilità esterne, compreso il sottopasso della pista (53), viabilità interne e parcheggi (43), opere idrauliche esterne (37), opere di compensazione ambientali e paesaggistiche (36), espropri (33), piazzali aeromobili (24), altri edifici aeroportuali (21), duna antirumore (12) ed importi decrescenti per altre opere e adempimenti. Ma anche in questo caso, più si continuerà a far perdere tempo ed a far rifare cose già fatte, più cresceranno i costi del non fare.

Per non parlare dei costi (già storicamente pagati e pienamente in corso) per l’area fiorentina, la piana, l’area metropolitana e mezza Toscana in termini di minore competitività, minori benefici e minore occupazione a tutto favore di altre aree ben più attrezzate (oltre Appennino...); dei costi in termini di disagi e disfunzioni di un servizio pubblico che proseguiranno finché non sarà operativa la nuova pista; dei costi ambientali “pagati” da cittadini e territorio per gli attuali inutili impatti causati da chi ostacola l’attuazione del masterplan ed il riassetto dello scalo con la nuova pista.



Rappresentazione schematica delle fasi di intervento per la realizzazione del nuovo assetto del terminal, che prevede parti di nuova costruzione, parti ricavate dal riuso e adeguamento del terminal attuale e la demolizione ed eliminazione di alcune strutture esistenti.

Invarianti di piano

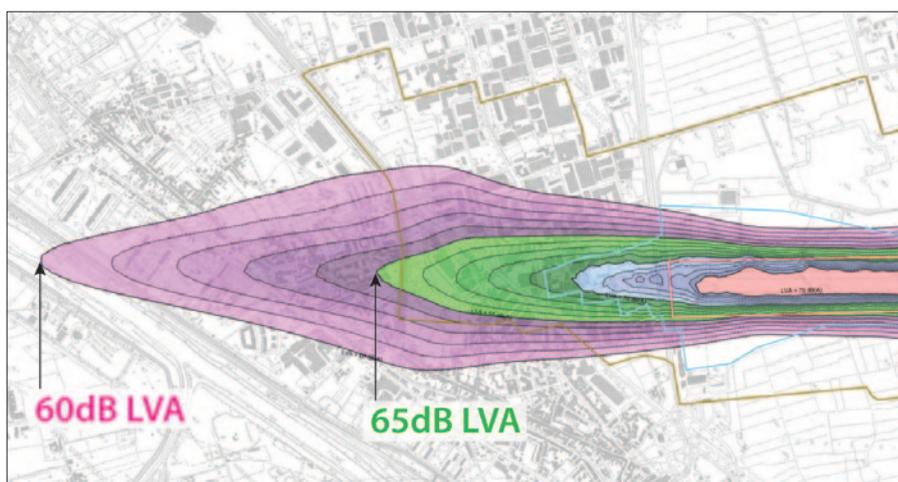
Le opere e gli interventi tratteggiati nelle pagine precedenti sono quelli inerenti le parti modificate del piano al 2035, oggetto delle integrazioni presentate alla fine dello scorso anno ed ai primi di gennaio. Restano invece invariate le altre opere previste, come descritte nelle documentazioni che hanno avviato la procedura integrata VIA-VAS nel maggio 2024 (descritte in una panoramica su Aeroporto n.108, del quale sono ripetute qui alcune immagini).

In particolare, naturalmente, è confermata l'opera più importante ed urgente, la **nuova pista**, nella configurazione 11/29 di 2.200 metri, con tutte le sue caratteristiche note, le relative procedure di volo e capacità orarie, l'uso monodirezionale, la tipologia di velivoli che continueranno ad operare (gli stessi di ora, ma con i noti benefici in termini operatività). Sono confermati gli **obiettivi di traffico** (48.500 movimenti e 5,8 milioni di passeggeri al 2035). Sono confermati gran parte degli **altri interventi infrastrutturali** interni al sedime (con la suddivisione delle due aree est ed ovest) ed esterni ad esso, per le viabilità (a cominciare del sottopasso della pista per via dell'Osmannoro), per il sistema delle acque (deviazione del Fosso Reale, con opere connesse, e interventi sul reticolo minore), per la duna tra il sedime dello scalo e il Polo universitario.

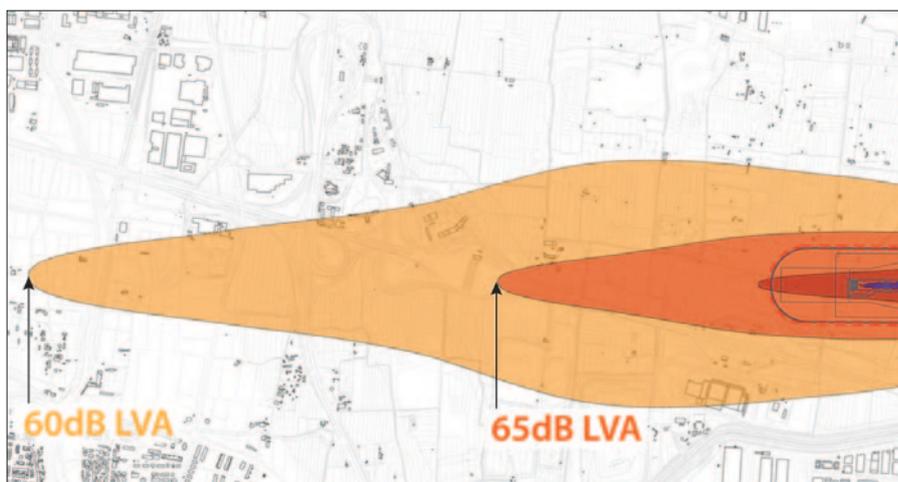
Resta invariata la validità delle **positive valutazioni ambientali** sugli effetti del progetto e della nuova pista, come già era per il precedente piano 2014-2029, in parte comunque oggetto di rielaborazioni ed ulteriori approfondimenti con le integrazioni presentate, a ribadire - per l'ennesima volta - il bilancio ambientale positivo atteso dalla realizzazione dei progetti. Su tutti, naturalmente, il **netto miglioramento per l'impatto acustico** su territorio e cittadini, da sempre alla base del progetto nuova pista, con l'eliminazione definitiva delle attuali criticità sulle aree di Peretola, Brozzi, Quaracchi e Sesto Fiorentino senza che tali situazioni siano trasferite in nessun altro comune della piana, grazie al territorio sostanzialmente libero nell'area più a ridosso della pista e per i primi chilometri ed il sorvolo di aree abitate (nelle aree periferiche di Campi Bisenzio e Prato, prossime all'autostrada A11) a quote tali da non creare impatto o essere poco percettibili nel normale contesto acustico preesistente.

È ribadito il mantenimento di un'**incidenza poco significativa** del contributo aeroportuale per tutte le altre componenti ambientali considerate. La quantità di documenti che da dieci anni (per restare alle fasi più recenti della vicenda) analizzano questi aspetti del progetto è ormai sterminata e continua a riprodursi ad ogni tornata di osservazioni e integrazioni (per ripetere sempre le stesse cose) ed è quindi ormai impossibile (oltre che inutile) farne ancora sintesi flash in queste pagine (il tutto è naturalmente leggibile nella sezione VIA-VAS del sito del Ministero dell'Ambiente, per chi vuole...).

Vale solo la pena ricordare sempre il concetto generale comune a questo tipo di valutazioni: il fatto cioè che la presenza dell'aeroporto in



ELABORAZIONE ASS. GIANNOTTI SU IMMAGINE TOSCANA AEROPORTI

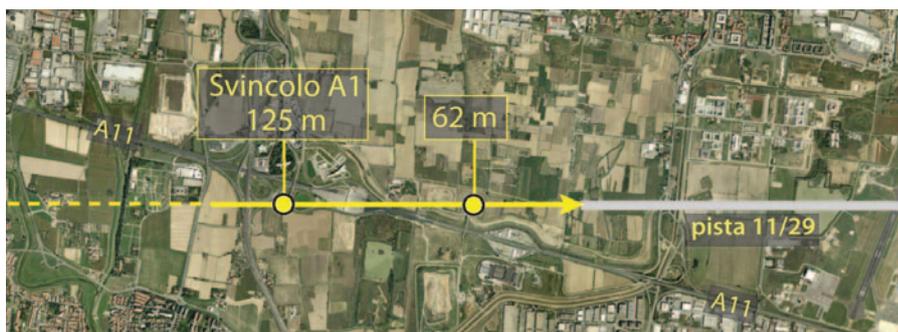


ELABORAZIONE ASS. GIANNOTTI SU IMMAGINE TOSCANA AEROPORTI

Impronte di rumore aeroportuale (LVA) con l'attuale pista 05/23 (in alto) e con la nuova 11/29 (qui sopra): l'isofona dei 65 dB, che delimita l'area interessata da livelli di rumore non compatibili con la residenza, che oggi lambisce i primi abitati di Peretola, con la nuova pista resta distante da tutti i centri abitati; l'isofona dei 60 dB, indicativa dell'estensione dell'intorno aeroportuale e che oggi interessa gli abitati tra Peretola e le Piagge, con la nuova pista interessa sempre aree in gran parte libere ed anch'essa distante da centri abitati.

Sotto: l'ultimo tratto di discesa verso la pista attuale 05/23 (circa 2,5 km, linea gialla continua) che dopo il passaggio sull'Arno sorvola in continuità gli abitati tra le Piagge, Quaracchi e Peretola fino a quota molto bassa.

In basso: lo stesso tratto di discesa verso la nuova pista 11/29 (circa 2,5 km, linea gialla continua) passa su una porzione di territorio sostanzialmente libero, sorvolando lo svincolo autostradale A1-A11 ed il casello Peretola dell'A11 (eliminando totalmente gli attuali sorvoli a bassa quota sugli abitati senza spostarli su altra zona della piana).



ELABORAZIONE ASS. GIANNOTTI SU GOOGLE MAPS



TOSCANA AEROPORTI



TOSCANA AEROPORTI

A sinistra: la posizione dell'aeroporto e della nuova pista in relazione al territorio della provincia di Prato e relativi comuni. Sopra: rotte di atterraggio (in giallo) della nuova pista 11/29. L'abitato più prossimo alla pista nella direttrice di atterraggio (zona Capalle a Campi Bisenzio) è sorvolato a distanza e altezza circa quattro volte superiore all'attuale situazione di Guaracchi e Peretola e fino a otto-dieci volte superiore nelle zone di Cafaggio e Capezzana nel pratese. In decollo la traiettoria passa sul primo abitato (zona Cafaggio-Fontanelle a Prato) a oltre 1,1 km di altezza, senza creare impatto. In bianco sono evidenziate le aree industriali e produttive.

un contesto territoriale (nel nostro caso nella piana) rappresenta una fonte emissiva minimale a fronte di altre e molto più consistenti fonti inquinanti. Su tutte il traffico viario, gli impianti di riscaldamento, le attività industriali, ma anche il traffico ferroviario per l'impatto acustico dei tracciati nelle aree abitate e le stesse ferrovie per consumi di suolo e trasformazioni territoriali e urbane che comportano. Scenari raccontati infinite volte, attestati da ogni tipo di studio, comuni ad ogni realtà che ospita infrastrutture aeroportuali, anche molto più grandi del "Vespucci" presente e futuro.

Aeroporto reale

In attesa che sia posta fine alla stagione delle procedure per permettere al "Vespucci" di avere le normali necessarie infrastrutture come qualunque altro scalo del mondo, l'aeroporto reale dei passeggeri, dei vettori e dei voli continua ad evolvere (per quanto possibile nella situazione di disfunzioni in cui è finora costretto). Evolve nel numero dei passeggeri, che in un settore trasportistico ovunque in costante crescita come quello aereo non può che incrementare anche nello scalo dell'area fiorentina, come ben noto una delle realtà a maggiore domanda di traffico aereo a livello nazionale e internazionale (nella pagina seguente sono riportati alcuni numeri relativi al 2024). L'aeroporto reale evolve nelle flotte aeree, con l'introduzione crescente (per quanto possibile sulla pista attuale) dei nuovi aerei "ecologici": l'ultimo arrivo è l'Airbus A220-300 testato in gennaio da Air France su alcuni voli di linea da Parigi. Aereo già usato occasionalmente su Firenze da Swiss, che impiega da tempo l'altrettanto ecologico ma più piccolo A220-100. Bri-



Airbus 220-300

TEEMU PESONEN / AIRLINERS.NET



Airbus 320neo

ANDY FONSECA 7 INSIDELIFTER.NET



Embraer 195-E2

JOOST ALEXANDER / AIRLINERS.NET

Assaeroporti: passengeri 2024

1	Roma Fiumicino*	49.203.734
2	Milano Malpensa	28.910.368
3	Bergamo	17.353.573
4	Napoli	12.650.478
5	Catania	12.346.530
6	Venezia*	11.590.356
7	Bologna	10.775.972
8	Milano Linate	10.650.990
9	Palermo	8.921.833
10	Bari	7.273.141
11	Pisa	5.547.008
12	Cagliari	5.161.212
13	Torino	4.693.977
14	Olbia	3.883.235
15	Roma Ciampino*	3.861.806
16	Verona*	3.704.582
17	Firenze	3.516.925
18	Brindisi	3.385.610
19	Treviso*	2.822.326
20	Lamezia Terme	2.713.811
21	Alghero	1.611.625
22	Genova	1.335.095
23	Trieste	1.216.529
24	Trapani	1.075.411
25	Pescara	847.512
26	Reggio Calabria	623.980
27	Ancona	600.065
28	Perugia	534.210
29	Lampedusa	349.449
30	Rimini	321.552
31	Crotone	273.250
32	Comiso	260.438
33	Salerno	179.123
34	Parma	133.757
35	Forlì	133.110
36	Bolzano	106.629
37	Cuneo	105.428
38	Foggia	62.149
39	Brescia*	8.662
40	Grosseto (1)	2.271
41	Taranto	1.005

* Dati Associazione "Aeroporti 2030"
1. Aeroporto chiuso fino al 6/2024.

British Airways potenzia la presenza a Firenze (secondo volo giornaliero) puntando sulle prestazioni dell'A320neo, già impiegato sul "Vespucci" da Aegean Airlines, SAS e, per ora occasionalmente, da Vueling. Gli Embraer E-Jet E2 sono al momento i modelli "ecologici" più presenti, nelle versioni 195-E2 (KLM, Helvetic per conto di Swiss) e E190-E2 (Wideroe).

Aerei che rappresentano un'anticipazione dello scenario reale che caratterizzerà il "Vespucci" con la nuova pista, quando il rinnovo delle flotte sarà completato e l'infrastruttura di volo funzionale permetterà di incentivarne l'uso e valorizzarne le prestazioni (oggi comunque penalizzate dalle limitazioni della pista). Uno scenario che però già oggi può essere ben compreso con prova sul campo, ascoltando il passaggio di

DATI DI TRAFFICO 2024

	passengeri	24/23	movimenti	24/23	cargo (ton)	24/23
Firenze	3.516.925	+14,3%	40.407	+6,2%	68,9	-49,8%
Pisa	5.547.008	+8,6%	41.819	+4,9%	12.967,4	+1,3%

Fonte: Assaeroporti.

Bilancio 2024, prospettive 2025

Con 3.516.925 passeggeri (+14,3% sul 2023) nel 2024 il "Vespucci" ha raggiunto un nuovo picco massimo di traffico nella sua storia, sospinto dalla crescita generale che ha interessato tutto il settore aereo. L'incremento registrato dallo scalo fiorentino è stato comunque superiore alla media nazionale (+11,1%) ed ottenuto con 40.407 movimenti (+6,2%). Completa il quadro il traffico merci, dato sempre marginale per le capacità strutturali dello scalo, con 68,9 tonnellate (-49,8%).

Nel corso del 2024 le novità positive nell'operativo hanno riguardato l'apertura delle rotte di Volotea per Praga, Eurowings per Dusseldorf, SAS per Oslo e Stoccolma; British Airways, tramite BA CityFlyer, ha riattivato il volo da Londra Stansted; in ottobre è tornata al "Vespucci" Aeroitalia, con il volo da Comiso (Ragusa), secondo scalo del sistema aeroportuale della Sicilia orientale, ma di nuovo con una presenza breve interrotta già a metà gennaio. Per il 2025, oltre alla ripresa tra febbraio e l'estate di gran parte dei voli a carattere stagionale, è al momento previsto il ritorno di **Air Serbia** da **Belgrado** (dal 18/4) operato con ATR 72; le nuove rotte di **Vueling** per **Bruxelles** (dal 1/4), **Air Corsica** per **Nizza** (dal 27/6) operato con ATR 72, **Volotea** per **Alghero** (dal 6/7). **British Airways** potenzia da marzo la presenza su Firenze con un secondo volo giornaliero da Londra Heathrow, con velivolo (A320neo) che pernoverà a Firenze per offrire una partenza di prima mattina; **Air France**, sempre da marzo, mette a regime la settima frequenza giornaliera per Parigi CDG, in passato offerta nei fine settimana, operati per ora con flotta mista di Airbus A318, A319 e A220-300. Per l'andamento dei passeggeri è prevedibile nell'anno in corso una prosecuzione nella crescita, con avvicinamento alla soglia dei quattro milioni, anche se la mancata realizzazione dei progetti attesi sta portando lo scalo verso il livello di saturazione della capacità.



FABEN BERNARD / AIRLINERS.NET

Aeroporto

Anno 29 - Numero 1
N° progressivo 110 - Gennaio-Marzo 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