



OSSERVAZIONE

alla Delibera n°74 adottata dal Consiglio regionale della Toscana il 24/7/2013
"Integrazione al piano di indirizzo territoriale (PIT) per la definizione del parco agricolo della piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze"

Oggetto:

**Qualificazione funzionale e ambientale dell'aeroporto di Firenze
nell'ambito del progetto del parco della piana**



CONSIDERAZIONI GENERALI

Considerato che:

- la variante al Piano d'Indirizzo Territoriale (PIT) ha come obiettivo, assieme alla realizzazione del parco della piana, la qualificazione funzionale e ambientale dell'aeroporto di Firenze;
- la qualificazione funzionale e ambientale dell'aeroporto di Firenze è conseguibile esclusivamente dotando lo scalo fiorentino di infrastrutture più efficienti che superino le attuali criticità e consentano una normale operatività che al contempo garantisce un corretto funzionamento dello scalo e un abbattimento degli effetti ambientali sui cittadini e il territorio;
- le infrastrutture indispensabili al corretto funzionamento dello scalo sono rappresentate innanzi tutto da una pista di volo efficiente, oltre che da altre opere del "sistema aeroporto" (terminal, piazzali aeromobili, accessibilità e collegamenti col territorio);
- la pista di volo rispondente al requisito di qualificazione funzionale e ambientale dell'aeroporto è da sempre indicata in una infrastruttura con tracciato posto al fianco dell'autostrada A11 Firenze-Mare (la cosiddetta "pista parallela") e tale è la soluzione confermata e proposta dall'attuale gestore dello scalo e validata dagli enti nazionali competenti (ENAC, ENAV), identificandola nello specifico nella pista 12/30 (orientamento 120°/300° rispetto al nord magnetico);
- la proposta di pista 12/30, prevista in una dimensione rispondente al ruolo minimo che lo scalo fiorentino deve poter svolgere adeguatamente nell'ambito del sistema toscano e per la relativa tipologia di traffico che vi deve operare, è supportata da valutazioni ambientali, funzionali e economiche già agli atti sufficienti per completare la procedura di approvazione di un atto quale un Piano d'Indirizzo Territoriale (PIT);
- l'adeguamento infrastrutturale dell'aeroporto di Firenze con la nuova pista 12/30 è preconditione indispensabile per dare vita, assieme allo scalo di Pisa, a un vero sistema aeroportuale toscano, recuperandone l'attuale grave carenza di capacità, e permettere il conseguente riconoscimento degli scali toscani quali aeroporti strategici nell'ambito del piano nazionale degli aeroporti;

si invita

a procedere con la massima rapidità negli ulteriori adempimenti necessari all'approvazione definitiva dell'atto urbanistico in oggetto senza ulteriori dilazioni di tempi e appesantimenti delle procedure già previste nel normale iter approvativo del masterplan aeroportuale.



OSSERVAZIONI

Soluzione per la pista

I documenti della variante al PIT adottata continuano a far riferimento a più opzioni possibili per la sistemazione della pista del "Vespucci", nello specifico identificati negli "Areali di fattibilità" A (allungamento pista esistente 05/23) e B (nuova pista "parallela convergente" 12/30), come se l'obiettivo della qualificazione ambientale e funzionale dello scalo fosse ugualmente ottenibile tramite più soluzioni. Tale impostazione risulta errata in quanto l'allungamento della pista esistente 05/23 non è in alcun modo una soluzione paragonabile per effetti e benefici funzionali e ambientali con la realizzazione della nuova pista 12/30, unica opzione in grado di qualificare realmente lo scalo fiorentino garantendone un migliore rapporto con le aree abitate e il territorio.

Si ricorda che l'allungamento della pista esistente, a fronte di costi comunque elevati e problemi realizzativi (interferenza con l'autostrada A11, con il canale di cinta orientale, con il tracciato della tranvia), mantiene inalterate gran parte delle criticità attuali: vicinanza alle aree residenziali, voli a bassa quota sugli abitati, ostacoli sulle testate pista, presenza di rilievi montuosi sui prolungamenti asse pista, incidenza del vento in coda ai velivoli (con i conseguenti dirottamenti e disfunzioni operative), assetto pista-piazzali non funzionale con necessità di lunghi rullaggi dei velivoli a terra (con i conseguenti carichi inquinanti), permanenza della barriera fisica costituita dalla pista attuale che taglia trasversalmente la piana tra Castello e Sesto Fiorentino ostacolando collegamenti e connessioni territoriali e ambientali.

Per chiarezza, è quindi opportuno precisare che l'obiettivo di riqualificazione ambientale e funzionale dell'aeroporto di Firenze è realmente ottenibile solo con l'opzione nuova pista 12/30, senza la quale sarebbero contraddetti gli stessi obiettivi della variante al PIT per quanto riguarda l'aeroporto di Firenze e negato il proposito di costituzione del sistema aeroportuale toscano, più volte richiamato nei documenti del PIT, sistema che naturalmente non potrebbe vedere la luce a fronte di uno scalo nell'area fiorentina che dovesse mantenere le attuali criticità strutturali e operative.

Aeroporto e ambiente

Uno dei temi conduttori dell'intera variante al PIT è l'attenzione per la sostenibilità ambientale dei progetti aeroportuali, obiettivo sul quale si concorda totalmente. Tale impostazione si accorda con le politiche che guidano ormai da tempo tutte le componenti del settore aereo, dalla progettazione e conduzione delle strutture aeroportuali e la gestione delle attività aeree, all'industria aeronautica sempre più tesa al miglioramento delle prestazioni dei velivoli in termini di risparmio energetico e riduzione delle emissioni.

Per quanto riguarda il progetto della nuova pista 12/30 per l'aeroporto di Firenze, i miglioramenti ambientali connessi al diverso assetto dello scalo e delle procedure di volo è ampiamente attestato nelle valutazioni degli enti competenti (ARPAT) agli atti nella stessa variante al PIT. Valutazioni che confermano oggi l'evoluzione ambientale positiva che è sempre stata uno degli elementi a sostegno della validità della soluzione di pista "parallela" all'autostrada A11 per lo scalo fiorentino.

A completamento delle valutazioni positive citate, si evidenzia come sul futuro quadro ambientale dello scalo inciderà anche il cosiddetto aggiornamento del parco macchine, aspetto che nelle analisi contenute nella variante al PIT è stato considerato per quanto riguarda il traffico stradale previsto nella piana ma non quello aereo. E' opportuno invece considerare che nei prossimi anni, sostanzialmente in coincidenza con l'arco temporale nel quale si può ipotizzare l'entrata in funzione della nuova pista, saranno entrate in servizio nuove generazioni di velivoli proposti da tutti i principali



costruttori (Airbus, Boeing, Bombardier, Embraer). Velivoli che rappresentano l'evoluzione ecologica dei modelli impiegati oggi, caratterizzati da motorizzazioni e accorgimenti costruttivi e aerodinamici in grado di abbattere i consumi di carburante e le emissioni acustiche e atmosferiche, garantendo un ulteriore miglioramento della compatibilità delle attività aeree con il territorio.

Riguardo l'aspetto specifico delle emissioni gassose, che per quanto riguarda la fonte aeroporto manterranno un'incidenza minima rispetto al quadro generale della piana (come spiegato anche nei documenti di ARPAT allegati alla variante al PIT), è da evidenziare con maggior forza l'evoluzione positiva che sarà comunque indotta dal diverso e più funzionale assetto delle infrastrutture connesse alla nuova pista 12/30 (localizzazione del piazzale di sosta rispetto alle direttrici principali di volo). Un assetto che consentirà di dimezzare i movimenti a terra dei velivoli (stimabili con l'attuale traffico in circa tre ore al giorno) con il conseguente dimezzamento dei consumi di carburante e delle emissioni prodotte in tale fase di attività aerea.

Questa evoluzione positiva non ha relazione con la prescrizione posta nella variante al PIT che pone il veto alla realizzazione della bretella di rullaggio, come erroneamente viene indicato nei documenti regionali. La bretella di rullaggio, infatti, normale componente delle infrastrutture di volo in qualunque aeroporto dotato di un certo traffico, non è di per sé un'infrastruttura impattante. Ad impattare è la necessità o meno per i velivoli di compiere lunghi rullaggi a terra per spostarsi tra pista e piazzali di sosta, che è funzione dell'assetto dello scalo in relazione delle procedure di volo. Quando tali rullaggi risultano necessari (com'è il caso dell'attuale aeroporto di Firenze con la pista esistente 05/23), avvengono indipendentemente dall'esistenza o meno della bretella di rullaggio e l'assenza di tale infrastruttura è addirittura peggiorativa del quadro ambientale perché costringe a ulteriori soste forzate dei velivoli che devono attendere di poter occupare impropriamente la pista di volo per rullare da/per i piazzali di sosta (per questo è stato un grave errore non aver mai dotato di bretella di rullaggio l'attuale scalo fiorentino).

Quando l'assetto pista-piazzali-procedure di volo principali non necessita di lunghi rullaggi (come sarà per l'aeroporto di Firenze dotato della nuova pista 12/30), l'esistenza o meno della bretella non ha influenza sulla componente ambientale. La sua realizzazione sarebbe in ogni caso auspicabile per completezza di una normale infrastruttura di volo, ma risulta meno determinante (rispetto all'attuale assetto dello scalo) e soprattutto la sua presenza o meno non incide sulle emissioni nella movimentazione a terra dei velivoli. In sostanza, con la nuova pista 12/30 gli aerei potranno terminare la corsa di atterraggio entrando direttamente sul piazzale di sosta e avranno il punto di inizio della corsa di decollo in prossimità del piazzale stesso, razionalizzando in modo sostanziale le movimentazioni in aeroporto e contribuendo di per sé al contenimento degli effetti ambientali.

Il quadro dello scalo fiorentino risultante dalla costruzione della nuova pista 12/30 può essere considerato quindi ancor più positivo e rassicurante rispetto a quanto delineato nei documenti del PIT e dovrebbe essere più che sufficiente per far maturare una decisione rapida e positiva sull'approvazione definitiva dell'atto urbanistico, senza necessità di vincolare l'iter ad ulteriori approfondimenti.

Valutazione Impatto Sanitario (VIS)

Tra gli approfondimenti giudicabili non necessari posti nelle prescrizioni specifiche allegate alla variante al PIT risulta la richiesta della redazione di una nuova Valutazione di Impatto Sanitario (VIS) da allegare al documento di VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) previsto nella normale procedura approvativa del nuovo masterplan dell'aeroporto. Tale richiesta può risultare accettabile se con essa si intende lo specifico capitolo già previsto nella stessa VIA inerente la valutazione degli effetti sanitari dell'opera. E' da ritenere una richiesta eccessiva e non condivisibile se si in-



tende la redazione di una vera e propria nuova VIS sulla piana, in realtà non necessaria se correlata agli effetti delle previste opere aeroportuali, come hanno spiegato in varie occasioni le stesse autorità sanitarie regionali (ARS) e riportato anche nei documenti del PIT.

La necessità di una VIS sussisterebbe se si prevedessero aggravamenti della situazione acustica e delle emissioni in atmosfera, i fattori potenzialmente incidenti sulla salute della popolazione. Ma per entrambi i fattori tale aggravamento è già stato escluso da ARPAT che invece - come noto e agli atti - conferma un'evoluzione positiva: il netto miglioramento per il quadro acustico sugli abitati, un'incidenza poco significativa rispetto al quadro dell'area per le emissioni in atmosfera, che invece sono influenzate da altre fonti sulle quali si deve intervenire.

D'altra parte, rimanendo in tema di sistema aeroportuale toscano, nessun ente, organismo o istituzione regionale ha mai ritenuto necessaria la redazione di una specifica VIS connessa a progetti di sviluppo dell'aeroporto di Pisa, nonostante le sue dimensioni, la tipologia di traffico e di velivoli che lo interessa, la prossimità delle piste a capacità intercontinentale con l'area abitata, i voli su una larga fetta di città attuati come procedura usuale, la prossimità con un'area protetta quale il parco di Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli e l'inserimento dello scalo in un quadrante territoriale particolarmente congestionato.

Si invita quindi a soprassedere a ulteriori appesantimenti della procedura in corso evitando valutazioni non strettamente necessarie e ridondanti rispetto a situazioni già chiarite e passaggi già previsti nei normali iter procedurali del masterplan aeroportuale.

Parco e aeroporto

Il rapporto tra parco e aeroporto è uno degli aspetti storicamente più contrastati e discussi nel decennale dibattito intorno allo scalo fiorentino, così come nel lungo percorso partecipativo in corso dal 2009 per la creazione del parco agricolo della piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze, e affrontato tendenzialmente in modo molto critico in tutto l'iter della variante al PIT. Un contrasto che in realtà non ha motivo di essere se si assume la consapevolezza dello scalo aereo quale parte del sistema infrastrutturale indispensabile alla vita di un territorio e di un'area metropolitana come avviene ovunque (così come per le ferrovie, le tranvie, le reti viaria, ecc.), e dello scalo fiorentino quale infrastruttura già presente dalla fine degli anni venti del secolo scorso nel territorio destinato al futuro parco della piana, con le sue attività aeree sviluppatesi nel corso di oltre ottant'anni, le sue esigenze e opportunità.

D'altra parte, anche quella che avrebbe dovuto essere dagli anni settanta la soluzione aeroportuale ideale per la Toscana, ossia il nuovo scalo di Firenze San Giorgio a Colonica, oggi si sarebbe trovato inserito ancor più nel cuore del previsto parco della piana e l'aeroporto eletto a principale infrastruttura di volo della Toscana, lo scalo di Pisa, convive territorialmente e funzionalmente da sempre con il grande parco di Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli. Quindi la coesistenza tra parco e aeroporto rappresenta una condizione possibile, con i necessari adeguamenti e accorgimenti ambientali per l'inserimento delle infrastrutture nel territorio e il loro normale funzionamento, naturalmente a condizione che sussista la volontà da parte di tutti i soggetti coinvolti di collaborare realmente al raggiungimento di tale integrazione, che dovrebbe essere anche l'obiettivo dichiarato di un atto urbanistico e politico quale la variante al PIT "per la creazione del parco della piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze".

Per quanto riguarda le specifiche opere accessorie connesse alla realizzazione della nuova pista 12/30, queste sono trattate nel materiale della variante adottata in una specifica sezione (Allegato A5) e proporremo più avanti alcune considerazioni. Qui vogliamo sottolineare come anche



nella piana fiorentina la coesistenza tra parco e aeroporto possa essere valorizzata in funzione degli stessi fini del parco quale spazio di aggregazione con finalità sociali, culturali, turistiche, educative. Il modello è quello in essere da tempo in varie realtà europee, dove grandi aree verdi, parchi attrezzati o aree protette poste negli intorni aeroportuali o addirittura entro gli stessi sedimi dello scalo sono sviluppati quali spazi offerti al pubblico da vivere per lo svago, il contatto con la natura, le attività del tempo libero, ecc. Nel caso specifico del "Vespucci" e dei progetti che lo riguardano, sono molti gli aspetti che potrebbero essere valorizzati.

Ad esempio, la localizzazione stessa dello scalo si presta in modo ottimale a considerare l'infrastruttura quale luogo della città metropolitana, punto di riferimento a disposizione dei cittadini della piana con i servizi dell'area terminale esistenti e previsti con lo sviluppo dell'aerostazione. Per questo è importante che lo scalo sia ben inserito nella rete di collegamenti attraverso la piana, in modo da facilitarne la raggiungibilità dai centri urbani, sia attraverso il sistema dei collegamenti su ferro inseriti nella stessa variante al PIT, sia tramite la rete di mobilità elementare, con percorsi ciclabili e pedonali che raggiungano anche l'area terminale dello scalo. Percorsi che possono essere rimodellati attorno al nuovo sedime aeroportuale ed attrezzati con aree di sosta che consentano anche l'osservazione delle stesse attività aeroportuali, sul modello - come accennato in precedenza - di simili realtà europee dove la presenza dell'aeroporto diventa elemento di attrazione per i cittadini e motivo di vivere parchi e aree verdi.

In quest'ottica e in linea con la concezione del parco della piana anche come parco attrezzato con offerta di attività di svago, sportive e per il tempo libero, potrebbe essere anche pensata una ricollocazione della sede dell'aeroclub di Firenze nell'ambito del nuovo sedime aeroportuale tale da consentire una più facile relazione con il pubblico. Gli aeroclub, enti affiliati al CONI, per propria natura sono strutture istituzionalmente preposte alla diffusione della cultura aeronautica e all'avvicinamento dei cittadini, soprattutto giovani, al mondo del volo. Negli aeroporti che sviluppano importante traffico commerciale tale funzione risulta col tempo sempre più problematica per le norme che regolano l'accessibilità alle aree di volo e ai sedimi, tanto che spesso si sceglie la ricollocazione degli stessi aeroclub su aeroporti minori vicini o su aviosuperfici. Il problema riguarda da tempo anche l'aeroporto di Firenze e il relativo aeroclub, presenza storica sullo stesso scalo. Il riassetto del sedime aeroportuale e l'integrazione con il parco al suo intorno potrebbe creare interessanti opportunità per affrontare anche questo aspetto.

Altro possibile spunto di collaborazione tra aeroporto e parco dovrebbe riguardare le sistemazioni ambientali dell'intorno aeroportuale. Come noto, in qualunque aeroporto esiste la necessità di gestire il cosiddetto fenomeno del bird strike, ossia l'eventualità di impatto tra velivoli e avifauna presente nell'area aeroportuale e nel territorio circostante. Si tratta di una questione particolarmente presente per gli scali in vicinanza del mare, ma di fatto in modo più o meno accentuato tale fenomeno rientra nella normale gestione di qualunque scalo aereo e viene affrontato in vari modi. Tra questi c'è l'attenzione per la sistemazione e gestione dei terreni entro il sedime aeroportuale e nell'intorno, con accorgimenti nella tipologia di vegetazione impiantata e nella relativa conduzione e manutenzione in funzione della realizzazione degli habitat naturali più appropriati. Considerando che tutto l'intorno aeroportuale del "Vespucci" sarà interessato da una nuova progettazione ambientale pare opportuno che tale fase sia condotta secondo le più opportune forme di collaborazione tra enti aeronautici e aeroportuali preposti e enti gestori del territorio, delle aree protette e delle attività del parco.

Molti altri aspetti potrebbero essere spunto per valorizzare la presenza dell'infrastruttura aeroportuale nella piana, al di là della stretta funzione di trasporto, ma ciò può avvenire solo se anche



a Firenze si riesce a instaurare un normale rapporto collaborativo tra lo scalo aereo e gli enti del territorio, superando gli atteggiamenti negativi e preconcezioni che hanno purtroppo caratterizzato la vicenda aeroportuale fiorentina per troppo tempo.

Accessibilità

Tra le opere per la piana previste nel documento della variante al PIT riveste un'importanza primaria il sistema dei collegamenti su ferro a scala metropolitana e, nello specifico, anche il sistema di accessibilità verso l'aeroporto "Vespucci". Si tratta di un aspetto di grande importanza per l'inserimento territoriale di uno scalo aereo sulla cui necessità si concorda pienamente. La nostra associazione, fin dalla sua costituzione, ha sempre criticato proprio il fatto che la cosiddetta "cura del ferro" che ha ispirato per tanto tempo la politica della mobilità degli enti locali non sia mai stata applicata all'aeroporto di Firenze realizzando adeguati sistemi di connessione con il territorio che ne costituisce il bacino di utenza primario, nonostante l'opportunità offerta dalla presenza di linee ferroviarie in prossimità dello stesso scalo. Per il collegamento con il centro di Firenze ha preso corpo nel tempo il progetto della linea 2 della tranvia, soggetto però fino ad oggi alle note vicissitudini. Per la connessione con il resto del territorio, soprattutto la direttrice Prato-Pistoia, non è mai stato fatto sostanzialmente nulla. L'accessibilità su ferro dello scalo fiorentino è quindi senza dubbio un aspetto del PIT da sviluppare ed attuare con la massima urgenza, tenendo conto di due considerazioni.

La prima riguarda la necessità di far chiarezza una volta per tutte sul definitivo assetto che avrà l'aeroporto fiorentino, concludendo al più presto le procedure per l'approvazione definitiva della nuova pista 12/30. Se infatti dovesse prevalere un esito negativo rispetto a tale progetto e lo scalo fosse condannato a mantenere l'attuale configurazione, oltre alle conseguenze per il trasporto aereo dell'area fiorentina e della Toscana, si prefigurerebbero scenari differenti anche per l'assetto dell'intorno aeroportuale e del sistema infrastrutturale in esso previsto (opzione che in questa sede non vogliamo prendere in considerazione ma che teoricamente nei documenti del PIT sarebbe ancora contemplata, come trattato nel primo punto delle presenti osservazioni).

La seconda considerazione è una raccomandazione: nel testo del documento (Allegato A1, All. 7_2) vengono descritte varie ipotesi per i tracciati dei collegamenti su ferro attorno allo scalo, in particolare per i prolungamenti del sistema tranviario verso Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio-Prato. Vorremmo evidenziare come sia essenziale dare preferenza ad assetti che per quanto possibile prevedano linee che transitano direttamente in prossimità del terminal aeroportuale servendolo con stazioni passanti e non attestandosi presso di esso con apposite linee o sistemi trasportistici di raccordo provenienti da stazioni più distanti. Ciò infatti sarebbe causa di "rottura di tratta", ossia della necessità di cambiare convoglio o mezzo di trasporto per raggiungere fisicamente l'aerostazione, eventualità che rappresenta il disagio peggiore nei collegamenti con gli aeroporti. Una soluzione corretta in tal senso era stata prevista già nei primi anni duemila, quando in prossimità del parcheggio denominato Palagio degli Spini, allora appena realizzato con i fondi speciali assegnati a Firenze in vista Giubileo del 2000, dovevano attestarsi la linea due della tranvia, la stazione aeroporto sulla ferrovia esistente per il centro manutenzione dell'Osmannoro che avrebbe dovuto essere prolungata verso Campi Bisenzio e Prato, la stazione per le linee extraurbane dei bus. Il tutto doveva essere connesso direttamente con l'area terminale del "Vespucci" tramite una passerella che consentisse di superare le corsie dell'autostrada A11, realizzando in tale sito un polo intermodale di importanza strategica per tutta l'area metropolitana e la regione. Il progetto purtroppo non ha avuto seguito e successive previsioni hanno variato gli assetti deli-



neati, come la posizione della fermata della tranvia, indebolendo la validità del polo intermodale. Oggi sono in valutazione varie ipotesi, ma l'assetto delineato allora potrebbe essere ancora valido e da recuperare, soprattutto in funzione di collegamenti efficienti con la direttrice Prato-Pistoia.

Opere accessorie e compensative

La questione delle opere accessorie e compensative connesse alla realizzazione della nuova pista per lo scalo fiorentino è uno dei punti più significativi e controversi della variante al PIT per il potenziale condizionamento che potrebbe derivarne sulla realizzabilità dello stesso progetto aeroportuale e quindi sull'attuazione degli obiettivi dell'atto urbanistico in discussione. A tale aspetto, nei documenti collegati all'atto urbanistico, è dedicata una modifica apportata alla Disciplina del masterplan del documento "Il sistema degli aeroporti toscani" (parte integrante del PIT approvato nel 2007), con l'inserimento nel relativo testo di quattro nuovi articoli specifici dedicati all'aeroporto di Firenze (Allegato A5, Disciplina del masterplan, Art.3).

Una prima osservazione da fare riguarda l'impostazione attuata, risultando piuttosto discutibile aver introdotto prescrizioni rivolte al solo gestore dell'aeroporto di Firenze e riguardanti esclusivamente lo scalo fiorentino in un documento quale il masterplan degli aeroporti toscani che per sua natura dovrebbe contenere dispositivi riguardanti l'intero sistema aeroportuale regionale, con regole, attenzioni, condizioni uguali per tutti i soggetti e tutte le realtà toscane coinvolte. Ciò ancor più quando tali dispositivi vanno a toccare questioni e situazioni simili presenti in vari ambiti regionali. Le prescrizioni degli enti locali su specifici progetti aeroportuali dovrebbero invece essere introdotte e proposte nella procedura approvativa del singolo masterplan aeroportuale.

Entrando comunque nel merito delle prescrizioni poste (nuovo Art.5 ter della Disciplina del masterplan), si deve evidenziare come siano sostanzialmente condivisibili quelle riguardanti le opere strettamente connesse alla realizzazione della pista, d'altra parte in gran parte implicite nello stesso progetto aeroportuale che naturalmente comporta interventi di adeguamento del territorio interessato da realizzare garantendo la migliore funzionalità dei nuovi assetti: sistema viario, sistema delle acque (con garanzia per la sicurezza dell'assetto idraulico anche in relazione allo spostamento del Fosso Reale), ripermimetrazione del parco, rilocalizzazione di una porzione dei boschi della piana, possibile dismissione di parte del sedime che ospita l'attuale pista (naturalmente solo dopo l'entrata in funzione effettiva della nuova pista).

Non risulterebbe invece condivisibile voler caricare sul progetto aeroportuale altre opere non strettamente ad esso connesse e riguardanti altri ambiti del parco, magari sotto la forma di opere compensative, né è condivisibile l'impostazione che vorrebbe imporre ogni onere relativo al riassetto di questa porzione di piana a carico del gestore dell'aeroporto di Firenze. Naturalmente la suddetta società di gestione sarà libera di valutare e accettare nella misura che crede i sovracosti dell'opera, ma ciò che preoccupa è il pericolo che un aggravio ingiustificato degli oneri accessori e compensativi possa portare a un giudizio di insostenibilità del progetto della pista, ostacolando l'attuazione di un'opera pubblica di importanza strategica per l'intera area metropolitana e per la Toscana.

Oltretutto pare ragionevole che ogni ente coinvolto e interessato nell'assetto di questo quadrante della piana e che già di per se ha progetti in corso o previsti faccia la propria parte nell'attuazione delle previsioni della variante al PIT, in collaborazione con gli enti aeroportuali. D'altra parte, anche sotto questo aspetto risulta utile inquadrare la questione in un'ottica di sistema aeroportuale toscano e ricordare come nel caso dell'aeroporto di Pisa ci sia sempre stato e sia confermato oggi il supporto di altri enti per la realizzazione di opere accessorie connesse



al masterplan aeroportuale. Supporto che va a sgravare l'impegno economico richiesto al gestore dell'aeroporto, oltre che facilitare le fasi degli iter politico-burocratici di competenza degli enti coinvolti.

Dibattito, partecipazione e comitato di garanzia

Tra le prescrizioni poste all'aeroporto di Firenze, sempre con apposita integrazione della Disciplina del masterplan degli aeroporti toscani (Allegato A5, art.3), ci sono anche la creazione di un "comitato di garanzia" che dovrebbe vigilare sull'attività del "Vespucci" (art.5 quater) e l'attivazione di un dibattito pubblico (art.5 quinquies) che dovrebbe partire dopo l'approvazione della variante al PIT, quindi presumibilmente nel 2014.

Relativamente al dibattito pubblico, peraltro oggetto anche della nuova legge sulla partecipazione varata dalla Regione Toscana (LR 46/2013, aggiornamento della LR 69/2007), tale adempimento può risultare un'iniziativa positiva e condivisibile se intesa quale strumento per diffondere un'informazione pubblica e corretta sulla realtà dell'aeroporto, sui progetti della nuova pista e sui reali effetti ambientali previsti, come delineati nell'ampia documentazione già prodotta da tutti gli enti competenti (statali e regionali) e che sarà oggetto degli ulteriori approfondimenti sviluppati nella procedura approvativa del masterplan aeroportuale. Risulterebbe invece del tutto fuori luogo l'apertura di una nuova fase di dibattito che volesse porre in discussione nuovamente ipotesi diverse per la soluzione della questione aeroportuale, come farebbero intendere certi passaggi delle citate norme, e ancor più inappropriato se a tale dibattito fossero vincolati gli ulteriori passaggi attesi per l'approvazione definitiva della variante al PIT da parte del consiglio regionale. Significherebbe riportare indietro di anni la questione e rialimentare un processo di partecipazione in atto ormai dal dicembre 2008, con la riapertura di discussioni su aspetti da considerare superati e chiariti.

Discutibile risulta anche il "comitato di garanzia" che dovrebbe essere istituito per attuare una sorta di controllo dell'attività dello scalo fiorentino. Non se ne comprendono le competenze, l'esigenza né la reale possibilità di influenza sulle attività aeree e aeroportuali, regolate da norme internazionali valide a livello mondiale e non certo riscrivibili a Firenze. Oltretutto esiste già un organismo, la Commissione aeroportuale, dove sono rappresentati gli enti coinvolti e preposto a occuparsi degli aspetti ambientali dello scalo (e il "Vespucci" di Firenze è stato uno dei primi in Italia ad istituirlo, nel giugno 2000). Anche in questo caso è opportuno quindi evitare la creazione di sovrastrutture dalla dubbia utilità, che potrebbero diventare ulteriori occasioni di freno alla realizzazione e al funzionamento di opere e servizi pubblici essenziali per il territorio.

Su entrambe le questioni, inoltre, si deve ancora una volta evidenziare come tale impostazione, se ritenuta davvero necessaria per la gestione di progetti aeroportuali e attività aeree, debba trovare applicazione a scala regionale e non possa rappresentare un dispositivo ad hoc per un gestore e uno scalo.

Quindi, se approvata nei termini delineati ad oggi, la prescrizione che prevede dibattito pubblico, partecipazione e comitato di garanzia dovrebbe essere estesa agli altri scali toscani e valere ancor più per scali di maggiore dimensione, come l'aeroporto di Pisa. Ciò anche in considerazione della situazione dello scalo pisano e dei progetti in corso, con implicazioni per l'assetto urbano e territoriale, la rilevanza sociale di alcuni interventi come la delocalizzazione di abitazioni in atto e la previsione di ulteriori forti incrementi del traffico aereo (ipotizzato fino a 10 milioni di passeggeri) nonostante i voli sulla città e sul parco e il ruolo di scalo cittadino a capacità intercontinentale. Piani e interventi attuati e in attuazione senza che mai sia stata posta l'esigenza di particolari procedure e discussioni al di là degli ordinari iter progettuali proposti e attuati dal gestore aeroportuale.



Ottica di sistema e holding

Filo conduttore di tutto il documento della variante al PIT è il continuo richiamo alla esigenza di inquadrare i progetti per l'aeroporto di Firenze in un'ottica di sistema aeroportuale regionale, identificata nella relazione gestionale e operativa da istituire con l'aeroporto di Pisa e il relativo ente gestore tramite la holding tra SAT e ADF. A questo proposito si ribadisce quanto la nostra associazione ripete da sempre.

Si concorda con l'opportunità di ricercare ogni forma possibile di collaborazione tra gli scali di Pisa e Firenze, entrambi indispensabili per garantire una funzionale dotazione aeroportuale alla regione e nessuno dei due in grado di servire da solo la domanda di trasporto aereo generata dalla Toscana, dato l'assetto del tutto anomalo ma ormai consolidato esistente nella nostra regione. Si evidenzia però come tale proposito, continuamente richiamato in ogni atto ufficiale e in ogni dichiarazione da parte di tutti i soggetti coinvolti, resti ad oggi contraddetto da una politica aeroportuale che continua a seguire binari opposti rispetto ai due maggiori scali e i rispettivi gestori sotto tutti gli aspetti coinvolti (urbanistico, ambientale, procedurale, ecc.). Una discrepanza evidente anche nella procedura in atto, come evidenziato in vari punti specifici trattati in precedenza, e nel masterplan degli aeroporti toscani, soprattutto in relazione alle valutazioni di tipo ambientale dalle quali poi vengono fatti ricorrere vincoli e prescrizioni che si vorrebbero porre ai progetti e all'attività del solo scalo fiorentino. Si ribadisce quindi come base per la costruzione di una reale politica di sistema e premessa alla costituzione della holding debba essere l'adozione di un'unica politica aeroportuale regionale in tema di aeroporti.

Si ribadisce inoltre come, per più ragioni, risulti del tutto inappropriato il legame posto tra l'approvazione della variante al PIT e il via libera alla nuova pista di Firenze con la creazione della holding tra i gestori dei due maggiori scali toscani. Innanzi tutto, per il condizionamento che si pone al progetto dello scalo fiorentino in termini di tempistica, data la complessità dell'operazione di integrazione delle due società SAT e ADF, entrambe quotate in borsa e operanti in un quadro aeroportuale particolare come quello toscano (condizionamento che oltretutto continua a incidere solo su Firenze, mentre non è stato posto per i progetti dello scalo di Pisa che proseguono senza alcun vincolo con la creazione della holding). Quindi, per la considerazione che il progetto da attuare per qualificare lo scalo di Firenze - la nuova pista 12/30 - resta invariato qualunque sia il soggetto gestore dello scalo o del sistema aeroportuale e attuatore del progetto, singolo o unito in holding, pubblico o privato. Infine, perché i ruoli dei due scali entro il sistema aeroportuale toscano sono già ben definiti, con l'unico obiettivo plausibile del rafforzamento delle specializzazioni possibili già in atto per scali distanti quali sono "Galilei" e "Vespucci" e con nessuna possibilità per una eventuale holding di incidere e modificare tale aspetto operativo.

Occorre quindi accelerare ogni processo decisionale verso l'approvazione della variante al PIT eliminando ogni ulteriore potenziale elemento di freno alla soluzione della reale criticità del sistema aeroportuale toscano che sta nella carenza di capacità infrastrutturale prima che nell'aspetto gestionale.

Associazione "V. Giannotti"
per lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze

Firenze, 21 ottobre 2013

