

COMITATO PICCOLI AZIONISTI TOSCANA AEROPORTI

AGLI ORGANI DI INFORMAZIONE LOCALI E NAZIONALI

Pisa, 3 Marzo 2020

OGGETTO: Querelle **SILANI – TOCCAFONDI**

Su Repubblica, Simone Silani (2020 a Sinistra), in previsione dei cambiamenti che s'imporranno nei 5-6 anni, di tempo necessario per progettare, autorizzare e costruire una nuova pista a Firenze, propone, per contenere le emissioni atmosferiche, di ripensare l'intero sistema di trasporto integrato, coinvolgendo la strategia aeroportuale, anche alla luce degli indirizzi UE.

Gli risponde Gabriele Toccafondi (Italia Viva), a sostegno del pensiero renziano: -“..non ci arrendiamo e diciamo che dobbiamo costruire la nuova pista e chiudere quella attuale”; aggiungendo: “ogni anno si cancellano o dirottano 1200 voli, perdendo 126.000 passeggeri per motivi meteo; ...l'attuale pista è talmente corta che per volarci i piloti hanno bisogno di un brevetto specifico; senza la nuova pista.. ..ricadute economiche generate dai 2,5milioni di passeggeri in meno; sono ventimila i cittadini di Brozzi, Peretola e Quaracchi che non ne possono più dell'attuale situazione: da decenni vivono sotto a rumori assordanti che rendono la loro vita impossibile.”

Chiarendo che non siamo contrari allo sviluppo del Vespucci, in linea con le promesse PREFUSIONE e con regolamenti e direttive internazionali, ricostruiamo i fatti sinteticamente, senza farci condizionare campanilisticamente o partiticamente:

- la commissione UE suggerisce di sostituire i voli corto raggio con l'Alta Velocità (AV), fino a tratte di **500 Km**;

- Il **6 11 2015**, la Commissione di VIA regionale toscana ha bocciato il progetto della nuova pista fiorentina emettendo il parere n.**110**:

“Negativo - Incompatibile - Non procedere con la Valutazione VIA”;

- l'**8 08 2016**, il **TAR** ha annullato gli atti della variante sulla nuova pista, inserita nel Piano d'Indirizzo Territoriale (**PIT**), giudicando la **VAS inadeguata**;

- Il **21 07 2017**, è entrato in vigore il **D.lgs. 104**, recependo parzialmente la **Direttiva UE 52/2014**;

- il **27 05 2019**, il **TAR** ha **annullato il Decreto di VIA n.377, della nuova pista fiorentina**;

- il **12 02 2020**, l'UE ha messo in mora l'Italia, giudicando carente la sua legislazione sulla VIA, per non aver recepito in modo soddisfacente nel suo ordinamento, la **Direttiva UE 52/2014**;

- il **13 02 2020** il Consiglio di Stato ha confermato l'annullamento del **Decreto di VIA 377**;

- il **20 02 2020** il **TAR della Campania ha bocciato la VIA dell'Aeroporto di Salerno, come era già successo a Treviso, a dimostrazione che le normative e le direttive valgono per tutti**;

- Italia Viva ora propone il Piano Shock Italia: “**per superare cavilli e norme farraginose, occorre un Dlg per nominare un commissario, con la legge che gli attribuisca poteri di semplificazioni di procedure e tempi**, come si è fatto a Genova per il **Ponte Morandi**”.

All'inconfutabilità dell'esecutività delle sentenze, si aggiungono le seguenti considerazioni:

- l'urgenza della ricostruzione del Ponte genovese è dovuta all'isolamento creato dal crollo alla città ed alle attività commerciali portuali ed all'interruzione dei collegamenti autostradali. Firenze non ha urgenze analoghe. Voler bypassare Sentenze e Direttive UE, chiedendo **decreti speciali**, vuol dire perseverare in soluzioni affrettate ed ignorare le sentenze emesse ed i moniti dell'Europa;

- con la gestione di T A il Vespucci continua a svilupparsi più della media nazionale, nel 2019 del+ 5,7%, pur avendo perso 396 voli per cause meteorologiche;

- affermare che il Vespucci perde 126.000 passeggeri per cause meteorologiche è fuorviante, in quanto rapportandoli ai 396 voli persi, equivarrebbe a dire che ogni volo avrebbe trasportato 318 passeggeri, cosa fattibile solo con aerei di grande capacità e con una pista da 2400m, così come è inesatto lamentare mancate ricadute economiche per 2,5milioni di passeggeri in meno. La nuova pista prevede 4,5milioni di passeggeri, solo nel **2029**. Essi sono stati 2.874.233, nel **2019**, solo 1.625.767 meno di quelli previsti con la nuova pista, ma fra 10 anni;

- altrettanto fuorviante è affermare che a Firenze possono atterrare solo piloti con brevetto specifico, in quanto tutti i piloti devono possedere medesimi brevetti per poter condurre i voli commerciali. Le Compagnie li abilitano poi sui vari aerei, alle relative procedure, minime strumentali ed atterraggi e decolli su piste corte, ecc.

Abilitazioni che si conservano, periodicamente;

- London City, con una pista di soli 1508m, fa volare circa 4.600.000 passeggeri, con piloti normali;

- la pista fiorentina, anni fa, è stata chiusa mesi per rifarla ed è costata molti milioni. Perché chiuderla definitivamente, anzi trasformarla in prati, nel caso fosse costruita la nuova pista? Sarebbe un errore industriale. Molti aeroporti hanno piste divergenti, usabili in particolari circostanze e da determinati aerei;

- generalizzare che 20.000 cittadini di Peretola, Brozzi e Quaracchi sono sottoposti al rumore aereo, senza specificare dati aggiornati sulla mappatura acustica in decibel, equivale a dire che essi sono ¼ di quelli pisani sottoposti a rumore aereo, per cui proporre una nuova pista a Firenze, avvalorare la richiesta analoga pisana di avere una pista che eviti il sorvolo della città. Cosa fattibile da tempo.

A tutte queste problematiche si poteva provvedere già 17 anni fa, ottemperando alla VIA del 2003, sul Master Plan progettato dall'aeroporto fiorentino e che prevedeva prescrizioni ministeriali, tuttora obbligatorie, da attuare sull'attuale pista, per poter sviluppare il Vespucci. Contemporaneamente, l'allora AD del Galilei, Ing. Ballini chiedeva di poter costruire e gestire, **in proprio**, il supertreno FI-PI, per allargare il bacino di traffico dei 2 aeroporti a quello raggiunto dai voli point to point del Galilei. Questa era la visione strategica sinergica aeroportuale che avrebbe risolto, da allora, i problemi odierni. Meditiamo, perché è ancora tutto attuabile!