



AEROPORTO E PARCO

In merito alla posizione sull'aeroporto espressa dai sindaci dei Comuni di Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Calenzano e Signa e dalle segreterie del PD della piana ed al dibattito in corso sul rapporto tra il parco e lo scalo aereo, l'Associazione "V. Giannotti" per lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze intende ribadire la rilevanza della questione della pista del "Vespucci" per il nuovo assetto della piana tra Firenze e Sesto Fiorentino e per la vita dell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia.

Dalle considerazioni emerse in seguito alla stipula del documento sulla città della piana e dai pareri critici espressi dai vari soggetti istituzionali, la vicenda dello scalo fiorentino appare ancora affrontata senza alcuna attenzione per la situazione ed i problemi dello scalo attuale e per gli effetti reali dei progetti aeroportuali ipotizzati e traspare un'assoluta mancanza di consapevolezza per il significato dell'esistenza o meno di efficienti collegamenti aerei per l'area metropolitana. Assumere invece la questione della pista come elemento fondante il nuovo assetto della piana, assieme al parco ed alle altre infrastrutture previste, è l'unico modo per assicurarne il migliore inserimento nel territorio gestendone le problematiche e valorizzandone gli aspetti positivi.

Indubbiamente la costruzione della nuova pista comporta un consumo di territorio, come d'altra parte richiede ogni altra infrastruttura o insediamento necessario alla vita dell'area metropolitana in realizzazione o in ipotesi. Altrettanto indubbiamente la nuova pista non è prevista negli atti di pianificazione vigenti comunali, provinciali e regionali, ma ciò solo perché finora non c'è mai stata la volontà da parte delle istituzioni di dare soluzione al problema dello scalo fiorentino e dei collegamenti aerei dell'area metropolitana e per questo la vicenda si trascina con le stesse problematiche da decine di anni. A fronte di tali aspetti, le ragioni per considerare lo scalo e la nuova pista tra le priorità sono innumerevoli.

La nuova pista, con tracciato disposto al fianco dell'autostrada, elimina i problemi di inquinamento acustico sugli abitati di Peretola, Brozzi, Quaracchi e Sesto Fiorentino, spostando le rotte degli aerei più prossime alla pista su un territorio libero e poi su aree interessate solamente da insediamenti industriali.

La nuova pista elimina le limitazioni operative di quella esistente che sono causa di continui ritardi e dirottamenti con i conseguenti gravi disagi per i passeggeri, i vettori, i lavoratori aeroportuali, costi aggiuntivi per gli operatori e inutili carichi ambientali sulla piana in termini di emissioni acustiche e atmosferiche aggiuntive (per gli aerei costretti a rimanere in attesa, sia in volo sia a terra, che le condizioni meteorologiche rientrino nei parametri consentiti).

La nuova pista può trovare spazio nell'ambito della piana integrandosi con la vasta area che resterebbe comunque disponibile per il parco. Rispetto agli oltre 3.000 ettari complessivi dell'intero Parco della Piana ed agli oltre 500 ettari della sola porzione di parco compresi tra Firenze e Sesto Fiorentino, la nuova area aeroportuale richiederebbe solo un centinaio di ettari. Di questi, una minima parte sarebbe materialmente occupata da pista e raccordi: il resto rimarrebbe una grande area verde sistemata a prato come fascia di sicurezza della pista stessa. Nel parco metropolitano inteso come un "vuoto urbano", l'area aeroportuale ed il suo intorno si inserisce proprio come una



grande area vuota, destinata a rimanere sempre tale per i vincoli di inedificabilità che comporta. La compatibilità tra parco e aeroporto risulta quindi un dato di fatto e risulta davvero incomprensibile il voler porre per forza in contrasto le due realtà.

Il nuovo assetto della pista consentirebbe inoltre la dismissione di parte dell'attuale sedime aeroportuale, dove ricade la pista esistente, che potrebbe essere ceduto allo stesso parco. In tale assetto si ricucirebbe il territorio tra la piana di Castello e la piana di Sesto Fiorentino ora separate proprio dalla presenza della pista attuale; si potrebbe disegnare un migliore sviluppo dei tracciati di collegamento tra Firenze e Sesto (assi stradali, linea 2 della tramvia, piste ciclabili, ecc.); si avrebbe un aeroporto circondato su tre lati dalla grande area verde e su un lato dall'autostrada, distanziandolo e separandolo da ogni insediamento abitativo. In questo senso la nuova disposizione della pista migliorerebbe l'assetto dello stesso parco dando davvero continuità fisica all'area verde da Prato a Firenze.

Attorno all'area aeroportuale potrebbe estendersi il parco attrezzato con percorsi pedonali e ciclabili, aree di sosta ed osservazione e con la stessa attività aerea come elemento di attrattiva per il parco. È consuetudine in tutto il mondo affiancare aeroporti e parchi, sviluppando nelle aree verdi funzioni ed attività che contribuiscano ad avvicinare i cittadini al mondo del volo ed alle realtà aeroportuali.

Va ricordato anche che un aeroporto ben organizzato in spazi adeguati, nella parte "lato terra" accessibile a tutti può rappresentare un punto di riferimento per il territorio ed i cittadini grazie alla variegata offerta di servizi che vi si possono insediare (uffici postali, farmacie, servizi bancari, spazi commerciali, presidi delle forze dell'ordine e sanitari, ecc.). In questo senso è importante che l'area terminale dello scalo sia facilmente accessibile dalle aree abitate più vicine (Peretola, Novoli, Castello, Sesto Fiorentino) tramite i percorsi pedonali e ciclabili che caratterizzeranno il futuro parco.

Ricordiamo infine che la nuova pista è prima di tutto un'opera indispensabile per rendere funzionale il "Vespucci" e quindi per garantire all'area fiorentina uno scalo efficiente nell'ambito del sistema aeroportuale toscano ed un aeroporto efficiente è indispensabile per il rilancio ed il futuro dell'intera piana e per assicurare al nostro territorio condizioni di competitività ed attrattiva per l'insediamento di nuove attività e quindi sostegno e sviluppo dell'occupazione in tutto il territorio metropolitano.

Firenze, 22 settembre 2009

