



COMUNICATO STAMPA

L'ASSOCIAZIONE V. GIANNOTTI IN COMMISSIONE REGIONALE

L'Associazione "V. Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze è stata invitata all'odierna riunione congiunta delle Commissioni Territorio-Ambiente e Infrastrutture del Consiglio Regionale nell'ambito del procedimento della variante al PIT per la creazione del parco della piana e la qualificazione ambientale e funzionale dello scalo aereo fiorentino.

L'Associazione "V. Giannotti" richiama anche in quest'occasione l'esigenza di far chiarezza sulle soluzioni di assetto della pista capaci di rispondere realmente a tale obiettivo e sui veri effetti del progetto di nuova pista per non continuare ad alimentare un dibattito falsato da ipotesi e considerazioni che minano in partenza la finalità dello stesso procedimento.

L'Associazione "V. Giannotti" ribadisce quindi come l'unica vera soluzione in grado di assicurare la qualificazione ambientale e funzionale dell'aeroporto di Firenze sia la pista in posizione pressoché parallela al tracciato dell'autostrada A11, secondo quanto indicato da studi e progetti fin dagli anni '40 del secolo scorso e come confermato oggi dalle soluzioni indicate dai tecnici.

A livello funzionale la pista parallela all'autostrada con distanze operative di 2.000 metri effettivamente utilizzabili risponde prima di tutto all'esigenza di garantire una normale operatività alla tipologia di aerei e voli gestita attualmente dal "Vespucci" ma soggetta a gravi disfunzioni per l'effetto combinato della pista troppo corta e penalizzata da ostacoli naturali e artificiali e dell'incidenza in tali condizioni di ogni minimo fenomeno meteorologico. Disfunzioni che oggi colpiscono ogni tipo di volo (anche le tratte più brevi, come quella per Fiumicino) con effetti negativi sull'accessibilità dell'area fiorentina e pesanti disservizi e disagi per gli utenti ed i lavoratori aeroportuali. Il mantenimento della pista attuale, allungata o no, confermerebbe sostanzialmente tutte le criticità dello scalo continuando ad ostacolarne pesantemente l'attività anche nel ruolo condiviso di city airport già riconosciuto al "Vespucci" in tutti gli atti di pianificazione.

A livello ambientale la nuova pista parallela all'autostrada, se da una parte comporta il costo dell'occupazione di una porzione di nuovo territorio e una ripermetrazione di una parte del parco a ridosso dal tracciato autostradale, dall'altra ha molteplici benefici in termini di miglioramento del quadro ambientale, come confermato nelle analisi contenute negli stessi documenti del PIT. Miglioramenti ambientali che riguardano sia l'aspetto del rumore, nettamente positivo, sia le emissioni atmosferiche prodotte dall'attività aerea, già minime rispetto ad altre fonti molto più inquinanti presenti e previste nella piana e comunque riducibili grazie alla disponibilità della pista più funzionale ed aerei con motorizzazioni sempre più ecologiche. Il mantenimento della pista attuale confermerebbe invece le criticità dello scalo anche dal punto di vista ambientale, con le rotte a bassa quota che rimarrebbero sugli abitati e le disfunzioni operative che continuerebbero a generare inutili carichi inquinanti.

La nuova pista risulta compatibile con il progetto del parco della piana, interessando l'area vincolata a parco di 7.400 ettari per circa 100 ettari a ridosso dell'autostrada A11, mantenendo quindi disponibile per l'area verde una grande estensione, anche nel territorio comunale di Sesto Fiorentino direttamente interessato dal nuovo sedime aeroportuale. Anche la funzione parco è compatibile con la vicinanza dell'attività aerea, come dimostrano in Toscana decenni di convivenza



tra l'aeroporto di Pisa ed il limitrofo Parco di Migliarino-San Rossore sorvolato dalle principali traiettorie di volo anche in prossimità di oasi del WWF senza che sia mai emerso alcun problema.

La nuova pista dello scalo fiorentino è essenziale anche per creare un vero sistema aeroportuale regionale, che non potrebbe nascere se non si assicurano strutture realmente efficienti che facciano recuperare la grave carenza della Toscana nella capacità degli scali aerei. Il sistema toscano ha bisogno di entrambi gli aeroporti di Pisa e Firenze messi in condizioni di operare nel proprio ruolo, cioè dotati di tutte le opere necessarie a garantirne il migliore funzionamento: a Pisa, che è e resterà l'infrastruttura di dimensioni maggiori in grado di accogliere ogni tipo di traffico, si sta facendo con le opere già in corso o approvate (150 milioni di euro entro il 2015); a Firenze deve essere avviato con il via libera alla realizzazione della nuova pista e tutte le opere collegate in ambito aeroportuale (piazzi, aerostazione, ecc.) e territoriale (collegamenti su ferro con la città e la direttrice Prato-Pistoia).

L'Associazione "V. Giannotti" invita quindi le Commissioni ed il Consiglio Regionale a recepire in fase di adozione della variante al PIT l'assetto aeroportuale del "Vespucci" con la nuova pista, predisponendo una perimetrazione dell'ambito territoriale destinato all'aeroporto che consenta la collocazione della pista parallela nella versione più efficace per il rapporto con le aree abitate ed il territorio, già identificata nelle valutazioni agli atti come la "parallela convergente" 12/30.

Firenze, 28 aprile 2011

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

CP 1463 Firenze 7 - 50121 Firenze

email assogiannotti@interfree.it