



Notiziario dell'Associazione "V. Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze

Resistere

Il dibattito sull'aeroporto si è notevolmente riaperto in queste ultime settimane. L'idea della **nuova pista** parallela all'autostrada, presentata pubblicamente dal socio privato dell'AdF, ha provocato numerose prese di posizione favorevoli da parte delle categorie economiche. Al tempo stesso la volontà, sempre del socio privato, di non dare attuazione al **masterplan** in quanto incompatibile con il nuovo progetto ha destato perplessità e contrarietà. La nostra Associazione ritiene che le due soluzioni non solo non siano incompatibili, ma anzi debbano essere perseguite entrambe secondo una tempistica di breve e lungo termine.

Noi pensavamo inoltre che la soluzione della nuova pista (o nuovo aeroporto nello stesso sito, come forse è meglio dire) fosse realmente praticabile, sia pure in tempi non brevi. Ce lo faceva pensare il fatto che l'avesse sponsorizzata - e non da oggi - il presidente della Camera di Commercio, socio di forte minoranza nell'AdF, in **buoni rapporti politici** con gli amministratori comunali regionali. Ce lo confermava il fatto che il socio privato avesse da tempo rese pubbliche le proprie intenzioni, avendo avuto - era ragionevole immaginarlo - qualche affidamento da parte delle istituzioni pubbliche interessate.

Ci eravamo sbagliati. Le istituzioni pubbliche sono contrarie alla nuova pista e chiedono invece l'attuazione del masterplan. Ma l'AdF è contraria all'attuazione del masterplan e in particolare alla bretella di rullaggio che ne è la parte più importante. Vorremmo sbagliarci ancora, ma temiamo che non si farà un passo avanti né sulla nuova pista né sul masterplan. Speravamo di sciogliere l'Associazione e di chiudere il notiziario per il raggiungimento del fine sociale. Ci dispiace, ma terremo in vita l'una e l'altro. Contiamo poco o nulla, ma almeno, di tanto in tanto, **alziamo la voce**.

Per l'aeroporto, per Firenze

«Non si può essere a favore o contro l'aeroporto. **L'aeroporto serve e basta** come servono l'acqua e la luce elettrica». Questa dichiarazione sacrosanta gridata da un esponente del mondo turistico fiorentino può essere considerata il simbolo di quanto la città che vive e lavora attenda il potenziamento del "Vespucci". Con l'esplosione della questione aeroporto la presa di posizione è stata chiara e forte da parte di forze economiche, associazioni di categoria, sindacati, mondo della cultura, delle fiere e dei congressi, organi di informazione, cittadini che hanno a cuore le sorti di Firenze e molte forze politiche di maggioranza e opposizione. Non tutte ovviamente altrimenti avremmo risolto ogni problema.

Adesso però le forze in campo sono tutte disperate ed ognuno può prendere atto di **chi vuole cosa** e quanto lo voglia veramente. Non si tratta di essere a favore o contro l'aeroporto. La vera divisione è tra chi, supportando l'aeroporto, difende l'interesse pubblico per Firenze e la Toscana e chi, bloccando l'aeroporto, difende altri interessi.

Appello di Ciampi

"E' grave non fare ciò che si sa essere necessario fare"

Con questo appello al "sistema Italia" il Presidente della Repubblica ha voluto sollecitare chi a tutti i livelli ha responsabilità di governo perché abbia la **volontà ed il coraggio di prendere le decisioni** necessarie per creare le infrastrutture indispensabili alla ripresa dell'economia e del lavoro. Speriamo che l'appello sia riecheggiato forte nelle stanze di **Palazzo Vecchio** e **Palazzo Panciatichi**.



Buongiorno

I "nuovi" studi sulla domanda di traffico aereo dell'area fiorentina e della Toscana che girano in questi mesi dicono che oltre il 50% di potenziali passeggeri **non trovano adeguata risposta** negli aeroporti della regione e si rivolgono altrove. Quindi occorre potenziare il sistema aeroportuale regionale a cominciare dalla struttura a servizio del bacino principale - l'area fiorentina - che naturalmente è il più inadeguato. A cotanti dati c'è chi nelle istituzioni toscane ha reagito **meravigliato e sospettoso** chiedendo ulteriori approfondimenti, dimostrazioni più convincenti, nuovi studi di conferma nonché "studi terzi", cioè indipendenti.

Vorremo ricordare a costoro che i dati in giro oggi rappresentano **un quadro ben noto** della triste situazione del trasporto aereo toscano. Ricordiamo che la stessa cosa è stata sempre scritta nelle analisi condotte dall'IRPET (Istituto della Regione Toscana) fin dalla fine degli anni ottanta ed è delineata pure nell'analisi inserita nel Piano Regionale della Mobilità e della Logistica presentato nel giugno 2003; ricordiamo infine che il **profondo gap aeroportuale** dell'area fiorentina emerge come maggiore fattore di debolezza in tutti gli studi sulla competitività del capoluogo toscano nello scenario internazionale. Buongiorno a chi si sveglia oggi dal suo torpore, sempre che si svegli...

Strano "inciucio"

L'aeroporto di Firenze ha fatto il miracolo: in nome del "Vespucci" è svanito come d'incanto il clima da lotta continua che oppone Toscana e Governo su qualunque questione tra polemiche, lettere di protesta, volantaggi, ripicche e dispetti. Il Ministero dell'Ambiente ha emanato un decreto di VIA "discutibile" che i nostri amministratori hanno recepito come motivo di stop ai progetti del "Vespucci" ma **nessuno ha discusso niente**: si sono limitati a prendeme atto ed hanno bloccato ogni intervento per l'aeroporto.

Poi è arrivata la nuova AdF che ha presentato ricorso: un ricorso che, se andava fatto, è partito in grave ritardo e che comunque doveva essere preceduto - e magari evitato - con qualche richiesta di chiarimenti al Ministero. Invece sono rimasti tutti fermi per mesi. Ma d'altra parte proprio gli enti locali avevano contribuito a



S. IAROSI

Informazione

Lo abbiamo già fatto su questo notiziario ma ci ripetiamo: invitiamo la nuova AdF ad aprire un **dialogo permanente con la città**; a spiegare pubblicamente i progetti per il "Vespucci", gli studi sul bacino di traffico, gli effetti ambientali positivi degli interventi proposti e le soluzioni per gli aspetti più delicati. Il primo tassello per costruire il "nuovo" "Vespucci" è creare un clima sereno attorno allo scalo ed il primo passo in questo senso è un'informazione diretta, oltre le cosiddette "sedi oportune" cioè le stanze segrete dei "palazzi" fiorentini.

Un'informazione che stronchi ogni strumentalizzazione contro i progetti vecchi e nuovi e sgomberi il campo da ipotesi strane ma non fantascientifiche che circolano in città. Come quella del **grande "bluff" che coinvolge tutti**: riaprire il dibattito su soluzioni futuribili per bloccare il fattibile alla soglia dei cantieri ed affossare una volta per tutte l'aeroporto di Firenze a favore degli scali di Pisa e Bologna e del trasporto ferroviario completando il disegno del 1974. Smentiamo con i fatti un simile scenario.

La ferrovia sopraelevata presso il parcheggio di Peretola dove dal 2003 avrebbe dovuto essere in funzione la stazione a servizio dell'aeroporto.

quel decreto con l'invenzione di limiti di rumore fuori norma, con assetti urbanistici poco felici attorno allo scalo e con prescrizioni altrettanto discutibili poste dal parere regionale. Tra tutti **non aspettavano altro** per congelare il "Vespucci", verrebbe da dire. Perché delle due l'una: o il decreto rappresentava davvero uno stop ingiustificato al masterplan e allora, vista la gravità delle conseguenze per la città ed al di là di un ricorso tardivo, doveva aprirsi una **dura vertenza** con Roma (altro che pensilina Isozaky!); oppure quel decreto non comportava necessariamente lo stop, come sostenemmo noi illustrandone i contenuti (Aeroporto n°26) ed allora in aeroporto da un anno dovevano essere **partiti i cantieri**.

La beffa

Mentre la bretella di rullaggio è ostaggio del decreto sul masterplan, accanto al "Vespucci" sta facendo un iter parallelo ma ben diverso un'altra opera discussa, lo **"scavalco" ferroviario** di Castello. Si tratta di una nuova grande opera connessa all'alta velocità, non prevista nel progetto originario. La TAV l'ha proposto, gli enti locali lo hanno recepito e supportato, il Ministero dell'Ambiente lo ha valutato chiedendo maggiori approfondimenti sull'impatto ambientale. Il Comune di Firenze ha immediatamente contestato con durezza il Ministero per **eccesso di zelo** nella valutazione ambientale. Comunque la pensino a Roma - hanno assicurato da Palazzo Vecchio - quel progetto sarà realizzato nei tempi stabiliti perché si tratta di un'opera importante per la funzionalità del sistema ferroviario cittadino e **non può essere frenata** da eccessivi iter burocratici. Ed infatti si è già tenuta la Conferenza dei Servizi tra Ministero ed enti locali per sciogliere i problemi e procedere con l'opera.

Il parcheggio abbandonato che da cinque anni attende la passerella che consenta di superare l'autostrada e raggiungere l'aeroporto (sullo sfondo nella foto).



S. IAROSI

Adeguamento E Sviluppo

Le reazioni ufficiali degli amministratori locali alla proposta di realizzazione della nuova pista sono arrivate e non sono quelle attese dall'AdF e dalla città. Si chiedevano tempi tecnici e non politici per dare basi credibili al progetto del nuovo "Vespucci". Dal gioco delle parti iniziato a fine estate scaturirà, per bene che vada, una nuova stagione di studi che porterà **chissà dove e chissà quando**. Un film già visto e replicato. Per questo qualunque ragionamento che riapre le porte a soluzioni "di più ampio respiro", sicuramente migliori ma proiettate in un incerto futuro non può prescindere dall'esigenza immediata di affrontare le emergenze funzionali dell'attuale scalo. Non si scordi mai che Firenze ha visto sparire la soluzione ideale - il nuovo aeroporto di San Giorgio a Colonica - **dalle sera alla mattina** dopo quindici anni di iter, un'apposita legge statale di finanziamento, un ente gestore attivato, espropri avviati e cantieri prossimi.

OBIETTIVO SVILUPPO

Chiunque si prefigga di affrontare il problema aeroporto come se si fosse ad una sorta di "anno zero" della questione, cancellando cioè tutto quello che è avvenuto nell'ultimo mezzo secolo e libero da zavorre politiche, ideologiche, demagogie e pasticci vari non può che approdare ad una conclusione: per rispondere alla reale

domanda di traffico aereo dell'area fiorentina e della Toscana centrale occorre una soluzione diversa dall'attuale pista di Peretola, ossia la nuova pista (meglio ancora, l'aeroporto nuovo a San Giorgio a Colonica). D'altra parte l'attuale "Vespucci", con tutti i suoi problemi, è il prodotto di trent'anni di errori ed occasioni perse e rappresenta una terza scelta dopo l'aeroporto nuovo buttato via nel 1974 e la nuova pista persa tante volte dal dopoguerra ad oggi. Una terza scelta oltretutto mai valorizzata nelle sue reali potenzialità per le carenze strutturali che finora non si sono volute colmare. Il "Vespucci" si è sviluppato come "city airport" non perché quella fosse la soluzione ideale per Firenze,

Il percorso dello scalo fiorentino dovrebbe procedere secondo una tempistica di breve e lunga scadenza con un programma che adegui il presente e progetti il futuro

ma perché lo sviluppo di tale tipologia di aeroporto e la disponibilità di aerei "regionali" più o meno adatti a piste corte (soprattutto il BAe.146) ha permesso di dare un senso alle minime strutture esistenti e di far volare il capoluogo toscano nonostante tutto e tutti. E' quindi più che giustificata la proposta dell'AdF che, partendo dalla domanda "quale aeroporto per Firenze", ripropone di sviluppare lo scalo oltre le attuali dimensioni.



AEROPORTO "VESPUCCI": AVVICINAMENTO DA SUD

K. VON HEDESTAEDT



AEROPORTO "VESPUCCI": AVVICINAMENTO DA NORD

M. IAROSZI

Ci aveva già provato la stessa società di gestione (allora SAF) poco dopo la sua costituzione, nel 1986, con il progetto promosso assieme all'Associazione Industriali e redatto da Luciano Nustrini: oggetto per un paio di anni di polemiche e valutazioni, compresa quella di una "commissione terza" di esperti istituita dal sindaco Bogianckino, finì nel nulla perché sull'interesse generale prevalsero i "no" del PCI, di Sesto Fiorentino, della Regione, di Pisa. Oggi siamo all'inizio di un percorso simile che può portare all'ennesimo "no" oppure alla soluzione della questione aeroportuale.

Ufficialmente il nuovo progetto non è stato ancora reso noto, ma tra indiscrezioni e

smentite si conferma in linea di massima l'assetto ipotizzato più volte dal 1949 al 1989 (Bonsi, Nustrini, Italtairport) già ricordato su "Aeroporto" n°27. Una soluzione che risolve molti problemi, ne pone altri e che può essere realizzata solo con una forte volontà da parte di tutti.

Pista e aerei. La lunghezza della nuova pista, tutto compreso, dovrebbe essere di circa 2.400 metri, considerando come tipologia di aerei di riferimento velivoli quali la "famiglia A.320" di Airbus che comprende modelli da 107 (A.318) a 200 posti (A.321) e come raggio d'azione il continente europeo, le ex-repubbliche sovietiche, il bacino del Mediterraneo. Su tale pista potranno

operare finalmente liberi da limitazioni anche i nuovi "jet regionali" Embraer e Canadair da 50 a 110-130 posti, sempre più usati su tutte le rotte europee. Ciò consentirà alle compagnie aeree di rispondere alla domanda dell'area fiorentina con la massima flessibilità e con il miglior rapporto costi-benefici (economici e ambientali), utilizzando l'aereo delle dimensioni più adatte a seconda della rotta, della fascia oraria e della richiesta, come avviene su qualunque aeroporto "normale". Dimensioni di pista maggiori, tecnicamente possibili, potrebbero incrementare il raggio d'azione dei voli, la ti-

pologia dei collegamenti e la capacità dei velivoli dando una copertura ancora più completa alla domanda di traffico aereo del bacino del "Vespucci". La lunghezza della pista va vista però anche in relazione ad altre problematiche connesse all'inserimento della struttura nel territorio. La prima è l'uso prevalentemente unidirezionale della stessa pista: l'esigenza cioè di rendere utilizzabili il più possibile le direttrici di volo sulle aree libere da zone residenziali, verso la piana, anche in caso di vento sfavorevole. La seconda riguarda il concetto di "più pista meno rumore" più volte illustrato su questo notiziario: la possibilità di adottare nelle fasi di atterraggio e decollo accorgimenti che ri-

Adeguamento E Sviluppo

ducono le emissioni di rumore e l'impatto acustico dei voli sul territorio sorvolato. Per entrambi gli aspetti è determinante disporre di una dimensione di pista maggiore, anche sovradimensionata rispetto alle reali esigenze dei velivoli impiegati.

Urbanistica. Se si parte dal concetto che la nuova pista non ci sta perché gli strumenti urbanistici dell'area non la prevedono, come è stato già detto, il discorso finisce prima di iniziare e non se ne parli più. E' un giochino già visto troppe volte. E' chiaro che qualunque ipotesi di nuova pista può partire solo se c'è la volontà di tutti gli enti territoriali di lavorare ad un nuovo assetto urbanistico, infrastrutturale ed ambientale della piana tra Firenze e Sesto Fiorentino. In funzione della nuova pista e della nuova area terminale (aerostazioni, piazzali, ecc.) vanno armonizzati il parco, il Piano di Castello, il sistema ferroviario metropolitano, la linea due della tramvia con la diramazione verso Sesto Fiorentino, il raccordo ferroviario Firenze-Osmannoro-Campi, il nodo autostradale di Peretola, il sistema viario della piana, i parcheggi, l'inceneritore, il sistema delle acque, il laghetto. Nessun problema se tale volontà esiste, se cioè l'aero-

porto viene considerato infrastruttura strategica nel principale nodo di mobilità della regione. Ciò non per fare un piacere all'AdF ed ai nuovi azionisti privati, ma per permettere all'AdF di realizzare un progetto vitale per la città e la regione. Alla fine, infatti, può scaturire un nuovo assetto che coniuga nel modo migliore ambiente e sviluppo risolvendo questioni aperte da decine di anni (parco, assetto idraulico, infrastrutture).

Certamente si tratta di questioni complesse da gestire e quindi, perché la nuova pista abbia basi credibili anche in un'ottica di lungo periodo, occorrono subito impegni concreti da parte delle amministrazioni locali. E' inutile invece imbastire qualunque discorso se l'aeroporto continuasse ad essere recepito come un elemento estraneo

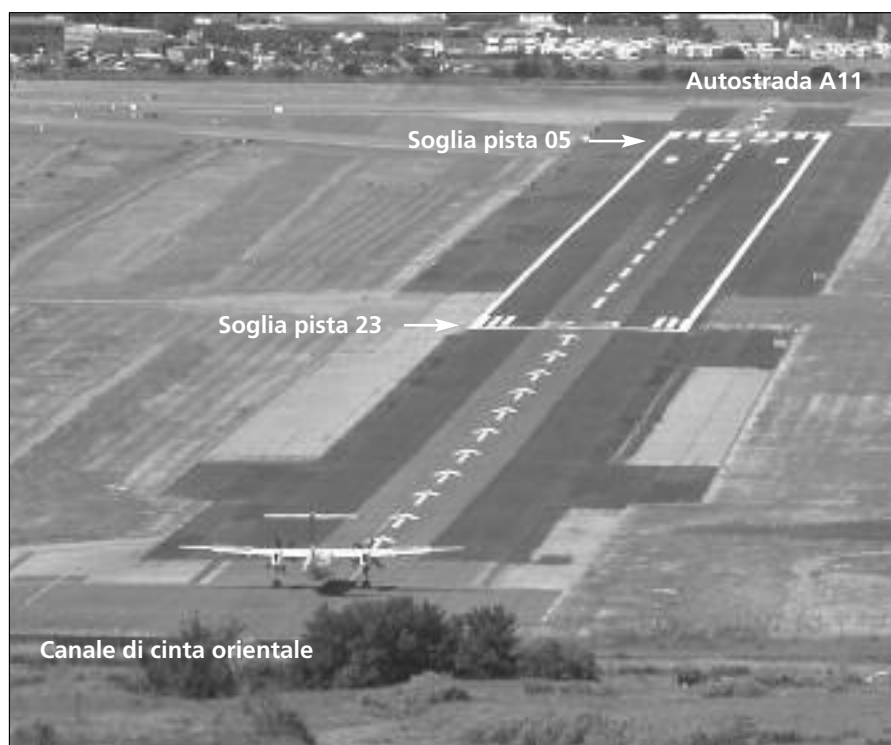
al territorio dal quale si deve "difendere" la città e come uno spazio di risulta in qualunque atto di pianificazione.

Ambiente. Nuova pista significa risanamento o disastro ambientale? Noi propendiamo per la prima ipotesi, condividendo l'analisi positiva fatta da AdF ma anche i risultati di studi condotti in passato e lo abbiamo già scritto negli ultimi numeri del notiziario. La questione, però, è già diventata terreno di scontro e se ne sentono di tutti i colori. Campi Bisenzio protesta perché gli aerei sorvoleranno la zona del centro commerciale I Gigli e le aree piene di capannoni industriali (evitiamo commenti...). A Prato sta montando la protesta in stile 1974 immaginando jet che sfiorano il centro città.

mente i livelli di rumore più significativi si fermeranno nella zona degli svincoli autostradali di Firenze-Nord.

Per quanto riguarda le direttrici di volo secondarie dalla parte di Firenze, queste sarebbero utilizzate ovviamente solo in caso di estrema necessità e con procedure che evitano il centro cittadino, distante comunque 5 km dalla pista. Per avere un'idea della situazione si può guardare i casi di molti altri aeroporti più critici per vicinanza alla città, ad esempio Pisa e Bologna (rispettivamente a 1,5 e 2 km dal centro), che hanno una delle testate della pista puntate verso aree abitate ed hanno adottato apposite procedure antirumore.

Anche per l'aspetto ambientale vale comunque la considerazione fatta per la



M. IAROSCI

questione urbanistica: per dare basi concrete alla nuova pista occorre un approccio costruttivo ed un clima sereno. Il progetto dovrà percorrere la procedura di VIA, una VIA più articolata e complessa rispetto a quella del vecchio masterplan vista la diversa entità degli interventi. Se venisse usato dai vari soggetti coinvolti - Comune, Regione, Ministero - lo stesso metro impiegato per arrivare dopo tanti anni ad un "ok" problematico

su un piano minimale e di adeguamento, sarebbe difficile immaginare le sorti del nuovo masterplan.

OBBIETTIVO ADEGUAMENTO

In attesa che maturino i tempi politici, burocratici e tecnici della nuova pista - se ne parla dopo il 2010 secondo l'assessore regionale ai trasporti Riccardo Conti - si può congelare il "Vespucci"? Si può andare avanti ancora con la pista corta e limitata, ostacoli incombenti sulle direttrici di atterraggio e decollo, aree di sicurezza ridotte ai minimi termini, piazzali saturi, aerostazioni sottodimensionate, parcheggi insufficienti, dirottamenti e ritardi quasi all'ordine del giorno? Se si ritiene di sì, abbiamo risolto ogni problema. Noi riteniamo di no. Riteniamo che vadano avviati immediatamente i

Adeguamento E Sviluppo

progetti che hanno completato l'iter burocratico e gli ulteriori interventi necessari a brevissima scadenza. E' il piano di adeguamento strutturale dello scalo di Firenze al ruolo minimo già riconosciuto dagli atti di pianificazione a livello nazionale e regionale: quello di scalo cittadino per voli nazionali ed europei con velivoli "regionali". Su questo ruolo e sugli interventi necessari per svolgerlo non dovrebbe aprirsi più alcun dibattito. Dovrebbero aprirsi solo i cantieri.

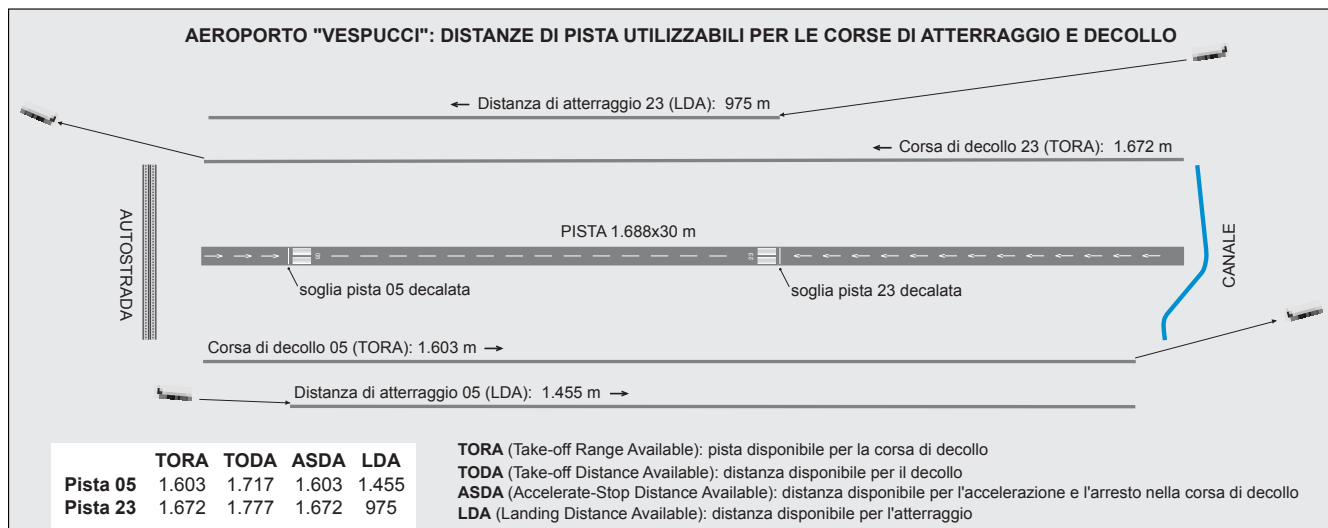
Bretella di rullaggio. E' l'opera più importante prevista nel masterplan: velocizza lo scorrimento del traffico aereo annullando o riducendo gli attuali ritardi che gravano su tutta la catena dei voli; incrementa (da 8 a 15-16) i movimenti aerei nelle ore di punta, le fasce orarie nelle quali sono maggiori i flussi di traffico e quindi maggiore l'esigenza di voli; migliora la situazione ambientale in quanto abbatte i tempi di attesa dei velivoli sui piazzali con i motori accesi

zioni dell'Agenzia Nazionale Sicurezza del Volo, che per aeroporti particolari come quello di Firenze ha suggerito l'adozione di maggiori fasce di sicurezza delle piste.

Pista. Con la progressiva uscita di scena di BAe.146 ed Avro, gli unici jet regionali appositamente progettati per piste corte ed aerei di riferimento del vecchio masterplan, l'esigenza di prolungare la pista verso nord rappresenta una priorità. E' una storia ormai ben nota, anche se per anni la nostra Associazione è stata l'unica voce cittadina a sollevare la questione: la maggiore lunghezza di pista riduce le penalizzazioni (dirottamenti) cui sono soggetti gli Airbus A319 per vento e/o pioggia; consente l'impiego su Firenze dei jet regionali da 30 a 130 posti (Canadair, Embraer, Fokker, ecc.) che non hanno le stesse caratteristiche dei BAe.146 e necessitano di piste utilizzabili di 1.700-1.900 metri (attualmente sul "Vespucci" non opera alcun nuovo jet regionale);

obiettivo a breve scadenza.

Oltre ai tre punti sopracitati, ce ne sono altri che dovrebbero essere affrontati per garantire subito un migliore funzionamento del "Vespucci". Il primo riguarda la "soglia pista 23", cioè il punto in cui gli aerei in atterraggio da monte Morello possono toccare la pista. Oggi la situazione è estremamente penalizzante: con soli 975 metri di pista utilizzabili tale direttrice è quasi impraticabile (è chiusa per gli Airbus) creando conseguenze disastrose per la regolarità dei voli. Sul se e come sia possibile migliorare la situazione le opinioni sono divergenti tra gli stessi enti ed operatori aeroportuali. Certo è che va perseguita qualunque soluzione possibile perché il protrarsi delle attuali disfunzioni potrebbe portare a decisioni clamorose delle compagnie aeree costrette a sobbarcarsi gravissimi danni economici e d'immagine che vanificano gli sforzi fatti per rimanere a Firenze.



od in volo eliminando ogni giorno ore di emissioni acustiche ed atmosferiche; evita di vanificare l'investimento da oltre 100 miliardi fatto dall'ENAV su Firenze per costruire la nuova torre di controllo ed il radar, strutture praticamente inutili ai fini del traffico aereo senza la bretella di rullaggio.

Area di sicurezza testata 23. Dopo la redazione del masterplan l'ENAC ha emanato le direttive per le strutture aeroportuali in ottemperanza alle norme ICAO. Tra le altre cose, sono state dettate disposizioni sulle aree di sicurezza delle piste (RESA) che penalizzano ulteriormente il "Vespucci". Per questo l'AdF aveva progettato il sovrappasso del canale di cinta orientale finalizzato a creare fasce di sicurezza più ampie e ripristinare le distanze di pista sacrificate. L'intervento inoltre eliminerebbe l'ostacolo del fosso al termine della pista percorsa dai velivoli nella principale direttrice di atterraggio e risponderebbe alle raccomanda-

elimina o riduce le limitazioni di carico di tutti i velivoli impiegati; amplia il raggio di azione dei voli alle città europee più distanti che anche i piccoli jet da 50-100 posti potrebbero raggiungere; consente un maggiore impiego sulle rotte e negli orari più affollati di velivoli a maggiore capienza (classe A319 o le versioni maggiori dei jet regionali) garantendo un'offerta pari o maggiore con un numero inferiore di movimenti e quindi un minore impatto ambientale; migliora la situazione acustica sul territorio sorvolato dalle rotte di decollo e nell'area aeroportuale grazie alle azioni consentite dalla maggiore lunghezza di pista. E' chiaro che la pista esistente, qualunque sia la dimensione, manterrà un grado di criticità derivante dal suo orientamento e superabile solo con la nuova pista, ma riteniamo che i miglioramenti possibili rispetto all'attuale situazione debbano essere perseguiti come

Altro punto critico è l'**area terminale** dello scalo, cioè aerostazione e piazzali aeromobili: entrambi sono sempre stati sottodimensionati rispetto alle reali esigenze ma oggi, con il maggiore impiego di velivoli come gli Airbus che hanno maggiori dimensioni e scaricano un maggior numero di passeggeri, le carenze strutturali si acuiscono. Se per l'aerostazione è "solo" questione di sovraffollamento, i piazzali nelle ore di punta sono praticamente saturi, impedendo l'accoglienza di nuovi voli. Difficile ipotizzare di poter proseguire per anni in questa situazione. Ci sono poi le questioni che riguardano l'**accessibilità via terra** dello scalo e che in questo momento avrebbero dovuto essere già risolte o in soluzione: l'ampliamento del parcheggio scambiatore di Peretola, il suo collegamento all'aerostazione con la passerella sopra l'autostrada e la stazione ferroviaria sulla linea

che passa davanti allo scalo.

DECIDERE

Se gli interventi di adeguamento sono urgenti, è urgente anche decidere subito le prospettive future dello scalo, perché da esse dipendono altre questioni aeroportuali legate all'assetto dell'area. Se infatti prevalesse la sciagurata ipotesi di rinunciare alla nuova pista si renderebbe necessario avviare sullo scalo attuale altre opere più "pesanti" ma, a qual punto, indispensabili. La prima è il famigerato **interramento dell'autostrada**, intervento tecnicamente fattibile ma che comporta un complesso inserimento nell'assetto viario esistente e previsto nella zona perché tale assetto, nel corso degli anni, è stato progettato facendo finta che il problema pista-autostrada non esistesse. L'interramento si renderebbe necessario qualunque cosa comporti per l'assetto della zona per eliminare un pericoloso ostacolo al fondo della pista sulla direttrice principale di decollo e su quella secondaria di atterraggio (in tale ottica potrebbe migliorare anche la distanza di atterraggio 23);

per eliminare una fonte di pericolo per il traffico stradale sorvolato a bassa quota dai velivoli in atterraggio, problema amplificato dall'effetto psicologico generato dagli aerei - soprattutto gli Airbus - percepiti dagli automobilisti come molto più bassi della reale quota; per migliorare la situazione acustica sul territorio sorvolato in decollo verso Sesto Fiorentino; per rispondere alla richiesta di verifica del Ministero dell'Ambiente nel decreto approvativo del masterplan ed accogliere la stessa raccomandazione posta dall'Agenzia Nazionale Sicurezza del Volo.

Una seconda



Se il "Vespucci" manterrà in funzione l'attuale pista e l'attuale assetto generale, si renderanno necessari altri interventi importanti come l'interramento dell'autostrada (foto sopra) e potrebbe essere rivalutata l'ipotesi di spostare l'area terminale a nord della pista, vicino alla stazione ferroviaria di Castello (foto sotto).



Stazione ferroviaria di Castello

questione riguarda la posizione dell'**area terminale**. Se dovesse rimanere l'attuale pista dovrebbe essere perseguita qualunque soluzione che ne migliori l'efficienza dal punto di vista operativo ed ambientale. In quest'ottica potrebbe essere riconsiderata l'ipotesi di spostare il terminal passeggeri sul

pale linea ferroviaria che attraversa l'area fiorentina dove correranno i treni ad alta velocità; sposterebbe l'accesso principale allo scalo lungo il nuovo asse viario Mezzana-Perfetti Ricasoli alleggerendo il nodo autostradale di Peretola; permetterebbe un adeguato potenziamento dei piazzali

lato nord dello scalo, verso Castello. Si tratta di un'ipotesi ventilata più volte in passato ed inserita nella variante al PRG di Firenze di Marcello Vittorini del 1993. Più recentemente un progetto in tal senso è stata approfondito in una tesi di laurea discussa presso la Facoltà di Architettura (**Maria Tacconi Stefanelli, "Nuovo terminal per l'aeroporto Vespucci di Firenze"**). Il concetto fondamentale è la collocazione di piazzali, aerostazione e servizi in posizione funzionale alle principali direttrici di decollo e atterraggio: i velivoli accedrebbero immediatamente al piazzale al termine della corsa di arresto (dall'autostrada verso monte Morello), o si posizionerebbero direttamente nel punto di decollo (da monte Morello verso l'autostrada) senza dover percorrere avanti e indietro la pista come avviene ora. Ne risulterebbe un drastico snellimento del traffico aereo ed una consistente riduzione di emissioni inquinanti (acustiche ed atmosferiche) in quanto si dimezzerebbero le distanze ed i tempi di rullaggio dei velivoli a terra. Tale soluzione potrebbe consentire inoltre di integrare il terminal aeroportuale con la vicina stazione ferroviaria di Castello e quindi con la princi-

aeromobili con la destinazione di quelli attuali alle attività di aviazione generale e merci. E' chiaro che la nuova pista cambierebbe gli scenari che fanno da premessa a questa ipotesi, ma se essa non fosse realizzata la soluzione del terminal verso Castello meriterebbe di

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

Chiunque volesse contribuire alla nostra causa e ricevere il trimestrale "Aeroporto", può effettuare un versamento sul c/c postale n° 14413504 intestato all'Associazione. L'iscrizione prevede una quota minima annua di 30,00 euro per le persone fisiche ed un contributo libero per enti e società.

Il vostro aiuto è di vitale importanza in quanto l'attività dell'Associazione si basa sulle quote associative e sul lavoro volontario degli iscritti.

Ministro ci spieghi...

Sono **34** le prescrizioni sul masterplan del "Vespucci": 12 del Ministero, 22 della Regione Toscana (ne parliamo su "Aeroporto" n°23 e 26). Alcune sono strane, altre discutibili ma una su tutte necessita ancora di **chiarimenti**: quella inerente gli interventi di mitigazione ambientale sugli abitati.

La normativa per la gestione della questione acustica degli aeroporti, emanata in attuazione della legge quadro sul rumore 447/95, prevede un iter preciso: l'apposita Commissione Aeroportuale provvede a delimitare l'**intorno aeroportuale**, ossia il limite oltre il quale il rumore dell'attività aerea non deve superare i 60 decibel. In base al masterplan aeroportuale, agli strumenti urbanistici dell'area ed alle procedure antirumore, entro l'intorno aeroportuale vengono individuate tre aree: la **zona A** dove il rumore non deve superare i 65 decibel (60-65 dB) e dove non sussistono limitazioni di destinazione d'uso (è consentita la residenza); la **zona B** dove il rumore non può superare i 75 decibel (65-75 dB) e dove sono consentite attività terziarie, commerciali, industriali, ecc. con l'adozione di misure di mitigazione (non è consentita la residenza); la **zona C** dove possono essere superati i 75 dB ed entro la quale sono consentite solo attività aeroportuali. Questa zonizzazione acustica è **vincolante per la nuova pianificazione** urbanistica del territorio; per l'esistente, in caso di situazioni non in regola, si adottano interventi di

Masterplan: mistificazione ambientale

C'è chi non l'ha mai voluto perché non vuol fare nulla, c'è chi non lo vuole per fare di meglio. Per un motivo o per un altro sul masterplan del "Vespucci" è montata una vera e propria mistificazione che sta facendo passare come emergenza ambientale un piano innocuo per un aeroporto **esempio di sviluppo sostenibile**. Ma andiamo con ordine.

Quando si parla di "Vespucci" si parla di uno scalo che non ha mai rappresentato un'emergenza ambientale e che rispetta i limiti di rumorosità previsti per le aree residenziali: lo dicono le **valutazioni** effettuate fin dal 1992 prima dalla USL quindi dall'ARPAT e tutti gli studi promossi dai vari enti coinvolti.

Il SIA (**Studio Impatto Ambientale**) relativo al masterplan attesta la situazione positiva relativa a dieci parametri ambientali, tra i quali le emissioni acustiche, sia per lo stato di fatto (1997), sia per lo scenario di massimo sviluppo a tre milioni di passeggeri e bretella di rullaggio funzionante previsto per il 2010, prevedendo addirittura una riduzione delle impronte sonore sul territorio.

Il **Ministero dell'Ambiente**, nel decreto di approvazione del masterplan, ha approvato il SIA e quindi ha riconosciuto la bontà dei dati in esso contenuti.

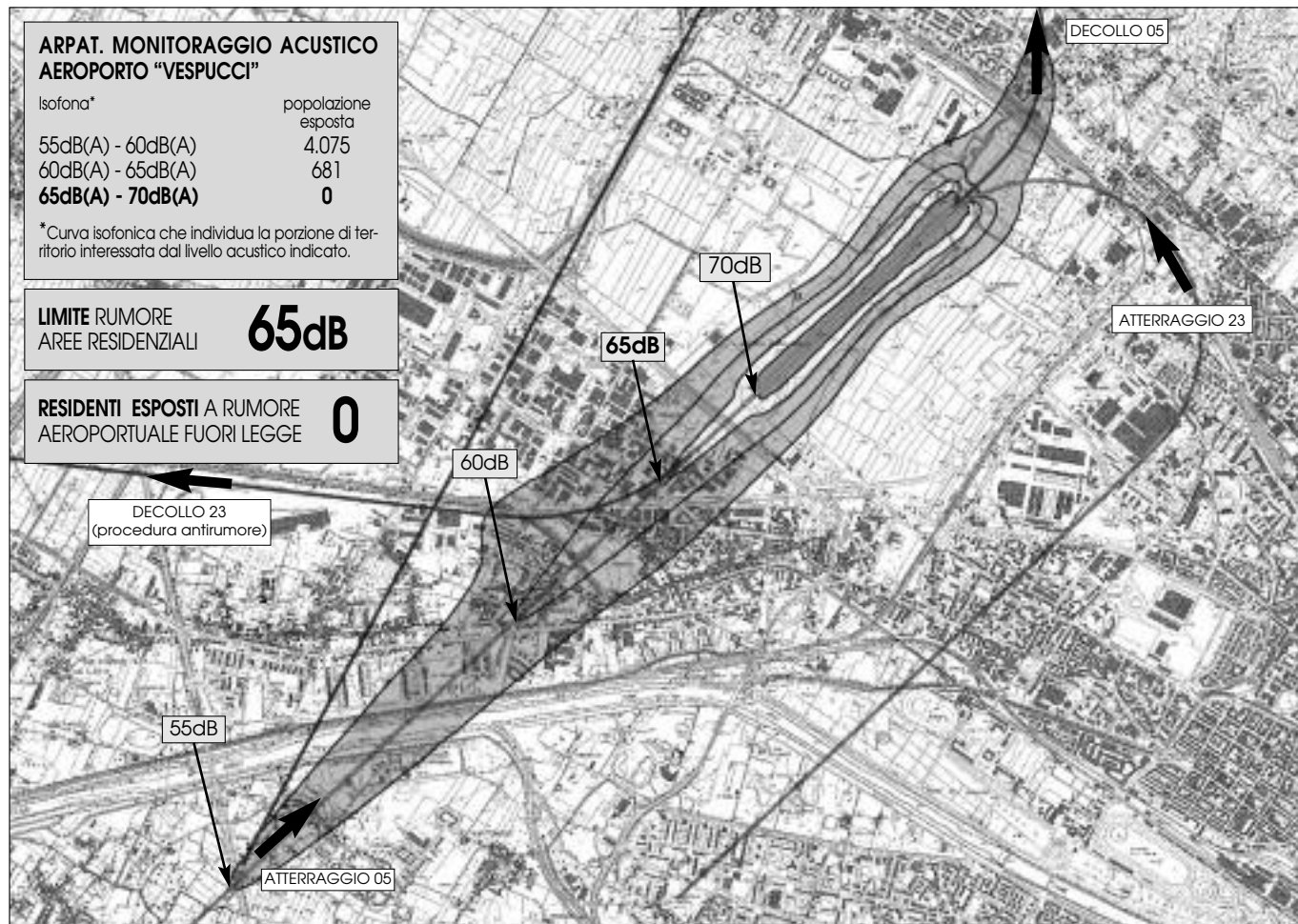
Gli studi specifici sugli effetti acustici della **bretella di rullaggio** sui futuri insediamenti di Castello, richiesti durante la procedura VIA, hanno evidenziato la compatibilità con le destinazioni d'uso previste in tutti gli scenari simulati (ai vari piani degli edifici, con e senza barriera antirumore).

Chi si agita tanto contro il "Vespucci" non ha mai letto **una sola parola** di tutta la documentazione ambientale prodotta in oltre dieci anni. Chi vuol chiudere l'aeroporto di Firenze abbia il coraggio di farlo apertamente e **non strumentalizzi** un tema serio come quello ambientale.

mitigazione che nei casi estremi, possono arrivare alla delocalizzazione di abitazioni ed attività. In base poi a vari parametri relativi alle tre zone (superficie, estensione delle aree residenziali, densità abitativa, ecc.) si stabilisce la **classificazione acustica** dello scalo individuata da tre indicatori - **la, lb e lc** - relativi rispettivamente alle zone A, B e C. Le eventuali azioni di risanamento dovranno essere finalizzate a ridurre i valori degli indici lb e lc, cioè quelli

relativi alla fascia di territorio interessata da rumore superiore a 65 decibel.

Considerando tutto questo, **non e chiaro** cosa intenda il Ministero quando chiede interventi di insonorizzazione e condizionamento per i ricettori della zona A, zona dove il rumore è inferiore al limite di 65 dB e quindi compatibile con la residenza e dove non ci sono limitazioni di destinazione d'uso (la prescrizione è stata posta dal novembre 2003 con i decreti





M. IAROSCI

Un Airbus A319 in rullaggio al "Vespucci". L'introduzione dei nuovi aerei ha reso possibile l'incremento dei passeggeri sullo scalo fiorentino, ma ha abbassato la funzionalità dell'aeroporto, comportando un maggior numero di dirottamenti in caso di vento e pioggia.

per Firenze e Bergamo e successivamente per Catania e Pescara). Se il Ministero chiede che i risanamenti siano estesi indistintamente a tutta la fascia A, cioè a tutte le abitazioni interessate da rumore tra 60 e 65 dB, si tratta di una **forzatura ingiustificata** da contestare a livello nazionale. Se invece si intende che debbano essere attuati i risanamenti in fascia A nel caso in cui la zonizzazione acustica decisa dalla locale Commissione Aeroportuale creasse situazioni non più in regola, allora la prescrizione sarebbe **corretta**. La responsabilità della situazione sarebbe totalmente degli **enti locali** (amministrazioni e aeroporto): se la Commissione rispetta le norme e attua la zonizzazione acustica senza snaturare le reali impronte di rumore sul territorio attuali e previste al 2010 nello Studio di Impatto Ambientale, **non sussistono problemi**. Già adesso il "Vespucci" rispetta i limiti di legge, come attesta la stessa ARPAT. Se invece si insiste nel voler forzare le regole con l'abbassamento del limite di rumore per gli abitati da 65 a 60 dB e si delimitano le zone A, B e C secondo strani percorsi, i **problemi saranno pesanti**. Problemi di costi insostenibili e non giustificati per AdF, ma anche problemi di rapporti con i fiorentini divisi tra cittadini di serie A e serie B: quelli vicini all'aeroporto, soggetti a rumore da traffico aereo in regola, grazie a **giravolte burocratiche** ottengono costosi interventi di risanamento delle abitazioni; gran parte degli altri abitanti di Firenze, interessati da rumore pesantemente fuori legge per il traffico ferroviario e viario si tengono rumore, caldo e finestre sbarrate. Tutto questo, però, doveva essere stato chiarito un anno fa.

Traffico: ripresa e record

I nuovi voli attivati tra la primavera e l'estate scorsa (Cagliari, Bucarest, Ginevra, Madrid, Tirana, Zurigo) e l'entrata in servizio su tutte le rotte Meridiana degli **A319**, hanno finalmente rilanciato il traffico del "Vespucci".

Variazione passeggeri 2003/2002

	Aeroporto Firenze	Media nazionale
Gennaio	-7,5%	+4,9%
Febbraio	-7,1%	+7,5%
Marzo	-21,1%	+7,4%
Aprile	+3,2%	+14,5%
Maggio	+8,6%	+12,0%
Giugno	+4,0%	+6,8%
Luglio	+18,8%	+10,6%
Agosto	+20,8%	+4,5%
Gen-Ago	+3,0%	+7,4%

Nel mese di settembre, non ancora computato ufficialmente nelle tabelle pubblicate da Asaeroporti, l'incremento è stato del 24% e, con quasi 160.000 passeggeri il "Vespucci" ha segnato il suo **record mensile** storico. Questi risultati, ottenuti nonostante le pesanti penalizzazioni ed i frequenti dirottamenti dei voli legati alla pista corta e limitata, dimostrano quanto sia **elevata la domanda** di traffico aereo del bacino del "Vespucci" e come sia forte e immediata la risposta dell'utenza appena si riesce ad incrementare l'offerta.

"Grave situazione critica"

Per anni la nostra Associazione è stata l'**unica voce** a denunciare l'inadeguatezza della pista del "Vespucci" per i jet che avrebbero gradualmente sostituito i BAe.146. Non condivi-

devamo l'entusiasmo smodato con cui veniva accolto l'arrivo degli Airbus A319, aerei bellissimi ma che non hanno niente a che vedere con city-airport e piste corte. Per questo ci hanno fatto passare per allarmisti o peggio. Oggi tutti parlano di una pista più lunga come **esigenza inderogabile** perché, come hanno denunciato gli stessi vertici di AdF in un'audizione in Palazzo Vecchio, lo scalo è in una grave situazione critica per il numero dei dirottamenti che nella scorsa estate ha colpito il 30% dei voli. Con gli Airbus si è innalzato il livello qualitativo dei voli e l'offerta di posti, ma si è **abbassata la soglia di funzionalità** del "Vespucci" per il maggiore peso delle carenze strutturali, peraltro troppo penalizzanti anche per i jet regionali.

Aeroporto lontano

La presentazione dei nuovi collegamenti tra Firenze e l'aeroporto di Pisa avvenuti nelle scorse settimane confermano come la distanza da coprire (80 km) non permetta servizi efficienti. Il nuovo collegamento in **bus**, promosso in funzione dei voli del principale vettore low-cost che opera al "Galilei", copre il percorso in un'ora e dieci minuti, traffico permettendo. Il **servizio ferroviario** avrà una maggiore frequenza ma manterrà invariato il problema di fondo, cioè l'eccessivo tempo di percorrenza (60-70 minuti) conseguenza dell'eccessiva distanza, delle fermate intermedie (almeno quattro) funzionali all'utenza pendolare e del cambio di treno alla stazione centrale di Pisa per gran parte delle corse. Niente a che vedere con una vera navetta città-aeroporto.

Aeroporto

Anno 8 - Numero 4

N° progressivo 29 - Ottobre-Dicembre 2004

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

Stampa: tipografia Cartei, Firenze



Associazione "Valentino Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze
Casella Postale 1463, Firenze 7,
50121 Firenze

Tel. 055/330601, Fax 055/330119

Presidente: Giorgio Morales

Sede legale: c/o Studio Marino
Via Condotta 12, 50122 Firenze