



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

Avanti tutta!!

Premessa: si potrà credere davvero alla nuova pista del "Vespucci" solo quando vedremo il primo aereo posarvi le ruote. Nessuno si offenda, ma ne abbiamo viste troppe e di ogni sorta in oltre mezzo secolo di problema aeroporto.

Detto questo, però, è indubbio che il **risveglio della città** dopo tanti anni di disinteresse rappresenta una svolta di assoluta importanza, dal dirimpente rilancio del progetto nuova pista del presidente della Provincia di Firenze Matteo Renzi a tutte le reazioni ed evoluzioni che si sono susseguite fino ad oggi: l'immediato consenso di chi, tra le forze politiche, economiche e sociali, ha sempre creduto nello scalo fiorentino, alla presa di coscienza dell'importanza di una pista più funzionale per lo scalo dell'area fiorentina da parte di (quasi) tutti i vertici istituzionali locali. A dir la verità, nel **turbinio di dichiarazioni** arrivate un po' da tutte le parti ne abbiamo sentite di tutti i colori e non manca chi continua a riproporre i fantasmi degli anni settanta, i "no perché no", le storture su sistemi aeroportuali, integrazioni, navette ferroviarie, distanze città-aeroporto, dimensioni dello scalo e questioni ambientali. In altra parte del notiziario riproponiamo dati e considerazioni su alcuni di questi temi. Lascia sgomenti anche constatare come la questione aeroporto, dal punto di vista della pianificazione di area metropolitana, ufficialmente appaia a metà 2008 praticamente all'anno zero, cioè tutta da costruire, confermando (purtroppo!) la bontà di tutte le denunce che la nostra Associazione ha ripetuto per dodici anni di fronte ad accordi e piani che sistematicamente driblavano il problema "Vespucci".

Ma a questo punto la cosa importante è **guardare avanti** e quindi ripartire dal progetto nuova pista (alternativa, riorientata o chiamatela come volete) e dal consenso più o meno convinto o sofferto espresso su tale prospettiva, in ordine di tempo, dal presidente della Provincia, dal ministro alle Infrastrutture, dall'assessore ai Trasporti della Regione Toscana, dal sindaco di Firenze, dal sindaco di Prato, dal presidente della Toscana; dal sostegno della Camera di Commercio e di tutte le categorie economiche dell'area metropolitana a cominciare dall'Associazione Industriali di Firenze, con il presidente Giovanni Gentile, e dall'Unione Industriali di Prato, ufficializzato in occasione della nomina del nuovo presidente Riccardo Marini; dallo spirito collaborativo di quasi tutte le forze politiche di opposizione nelle amministrazioni locali per un impegno comune a sostegno del progetto aeroporto. Dopo le dichiarazioni e le disponibilità attendiamo però gli atti concreti: da ADF la presentazione del progetto e dagli enti locali l'accoglimento della previsione di nuova pista negli strumenti urbanistici e di pianificazione locali (i piani strutturali di Firenze e Sesto Fiorentino, il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia, il Piano d'Indirizzo Territoriale della Regione). Tutti documenti che finora hanno ignorato l'aeroporto o contengono indicazioni ad esso contrarie. Dal lavoro sinergico tra i tecnici di ADF e gli uffici tecnici degli enti locali attendiamo il nuovo disegno della piana che integri la nuova pista e le altre funzioni previste e dia il via al più presto, dopo trent'anni di attesa, alla soluzione del nodo aeroporto. Ciò che proprio non si attende e che sarebbe a questo punto **intollerabile** è che prevalgano i soliti guastatori scaricati di traverso sulla pista.

zana-Perfetti Ricasoli, stazione di Castello come fermata provvisoria della TAV, ecc. È un atto importante perché, in attesa di un governo di area metropolitana, proprio la Provincia deve **coordinare l'assetto** delle infrastrutture di interesse sovracomunale. E l'assenza del tema aeroporto dai tavoli di governo e dai patti e accordi di area metropolitana era proprio una delle mancanze più gravi che avevamo denunciato tante volte su queste pagine.

Comune di Firenze

Dopo iniziali silenzi e titubanze del governo cittadino sono arrivate chiare le parole del sindaco Leonardo Domenici disponibile ad accogliere il progetto della nuova pista. Un progetto per il quale Domenici - in occasione dell'assemblea annuale dell'Associazione Industriali del 25 giugno - si è addirittura dichiarato **uno dei primi proponenti** già anni fa. Dichiarazioni favorevoli alla pista diversamente orientata sono arrivate anche dall'assessore all'urbanistica Gianni Biagi, che poi in concreto deve occuparsi della questione nell'ambito del nuovo Piano Strutturale.

Proprio la predisposizione della nuova variante al piano di Castello e poi l'approvazione del Piano Strutturale sono tra gli **impegni fondamentali** che aspettano a breve l'amministrazione cittadina. Dalla giunta di Palazzo Vecchio è già arrivata la proposta di inserire subito nel Piano la previsione del nuovo stadio a Castello (se sarà confermata l'intenzione di procedere con tale progetto). La definizione del documento potrà essere quindi l'occasione per esplicitare concretamente anche la soluzione del nodo pista nell'ambito dell'UTOE 2 del Piano Strutturale (l'Unità Territoriale Omogenea Elementare che comprende Castello e aeroporto).

Provincia di Firenze

Dalla Provincia di Firenze è arrivato il forte segnale di risveglio della questione aeroporto con il rilancio del progetto nuova pista da parte del presidente Matteo Renzi e dalla stessa Provincia dovrebbe arrivare il primo atto concreto in tale direzione. Per l'inizio di agosto, forse già quando questo notiziario sarà in distribuzione, è stata infatti annunciata la presentazione di un'ipotesi di riassetto della piana nell'ambito della revisione del Piano Territoriale di coordinamento che integri le varie previsioni che interessano l'area: nuova pista, termovalorizzatore, parco, stadio, nodo Peretola dell'autostrada A11, Mez-



Regione Toscana

L'apertura al miglioramento del "Vespucci" con la pista "alternativa", più lunga e diversamente orientata rispetto all'attuale, espressa dall'assessore regionale alle infrastrutture Riccardo Conti e più recentemente dal presidente Claudio Martini rappresentano senza dubbio il **cambiamento più forte** nella vicenda aeroportuale toscana. Anche in questo caso sono state superate iniziali forti reazioni negative, sgombrando il campo da dichiarazioni equivoche che ipotizzavano per Peretola inesistenti scenari da "JFK" di New York. Ed anche in questo caso si attendono ora atti concreti, a cominciare dall'ufficializzazione della soluzione del nodo aeroportuale con la discussione in consiglio regionale della mozione presentata a fine giugno dall'opposizione di centro-destra e l'approvazione di un atto d'indirizzo che dia una sorta di **via libera regionale** alla soluzione dei problemi dello scalo fiorentino. Non mancano ovviamente nella maggioranza resistenze, opinioni contrarie e difficoltà da gestire. Nei documenti ufficiali sulle infrastrutture della Regione per ora l'aeroporto non

modificano in un attimo se ce n'è la volontà, il parco metropolitano non è da cancellare ma da rivedere nella sua conformazione (come d'altra parte si è fatto per altre opere e già si è previsto per accogliere nell'area l'eventuale nuovo stadio). A fronte di ciò si eliminerebbero del tutto i voli sopra l'abitato di Sesto Fiorentino e si consentirebbe un assetto funzionale ad un'**infrastruttura che è strategica** anche per il sistema imprenditoriale del territorio sestese e per le funzioni prestigiose che proprio Sesto ospita nella piana (centri di ricerca e università). In questo scenario si è inserita la singolare iniziativa del sindaco Gianassi, che con i suoi uffici ha disegnato la sua ipotesi di pista, ruotata solo di qualche grado. Una soluzione che migliora leggermente alcuni aspetti ma ne lascia più o meno irrisolti molti altri (ostacoli, penalizzazioni, mancanza di spazio sulle testate, incidenza dei venti, problemi realizzativi, ecc.) e che soprattutto mantiene i voli proprio sopra l'abitato di Sesto. Con questa proposta, comunque, per la prima volta un'amministrazione sestese ha riconosciuto l'esistenza dei **problemi dello scalo** attuale e la necessità ed i benefici di una pista più lun-

stanza potrebbe delinearli per la prima volta anche a Firenze lo **schieramento trasversale** tra maggioranze e opposizioni e tra governi centrali e locali che hanno permesso di attuare molti progetti aeroportuali, da Venezia a Perugia, dal sistema pugliese a Parma. D'altra parte c'è da considerare che il gap aeroportuale dell'area fiorentina - considerando il divario tra l'entità della domanda potenziale e la capacità di risposta infrastrutturale - rappresenta una vera e propria anomalia a livello nazionale ed europeo e porvi rimedio sarà una delle più importanti novità nel panorama aeroportuale e motivo di orgoglio e riconoscenza dovuta a chi vi avrà contribuito.

ADF

Con l'evoluzione dello scenario politico già avvenuta attorno alla questione aeroporto, ADF ha adesso tutti i presupposti per presentare le **soluzioni progettuali** più appropriate per la nuova pista: per proporre cioè la collocazione ed il dimensionamento più appropriato necessario ad assicurare la migliore funzionalità ope-



ALFREDO LA MARCA

compare ed anzi si tende ancora a sottolineare come al momento le priorità siano altre (ferrovie regionali, TAV, autostrada tirrenica, porto di Livorno, ecc.). Ma la nuova situazione è in evoluzione e ci si augura che al più presto anche la questione aeroporto sia riconosciuta una priorità, com'è già a tutti gli effetti per l'area fiorentina. L'occasione per sancire l'assetto di un sistema aeroportuale regionale davvero funzionante potrebbe essere poi l'appuntamento con la convention "Mobilità Toscana, Italia, Europa" annunciata per inizio 2009.

Comune di Sesto Fiorentino

Al momento in cui chiudiamo il notiziario resta il no del Comune di Sesto Fiorentino a qualunque ipotesi di pista parallela all'autostrada. Un'opposizione di lunga data, espressa oggi dal sindaco Gianni Gianassi, da vari assessori, dall'ex-sindaco Andrea Barducci, vice presidente della Provincia e segretario metropolitano del PD. Le ragioni addotte sono l'assenza della previsione pista dagli accordi sulla piana firmati fino a poco tempo fa ed il contrasto con la previsione della parte sestese del parco metropolitano. Entrambe sono situazioni reali ma allo stesso tempo facilmente superabili: gli accordi si

ga e funzionale. C'è da augurarsi che possa essere il primo passo per la convergenza sul progetto risolutivo per l'operatività dello scalo ed il suo inserimento territoriale, in accordo con il Comune di Firenze e la Provincia.

Governo

Se le istituzioni locali convergono sulla pista alternativa e riorientata rispetto all'esistente come soluzione per assicurare un migliore funzionamento dello scalo fiorentino, il Governo centrale supporterà il progetto scelto per quanto di sua competenza. La conferma, arrivata dal ministro alle Infrastrutture Altero Matteoli in occasione dell'assemblea dell'Unione Industriali Pratese del maggio scorso, dà ufficialità alla posizione **favorevole allo sviluppo del "Vespucci"** già espressa dai parlamentari dell'area fiorentina sostenitori del nuovo governo e che ha sponda nelle amministrazioni locali in tutte le forze di opposizione di centro-destra (Regione, Provincia, Comuni di Firenze e anche di Sesto Fiorentino). A dir la verità il problema dell'aeroporto di Firenze non è mai stato a Roma (indipendentemente dal colore del governo) ma tutto locale, come ben noto. È comunque molto importante che da Roma arrivino simili segnali. In so-

Dal 20 luglio Luxair ha ripreso ad operare a Firenze con un volo settimanale stagionale (domenica) da Lussemburgo effettuato con Bombardier Q400. Il vettore aveva già operato il servizio dieci anni fa con Fokker 50 e scalo intermedio a Bergamo.

rativa dello scalo ed il migliore inserimento territoriale delle traiettorie di volo e poi con tali dati confrontarsi con gli enti locali per integrare il tutto con le varie previsioni urbanistiche e infrastrutturali dell'area. Il ruolo di ADF ora è estremamente importante, perché il gestore dello scalo deve guidare la questione dal punto di vista strettamente tecnico, deve essere cioè una sorta di **settore funzionale** in tema aeroportuale per gli enti locali, come d'altra parte avviene ovunque. ADF dovrebbe anche prevedere una forte campagna di comunicazione pubblica per spiegare direttamente ai cittadini - al di fuori delle stanze dei Palazzi e delle interpretazioni che poi ne trapelano - le caratteristiche dei progetti proposti, gli effetti operativi ed ambientali, le ricadute sul territorio e tutto quanto necessario a far comprendere correttamente la realtà e gli scenari futuri dentro e fuori il "Vespucci" e per dare ai cittadini gli strumenti per giudicare nelle sedi opportune la risposta delle istituzioni alle proposte di ADF.

Nuova pista: perchè sì

Perché si deve fare la nuova pista, quella più o meno parallela all'autostrada?

La prima ragione, a monte di ogni altro tipo di considerazione, sta nel fatto che la nuova pista serve per **far funzionare il "Vespucchi"**, perché qualunque aeroporto - indipendentemente dal ruolo che gli viene assegnato - può funzionare solo se ha strutture di volo adeguate. Ed un "Vespucchi" funzionante serve per avere un vero sistema aeroportuale toscano, perché non ha senso parlare di sistema quando uno dei perni che lo costituisce non funziona e quindi non è in grado di assolvere con efficacia il ruolo che gli è riconosciuto. Ed il perno fiorentino del sistema serve perché **nessuna città del mondo** di rilevanza anche ben inferiore a Firenze è servita da scali tanto lontani quanto sono Pisa e Bologna dal capoluogo toscano. È un dato di fatto inconfutabile e ben noto ma che è bene ribadire in premessa, visto le cose che ancora si sentono in giro (nelle tabelle delle pagine seguenti sono schematizzati alcuni dati significativi).

Entrando nello specifico, la nuova pista parallela all'autostrada (grado più, grado meno) risponde a innumerevoli esigenze.

- Garantisce **distanze di atterraggio e decollo** maggiori, necessarie prima di tutto per far operare con maggiore funzionalità la tipologia di aerei che sono impiegati attualmente con gravi problemi funzionali (aviazione generale, turboelica, BAe 146/Avro

Sono innumerevoli le ragioni a sostegno di un nuovo assetto del "Vespucchi" con la pista più lunga e diversamente orientata.

RJ, Boeing 737 ed Airbus A319) e per consentire l'uso dei nuovi jet regionali (Embraer, Bombardier, ecc.) che sono i naturali sostituti del BAe 146, l'aereo ancora più impiegato sullo scalo fiorentino ma non più in produzione dal 2001.

- Consente, su alcune rotte più importanti, il mantenimento o l'incremento dell'offerta di posti con minor numero di voli grazie all'impiego delle **versioni più capienti** della tipologia di velivoli che già operano (Boeing 737, famiglia A320) o dei jet regio-

nali che dovranno poter operare (come gli Embraer 190 e 195 o i Bombardier CSeries).

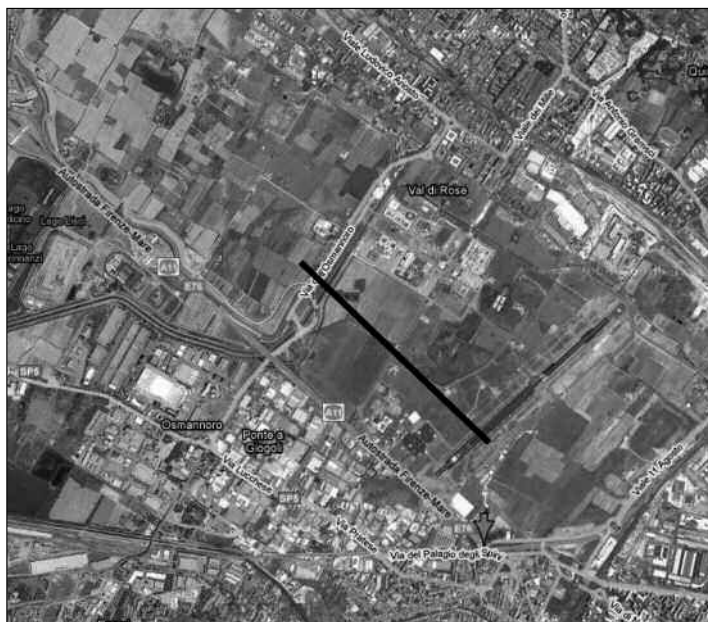
- Consente **fasce di sicurezza** complete e più estese sulle due testate della pista per la disponibilità di un ampio territorio libero, rispetto all'attuale assetto che vede la pista incastrata tra il terrapieno dell'autostrada A11 ed il canale di Cinta Orientale.

- Garantisce un'**operatività aeroportuale** non più soggetta ad ogni minimo fenomeno meteorologico (vento, pioggia, foschia, temperature) che incide sull'attuale pista per la sua scarsa lunghezza ed il suo orientamento.

- Permette **traiettorie di atterraggio e decollo** non più penalizzate da monte Morello (ostacolo nelle procedure di atterraggio, decollo e riattaccata) e dall'Arno (strati di foschia in atterraggio).

- Consente l'**installazione di sistemi** per l'atterraggio strumentale (LS e/o altro) e impianti luminosi completi grazie agli spazi disponibili sui due prolungamenti della nuova pista.

- Garantisce una drastica **riduzione dell'impatto acustico** dell'attività aerea grazie allo spostamento delle traiettorie di volo principali dalle aree residenziali di Peretola, Brozzi e Sesto Fiorentino verso il territorio della piana libero da insediamenti residenziali.



I ipotesi di localizzazione della nuova pista in un'immagine presentata in occasione di un seminario sull'aeroporto organizzato dal Quartiere 5.

Requisiti, limiti e garanzie

Se permettere o meno che un territorio sia servito da efficienti servizi aerei è decisione politica, le caratteristiche tecniche di una pista non possono che scaturire da **valutazioni solo tecniche**. Si deve quindi evitare che si ripetano condizionamenti che escono dalle segreterie di partito e creano pasticci sui quali poi ci si piange addosso per decine di anni.

L'esigenza minima è garantire un'operatività senza penalizzazioni per i velivoli impiegati sulle rotte nazionali ed europee (bacino mediterraneo), quindi ai nuovi jet regionali fino all'Embraer 195 ed i Bombardier CRJ900 e CSeries ed alla "famiglia A320" di Airbus ed ai Boeing 737 "Next Generation", cioè la **tipologia di velivoli** che già dovrebbero poter operare ma in gran parte non possono farlo per tutti noti problemi della pista attuale. La lunghezza della pista deve essere valutata anche in base all'incidenza dei venti in coda ed al traverso, di eventuali ostacoli esterni e di diverse esigenze in funzione delle impronte delle traiettorie di volo sul territorio. Deve essere garantita l'assenza di ostacoli sui prolungamenti della pista (tracciati viari, canali e fossi) e quindi spazi sufficienti per la massima estensione delle aree di sicurezza e per l'installazione di strumentazioni complete.

Non deve essere stabilita a priori una soglia massima di passeggeri ma garantito che lo scalo funzioni in un clima di **compatibilità**

ambientale e territoriale: che rispetti cioè i limiti di rumore di legge sulle aree residenziali e che gestisca adeguatamente il carico che porta sull'area esterna allo scalo. Per il primo aspetto già si sa che la pista parallela all'autostrada potrà rispettare sia i limite di legge (65 decibel), sia i limiti fiorentini (60 decibel). Il secondo aspetto si gestisce con collegamenti su ferro tra aeroporto, città ed area metropolitana con tramvie e/o linee ferroviarie passanti con fermata alla stazione aeroporto (in parte già previste).

Entro questa compatibilità i passeggeri che passeranno dal "Vespucchi" potranno essere quelli generati dalla **potenzialità del suo bacino** d'utenza. D'altra parte si consideri che già ora gli aeroporti più diversi gestiscono o si stanno attrezzando per gestire quote di traffico fino od oltre gli otto milioni di passeggeri annui: tale è la soglia superata nel 2007 da una delle città più delicate del mondo, Venezia, con il suo sistema aeroportuale (sette milioni a Tessera, scalo a capacità intercontinentale con vista sullo skyline di piazza San Marco, ed uno a Treviso); 8 milioni è l'obiettivo che si è posto l'aeroporto di Pisa, scalo di capacità intercontinentale che per distanza dalla città (2 km) è l'aeroporto più cittadino d'Europa; 8 milioni è l'obiettivo del piano al 2030 del **London City Airport**, scalo cittadino per eccellenza posto nel cuore della città (vedi notizie a pagina 8).

Nuova pista: perchè sì

- Elimina il **fattore di rischio** connesso al sorvolo di aree residenziali da parte delle principali traiettorie di atterraggio e decollo nelle fasi più prossime all'attuale pista ed il conseguente stato di disagio percepito dalle persone che vi risiedono.

- Elimina le **nuove conflittualità** tra l'aeroporto e le aree insediative previste o già in costruzione vicino all'estremità nord dell'attuale pista, sia dalla parte di Firenze (piano Castello), sia dalla parte di Sesto Fiorentino (abitazioni, strutture universitarie, ecc.).

- Consente la connessione dei **sistemi di parchi e insediamenti** in costruzione e previsti tra la piana di Sesto e di Castello, con l'eliminazione della barriera fisica finora costituita dall'attuale pista.

- Riduce drasticamente gli **sforamenti notturni** dei voli oltre l'orario di chiusura oggi provocati quasi giornalmente dai ritardi ac-

Le piste di Bonsi e Nustrini

Nel momento in cui si rianima nel modo più deciso la questione nuova pista è doveroso tornare a ricordare due persone che a tale causa hanno dedicato tutta la vita.

Di **Luciano Nustrini**, "architetto con le ali", progettista di ogni tipo di soluzione per la questione aeroportuale fiorentina e tra i fondatori della nostra Associazione nel 1996, ricordiamo la telefonata che ci fece poco tempo prima di inabissarsi assieme alla moglie Giuliana nel mare della Nuova Zelanda con il suo "Falchetto". Dall'altro capo del mondo si chiedeva se ci fosse ancora speranza di vedere un giorno realizzata la nuova pista del "Vespucci". La speranza poteva ancora esserci - gli rispondemmo - nel senso che dal punto di vista tecnico e urbanistico la cosa era fattibile, come lo era sempre stata. Il problema stava sempre nella solita mancanza di volontà politica.

Di **Giorgio Bonsi**, pilota e ingegnere aeronautico, ricordiamo il sostegno al progetto nuova pista portato avanti fin dalla fine degli anni '40 e poi le innumerevoli iniziative promosse nell'ambito dell'attività del Comitato per l'Aeroporto di Firenze-Prato di cui fu fondatore e animatore per dodici anni. Ricordiamo in particolare le sue estenuanti discussioni con gli amministratori di Sesto Fiorentino per spiegare, carte alla mano, gli evidenti vantaggi della nuova direzione della pista, con i voli allontanati dagli abitati, e lo sconforto per i "no perché no" di sindaco e assessori.

Entrambi sono commemorati con la targa esposta dal 2001 nell'area check-in al piano terra dell'aerostazione passeggeri del "Vespucci", assieme al "pioniere" dell'aviazione fiorentina **Vasco Magrini** che dai banchi del consiglio comunale, negli anni '50, proponeva al sindaco La Pira soluzioni per il problema aeroporto. Pensiamo anche a loro mentre - forse - prende vita il nuovo "Vespucci".

cumulati nel corso della giornata soprattutto per le carenze operative dell'attuale pista.

- Consente la gestione dei **voli notturni** in deroga, come quelli richiesti in occasione delle trasferte serali della Fiorentina, senza arrecare disturbo alle po-

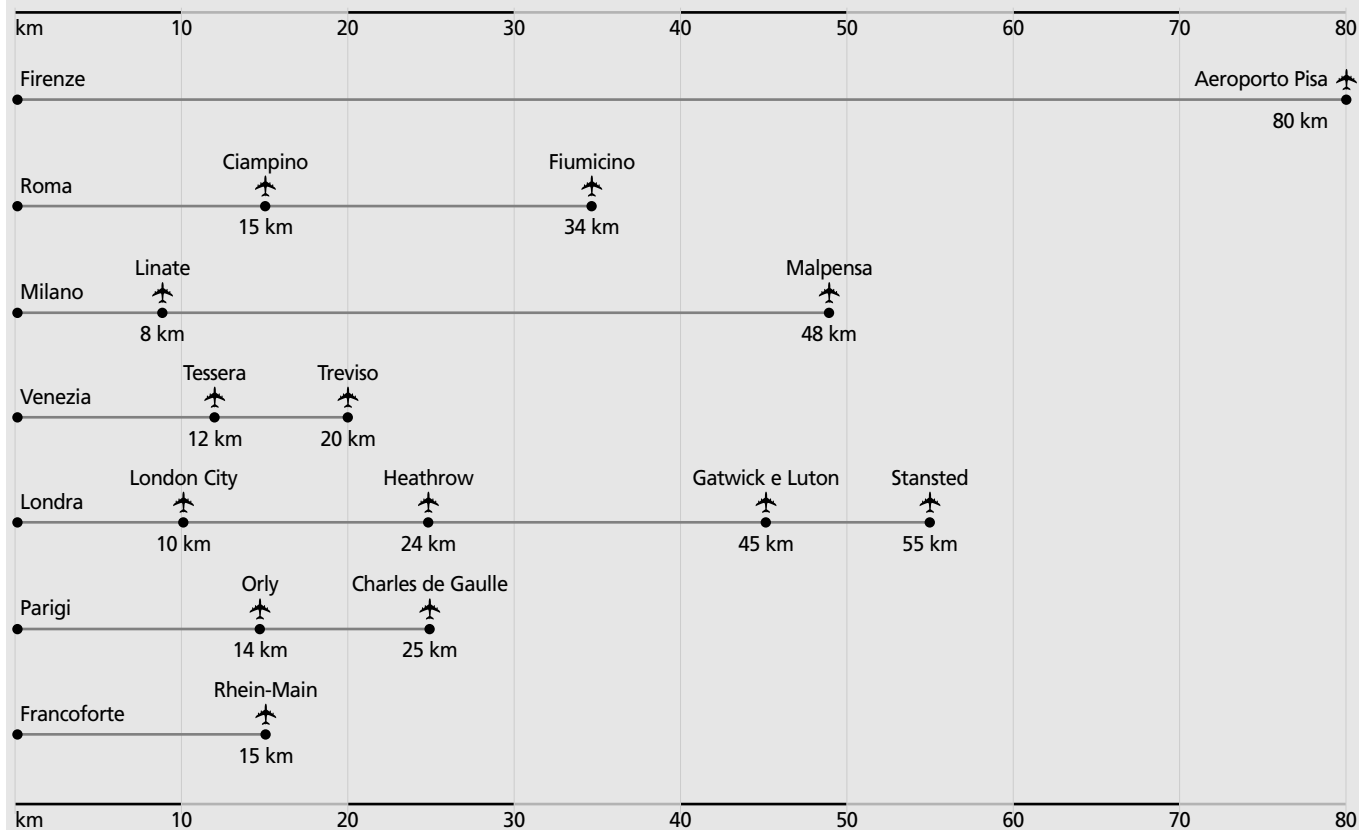
polazioni residenti attorno allo scalo.

- Garantisce un **assetto pista-area terminale** ottimale rispetto alle principali direttrici di volo, con i velivoli in atterraggio che terminano la corsa direttamente in direzione del terminal e quelli in partenza giù prossimi al punto di inizio della corsa di decollo, riducendo drasticamente i movimenti a terra dei velivoli.



MARCO IAROSSI

Distanze città - aeroporto



Nuova pista: perché no?

Non dotare lo scalo fiorentino di una pista adeguata e quindi bloccarlo nell'attuale assetto risponde ad un'unica ragione generale, che ne sarebbe anche la conseguenza diretta: voler mantenere l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia in uno stato di **sottodotazione infrastrutturale** nel settore trasportistico più strategico per la competitività sullo scenario internazionale, acuendo il distacco del nostro territorio da tutte le principali regioni italiane ed europee.

In concreto, allo stato dei fatti e dell'evoluzione della piana, non fare la nuova pista significa mantenere un **infrastruttura pubblica che non funziona** (per tutti i problemi operativi legati alle carenze dell'attuale pista), condannare lo scalo all'involuzione (per l'uscita di scena dei BAe 146 e per l'assedio dell'attuale pista con tutto ciò che è in costruzione o previsto nella piana senza coordinamento con le esigenze dello scalo) e mantenere le traiettorie di volo più prossime alla pista sugli abitati di Peretola e Sesto Fiorentino.

Ragioni infondate

Non è una ragione per non fare la nuova pista la sua assenza dagli atti di pianificazione vi-

Non sussistono ragioni concrete per dire no alla nuova pista del "Vespucci" al di là di problemi risolvibili e false convinzioni da sfatare.

genti, com'è stato detto. L'aeroporto è una questione aperta perché finora si è evitato di affrontarla, quindi è ovvio che la sua soluzione non stia negli strumenti urbanistici in vigore. Per questo rilanciare oggi la questione

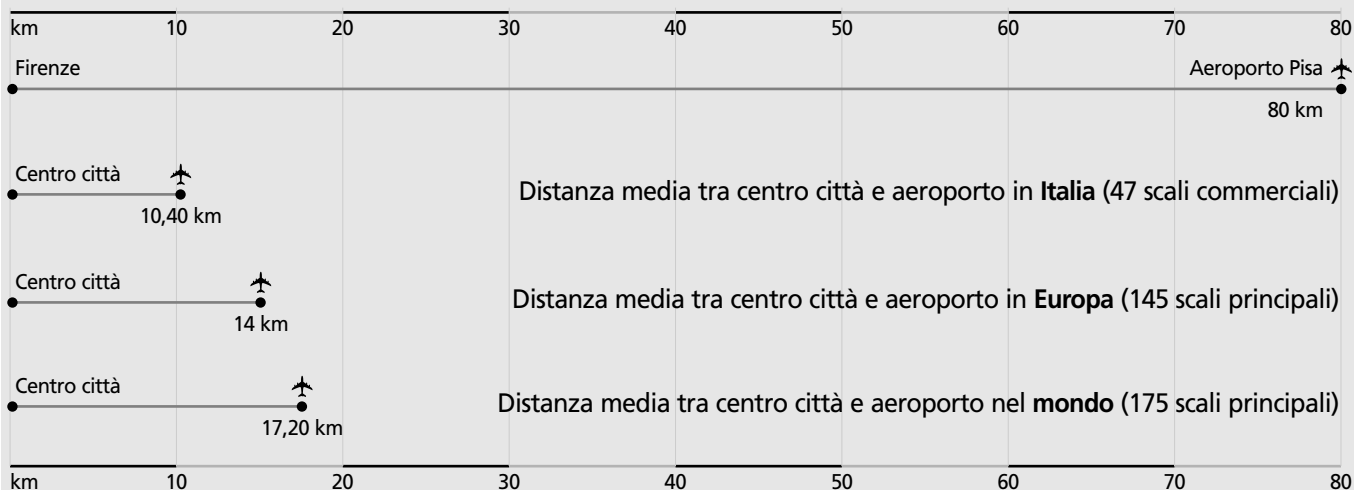
non appartiene a quel perverso sport nazionale di rimettere sempre in discussione scelte ormai fatte - come qualcuno accusa - ma significa occuparsi davvero di un problema mai risolto.

Non è una ragione la paventata alternativa "o parco o nuova pista". Questo è un non-problema se a monte esiste la volontà di risolvere il nodo aeroporto, nel senso che parco e aeroporto possono coesistere tranquillamente. Posizionata la pista, c'è lo spazio per fare comunque il parco, che nelle previsioni si estende da Campi Bisenzio a Firenze, anche destinandogli parte dell'edimede aeroportuale che ospita la pista esistente. Ciò consentirebbe tra l'altro di ampliare la fascia verde che unisce fisicamente i nuovi insediamenti di Sesto Fiorentino e Castello, come abbiamo evidenziato tante volte in passato e come oggi sottolinea lo stesso progettista del parco, il paesaggista Christophe Giroi (Corriere Fiorentino, 25/6/2008). Il rapporto col parco non è un problema ma anzi un'opportunità se vengono meno approcci un po' ideologici che lo dipingono invivibile per la vicinanza degli aerei. Abbiamo raccontato più volte esempi italiani ed esteri di convivenza tra aeroporto ed aree verdi pensate come spazi



MARCO IAROSSI

Distanze città - aeroporto



Nella discussione sull'aeroporto continuano ad essere ripetute errate considerazioni in merito alle distanze tra città e aeroporto, in particolare da parte di chi, ancora, continua a sostenere che il "Galilei" di Pisa (80 km da Firenze) o il "Marconi" di Bologna (100 km da Firenze) possano essere scali al servizio del capoluogo toscano. In questo senso molti indicano la distanza tra Firenze e tali aeroporti in linea con la realtà delle altre grandi città europee e nel resto del mondo.

Con queste due tabelle si dimostra l'infondatezza di tali posizioni. Nella pagina a fianco la distanza tra Firenze e l'aeroporto di Pisa è confrontata con quella tra i centri cittadini e gli scali aerei nei tre principali poli aeroportuali in Italia ed i tre principali in Europa. In questa pagina la distanza tra Firenze e l'aeroporto di Pisa è confrontata con la distanza media tra centro città e aeroporto in Italia, in Europa e del mondo. Le fonti dei dati utilizzati sono le autorità aeronautiche (ENAC per l'Italia), le società di gestione ed i maggiori vettori delle rispettive nazioni.

Nuova pista: perché no?

vivibili e attrezzati per passeggiate e attività sportive, con piste ciclabili, sentieri, piazzole di sosta con viste proprio sull'attività aeroportuale che di per sé diviene attrattiva e ragione di frequentazione del parco stesso (così come si va in stazione o sulle banchine di un porto per passeggiare guardando il via vai di treni e viaggiatori o l'attracco e la partenza delle barche). In certi casi accanto agli aeroporti convivono vere e proprie oasi floro-faunistiche con specie protette, realizzate e gestite in collaborazione tra autorità aeroportuali ed enti preposti alla tutela dell'ambiente.

Non è una ragione

per non fare la nuova pista (per carità!) la tesi di chi ancora oggi presenta l'aeroporto come interesse di pochi, una sorta di giocattolino per far divertire il presidente di ADF e pochi altri. Non varrebbe neppure la pena di commentare posizioni simili se non fosse che sono state espresse, anche da esponenti istituzionali, proprio mentre il sistema occupazionale dell'area fiorentina e della Toscana in generale vive ripetute gravi crisi e si sprecano le denunce per la scarsa competitività del nostro territorio. Aeroporto significa occupazione diretta, indiretta e indotta, mantenimento nell'area di imprese e sedi di società, attrattiva per nuove aziende, fiere, congressi ed eventi internazionali. I ricercatori dell'IRPET (Istituto Regionale per la Programmazione Economica della Toscana) negli ultimi venti anni hanno finito inchiostro e voce a forza di scrivere e ripetere questi aspetti legati alla presenza dell'infrastruttura aeroporto nell'area fiorentina. E le stesse cose emergono da qualunque ricerca che si confronti con la nostra realtà.

False alternative

Non può essere un'alternativa ad un aeroporto funzionante nell'area fiorentina, e quindi alla nuova pista, proporre l'integrazione con Pisa (e/o Bologna) e l'istituzione a tavolino del famigerato sistema aeroportuale: non ha proprio senso. Sarebbe come non fare la tramvia (o altro trasporto urbano su ferro) per promuovere un gemellaggio tra ATAF di Firenze e COPIT di Pisto-

ria o ATL di Livorno; rinunciare alla stazione TAV di Firenze per fare l'integrazione con la stazione alta velocità di Bologna. Che senso avrebbe? Nessuno, appunto. Anche questa è una vecchia storia che torna sempre a galla. Se per integrazione e fare sistema si intende una qualche forma di collaborazione tra gestori per azioni promozionali, scambio

e voli, stabilendo chi deve volare dove; non ha senso pensare di coprire le carenze del "Vespucchi" decretando una maggiore funzionalità degli aeroporti di Pisa e/o Bologna per l'area fiorentina. Ognuno è libero di utilizzarli come e quanto crede, ma per la loro lontananza restano due disservizi se sono offerti per arrivare e partire dall'area fiorentina.

Non è un'alternativa

ad un "Vespucchi" funzionante il potenziamento dei collegamenti ferroviari tra Firenze e Pisa. Non lo è, al di là delle ragioni illustrate in precedenza, perché su un tragitto di 80 km non possono funzionare vere navette città-aeroporto, con tempi di percorrenza, frequenze e caratteristiche proprie di tali servizi. Ed infatti, come già trattammo in passato, in nessuna parte del mondo esistono navette su tali distanze.

È una ragione a dir poco sconcertante la richiesta fatta dai gruppi ambientalisti e da alcune forze politiche di sinistra di rinunciare alla nuova pista e puntare sulla costruzione di nuovi binari dedicati al collegamento ferroviario Firenze-Pisa e sull'ulteriore sviluppo dello scalo pisano. In sostanza, pur di impedire il funzionamento dell'aeroporto di Firenze, gli ambientalisti sarebbero disposti a tagliare la Toscana con 80 km di nuovi binari, con tutto quello che comporterebbe la loro costruzione tra gallerie, viadotti e terrapieni e costi stimabili in miliardi di euro. Il tutto per rinvagare la soluzione da sempre più sbagliata: gravare con tutto il traffico aereo toscano sull'aeroporto di Pisa, che già è e resta l'unico deputato a ospitare grandi flussi charter e low cost, voli intercontinentali, gran parte del traffico merci, ed è prima di tutto scalo militare e che già adesso ha i suoi bei problemi di capacità ed ambientali, con i cittadini dei quartieri di San Marco, San Giusto e Sant'Ermete che esprimono gli stessi disagi denunciati dai cittadini di Peretola e Quaracchi (compresi i voli che interrompono le lezioni scolastiche). Con la differenza che a Pisa gli aerei sono per la maggior parte di grandi dimensioni, lo scalo funziona per 24 ore ed ai residenti è applicato il limite di legge dei 65 decibel.



MARCO IAROSCI

di conoscenze, razionalizzazione di costi gestionali, ecc. (come ipotizzato nel recente masterplan aeroportuale regionale), la cosa teoricamente potrebbe anche avere un senso (nella realtà oggi è poco fattibile per l'esistenza di due società quotate in borsa). Se con integrazione e fare sistema si intende invece risolvere il problema aeroporto dell'area fiorentina senza realizzare al "Vespucchi" una pista funzionale, siamo sempre e comunque totalmente fuori strada.

Non ha senso decretare d'ufficio l'esistenza di sistemi quando parte delle strutture che lo compongono non funzionano; non ha senso pensare di dividere a tavolino aerei

di conoscere, razionalizzazione di costi gestionali, ecc. (come ipotizzato nel recente masterplan aeroportuale regionale), la cosa teoricamente potrebbe anche avere un senso (nella realtà oggi è poco fattibile per l'esistenza di due società quotate in borsa). Se con integrazione e fare sistema si intende invece risolvere il problema aeroporto dell'area fiorentina senza realizzare al "Vespucchi" una pista funzionale, siamo sempre e comunque totalmente fuori strada.



MARCO IAROSCI

Intergruppo consiliare

Nata da un'idea del consigliere comunale **Enrico Bosi** e ufficializzata il 17 giugno in una lettera d'invito a doppia firma con il consigliere **Michele Morrocchi**, è stata lanciata in Palazzo Vecchio la proposta di un «Intergruppo consiliare» che si occupi della questione aeroporto. L'obiettivo è supportare il potenziamento dell'aeroporto di Peretola in una cornice che migliori l'impatto ambientale e nello stesso tempo l'operatività dello scalo da attuare fornendo ai colleghi una vera informativa che sia di aiuto per le decisioni che dovranno essere prese. In

interessata. La soglia che viene sfiorata non è quella della norma di legge ma quella dei 60 decibel inventata a Firenze ed applicata solo al «Vespucci», come dovrebbe essere sempre spiegato ma non viene mai fatto. Se i 60 decibel fossero applicati a tutto il sistema aeroportuale nazionale si fermerebbe il comparto del trasporto aereo. Se venissero adottati negli altri sistemi di trasporto non resterebbero che biciclette e carrozze.

Detto ciò, non c'è dubbio che chi vive sotto la ristretta fascia del cono di discesa degli aerei più vicina allo scalo subisce un disagio. È un **disagio innegabile** perché ben noto a tanti, in

larme sulla capacità del nostro territorio di attrarre investimenti esteri e sul peso che in questa situazione giocano le carenze di servizi aerei. In un'Italia fanalino di coda rispetto all'Europa, la Toscana risulta per investimenti fanalino di coda dell'Italia, dato che conferma i ripetuti allarmi arrivati nei mesi scorsi da vari soggetti istituzionali, compresi i vertici regionali. La ricerca, sulla base delle interviste condotte fra un campione di testimoni privilegiati (manager di grandi imprese), lega strettamente l'arretratezza toscana ed in particolare dell'area principale, quella fiorentina, alla carenza del sistema infrastrutturale e in quest'ambito indica



NEVIO MAZZOCCO

Il 24 maggio ha fatto scalo al «Vespucci» l'MD-83 utilizzato dalla squadra di calcio del Real Madrid. L'aereo è battezzato «La saeta» in onore del campione Alfredo Di Stefano. Per lo scalo fiorentino si è trattato di uno dei velivoli di maggiori dimensioni mai atterrato.

quest'ottica viene proposta una forte azione divulgativa tramite convegni, seminari e confronti con analoghe realtà europee.

Si tratta di un'**iniziativa lodevole** che ci si augura possa davvero svilupparsi e magari estendersi con analoghe caratteristiche alle altre amministrazioni locali. Molto meno lodevole è la bocciatura arrivata dal consigliere Alberto Formigli, capogruppo del PD, che ha declinato l'invito sostenendo che le decisioni sull'aeroporto dovranno nascere nelle sedi di partito.

Rumore: aeroporto in regola

Scremati da interpretazioni distorte, commenti fuori luogo e strumentalizzazioni varie, i dati del rumore attorno all'aeroporto fiorentino continuano a delineare una situazione in regola con i limiti delle normative adottate ovunque a livello nazionale ed internazionale. È così per i dati dell'ARPAT che indica sempre in «zero» i residenti interessati da rumore aeroportuale superiore a **65 decibel** (limite di legge ufficiale); è così per il quadro delineato dalla mappatura acustica del Comune di Firenze che dipinge una città in gran parte fuorilegge (rispetto alle norme ufficiali) per altre fonti di rumore, con primo imputato il traffico stradale. Tra le infrastrutture di trasporto dell'area fiorentina l'aeroporto si conferma sempre l'unica rispettosa dei limiti ufficiali e quella a minore impatto per decibel e per territorio e popolazione

quanto è lo stesso patito (in maniera ben più continua, di giorno e di notte) da tutti coloro che abitano su strade trafficate ed ai margini dei chilometri di linee ferroviarie che attraversano i centri abitati: difficoltà di conversazione, di ascolto di tv e telefono, case invivibili a finestre aperte, ecc. La differenza è che il disagio prodotto dall'aeroporto può essere eliminato con la benedetta pista parallela all'autostrada che i cittadini di Peretola, Quaracchi, Brozzi e Sesto Fiorentino dovrebbero sollecitare andando in corteo sotto Comune, Provincia e Regione e che invece i rappresentanti dei locali comitati (comitati contro se stessi) respingono chiedendo il mantenimento dei voli sulle case.

Competitività e investimenti

Dalla ricerca condotta dal **London School of Economics**, presentata lo scorso maggio dalla Provincia di Firenze, è arrivato l'ennesimo al-

nella **debolezza del sistema trasporto aereo** la carenza principale. L'aeroporto è giudicato inadeguato per dimensioni e con un'offerta scarsa per orari, tratte, collegamenti interni e con i principali scali, situazione che rende difficile programmare relazioni di lavoro nazionali e internazionali. Evidentemente non è un caso se il rapporto inerente gli investimenti sia lo stesso che caratterizza la capacità aeroportuale, con la Toscana arretrata rispetto alle principali regioni italiane in un'Italia arretrata rispetto alle maggiori nazioni d'Europa.

D'altra parte il **ruolo strategico dell'aeroporto** è sempre stato evidenziato da ogni operatore presente nel territorio fiorentino e toscano, dalla Nuova Pignone alla Breda, dalla Novartis ai cantieri navali della costa, dalla Boehringer alla Selex Galileo, fino alle tante piccole imprese localmente poco conosciute ma di grande rilevanza internazionale. Per qualcuno la disponibilità di efficienti servizi aerei è «solo»

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.

Aiutateci a sostenere il «nostro» aeroporto!

una componente importante, per la gran parte è una **precondizione** per scegliere i territori dove insediarsi o rimanere e l'appetibilità di una localizzazione è inversamente proporzionale alla distanza dall'aeroporto. Per le imprese della costa è strategico il "Galilei" di Pisa, per quelle dell'area fiorentina è vitale un "Vespucchi" davvero funzionante. Per questa ragione la Novartis di Siena sta chiedendo il miglioramento dello scalo di Ampugnano. Per le stesse ragioni la presenza dei rispettivi aeroporti è ritenuta strategica anche da atenei e centri di ricerca di Firenze e Pisa.

Pisa: 8 milioni (e nuova pista)

«Il nuovo piano per ammodernare il Galilei prevede **investimenti da 100 milioni**, la realizzazione di un'altra pista, la costruzione di nuove piazzole e check-in, lavori all'aerostazione e altri interventi più o meno imponenti, come l'ampliamento del parcheggio con altri 700 po-

un assetto a tre piste simile a quello che l'ex sindaco Fontanelli ha paragonato allo scalo El Prat di Barcellona. Avrebbe una lunghezza di circa 2.400 metri e sarebbe dedicata alle operazioni dei vettori low cost. I costi sarebbero tutti a carico della SAT in quanto l'Aeronautica Militare proprietaria dello scalo si è detta non interessata al progetto. L'opera comporterebbe un notevole ampliamento dell'area aeroportuale e, probabilmente, l'interferenza con la statale Aurelia ed i tracciati ferroviari.

11 milioni per Bologna

Lo scorso giugno la giunta comunale di Bologna ha deliberato il parere favorevole allo sviluppo dell'aeroporto "Marconi" da **4,5 a 11 milioni di passeggeri** previsto nel piano industriale della società di gestione (nel 2007 sono stati raggiunti i 4,4 milioni). La decisione è sostenuta dagli interventi già attuati, a cominciare dall'allungamento

integra le **esigenze di sviluppo** attuali e future dello scalo veneziano (comprendenti anche una nuova pista) e le previsioni urbanistiche e infrastrutturali dell'area per creare attorno allo scalo un polo intermodale e di servizi. Oltre alle opere aeroportuali sono previste altre strutture di trasporto, ricettive e congressuali, spazi espositivi, il nuovo stadio, il nuovo casinò ed un parco di oltre 114 ettari adiacente allo scalo aereo. Il "Quadrante Tessera" rappresenta una **variante al Piano Regolatore** veneziano del 2004 resasi necessaria per adeguare lo strumento urbanistico alle previsioni del nuovo masterplan aeroportuale presentato dalla SAVE nel 2006.

8 milioni per il London City

Il London City Airport, situato sulle rive del Tamigi, sta attuando un nuovo piano di sviluppo delle infrastrutture e soprattutto del traffico. È in fase di costruzione un nuovo piazzale aeromobili realizzato con una piattaforma sullo specchio d'acqua dei vecchi porti londinesi; nel 2007 è stata ottenuta l'autorizzazione ad **incrementare i movimenti aerei** annui da 80.000 a 120.000 (per avere un'idea delle dimensioni del traffico si consideri che nel 2007 i movimenti sono stati circa 35.000 a Firenze, 43.000 a Pisa, 67.000 a Bologna). Con tale crescita di voli è stimata la creazione nell'area di **1.000 nuovi posti di lavoro**.

I passeggeri, che sono stati 2,9 milioni nel 2007, passeranno a circa 4 milioni nel 2010 mentre la previsione del masterplan 2030 raggiunge gli **8 milioni**. Dal 2009 il London City Airport sarà collegato a New York da British Airways con scalo intermedio a Shannon, in Irlanda, (per rifornirsi di carburante) utilizzando Airbus A318 in versione "business". Nel 2012 lo scalo cittadino svolgerà un ruolo privilegiato in occasione dei giochi olimpici, al fianco degli altri quattro grandi aeroporti della città. Il London City, infatti, si trova a meno di quattro chilometri dalla principale sede olimpica alla quale sarà direttamente collegato.



sti oltre agli attuali 1.500. L'obiettivo è di portare la capienza dell'aeroporto da **4 a 8 milioni di passeggeri all'anno**. Così viene delineato il futuro dello scalo pisano dal sito web della Regione Toscana nelle pagine dedicate agli aeroporti. In particolare viene citato il progetto per la nuova pista, ipotesi resa pubblica lo scorso anno dall'allora sindaco Paolo Fontanelli ma sempre rimasta avvolta nel silenzio tra pochi commenti e qualche smentita.

La nuova pista risponde all'esigenza di eliminare i decolli sopra la città, in forte aumento per l'incremento dei voli low cost e non riducibili per mantenere il livello traffico raggiunto, supportare la crescita a 8 milioni di passeggeri e coordinare l'attività civile con quella militare. Pubblicamente se ne parlò già nel dicembre 2007 in occasione del convegno sull'impatto ambientale dello scalo alla presenza delle autorità locali e regionali, ma anche allora la notizia non ebbe risalto. Si ipotizza una **pista più o meno trasversale** alle due esistenti, secondo

della pista che ha permesso una forte riduzione del rumore sugli abitati, e dal nuovo assetto territoriale dell'area concordato tra tutti gli enti interessati. Sono previsti un nuovo terminal da 90.000 mq, per il quale il comune si impegna a preservare i terreni necessari, un'area con centro congressi, strutture ricettive e commerciali, un parco ed un apposito casello per collegare meglio lo scalo con lo snodo autostradale. Sul fronte del traffico, giudicato non troppo soddisfacente, si prevede una maggiore **apertura ai voli low cost** che finora avevano come scalo di riferimento soprattutto l'aeroporto di Forlì (60 km da Bologna).

"Quadrante Tessera"

SAVE, gestore del "Marco Polo" e Comune di Venezia hanno firmato l'accordo per la definizione del masterplan denominato "Quadrante Tessera". Si tratta di un accordo generale che

Chi volesse ricevere Aeroporto in formato digitale (PDF) è pregato di comunicare il proprio indirizzo email a: **assogiannotti@interfree.it**

Aeroporto

Anno 12 - Numero 3
N° progressivo 44 - Luglio-Settembre 2008

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: Printexx, Riccione (RN).



Associazione "Valentino Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze
Casella Postale 1463, Firenze 7,
50121 Firenze
Tel. 055/330601
Email assogiannotti@interfree.it
Presidente: Giorgio Morales