



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

Pista prioritaria!

Come previsto, anche il nuovo stadio di Firenze (se e quando si farà) planerà accanto all'aeroporto, con il corredo di strutture e funzioni pensate dalla famiglia Della Valle nell'ambito della futuristica cittadella viola. Bene o male?

Sicuramente un problema aggiuntivo se lo stadio (e il resto) dovesse affiancarsi all'aeroporto ingessato nell'attuale assetto, andando ad accerchiare ancora di più con costruzioni e funzioni la pista esistente. A meno che la cittadella viola non vada a sostituire in tutto o in parte quanto già previsto dal piano Castello, alleggerendo il carico di costruzioni in arrivo nei pressi dello scalo (ipotesi improbabile). Oppure non vada a sostituire l'aeroporto risolvendo la questione alla radice (c'è chi l'ha già proposto!). L'arrivo dello stadio è invece un'opportunità importante per dare rapida soluzione al problema aeroporto se si coglie l'occasione della riapertura dei giochi sulla piana conseguente allo scossone arrivato con la proposta Della Valle: se cioè si crea finalmente un assetto che integri tutte le funzioni partendo proprio dal nodo aeroporto, questione per anni evitata in ogni modo ma in realtà da sempre connessa a tutto il resto ed ora anche con lo stadio.

Si deve partire dal riorientamento della pista perchè tale struttura è prioritaria: è quella più vincolata da fattori esterni nella collocazione e nel funzionamento (venti, traiettorie di volo, orografia) e quindi deve trovare per prima il proprio assetto; è la più urgente tra tutte le previsioni in gioco nel quadrante tra Castello e Sesto Fiorentino perchè deve risolvere le gravi emergenze funzionali ed operative del "Vespucci" che creano ogni giorno problemi enormi nell'accessibilità dell'area fiorentina e perchè consente di eliminare alla radice i disagi dei cittadini sorvolati dalle attuali traiettorie di volo; è connessa alle scelte sullo stadio perchè con il suo riorientamento consente di liberare la porzione nord dell'attuale sedime aeroportuale che può essere destinata a dare spazio e respiro alla cittadella viola inserita nel parco. La nuova pista è prioritaria perchè tra tutte le strutture previste nell'area nord-ovest di Firenze, quella aeroportuale è la più strategica a livello di intera area metropolitana e preconditione per tante altre realtà e funzioni (comprese quelle sportive e la stessa Fiorentina, anch'essa vittima impotente delle attuali carenze del "Vespucci").

Nelle settimane scorse il presidente dell'Associazione Industriali di Firenze Giovanni Gentile ha chiesto con forza che sull'aeroporto si decida subito, prima delle elezioni della prossima primavera. Sottoscriviamo in pieno e rilanciamo l'appello per tutte le ragioni suddette. Gli strumenti per farlo ci sono: ADF, già da tempo, ha fornito agli enti locali indicazioni sufficienti per valutare la situazione della pista, vecchia e nuova (le ricordiamo nelle pagine centrali del notiziario) ed entro l'anno presenterà progetti più dettagliati. Si decida quindi superando i troppi se e i troppi ma ancora in giro ed assumendosi, prima delle elezioni, la responsabilità di una scelta chiara, con tutto ciò che ne consegue in termini di competitività, attrattiva, lavoro, turismo, cultura, ecc., ecc.

capacità di funzionamento del sistema stesso e quindi dal rafforzamento dell'aeroporto di Firenze con la soluzione del nodo pista. Non ha senso perchè la fantomatica integrazione, che è intesa come collaborazione gestionale e potenziamento dei servizi ferroviari, non ha niente a che vedere con i **veri problemi** che sono di carenza delle infrastrutture aeroportuali (piste, piazzali, terminal, ecc.). Sono temi sui quali è inutile dilungarci perchè li abbiamo trattati tante volte. Vale la pena però ribadire che la divisione tra partito "integrazionista" e partito del "Vespucci" è in realtà una divisione tra il no o il sì al trasporto aereo per l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia.

Comune, Provincia, Regione

Dopo le aperture della scorsa primavera all'ipotesi nuova pista si attendevano dagli enti locali atti concreti conseguenti. Per ora i segnali sono ancora deboli e contraddittori.

La **giunta comunale di Firenze** in agosto ha approvato le modifiche al Piano Strutturale, introdotte con le controdeduzioni alle osservazioni dei cittadini, inserendo la possibilità di eventuali configurazioni diverse nell'assetto aeroportuale da discutere, sulla base di studi tecnici, coinvolgendo il Comune di Sesto Fiorentino. Intanto però la maggioranza di Palazzo Vecchio ha approvato nelle commissioni consiliari ambiente e trasporti due mozioni anni '70 che chiedono il ridimensiona-

L'area di Castello accanto all'aeroporto destinata ad ospitare la cittadella viola. Sulla destra sono visibili i cantieri in corso per la nuova scuola Carabinieri.

"Partiti" sbagliati

Tra corse per le primarie e ricerche di candidati, l'aeroporto è tornato tema obbligato nel dibattito cittadino e nei primi confronti pre-elettorali ma di nuovo sta generando schieramenti ed **opinioni surreali**. Per molti - politici e commentatori - la questione verte ancora attorno all'interrogativo "rafforzare il "Vespucci" di Firenze o puntare al sistema aeroportuale toscano ed all'integrazione con Pisa", come se fossimo di fronte alla scelta tra due opzioni alternative per risolvere il problema dei collegamenti aerei dell'area fiorentina. Siamo invece di fronte ad un'impostazione che non ha alcun senso. Non lo ha perchè la creazione di un sistema aeroportuale efficiente non può prescindere dalla





Anticipazione grafica dell'attuale piano di Castello con il fronte degli edifici a ridosso del confine aeroportuale (nell'angolo a destra).

mento dello scalo, limiti al traffico, contingentamento dei voli, riduzione dell'orario di apertura e puntano sui collegamenti ferroviari con Pisa e Bologna. Mozioni che, al momento in cui chiudiamo questo numero, attendono l'imbarazzante passaggio in consiglio comunale.

Dalla **Provincia** il presidente Matteo Renzi ha confermato di aver pronta la proposta per l'assetto della piana elaborato dai suoi uffici che dimostra la compatibilità tra la nuova pista e le altre funzioni; dalla stessa Provincia il vicepresidente Andrea Barducci, ex sindaco di Sesto Fiorentino e segretario metropolitano del PD, conferma il no alla nuova pista. Lo stesso no ribadito dai sindaci di Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio.

In **Regione**, il consiglio tematico sul sistema aeroportuale del 16 settembre ha partorito una mozione timida e fumosa, frutto di difficili equilibrismi di maggioranza, che è stata presentata in modo opposto dai suoi stessi votanti: c'è chi l'ha presa come un'apertura alla valutazione di nuovi assetti per il "Vespucchi" e

ADF: alzare il "profilo"

Nel momento più cruciale per il riassetto della piana e quindi per la sopravvivenza ed il futuro dello scalo fiorentino rinnoviamo l'appello ad AdF perchè metta più animo nel promuovere la nuova pista e sia un soggetto più presente nella realtà cittadina. È da quando ci occupiamo della vicenda aeroporto che dai gestori del "Vespucchi" sentiamo perorare una strategia del "basso profilo": a Firenze l'argomento aeroporto è scomodo, quindi meglio tenere basso il livello di attenzione e parlarne il meno possibile. Era così con la vecchia AdF tutta pubblica, nei fatti lo è ancor più con l'attuale. Che l'aeroporto a Firenze sia stato sempre argomento scomodo e lo sia ancora non c'è dubbio. È vero anche che Aeroporti Holding, con la sua prima proposta di nuova pista, venne accolta dai vertici istituzionali locali con apprezzamenti non molto diversi da quelli usati dall'assessore Gozzini verso la proposta per lo stadio dei Della Valle. Può essere comprensibile che dopo una simile accoglienza non ci sia stata gran voglia di esporsi. Ma a volte si ha l'impressione che da parte della stessa ADF non ci sia granché voglia: se ci fanno fare la nuova pista bene, se non ce la fanno fare pazienza. D'altra parte i bilanci della SpA sono in attivo e con buone prospettive; i passeggeri riempiono (più o meno) i voli che riescono ad operare, perchè la gente comunque deve spostarsi. Da ADF ci piacerebbe vedere invece uno slancio maggiore nel promuovere la soluzione dei problemi dello scalo (che così com'è, per volare, non va per niente bene). La pista ha bisogno di essere supportata con determinazione ai tavoli con gli enti locali perchè non resti una funzione di risulta che ci si mette dopo tutto il resto, se resta spazio. La pista deve essere spiegata ai cittadini della piana con iniziative d'informazione e comunicazione chiare e dirette, perchè a Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Peretola, Quaracchi e Brozzi, tra comitati contro e ambientalisti d'assalto, sono convinti delle cose più fantasiose.

chi ha esultato per lo stop definitivo a qualunque ipotesi di crescita e di nuova pista. Sono state respinte invece le mozioni con proposte più concrete sia di opposizione (promossa dal consigliere Carraresi), sia di maggioranza (promossa dal consigliere Ciucchi).

Parco: tabù infranto

La tempesta politico-urbanistica seguita al lancio dell'idea della cittadella viola ha già raggiunto un primo storico risultato: ha infranto il tabù del parco di Castello. Da quando venne delineato il primo Piano Direttore per tale area, oltre dieci anni fa, gli 80 ettari del parco sono

stati sempre presentati come una sorta di **sacrario intoccabile**. Intoccabile soprattutto dall'aeroporto che per tale ragione non avrebbe potuto modificare neanche di un metro quadro il suo sedime (tanto che alla fine degli anni '90 venne imposto all'ADF il ridimensionamento del masterplan per far rientrare gli interventi pianificati sull'area terminale negli attuali confini). Adesso, sulla spinta dell'ipotesi nuovo stadio, in 24 ore l'area del parco è diventata eccessiva, difficilmente gestibile, sicuramente modificabile e ridimensionabile per accogliere strutture che lo vitalizzino e ne aiutino la fruizione. Evitando commenti, prendiamo atto dell'improvvisa convergenza delle istituzioni su quanto abbiamo sostenuto da sempre. È la dimostrazione che se si ragiona sulle esigenze del nostro territorio senza ideologie o steccati si possono **coordinare le varie esigenze**. Ed è la conferma di quanto sia possibile riconfigurare anche il parco della piana di Sesto Fiorentino (ben più grande di quello di Castello) per ritagliare nei suoi 460 ettari la porzione necessaria a collocare parte della nuova pista. Ricordando che realizzare una pista non è una cementificazione come per centri commerciali, residenziali, industriali o altro, comporta consumi di territorio ben inferiori a quelli richiesti da altre infrastrutture (strade e ferrovie), e che fisicamente l'area attorno a una pista è un enorme prato vincolato a restare per sempre tale.

I parchi previsti attorno all'attuale scalo: a destra della pista il parco di Castello (80 ettari), a sinistra il parco della piana nel territorio di Sesto Fiorentino (circa 460 ettari).



Nuova pista: lo studio AdF

Nelle dichiarazioni che hanno accompagnato il recente consiglio regionale sul sistema aeroportuale i vertici dell'amministrazione toscana e di altri enti locali hanno rivolto all'ADF accuse più o meno esplicite perché i gestori del "Vespucchi" non avrebbero mai presentato vere proposte per la nuova pista, al di là di qualche disegno. Quindi, con la mozione della maggioranza, la Regione si è detta disposta a considerare i progetti che ADF si è impegnata a presentare entro l'anno per poterne valutare gli effetti ambientali, di sicurezza e funzionali.

Non solo disegni

In attesa dei progetti e di fronte a battute non molto appropriate, vale la pena ricordare che gli enti locali hanno già sui propri tavoli da circa tre anni lo studio sulle "possibili alternative di espansione dell'attuale pista di volo dell'aeroporto A. Vespucci di Firenze" elaborato da ADF nel 2004. Studio del quale peraltro i quotidiani locali hanno dato notizia in un paio di occasioni, riportando alcuni dati e schemi. Non si trattava certo di un vero e proprio progetto, ma era (ed è) ben più di un semplice disegno: forniva gli elementi necessari perché le amministrazioni pubbliche - da allora - potessero valutare la situazione reale e le prospettive dell'attuale scalo, gli effetti ambientali, urbanistici e funzionali della nuova pista e la sua possibile collocazione nella piana. Sempre che qualcuno si fosse preso la briga di leggerlo.

Aeroporto inadeguato

Il primo aspetto evidenziato, che è anche il punto di partenza per qualunque valutazione, è lo stato di inadeguatezza dell'attuale scalo. Le ragioni sono quelle che noi denunciavamo da dodici anni su queste pagine (e non potrebbe essere altrimenti): la pista troppo corta, limitata dalla presenza di ostacoli artificiali e naturali ed in tali condizioni in balia dei venti e di ogni altro minimo evento meteorologico che manda spesso in tilt i voli; le ulteriori criticità nate dai primi anni 2000 per l'uscita di produzione dei BAe 146 ed Avro RJ, aerei di riferimento per il vecchio masterplan e ancora oggi aerei più impiegati per voli internazionali, e per l'introduzione delle nuove norme ICAO sul funzionamento degli scali che hanno accentuato i problemi operativi del "Vespucchi" per la ristrettezza dell'attuale sedime aeroportuale; l'inadeguatezza infrastrutturale dello scalo per l'Airbus A319, assunto come nuovo aereo di riferimento ma in grado di operare con le note penalizzazioni (inadeguatezza della pista, dei raccordi, dei

Da anni ADF ha fornito agli enti locali gli elementi necessari per valutare la situazione del "Vespucchi" e le possibili ricollocazioni della pista di volo.

piazzi). Lo studio ADF sintetizza queste condizioni con due dati significativi: il coefficiente di utilizzo della pista attuale è del 90,2%, ben al di sotto della soglia minima del 95% indicata dall'ICAO (International Civil Aviation Organization); i dirottamenti per vento in coda superiore ai 10 nodi, nel periodo monitorato per lo studio, hanno inciso per il 3,14% dei voli operati con A319, rispetto al limite dell'1% normalmente accettato dai vettori perché una rotta sia commercialmente operabile.

Alle criticità tecniche e funzionali si aggiunge il capitolo ambientale, peraltro strettamente connesso con esse, con un doppio problema: da una parte i disagi effettivi - indipendentemente dal rispetto dei limiti di rumore di legge - per la fascia di abitato (Quaracchi e Brozzi) sorvolati dal cono di volo nei



M. TAROSI

tratti finali e iniziali delle procedure principali di atterraggio e decollo e, in misura minore, il disagio percepito nell'abitato sestese sorvolato dalla procedura di decollo secondaria; dall'altra parte il carico di oneri riversato su ADF per l'estremizzazione della vicenda ambientale legata al "Vespucchi" con i limiti di rumore "alla fiorentina" imposti nella zonizzazione acustica, e per le prescrizioni restrittive imposte dalla procedura VIA del masterplan vigente oltre i dispositivi di norma (contro i quali peraltro ADF da tempo aveva presentato ricorso al TAR).

Queste situazioni, che hanno reso problematico il vecchio masterplan, avrebbero dovuto far scattare da tempo l'allarme aeroporto. La nostra Associazione l'ha denunciata fin da subito, dal 2001, rimanendo per anni l'unica voce in un surreale clima generale del "tutto va bene". Il sistema istituzionale l'ha ignorata fino ad oggi tra alzate di spalle e fughe dalla realtà.

Soluzione nuova pista

Partendo quindi dall'obiettivo di risolvere tutte le criticità connesse alla localizzazione della pista attuale, ADF ha analizzato i possibili orientamenti che garantiscano un migliore funzionamento dello scalo, l'innalzamento delle condizioni di sicurezza, la riduzione dell'impatto ambientale. I criteri adottati hanno riguardato la verifica della presenza di ostacoli orografici e/o artificiali che forano i piani di protezione delle operazioni di atterraggio e decollo secondo quanto previsto dall'annesso 14 ICAO; l'individuazione delle direzioni di pista che non comportino o limitino al massimo il sorvolo di centri abitati a quote inferiori a 600 piedi (180 metri) e mantengano su essi livelli di rumore inferiori a 60 decibel; l'individuazione delle direzioni di pista che garantiscano indici di utilizzabilità superiori al minimo ICAO del 95%, considerando il limite massimo di vento in coda (10 nodi) ed al traverso (20 nodi); l'individuazione delle direzioni di pista non invasive con siti di particolare interesse naturalistico.

Per fare ciò, sulla base della carta ostacoli dell'ENAV, della cartografia tecnica regionale e di appositi rilevamenti aerofotogrammetrici con scanner-laser, sono stati creati modelli tridimensionali che hanno riprodotto i piani di transizione, decollo e avvicinamento in rapporto alla situazione orografica e insediativa dell'area interessata dalle diverse ipotesi di pista e dalle relative nuove traiettorie di volo. Sono state analizzate, da parte di una società specializzata, le implicazioni aeronautiche della situazione e delle varie ipotesi di orientamento della pista. Per ogni ipotesi è stata costruita, tramite appositi modelli, la simulazione dell'impatto acustico sul territorio riproducendo le impronte del rumore (curve isofoniche) relative ai 65 decibel (limite di legge per le aree residenziali) e 60 decibel (limite dell'area individuata come "intorno aeroportuale").

Piste ruotate, piste parallele

Analisi e valutazioni hanno portato, come prima scrematura, all'esclusione di tutte le soluzioni prossime all'orientamento della pista attuale 05/23, quindi le ipotesi di semplice rotazione di pochi gradi. Ciò perché soluzioni simili confermerebbero gran parte delle criticità esistenti (ostacoli naturali e artificiali, venti in coda, basso coefficiente di utilizzo, insediamenti e abitati prossimi alla pista

segue a pag. 6



Holiday Inn

Case Passerini

Laghetto

A11

A11

B

F

E

C

D

A

Nuova pista: lo studio AdF

lato sud e nord). In più - aggiungiamo noi - si avrebbero vari problemi aggiuntivi quali la necessità di ricollocare tutta o parte dell'area aeroportuale ovest; ostacoli più prossimi alla testata pista sud oltre l'autostrada (capannoni industriali); il mantenimento della barriera fisica dell'attuale pista che taglia la piana dividendo gli insediamenti di Castello e Sesto Fiorentino.

La strada da percorrere è stata quindi indicata nella pista posta nel senso natura-



le della vallata, con un tracciato più o meno prossimo a quello parallelo all'autostrada A11. Sono stati individuati quattro orientamenti con sei localizzazioni (due sono traslazioni dello stesso orientamento). Uno (soluzione A), si discosta di più dall'autostrada, secondo un tracciato trasversale sud-est nord-ovest. Le altre cinque piste sono comprese in una fascia di 15°. Nei riquadri qui sotto sono sintetizzate le caratteristiche delle sei ipotesi.

A - Pista 150/330

Nessuna area residenziale è interessata da rumore superiore a 60 db.

Nessun centro abitato è sorvolato a quote inferiori a 600 piedi (180 metri).

Il primo insediamento sorvolato sulla principale direttrice di volo è a 2 km dalla fine della pista (zona industriale); il primo insediamento residenziale è a 4 km.

Il piano di avvicinamento e decollo verso nord-ovest è fortemente interessato dall'ostacolo del Poggio Castiglione che ne impedisce l'uso per gli atterraggi.

Il coefficiente di utilizzo (90,7%) non rispetta il limite ICAO (95%).

L'incidenza del vento in coda oltre i 10 nodi è dell'1,54% sulla direttrice 330°, del 2,36% sulla direttrice 150°.

B - Pista 120/300

Nessuna area residenziale è interessata da rumore superiore a 60 db.

Nessun centro abitato è sorvolato a quote inferiori a 600 piedi (180 metri).

Il primo insediamento sorvolato sulla principale direttrice di volo è a circa 6 km oltre la fine della pista (zona residenziale). I piani di transizione interferiscono con l'edificio di Case Passerini.

La soglia pista 12 è limitata per la presenza dell'edificio dell'Holiday Inn presso lo svincolo autostradale di Firenze Nord.

L'area della pista si sovrappone al laghetto artificiale presente nei pressi dell'attuale scalo.

Il coefficiente di utilizzo (96,1%) rispetta il limite ICAO (95%).

L'incidenza del vento in coda oltre i 10 nodi è dell'3,12% sulla direttrice 120°, del 2,64% sulla direttrice 300°.

C - Pista 135/315

Nessuna area residenziale è interessata da rumore superiore a 60 db.

Nessun centro abitato è sorvolato a quote inferiori a 600 piedi (180 metri).

Il primo insediamento sorvolato sulla principale direttrice di volo è a circa 3,5 km oltre la fine della pista (zona industriale); la prima area residenziale è a circa 7 km.

I piani di transizione interferiscono con la torre di controllo e l'edificio del Reparto Volo della Polizia interni allo scalo.

La soglia pista 13 è decalata per la presenza dell'edificio dell'Holiday Inn presso lo svincolo autostradale di Firenze Nord. Il coefficiente di utilizzo (96%) rispetta il limite ICAO (95%).

L'incidenza del vento in coda oltre i 10 nodi è dell'2,57% sulla direttrice 135°, del 1,93% sulla direttrice 315°.

D - Pista 135/315 traslata

Nessuna area residenziale è interessata da rumore superiore a 60 db.

Nessun centro abitato è sorvolato a quote inferiori a 600 piedi (180 metri).

Il primo insediamento sorvolato sulla principale direttrice di volo è a circa 3,5 km oltre la fine della pista (zona industriale); la prima area residenziale è a circa 7 km.

I piani di transizione interferiscono marginalmente con la torre di controllo interna allo scalo. Il piano di avvicinamento da nord-ovest è interessato marginalmente dall'ostacolo del Poggio Castiglione.

La soglia pista 13 è decalata per la presenza dell'edificio dell'Holiday Inn presso lo svincolo autostradale di Firenze Nord.

Il coefficiente di utilizzo (96%) rispetta il limite ICAO (95%).

L'incidenza del vento in coda oltre i 10 nodi è del 2,57% sulla direttrice 135°, dell'1,93% sulla direttrice 315°.

E - Pista 130/310

Nessuna area residenziale è interessata da rumore superiore a 60 db.

Nessun centro abitato è sorvolato a quote inferiori a 600 piedi (180 metri).

Il primo insediamento sorvolato sulla principale direttrice di volo è a circa 3,5 km oltre la fine della pista (zona industriale); la prima area residenziale è a circa 7 km.

I piani di transizione sono limitatamente interessati dalla torre di controllo interna allo scalo.

La soglia pista 13 è decalata per la presenza dell'edificio dell'Holiday Inn presso lo svincolo autostradale di Firenze Nord che risulta in asse con la pista.

Il coefficiente di utilizzo (96%) rispetta il limite ICAO (95%).

L'incidenza del vento in coda oltre i 10 nodi è del 2,71% sulla direttrice 130° e del 2,19% sulla direttrice 310°.

F - Pista 130/310 traslata

Nessuna area residenziale è interessata da rumore superiore a 60 db.

Nessun centro abitato è sorvolato a quote inferiori a 600 piedi (180 metri).

Il primo insediamento sorvolato sulla principale direttrice di volo è a circa 3,5 km oltre la fine della pista (zona industriale); la prima area residenziale è a circa 7 km.

I piani di transizione sono liberi da ostacoli.

La soglia pista 13 è decalata per la presenza dell'edificio dell'Holiday Inn presso lo svincolo autostradale di Firenze Nord.

L'area di rispetto della pista si sovrappone marginalmente al laghetto artificiale presente nei pressi dell'attuale scalo.

Il coefficiente di utilizzo (96%) rispetta il limite ICAO (95%).

L'incidenza del vento in coda oltre i 10 nodi è del 2,71% sulla direttrice 130° e del 2,19% sulla direttrice 310°.

Nuova pista: osservazioni

La prima osservazione che viene spontanea dalla lettura dello studio di ADF è il fatto che alla fine dei giochi ogni studio sul migliore assetto dello scalo di Peretola, dagli anni '40 ad oggi, approda sempre alla stessa conclusione: la pista stesa al fianco dell'autostrada pressochè con le stesse ipotesi di orientamento. Tra le sei ipotesi considerate oggi, appare evidente come la prima (soluzione A) sia la peggiore, da escludere in partenza per l'interferenza del piano di volo con l'ostacolo orografico del Poggio Castiglione, a 6 km dal termine della pista, che condiziona gli atterraggi ed abbatte il coefficiente di utilizzo ad un livello simile a quello della pista attuale, al di sotto del limite ICAO. L'ipotesi migliore appare invece l'ultima (soluzione F), con orientamento 13/31 traslato leggermente verso nord, l'unica con i piani di transizione totalmente liberi da ostacoli.

Pista sostenibile

Dal punto di vista ambientale le soluzioni si equivalgono: la curva isofonica dei 65 decibel, limite di legge per il rumore nelle aree

Le esigenze operative dei velivoli della classe Airbus A319 e dei nuovi jet regionali, indispensabili per servire le rotte europee dopo l'uscita di produzione del BAe 146, devono determinare le dimensioni e le distanze minime di atterraggio e decollo da garantire con la nuova pista del "Vespucci". A destra: un Airbus A319 di British Airways. Sotto: un Bombardier CRJ900 di Iberia.

In attesa dei progetti più definiti, la nuova pista in posizione più prossima alla direttrice parallela all'autostrada si conferma come migliore soluzione.

Ostacolo Holiday Inn

Le differenti ipotesi possibili (esclusa cioè la A) si differenziano soprattutto per gli ostacoli esistenti (strutture aeroportuali, edifici di Case Passerini, edificio dell'Holiday Inn presso lo svincolo autostradale di Firenze Nord) che entrano in misura più o meno accentuata nei piani di rispetto della pista o sull'asse di volo. Sotto tale aspetto, come detto, la soluzione migliore risulta la F. In tutte le soluzioni la soglia pista verso la piana risulta limitata dalla presenza dell'edificio dell'Holiday Inn, unico ostacolo che risultava anche nei

di una trentina di abitazioni e lo spostamento della stazione ferroviaria del "Galilei" per ampliare l'area terminale dello scalo.

Lunghezza

La pista rappresentata nelle cartografie ha una dimensione fisica di circa 2.400 metri ma, considerando lo spostamento della soglia, le reali distanze operative risultano inferiori. Proprio considerando queste variabili la questione lunghezza non può essere un dato imposto a priori, ma deve scaturire da valutazioni sugli effetti operativi e le implicazioni ambientali. Com'è noto, maggiore è la distanza effettiva di pista disponibile, maggiore è la possibilità di controllo degli effetti dei voli sul territorio. Dai dati disponibili, risulta che quasi la totalità dei voli potrà avvenire sulla piana libera e nessuno avrebbe interesse a fare diversamente perchè con tale direttrice



R. GENTILI



A. LA MARCA

residenziali, non interessa mai alcun tipo di insediamento ricadendo totalmente in aree libere; quella dei 60 decibel, limite che segna l'intorno aeroportuale, non interessa alcuna area residenziale e ricade anch'essa quasi interamente in zone libere raggiungendo con la sua estremità a nord-ovest i primi capannoni industriali di Campi Bisenzio. Dalla parte di Firenze termina entro l'area dell'attuale sedime aeroportuale o tocca l'area terminale dell'autostrada A11 (soluzione C). Tutti gli insediamenti a sud dell'attuale pista tra l'A11 e via Pratese, anche quelli industriali, sono sempre esterni al livello dei 60 decibel, così come tale limite resta distante dal polo universitario di Sesto Fiorentino e dalle aree che dovrebbero ospitare gli insediamenti previsti nell'attuale piano di Castello.

progetti degli anni '80. Ciò non significa che la sua presenza possa impedire la realizzazione della pista, ma che se ne dovrà tenere conto nella esatta collocazione e dimensionamento della pista stessa per compensare le limitazioni imposte. Per questa ragione potrebbe essere opportuno valutare l'effetto sulle diverse ipotesi, soprattutto la E, se tale ostacolo non ci fosse, se cioè fosse riconfigurato o rilocalizzato. Tale valutazione andrebbe fatta tenendo ben presente che interventi simili anche più impegnativi, riguardanti palazzi, scuole e altre strutture, sono già stati attuati o sono previsti tra le opere di corredo all'alta velocità, alla tramvia ed alla terza corsia dell'A1. Ricordiamo anche, per restare nel campo aeroportuale toscano, che a Pisa è previsto l'abbattimento

è ottimale il rapporto rispetto alla localizzazione dell'area terminale: la corsa di atterraggio finisce davanti all'aerostazione, la corsa di decollo inizia davanti al terminal, evitando lunghi rullaggi a terra e inutili consumi di carburante ed emissioni. La percentuale residua di voli che sulla direttrice principale potrebbe avere vento in coda superiore ai 10 nodi potrà essere gestita al meglio quanto più saranno lunghe, sulla stessa direttrice, le distanze di atterraggio e decollo disponibili.

Aspettando i progetti

Il passaggio dagli studi ai progetti più definiti dovranno approfondire questi ed altri aspetti tecnici. Nell'attesa, il materiale a disposizione fornisce già (da un bel po') indicazioni chiare su cosa si deve fare e come si può fare. Speriamo quindi che questi documenti stiano ben in vista sui nuovi tavoli apparecchiati dagli enti locali per ridiscutere l'assetto della piana. Ricordando che lasciare invariate le infrastrutture di volo non significa mantenere uno stato di fatto per contenere il "Vespucci" in un ruolo di city airport, ma tenersi un'infrastruttura che non funziona confermandone le criticità e condannandola, in prospettiva, all'involutione dei voli, del traffico e del suo stesso ruolo.

Toscana 7° polo

L'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) ha diffuso i dati di traffico ufficiali 2007 relativi ai **47 scali commerciali** attualmente attivi in Italia (Pisa, Firenze, Marina di Campo, Siena e Grosseto nella nostra regione). In base a tali dati la Toscana si pone al 7° posto tra le regioni per movimento passeggeri, superando per la prima volta l'Emilia Romagna grazie soprattutto alla forte crescita del traffico low cost su Pisa ed a un rallentamento nel tasso di crescita dello scalo di Bologna. Qui sotto è riportata la classifica con, tra parentesi, il numero di scali aperti al traffico commerciale.

1	Lombardia (4)	39.546.746
2	Lazio (2)	37.868.402
3	Sicilia (5)	11.393.050
4	Veneto (4)	10.497.868
5	Campania (1)	5.720.260
6	Sardegna (4)	5.718.949
7	Toscana (5)	5.633.036
8	Emilia Romagna (4)	5.592.309
9	Piemonte (3)	3.540.224
10	Puglia (4)	3.375.900
11	Calabria (3)	2.101.702
12	Liguria (2)	1.123.782
13	Friuli Venezia Giulia (1)	735.405
14	Marche (1)	478.287
15	Abruzzo (1)	363.885
16	Umbria (1)	93.009
17	Trentino Alto Adige (1)	74.325
18	Valle d'Aosta (1)	17.264

Bologna: svolta low cost

Hanno trovato immediata attuazione i propositi espressi nei mesi scorsi dal Comune di Bologna e dalle autorità aeroportuali per dare nuova spinta, con i voli a basso costo, alla crescita del traffico del "Marconi", ritenuto non troppo soddisfacente (4 milioni di passeggeri nel 2007). Da fine ottobre **Ryanair** ha spostato da Forlì a Bologna gran parte della propria attività nella regione e



M. IARROSSI

nel marzo 2009 il "Marconi" diverrà la sua quarta base in Italia. Entro il 2012 il vettore irlandese dedicherà allo scalo bolognese cinque aerei per servire 25 nuove rotte, con l'obiettivo di generare nuovo traffico per **2 milioni di passeggeri** e creare nell'area bolognese 2.000 nuovi posti di lavoro. Sono confermati anche i voli esistenti su Parma e Rimini. L'aeroporto di Forlì, invece, compenserà l'abbandono di Ryanair con l'apertura di una nuova base operativa da parte della low cost Wind Jet. Su tutti e quattro i principali scali della regione operano anche altri vettori low cost.

Viterbo: lezioni d'aeroporto

"Verso l'aeroporto di Viterbo. Un ciclo di conferenze per saperne di più". Con questo slogan il Comune di Viterbo ha presentato le iniziative promosse in vista della trasformazione dell'esistente scalo militare nel nuovo grande aeroporto del Lazio. Il programma prevede cinque conferenze pensate per spiegare in tutti i suoi aspetti il **significato delle strutture** per la realtà locale: la tutela della qualità dell'ambiente e dello sviluppo ecocompatibile del ter-

Un Boeing 737-800 di Ryanair in sosta a Forlì. La low cost irlandese ha deciso di spostare il suo fulcro di attività per l'Emilia Romagna a Bologna, ma continua ad operare anche sugli aeroporti di Parma e Rimini.

ritorio; l'architettura aeroportuale a garanzia del mantenimento delle bellezze storiche ed architettoniche della Tuscia; la corretta pianificazione e gestione del territorio; la formazione delle figure professionali da inserire nella gestione dell'aeroporto; le nuove tecnologie da sviluppare nella fase operativa.

Il consenso alla realizzazione del nuovo scalo, deciso dal precedente Governo e confermato da quello attuale, è pressochè unanime tra le **forze economiche, politiche e sociali**, tra amministrazioni locali ed enti centrali. Con le iniziative di divulgazione s'intende arrivare alla fase operativa rendendo i cittadini consapevoli e partecipi di ciò che si sta realizzando. Entro cinque anni saranno investiti circa 700 milioni di euro, con un giro d'affari generato di 1,8 miliardi, per una struttura in grado di gestire fino a 10 milioni di passeggeri stimati entro dieci anni dall'apertura, con la creazione di 10.000 posti di lavoro.

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!

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

Aeroporto

Anno 12 - Numero 4
N° progressivo 45 - Ottobre-Dicembre 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