



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

Aspettando giugno...

Un anno fa, quando venne rilanciato con forza nel dibattito cittadino il progetto della nuova pista, accogliemmo con grande soddisfazione il risveglio della questione aeroporto permettendo però che si sarebbe potuto **credere davvero** alla sua soluzione solo dopo aver visto il primo aereo posare le ruote sulla nuova infrastruttura. Da allora ad oggi è successo un po' di tutto tra aperture convinte e credibili, conversioni temporanee e repentine ritrattazioni, atti, documenti, programmi e dichiarazioni con proposte responsabili per il futuro del nostro territorio, ma anche riproposte delle più dure opposizioni politico-ideologiche stile anni settanta.

Oggi, un anno dopo, la nuova pista è tornata di nuovo in primo piano e concreta come non mai. ADF, rispettando gli impegni presi nei mesi scorsi e le indicazioni della Regione, ha ripresentato agli enti locali le diverse ipotesi d'intervento sul "Vespucci", confermando quelle da scartare e quelle che risultano migliori dal punto di vista tecnico, funzionale, operativo, ambientale e urbanistico. Gli enti locali, questa volta, hanno recepito l'esistenza delle ipotesi progettuali e le loro caratteristiche e con il passaggio in Regione del 18 marzo scorso hanno esternato un **consenso inedito** ad ampio spettro politico. D'altra parte non dovrebbe essere che così (avrebbe dovuto esserlo sempre). Lo abbiamo ripetuto infinite volte: se si affronta la questione solo con il buon senso e nell'interesse pubblico non si può che convergere su una soluzione che coniuga il miglioramento strutturale per far funzionare l'aeroporto con l'abbattimento degli effetti ambientali sugli abitati. Nessuno si deve sentire sconfitto di fronte a questa possibile evoluzione positiva della questione aeroportuale fiorentina, perché in realtà rappresenta una **vittoria per tutti** ed un fiore all'occhiello che potrà esibire chi la porterà concretamente a realizzazione e chiunque vi avrà contribuito dalla propria posizione istituzionale, di maggioranza o opposizione che sia.

Tutto bene quindi? Ovviamente ancora no. Anche oggi non mancano resistenze e voci contrarie e non si possono non tenere ben presenti come monito le vicissitudini che hanno caratterizzato la questione per decenni fino ad ora. Resta quindi valida la premessa di un anno fa: il **futuro del "Vespucci"** e dei collegamenti aerei dell'area metropolitana fiorentina, con tutto quello che ne consegue, potranno essere "al sicuro" solo quando il primo aereo toccherà la nuova pista. Alle parole ed agli impegni, soprattutto in piena campagna elettorale, devono seguire atti concreti. La nuova fase di valutazione preannunciata deve essere rapida, avere tempi certi di avvio e conclusione e finalizzata alla migliore concretizzazione dell'opera che - è bene ricordarlo sempre - rappresenta una **priorità assoluta** perché deve sanare una vera e propria emergenza funzionale di un'infrastruttura vitale per tutta l'area metropolitana. Certo è che a questo punto per qualunque amministratore mettersi ancora di traverso o cimentarsi in nuove giravolte post-elettorali sarebbe del tutto insostenibile, prima di tutto di fronte ai propri cittadini (cittadini-residenti e cittadini-lavoratori) che sono stati finora le prime vittime di decisioni sbagliate e non scelte. La serietà e credibilità di tutti si misurerà da ciò che ancora accadrà o non accadrà da qui al 6-7 giugno e poi, soprattutto, da come e quando la vicenda nuova pista ripartirà davvero dopo l'8 (o 22) giugno.

appare sempre più grave il ritardo strutturale di Firenze incapace di accogliere nuovi vettori. Se si fosse avviata per tempo la soluzione del problema pista, almeno una decina di anni fa, ora lo scalo aereo sarebbe un volano anti-crisi importante e non una fonte di **vertenze sindacali**. Oggi invece abbiamo passeggeri che non trovano voli; destinazioni importanti non servite o carenti, sia nazionali (Puglia, Calabria, Sicilia, Sardegna), sia europee; compagnie aeree italiane ed estere che vorrebbero scendere a Firenze ma continuano a non poterlo fare; realtà occupazionali legate all'aeroporto potenzialmente tutte da sviluppare che invece rischiano sempre più situazioni di crisi. Uno **scenario paradossale** che dovrebbe scuotere il sistema politico-istituzionale e dettare i tempi di valutazioni e decisioni.

"Stage" aeroportuali

Amministratori e commentatori che ancora ritengono il "Vespucci" più che sufficiente così com'è e non ne vedono i problemi e l'urgenza di risolverli dovrebbero passare in aeroporto giornate come lo scorso 29 marzo, classico esempio di **tilt operativo** per un po' di pioggia e di foschia. In una sorta di stage aeroportuale dovrebbero affiancare i poveri dipendenti dello scalo ed il personale delle compagnie aeree mentre affrontano la rabbia di migliaia di passeggeri dirottati o impossibilitati a partire; la rabbia e lo sconcer-

Il 29 marzo la compagnia danese Cimber Sterling ha inaugurato la rotta da Copenaghen, ripristinando una delle cinque destinazioni scandinave perse lo scorso ottobre con il fallimento della vecchia Sterling. Il volo è operato quattro volte alla settimana con Boeing 737-700 (nella foto). Con lo stesso velivolo Cimber Sterling gestisce per la stagione estiva un charter settimanale da Odense (Danimarca).

Traffico, voli e occupazione

Rispettando le previsioni negative dei mesi scorsi, il 2009 del "Vespucci" si è aperto con un forte calo dei passeggeri (-9% in gennaio, -15% in febbraio) effetto delle numerose cancellazioni di voli (dieci destinazioni in meno rispetto a un anno fa). Una riduzione di traffico che porta come effetto diretto **conseguenze negative** per l'occupazione in aeroporto e nell'indotto, oggetto delle numerose manifestazioni e prese di posizione di lavoratori, sindacati e forze politiche. Di fronte a questo scenario, che a meno di novità sostanziali caratterizzerà l'intero 2009,



to dei passeggeri riportati all'aeroporto di partenza per l'impossibilità di trovare scali alternati (è successo di nuovo col volo Roma-Firenze **tornato a Roma** dopo lunghi giri a vuoto sopra Firenze!); la rabbia di chi aspetta parenti e conoscenti al "Vespucci" e non sa dove e quando andranno a prendere terra. Dovrebbero viaggiare tra gli utenti che hanno comprato il biglietto da o per Firenze e si ritrovano a fare ore di pullman sbalottati tra Pisa, Bologna, Genova, Forlì, Perugia, Roma o altra meta. Dopodiché dovrebbe riflettere sul **grado di priorità** da assegnare alla soluzione del problema aeroporto.

C'è nessuno?



Il Comune di Firenze è l'unica amministrazione pubblica presente in ADF. In Firenze si trova l'area abitata più disturbata dall'attuale attività aerea e quindi i cittadini che più aspettano lo spostamento dei voli su aree non abitate. Sul lato Firenze sta una delle testate della nuova pista e l'area terminale dello scalo. In virtù di questo l'amministrazione di Palazzo Vecchio per prima dovrebbe trainare i progetti per salvare l'aeroporto ed i collegamenti aerei indispensabili **per tutta l'area metropolitana** (Firenze, Sesto, Campi, Prato, ecc.); dovrebbe partecipare attivamente alle valutazioni sul-

5 ipotesi, 3 soluzioni, 1 pista

In ossequio a quanto chiesto dalla Regione Toscana lo scorso settembre, ADF ha presentato di nuovo il ventaglio di ipotesi d'intervento per la pista del "Vespucci". La valutazione è ripartita riprendendo in considerazione anche le ipotesi già scartate nel precedente studio: l'opzione zero, cioè il mantenimento della pista attuale (ipotesi 1, **pista 05-23**) allungata al massimo possibile (120 metri verso nord, fino all'asse Mezzana-Perfetti Ricasoli) oppure una sua piccola rotazione di 30° gradi ed allungamento a 1.950 metri (ipotesi 2, **pista 08-26**). Entrambe mantengono in essere gran parte dei problemi attuali, dalle penalizzazioni per il vento in coda agli ostacoli sui prolungamenti dell'asse pista, agli insediamenti a ridosso dello scalo. L'ipotesi 1, oltretutto, non avrebbe spazi sufficienti per allungare e creare fasce di sicurezza complete (240 metri). L'ipotesi 2, sovrapponendosi alla pista esistente, comporterebbe in fase realizzativa una lunga chiusura dello scalo ed inoltre si troverebbe "incastrata" tra il centro commerciale IKEA e l'area di Castello. Il tutto per ottenere una situazione poco diversa dall'attuale. Entrambe non sono neppure paragonabili per costi e benefici alla pista girata e stesa al fianco dell'autostrada e quindi sono di nuovo da scartare in partenza.

Le altre tre ipotesi riguardano appunto la pista girata, con diverse inclinazioni rispetto al tracciato autostradale in un arco di 30° (piste **12/30, 13/31 e 14/32**). Rappresentano un affinamento rispetto alle cinque valutate nello studio del 2004 e tra esse sta la soluzione se si intende risolvere il problema aeroporto dell'area fiorentina. Le caratteristiche generali sono quelle che abbiamo illustrato sul n°45 di "Aeroporto". Tutte prevedono una lunghezza utilizzabile di **2.000 metri** e fasce di sicurezza complete di **240 metri** sulle due testate; un'operatività del 96-97% (rispetto al 90,2% della pista attuale ed al 95% previsto come standard minimo ICAO); un uso unidirezionale con traiettorie di volo sul territorio della piana libero da insediamenti così come le relative impronte di rumore e quindi tutte valide per risolvere il problema acustico negli abitati attorno allo scalo (ricordiamo che il disagio reale effettivo e percepito è provocato sotto il tratto finale più prossimo alla pista della traiettoria di atterraggio). La 13/31 risulta la preferibile per la minore interferenza con gli ostacoli presenti nell'intorno, la 12/30 permette di mantenere il cono di volo pressoché sovrapposto con la fascia dell'autostrada A11 ed una linea di discesa verso la pista sul territorio pratese (sorvolato comunque a quote elevate) più distante dall'abitato. Le valutazioni tecniche, funzionali ed ambientali per decidere la collocazione della nuova pista ora stanno ufficialmente sui tavoli dei decisori politici.

l'orientamento della pista per le implicazioni sul sistema urbanistico e infrastrutturale della zona. Palazzo Vecchio, invece, si sta distinguendo per il **solito silenzio** che mantiene sulla vicenda. Un silenzio ancora più assordante mentre dalla piana un po' tutti sparano sentenze sull'aeroporto.

Pianificazioni surreali

"La nuova pista non è prevista negli atti di pianificazione della piana". Tra gli argomenti ancora opposti al progetto nuova pista questo è l'unico formalmente ineccepibile. Nel senso che nessun atto pianificatorio in vigore a livello regionale, provinciale o comunale prevede

tale opera. Il problema è che in tutti i casi si tratta di pianificazioni surreali. Per anni e anni si è fatto finta che **non esistesse una questione aeroporto**, in certi casi che non esistesse proprio l'aeroporto, togliendolo da agende, programmi, patti, strumenti urbanistici ed ogni altro tipo di documento. Dopo di che, davanti agli strumenti di pianificazione senza progetti aeroportuali, si sostiene che non si può fare nulla perchè nei piani, per l'aeroporto, non è previsto nulla. Una situazione davvero surreale che forse bisognerebbe **cominciare a sanare** correggendo i piani ed evitando di mandare avanti per inerzia o convinzione atti che contrastano con le scelte da fare sulla nuova pista.



Dopo la sospensione dello scorso ottobre, Brussels Airlines ha riattivato in febbraio il collegamento da Bruxelles, operato otto volte la settimana. La linea tra Firenze e la capitale belga raggiunge quest'anno il 20° anno di attività: venne infatti inaugurata il 27 marzo 1989 dalla Sabena (con Embraer 120 della DAT, poi sostituito da BAe 146). Brussels Airlines è la nuova compagnia belga creata dopo il fallimento della Sabena. Nella foto uno degli Avro RJ100 impiegati dal vettore.

L'aeroporto nel parco

Con una serie di presentazioni pubbliche a Prato, Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino e Firenze, nell'ultima settimana di marzo è stato avviato il percorso partecipativo imbastito dalla Regione per dar vita al primo "parco metropolitano" toscano. Come anticipato nel numero scorso, si tratta di un concetto allargato di parco, nel senso che riguarda un'area enorme estesa da Firenze a Prato al cui interno rientrano le realtà più diverse, dalle aree verdi agli insediamenti abitativi o produttivi, dalle zone agricole a quelle archeologiche, dai boschi alle diverse infrastrutture necessarie alla vita dell'area metropolitana. Tra queste rientra l'aeroporto "Vespucci" e quindi la questione della nuova pista.

Falsa partenza

L'avvio del dibattito sul parco, che ha coinciso nei tempi con la ripresentazione da parte di ADF delle ipotesi di riassetto dello scalo, ha confermato subito le solite difficoltà a confrontarsi col nodo aeroporto. Negli incontri tenutisi presso i comuni della piana sono partiti subito duri attacchi contro lo scalo da parte di rappresentanti delle istituzioni che nell'ottica del percorso partecipativo dovrebbero illustrare "laicamente" la questione ai cittadini.

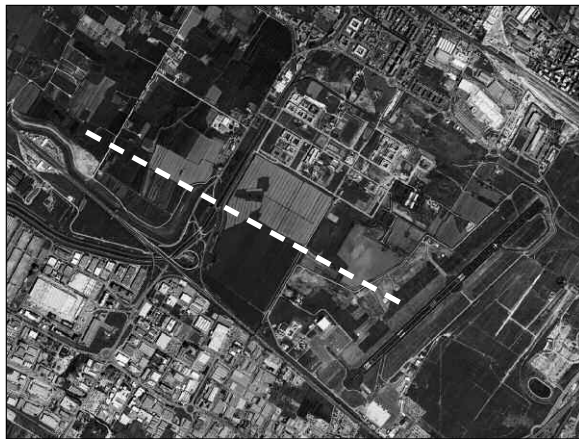
Al contempo sono stati varati da parte della Regione, della Provincia e del Comune di Sesto Fiorentino atti relativi ad interventi ricadenti nell'area interessata dai progetti aeroportuali (perimetrazione dei futuri boschi, avvio di espropri, piste ciclabili). Atti che ovviamente non precludano le scelte per la pista ma complicano le cose ed evidenziano contraddizioni piuttosto pacchiane nell'atteggiamento delle istituzioni. Se questo fosse il clima col quale si intende procedere nel percorso partecipativo sarebbe l'ennesima negazione dei propositi di governo metropolitano ed il fallimento preventivo dello stesso processo. C'è da augurarsi quindi che questi primi passi siano da considerare una falsa partenza.

Parco e aeroporto

Se si superano posizioni precostituite che vogliono per forza porre in conflitto parco e aeroporto, è evidente che le due realtà possono trovare entrambe spazio nella piana. Sono prima di tutto i numeri a dirlo. L'intero parco esteso tra Firenze e Prato avrà una dimensione di circa 3.200 ettari. La parte ric-

Aeroporto e parco possono coesistere nella piana tra Firenze e Sesto Fiorentino integrandosi in un nuovo assetto favorito dal riposizionamento della pista.

dente nella piana tra Firenze e Sesto Fiorentino supera i 500 ettari (oltre 400 a Sesto). L'area aeroportuale di nuova acquisizione interesserà la parte in territorio sestese per circa 100 ettari. Di questi una piccola parte sarà effettivamente interessata da pista, bretella e raccordi; per il resto rimarrà un'area vuota si-



Sopra: l'area del Parco della Piana estesa per 3.200 ettari interessando i territori di Firenze, Campi Bisenzio, Prato e Sesto Fiorentino. In alto: particolare della porzione di parco interessata dalla nuova pista dell'aeroporto. Evidenziata con il tratteggio una delle tre soluzioni proposte (orientamento 12/30).

stemata a Prato come fasce di rispetto alle infrastrutture di volo. A fronte di tale ampliamento, potrà essere ceduta al parco una porzione dell'attuale sedime aeroportuale dove insiste la pista esistente (probabilmente circa 15-20 ettari). Ciò significa che solo nella porzione tra Firenze e Sesto Fiorentino resterà un'area per il parco di oltre 400 ettari. La variazione di assetto dell'area aeroportuale è inoltre interessante, come abbiamo spiegato già in passato su questo notiziario, perché eliminando la barriera costituita dall'attuale pista, consente di ricucire fisicamente il parco tra Sesto Fiorentino e Firenze e quindi tramite esso connettere il polo universitario e i nuovi

insediamenti previsti sul lato Firenze.

Va inoltre ribadito come il parco di cui si parla non è e non potrebbe essere un parco classico, stile Cascine o giardino recintato. Lo ribadiscono gli stessi promotori. Si tratta soprattutto di un "vuoto urbano", una grande area libera nel sistema insediativo metropolitano, con al suo interno tante realtà ed attività diverse. Proprio in quest'ottica appare ancora più evidente la compatibilità dell'attività aerea, che peraltro è una realtà della piana da circa ottanta anni, e con un'area aeroportuale che è di per sé, a livello infrastrutturale, soprattutto una grande area vuota.

Nel momento in cui s'impone un ragionamento di area complessiva, a scala intercomunale, di relazioni e connessioni tra natura e realtà antropiche, di ricuciture e compensazioni tra attività umane e aree naturali, non sussiste alcuna ragione per tagliar fuori da quest'impostazione la realtà aeroportuale. Ovviamente sempre a condizione che si voglia considerare l'aeroporto un elemento necessario alla vita dell'area metropolitana e non una presenza impropria da contrastare o espellere.

Tra aerei e natura

La compatibilità tra aeroporto e parco sta poi anche nell'uso delle aree verdi attorno al sedime dello scalo. Anche in questo caso sono da sfatare le tesi che dipingono un'area verde invivibile per la vicinanza con le attività di volo. Su questo notiziario abbiamo trattato tante volte la questione fin

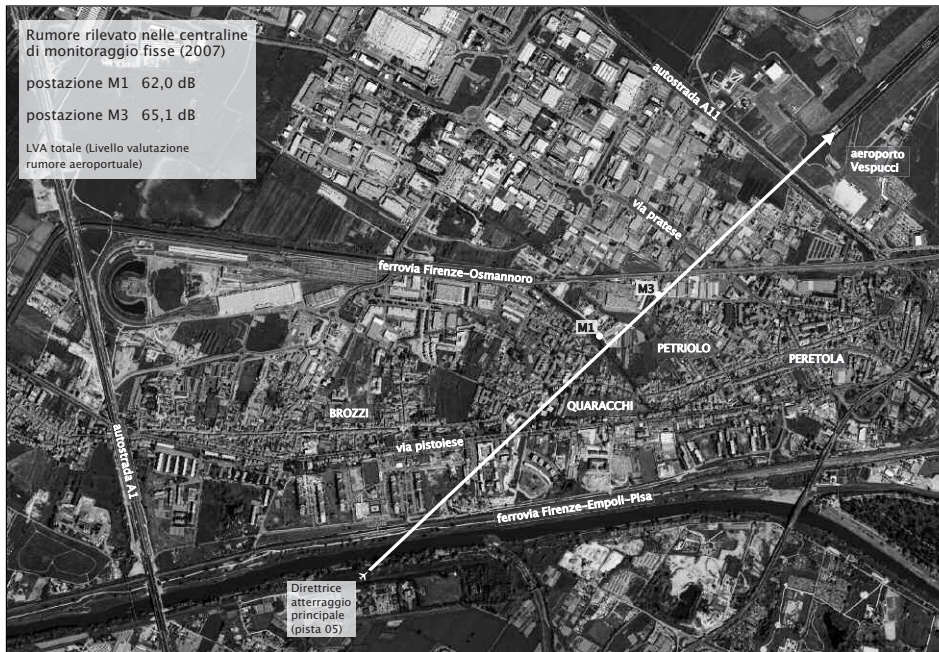
dai primi numeri, oltre dieci anni fa, raccontando esempi italiani ed esteri: oasi florofaunistiche create nei pressi degli scali; parchi e aree verdi limitrofi agli aeroporti che diventano spazi vivibili, attrezzati, con percorsi pedonali e ciclabili, aree di sosta, punti di osservazione sulle attività aeroportuali che diventano motivo di attrazione per lo stesso parco. Assetti e funzioni che le stesse autorità ed i gestori aeroportuali favoriscono perché avvicinare i cittadini alla realtà aeroportuale facendo capire cos'è e come funziona davvero un aeroporto è il modo migliore per costruire un corretto rapporto col territorio sfatando disinformazioni e false paure che poi alimentano comitati contro e "no perché no". Si può star certi che anche a Firenze il nuovo assetto aeroportuale inserito nel parco attrezzato della piana sarebbe un binomio vincente e la nostra città diverrebbe un po' più moderna ed europea anche sotto questo aspetto.

Rumore: la mappa acustica

Con un seminario di studio ed un convegno l'ARPAT ha presentato lo scorso febbraio la prima mappa acustica dell'aeroporto di Firenze (l'unica realizzata in Toscana). Il documento conteggia il numero di persone residenti nelle fasce di territorio individuate da 5 curve isofoniche (impronte di rumore) con livelli decrescenti dai 70 e 65 decibel non compatibili con gli abitati, fino ai 60, 55 e 50 decibel nelle zone via via più "tranquille" e distanti dallo scalo. La tabella riportata qui sotto, riassume i dati rilevati, corrispondenti ai monitoraggi del 2007.

Oltre il limite (17 persone)

Delle 16.554 persone conteggiate complessivamente in tutta l'area di misurazione, sono 17 i residenti interessati da rumore aeroportuale oltre il limite di legge previsto dalla normativa nazionale e internazionale (65 decibel). Si tratta delle persone residenti nella porzione di abitato più prossima all'attuale pista (circa 1.000 m dalla testata 05), sotto la principale direttrice di volo, nella zona di Quaracchi poco oltre via Pratese. Proprio in questo punto è posizionata una delle due centraline di monitoraggio fisse impiegate da ARPAT (M3). I dati esatti rilevati mostrano come lo sfioramento sia marginale (65,1 dB), ma comunque questo è da considerare come esemplificativo della massima criticità acustica prodotta dal "Vespucchi", come d'altra parte è sempre emerso in tutti gli studi ambientali condotti dai primi anni novanta ad oggi.



Traiettorie di volo nel tratto finale della procedura di atterraggio principale (pista 05). In corrispondenza di tale linea si generano i disagi percepiti negli insediamenti più vicini all'aeroporto anche al di là dei reali livelli di rumore. Con la nuova pista ruotata questa linea passerà sul territorio libero.

ARPAT ha presentato la prima mappa acustica del "Vespucchi" con la quantificazione della popolazione interessata dai vari livelli di rumore aeroportuale fino ai 50 decibel.

Entro il limite (16.537 persone)

Al di là del limite dell'isofona dei 65 decibel, e quindi in situazione di formale compatibilità con la residenza, si trovano le restanti 16.537 persone censite nella mappatura. 1.041 rientrano nella fascia 60-65 db: 1.034 in territorio fiorentino, nella zona che arriva all'altezza di via di Brozzi sotto la traiettoria di atterraggio; 7 risultano censiti in

cibel: 6.021 nel comune di Firenze, 1.281 nel comune di Sesto Fiorentino, 744 nel comune di Scandicci e 2.928 nel comune di Campi Bisenzio. Su questi territori passano a quota ancora più alta o a maggiore distanza i velivoli in discesa verso il "Vespucchi" (Scandicci e Firenze) o in salita dopo il decollo sulla procedura anti-rumore (Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino, Firenze).

Decibel e residenti

Con la presentazione della mappatura acustica ARPAT ha evidenziato un aspetto significativo nell'evoluzione del numero di residenti computati nelle varie fasce, in riferimento soprattutto a quelle che ricomprendono le zone abitate più prossime allo scalo. Il fatto cioè che a fronte di livelli di rumore aeroportuale pressoché stabili (in leggera diminuzione nell'ultimo anno monitorato), sia aumentato il numero di persone residenti censite. Ciò è dovuto al fatto che nel periodo intercorrente tra le due rilevazioni (2003-2007) è incrementata la popolazione insediata nel territorio per la costruzione di nuove abitazioni. In pratica, nel corso degli ultimi anni si è continuato ad insediare

nuovi abitanti nella fascia di territorio sorvolato dalle principali traiettorie di volo. Una situazione che sulle pagine di questo notiziario abbiamo evidenziato più volte in passato e che dovrebbe far riflettere ed essere tenuta in debita considerazione dalle amministrazioni locali interessate in sede di pianificazione urbanistica.

Residenti censiti fino all'isofona dei 50 decibel

Isofona	abitanti	kmq
> 70 dB	0	0,1
65-70 dB	17	0,5
60-65 dB	1.041	0,9
55-60 dB	4.522	2,8
50-55 dB	10.974	8,0

Fonte: ARPAT (rilevamento 2007).

Attività insediabili in base al livello di rumore

> 75 dB	esclusivamente attività funzionalmente connesse con l'uso ed i servizi delle infrastrutture aeroportuali
65-75 dB	attività agricole ed allevamento bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziario e assimilati previa adozione di adeguate misure di insonorizzazione
< 65 dB	non sono previste limitazioni (consentita la residenza)

Fonte: DM 31/10/1997 - Nota: in entrambe le tabelle sono evidenziate in neretto le fasce di rumore oltre il limite di legge previsto per le aree residenziali.

Rumore: gestione, problemi, soluzioni

I dati delle misurazioni e la mappatura acustica fotografano il quadro reale del rumore prodotto dal "Vespucchi" sul territorio, valutabile secondo i parametri dettati dalle norme nazionali vigenti. Sono i dati raffrontabili, in ottica comparativa, con altre realtà aeroportuali e con l'incidenza acustica delle altre modalità di trasporto nell'area fiorentina. Ne scaturisce la conferma di un "Vespucchi" nei numeri sostanzialmente in regola ed in una situazione nettamente migliore rispetto a quella prodotta sulla città dal traffico stradale e ferroviario (nella tabella a fondo pagina sono sintetizzati i dati di raffronto della popolazione colpita da rumore oltre la soglia di legge nelle tre modalità di trasporto nel territorio fiorentino).

Disagi e proteste

A fronte di questo scenario acustico oggettivo ci sono la percezione effettiva del disturbo e la gestione fiorentina della questione rumore, raccontata tante volte su queste pagine. Da una parte ci sono i disagi recepiti dai cittadini al di là dei decibel misurati. Disagi prodotti dal mix di rumore percepito al passaggio dell'aereo e dall'effetto psicologico indotto dalla vista del velivolo, soprattutto nella fase finale della traiettoria di atterraggio (zona tra via Pratese e via Pistoiese), percepito sempre più basso e vicino di come sia in realtà. Mix che provoca tutte le note proteste provenienti dalla zona interessata. Non sono colpite migliaia di per-

La soluzione della nuova pista risolve criticità reali, disagi percepiti oltre i decibel misurati e polemiche artificiali.



M. IAROSSI

sone, come viene spesso urlato da chi un po' irresponsabilmente cerca di strumentalizzare la questione, ma certamente l'attuale effetto aeroporto interessa più dei residenti effettivamente raggiunti dal livello di rumore oltre il limite di legge.

Dall'altra parte c'è la vicenda della "zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale", l'atto formale con cui enti locali e autorità aeroportuali caratterizzano acustica-

mente lo scalo. Introdotto da norme nazionali per impostare un corretto uso del territorio nell'intorno aeroportuale, a Firenze è stato adottato in modo restrittivo verso lo scalo, anche sulla scia della nota indicazione del Comune di Firenze volta ad abbassare il limi-

te di rumore compatibile con le aree residenziali a 60 dB rispetto alla soglia di legge dei 65 dB valida ovunque. Un atto che poteva essere interpretato come una particolare tutela dei cittadini interessati da rumore aeroportuale (in questo più fortunati di tutti gli altri fiorentini), ma che è diventato uno strumento diabolico che ha permesso di dipingere e diffondere l'immagine di uno scalo "non a norma" (rispetto alle regole fiorentine). Ciò a fronte di una situazione acustica generale (entità e diffusione del disturbo) migliore di gran parte delle altre realtà aeroportuali, anche quelle a noi più vicine tante volte evocate nel dibattito cittadino ignorandone sempre proprio le caratteristiche acustiche.

Soluzione nuova pista

Problemi oggettivi, limiti virtuali, disagi reali e proteste surreali trovano tutti adeguata risposta nella soluzione del nodo pista. Come ormai più o meno tutti hanno assimilato, girando la pista si tolgono dalle aree residenziali le fasi di volo che oggi disturbano e "impressionano" i cittadini secondo il mix descritto in precedenza, tagliando quindi alla radi-

Residenti nel comune di Firenze esposti a rumore superiore ai limiti di legge (65 decibel)

TRAFFICO STRADALE

87.933 (periodo diurno)



Fonte: ARPAT, Mappa acustica città di Firenze, 2008

TRAFFICO FERROVIARIO

11.858 (periodo diurno)



Fonte: ARPAT, Stato acustico città di Firenze, 2003

TRAFFICO AEREO

17



Fonte: ARPAT, Mappa acustica aeroporto Firenze, 2008

Rumore: gestione, problemi, soluzioni

ce le attuali problematiche vere e artificiose. Come evidente, infatti, con la pista girano le relative impronte di rumore andando ad interessare un territorio totalmente libero da abitazioni sia con l'isofona dei 65 decibel, sia con quella dei 60 decibel. Le prime zone residenziali saranno sorvolate a quote tali da non arrecare disturbo, a meno che non sia considerato disturbo il vedere un aereo passare nel cielo (ma questo sarebbe un altro tipo di problema).

Il nuovo assetto della pista, inoltre, disinnescerà in partenza il nuovo fronte di protesta anti-aeroporto che nascerà tra gli abitanti dei nuovi insediamenti residenziali in costruzione ed in progetto attorno alla testata nord dell'attuale pista sul lato di Firenze e di Sesto Fiorentino. Anche in questo caso non ci sarà tanto un problema di superamento di limiti di rumore ma di disagio percepito da chi risiederà in edifici a poche centinaia di metri dalla pista (dal punto di inizio della corsa decollo) ed in appartamenti fisicamente affacciati sull'aeroporto.



In alto: un BAe 146-200 dell'albanese Belle Air. Sopra: un Avro RJ85 della Lufthansa. I jet regionali della BAE Systems, simbolo della compatibilità ambientale del trasporto aereo dalla fine degli anni '80 alla metà degli anni '90, sono oggi superati in silenziosità e rispetto per l'ambiente dalle nuove generazioni di velivoli.

Opzione zero

Non fare la nuova pista ruotata confermando lo stato di fatto, significa rinunciare ai benefici suddetti per mantenere l'attuale "effetto aeroporto" a Peretola, Quarcacchi, Brozzi e Sesto Fiorentino e quello previsto nei nuovi quartieri di Castello e Quinto Basso. Significa mantenere tutte le disfunzioni operative indotte dalla pista esistente e quindi i carichi aggiuntivi di inutili emissioni acustiche ed atmosferiche prodotte da ritardi, attese, dirottamenti, ecc.

Difficile comprendere come qualcuno possa ancora difendere il mantenimento dell'attuale situazione di pista e traiettorie rispetto a quella possibile con la soluzione nuova pista. Ancora più incomprensibile quando questa sorta di "opzione zero" viene sponsorizzata proprio da chi dice di voler porre al primo posto l'aspetto ambientale. A meno che la vera opzione zero non sia raggiungere l'estinzione dello scalo per esaurimento forzato del traffico.

Sempre più ecologici

Swiss International Airlines ha annunciato la scelta del nuovo **Bombardier CSeries** per sostituire la flotta di Avro RJ100, il velivolo attualmente impiegato su Firenze. Si tratta di una nuova famiglia di velivoli regionali di ultimissima generazione della quale avevamo dato notizia su questo notiziario negli anni scorsi (il primo esemplare volerà nel 2012). Con questa tipologia di aerei prosegue l'evoluzione ecologica dell'industria aeronautica che mantiene come obiettivo prioritario la costante riduzione delle emissioni acustiche ed atmosferiche. Swiss spiega la scelta effettuata proprio con la **silenziosità** del nuovo aereo, 10-15 decibel inferiore ai jet regionali attualmente impiegati, gli Avro RJ100, e con la drastica **riduzione del consumo di carburante** e quindi delle **emissioni di CO₂** (stimata per la flotta Swiss in 90.000 tonnellate annue, pari a 7.000 voli Zurigo-London City). Questo è un esempio dell'evoluzione dello scenario ambientale per il traffico aereo che opererà nella piana fiorentina.





M. BIANCHI

Gran parte dei voli charter ospitati al "Vespucci" sono legati agli spostamenti di squadre sportive, in particolare Fiorentina, Siena e Montepaschi. Nella foto un CRJ200 della Adria Airways impiegato per le trasferte della squadra di calcio del Siena.

Bluff bolognese

Con la prima corsa dimostrativa del treno TAV sotto il nuovo valico appenninico, lo scorso 24 marzo, si è rinfocolata l'idea che il problema aeroporto dell'area fiorentina si possa risolvere andando a Bologna, raggiungibile dal prossimo dicembre in 35 minuti. Il principale sostenitore di questa **opzione sballata** è adesso il vice-presidente della Provincia di Firenze Andrea Barducci, ex-sindaco di Sesto Fiorentino e candidato alla presidenza della stessa Provincia. L'opzione è sballata perchè ovviamente in 35 minuti si correrà **tra le due stazioni TAV** di Firenze e Bologna. Poi c'è da aggiungere la percorrenza tra la stazione bolognese e l'aeroporto "Marconi" (per ora in taxi o bus, in futuro forse in tram), con i relativi tempi per il cambio di mezzo ed i disagi per la "rottura di tratta", come sa bene ogni trasportista (ed ogni utente pendolare). In totale si arriverà sempre a circa **un'ora di viaggio** (variabile viste le variabili in gioco), cioè ad un non-servizio per l'area fiorentina, così com'è già la percorrenza di un'ora e più per raggiungere lo scalo di Pisa. Che si guardi verso il mare o al di là dell'Appennino, la soluzione aeroportuale per la nostra area metropolitana sta sempre nella piana fiorentina

Arrivarci... in Toscana

"Voglio vivere così. In Toscana". È lo slogan ormai noto con il quale la Regione ha lanciato il più grande piano di promozione turistica mai ideato: 17 milioni d'investimento, un vasto piano pubblicitario su giornali e TV, un nuovo apposito sito internet (www.turismo.intoscana.it), uno staff di 15 persone dedicato ad esso in pianta stabile. Senza dubbio una mobilitazione a sostegno del settore turistico senza precedenti. Ma per "vivere così in Toscana", in Toscana bisogna prima di tutto arrivarci e per arrivare, dall'Europa e dal mondo, ovviamente serve l'aereo. C'è da augurarsi quindi che tutto questo sia supportato da un'adeguata svolta nella politica aeroportuale perchè il terreno da recuperare, per la Toscana, in questo settore è davvero tanto. Tra le principali regioni italiane ed europee, la nostra resta quella che mantiene il maggiore

Pericolo studi...

Decine di volumi, migliaia di pagine, centinaia di cartine, foto, schemi, tabelle e diagrammi, decine di cartografie: sono i numeri del materiale sull'aeroporto di Firenze e sul sistema aeroportuale toscano prodotto da metà anni ottanta ad oggi da esperti aeronautici, ingegneri, architetti, geologi, urbanisti, economisti, tecnici dei più disparati settori di enti, istituti, società ed università di tutt'Italia su commissione di enti pubblici e soggetti privati. Studi di ogni sorta per soppesare tutte le opzioni che tornano e ritornano ciclicamente, sempre le stesse: nuovo aeroporto, nuova pista, allungamento pista, niente aeroporto e treni per Pisa e Bologna. Studi durati sempre il tempo di una conferenza stampa o spesso neppure quella, archiviati immeritadamente in fondo a qualche armadio o nel cestino. In attesa di avviare un nuovo studio che, come usava dire in passato, è il modo più elegante per non decidere.

Sulla scorta di questa tradizione cartacea fiorentina preoccupa non poco la prospettiva (...o minaccia) di nuovi studi che aleggia pericolosamente nell'aria per valutare il se, come, dove, quando e perchè posizionare nella piana la nuova pista proposta da ADF. Se altro studio deve esserci, a questo punto, che sia quello dovuto di valutazione d'impatto ambientale sulla soluzione prescelta, con tempi certi d'inizio e di conclusione e finalizzato alla concretizzazione dell'opera. Su questa vicenda, nel 2009, non c'è proprio nient'altro da studiare!



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

QUOTA ASSOCIATIVA 2009

È aperta la campagna associativa per l'anno in corso.

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!

divario tra la potenziale domanda di traffico e la **capacità delle proprie strutture** aeroportuali e quella che allo stato dei fatti (pianificazioni e progetti) ha la minor quantità di investimenti previsti. Così non è facile conciliare la voglia di Toscana con la sua accessibilità offerta al turismo internazionale.

Charter

Continua ad essere molto basso il traffico charter gestito dal sistema aeroportuale toscano (quasi esclusivamente dal "Galilei" di Pisa). Il dato, del tutto inadeguato alla rilevanza turistica e internazionale della nostra regione, rispecchia l'attuale scarsa capacità infrastrutturale che porta a penalizzare più di tutti proprio questa tipologia di traffico. Tale **debolezza del sistema toscano** rappresenta anche un freno all'attrattiva della nostra regione per l'organizzazione di grandi eventi.

Nella tabella seguente sono classificate le regioni italiane in base ai passeggeri movimentati con voli charter secondo le ultime statistiche rese note da ENAC, relative al 2007.

Lombardia	2.721.674
Veneto	1.623.123
Emilia Romagna	1.426.922
Lazio	1.062.990
Sicilia	853.012
Campania	567.818
Sardegna	394.481
Calabria	305.543
Piemonte	247.640
Puglia	184.565
Toscana	101.347
Friuli Venezia Giulia	67.036
Marche	50.460
Abruzzo	46.922
Liguria	28.304
Trentino Alto Adige	11.895
Umbria	2.437
Valle d'Aosta	-
Basilicata	-
Molise	-

A che serve l'aeroporto

L'aeroporto elemento indispensabile per una città ed un territorio, legato ad ogni aspetto della vita di una comunità. Chi ancora oggi dubita di quest'evidenza e della necessità di far funzionare meglio il "Vespucci" dovrebbe riflettere su quanto avvenuto un po' in sordina nella notte tra il 20 ed il 21 gennaio nell'ambito di un episodio di grande rilevanza: il trasporto all'ospedale Meyer di Firenze di un gruppo di bambini palestinesi gravemente malati provenienti dalla striscia di Gaza. Il **lungo viaggio** ha visto una prima parte via terra per raggiungere l'aeroporto israeliano "Ben Gurion" di Tel Aviv; da qui è par-



AVI / TROUPE AZZURRA

tito il volo verso la Toscana effettuato da un C-130J dell'Aeronautica Militare e conclusosi sullo scalo di Pisa invece che al "Vespucci", perchè le condizioni meteorologiche (pioggia e vento) non rendevano possibile operare in sicurezza sull'**attuale pista fiorentina**. Il C-130, velivolo da trasporto militare, ha operato in passato sul "Vespucci" anche in condizioni proibitive, ma la particolarità e delicatezza del volo non potevano consentire rischi o atterraggi pesanti. Quindi, dopo lo sbarco (nella foto) e la preparazione all'ultima parte del viaggio, è stato fatto il nuovo tratto via terra a bordo di mezzi della Croce Rossa dall'aeroporto di Pisa all'ospedale Meyer di Firenze.

Si è trattato di un diversivo preventivato come possibilità fin dalla partenza, date le note particolarità dello scalo fiorentino, ed è stato un aspetto della vicenda anche marginale se si considera l'evento in sé e la realtà di provenienza dei bambini. Certo è che se fosse stato possibile prendere terra a Peretola, a 10 minuti dal Meyer invece che a 80 km di distanza, sarebbe stato evitabile lo stress aggiuntivo di un altro **lungo viaggio via terra** nel cuore della notte e sotto la pioggia dopo lo sbarco in terra toscana. Un aeroporto funzionale significherebbe anche questo.



Dal 28 marzo e fino a settembre Firenze è collegata per la prima volta da un volo charter settimanale con l'Egitto (Marsa Alam), operato da Blue Panorama Airlines. In andata, non potendo partire a pieno carico dall'attuale pista fiorentina, l'aereo effettua uno scalo intermedio (a Roma o Verona), mentre il volo di ritorno è diretto. Nella foto: il Boeing 737-300 della controllata Blu-express.com utilizzato da Blue Panorama per uno dei primi voli tra Firenze e Marsa Alam.

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

Aeroporto

Anno 13 - Numero 2
N° progressivo 47 - Aprile-Giugno 2009
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