



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

Gioco dell'oca

Un passo avanti, due passi indietro. Si può fotografare così l'evoluzione della vicenda aeroporto negli ultimi mesi, dopo la conferenza stampa quasi ferragostana (11/8) con la quale **Regione Toscana e Provincia di Firenze** hanno annunciato la convergenza **"sulla necessità di conferire all'Università degli Studi di Firenze l'incarico di elaborare le analisi e gli studi più opportuni, nell'ambito della valutazione integrata per la messa in opera del parco della piana, ai fini della valutazione delle diverse ipotesi di ammodernamento infrastrutturale, fra le quali anche l'adeguamento dello scalo aeroportuale fiorentino"**.

Riprendendo fiato, la sostanza è che a fine 2009 aspettavamo il via all'iter di avvicinamento alla nuova pista secondo la soluzione individuata come più opportuna. Si è ripartiti invece dalla rivalutazione di tutte le **cinque ipotesi** analizzate nei progetti di AdF (anche le due non proponibili in ottica nuova pista), aggiungendo la possibile **opzione zero** ipotizzata dall'assessore regionale ai trasporti (lasciare il "Vespucci" così com'è) e l'**opzione chiusura**, proposta provocatoria del sindaco di Campi Bisenzio che però qualcuno prende sul serio e che comunque, eventualmente, da assoggettare anch'essa ad apposita valutazione, come ha spiegato il presidente della Provincia in conferenza stampa. Quindi, a settembre, è apparsa la "sesta ipotesi" (**o ottava**, secondo come si contano) provata da Palazzo Vecchio per rimediare ai "no perché no" della piana. Il tutto per una valutazione che - hanno precisato i vertici di Provincia e Regione - **non deciderà nulla**, ma fornirà un contributo alla discussione.

La Toscana che non va

In una "Toscana che va", appena messa in mostra alla Fortezza da Basso di Firenze (Festival della Creatività) tra miliardi di euro per le grandi opere ferroviarie e viarie, progetti e finanziamenti per la costruzione o il potenziamento di porti, interporti e sistemi di trasporto urbano, c'è una Toscana che ancora non va: quella che nel 2009, quasi 2010, sente ancora il bisogno di valutare **se, dove, come e perché** potrebbe servire un aeroporto nell'area fiorentina. È una Toscana che non va quella che lancia allarmi per ogni possibile giorno di ritardo nell'avvio delle opere infrastrutturali, ma poi ancora non riesce a slegarsi dalle zavorre politico-ideologiche che frenano la soluzione del **nodo pista dell'aeroporto di Firenze**, maggiore carenza del sistema trasportistico regionale per divario tra domanda e capacità di risposta e principale perno mancante del sistema aeroportuale toscano.

La "Toscana che va" riconosce la sua inadeguatezza nel settore aereo: lo fa definendo il livello delle sue infrastrutture aeroportuali "inferiore a quello delle regioni sviluppate che non sono sede di aeroporti intercontinentali" e ribadendo come ancora oggi il 50% degli utenti toscani debbano utilizzare **aeroporti di altre regioni**. Un dato che parla da solo e che è sempre lo stesso da venti anni a questa parte. Da tale analisi, però, non segue il passo conseguente e si mantengono gli aeroporti al di fuori o ai margini dei programmi d'investimento sulle infrastrutture pensando al potenziamento del trasporto aereo solo e sempre in termini di processi d'integrazione tra scali e servizi ferroviari. Non è certo così che si rimedia all'attuale carenza strutturale ed al divario con le maggiori regioni italiane ed europee. La mancata capacità del sistema toscano si recupera se si creano spazi in grado di far atterrare e sostare gli aerei, cioè con **piste e piazzali adeguati** dove e come servono, che poi devono essere supportati da terminal e servizi funzionali ed efficienti sistemi di collegamento con le città ed i territori toscani (preferibilmente su ferro).

Per il sistema infrastrutturale toscano, quindi, è una priorità la **nuova pista del "Vespucci"**, che si scrive "aeroporto di Firenze" ma si legge aeroporto a diretto servizio di un'area metropolitana, tre province, 73 comuni (compresi Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Calenzano) e scalo di riferimento per altre due province - Siena e Arezzo - e 75 comuni. Il sistema toscano si completa facendo funzionare con strutture adeguate, nei propri specifici ruoli locali, gli **altri scali regionali**. Il tutto in supporto dell'**aeroporto di Pisa**, che è e resterà il più grande della regione e perciò unico riferimento per varie tipologie di traffico, ma che proprio per questo non può reggere tutto e che comunque deve fare i conti anch'esso con proprie criticità funzionali, operative, ambientali ed urbanistiche derivanti dal suo status di scalo militare e dalla sua localizzazione. La capacità e la volontà di dare davvero concreta soluzione alla questione aeroportuale sono un vero e proprio banco di prova per chi amministra e per chi vorrà amministrare la "Toscana che va".



Nella foto: il Gulfstream G-IV dell'industria farmaceutica Eli Lilly che ha la propria sede italiana a Sesto Fiorentino. Le maggiori imprese dell'area metropolitana fiorentina sono tra i più assidui utilizzatori del "Vespucci" con i propri aerei aziendali e sui voli di linea. La presenza e l'efficienza dello scalo è una condizione determinante per il mantenimento e l'insediamento di attività nel territorio della piana.

Il muro della piana

“Prima o poi tutti i muri cadono” recita il titolo delle iniziative promosse in Toscana per celebrare il ventennale della caduta del muro di Berlino. Per ora, proprio qui, resta **in piedi ben saldo** il muro che i comuni della piana hanno eretto sul confine dell’aeroporto. Il muro che venti anni fa il PCI (poi PDS) oppose alla nuova pista del “Vespucci” proposta dalla SAF e in anni precedenti e successivi a ogni altra soluzione per l’aeroporto dell’area fiorentina e che oggi il PD della piana ha rafforzato con il documento del 13 settembre e le successive esternazioni. Un documento che apre a tutte le infrastrutture (autostrade, svincoli, assi viari, termovalorizzatore, opere ferroviarie, interporto, ecc.) ma ribadisce lo **storico no all’aeroporto**. In realtà nulla di nuovo per un tema sempre escluso da ogni atto metropolitano, come se ignorare fosse sinonimo di risolvere. Oggi più che mai però impressiona il distacco di molti amministratori della piana dalle proprie realtà, dal tessuto economico e occupazionale, dalle esigenze del sistema imprenditoriale insediato nei propri territori ed anche dai cittadini che si dovrebbero tenere i voli a bassa quota sopra gli abitati. Per adesso questa è la situazione, sperando che anche qui prima o poi tutti i muri cadano, non a picconate ma a colpi di buon senso.

Costi della politica

1.500 euro per ogni movimento mancato, ossia 3.000 euro a volo dirottato (atterraggio più decollo): è il costo che AdF ha deciso di accollarsi per **rimborsare le compagnie** aeree cacciate da Firenze (spesso dalla Toscana) alla prima folata di vento o scroscio di pioggia. L’obolo è riservato a nuovi vettori o nuovi voli ed ha l’obiettivo di incoraggiare le compagnie aeree a scendere comunque sull’attuale “Vespucci” nonostante i problemi causati dal-



Pista, stadio, Castello, ecc.

Lo scorso 6 ottobre il presidente dell’ENAC Vito Riggio, massima autorità dell’aviazione civile italiana, è intervenuto con un atto ufficiale a difesa dell’aeroporto di Genova e delle sue prospettive di sviluppo bocciando la previsione del nuovo stadio che gli amministratori cittadini e i vertici di Sampdoria e Genoa avevano progettato in **conflitto con il sedime dello scalo**. In particolare la nuova struttura sportiva avrebbe compromesso parte delle aree destinate dal masterplan aeroportuale alla sosta degli aeromobili. ENAC ha contestato anche l’opportunità di insediare una funzione come quella dello stadio, con tutto ciò che comporta, a ridosso di piazzali e pista di volo.

È bene tener conto della vicenda genovese mentre si ripensano i progetti per la piana attorno all’aeroporto di Firenze. Ricordiamo che già un paio di anni fa lo stesso presidente Riggio si era espresso in modo molto negativo verso gli insediamenti previsti nel “vecchio” piano di Castello, con nuovi edifici spinti fino a cento metri dalla rete dell’aeroporto, definendoli **non fattibili** salvo che gli amministratori locali non avessero intenzione di completare il loro progetto chiudendo il “Vespucci”.

Con la riapertura della partita Castello in seguito alle note vicende giudiziarie, politiche e sportive, tutto è stato rimesso in gioco ed attende sistemazione nel nuovo piano strutturale fiorentino, negli accordi sulla piana e nella configurazione del parco metropolitano. C’è quindi la possibilità di sanare le situazioni inopportune posizionando infrastrutture e costruzioni in modo non conflittuale con l’aeroporto e l’attività aerea. Per questo però, ora più che mai, occorre partire dal definitivo **posizionamento della nuova pista** secondo le necessarie caratteristiche tecniche, dimensionali ed operative che sono insite nella stessa infrastruttura di volo (e non in opinioni o mediazioni politiche), per poi poter disegnare il nuovo piano di Castello, compresa la cittadella viola. Solo così si evitano soluzioni pasticciate che rischiano di bloccare l’aeroporto e di essere a loro volta bloccate per l’interferenza con lo stesso aeroporto.

lo stato delle infrastrutture con cui Firenze e la Toscana si presentano al mondo.

Questo singolare provvedimento è un esempio dei costi prodotti dall’incapacità decisionale della politica che ricade su chi vuole vivere, lavorare ed operare nel nostro territorio. Costi che in realtà vanno ben oltre quelli materialmente rimborsati e ricadono un po’ su tutti: sono i danni all’immagine del **vettore** che si trova gioco forza nel mirino degli utenti per disservizi assurdi non imputabili a proprie responsabilità; sono i disagi pagati dai **cittadini-utenti** sbalottati via terra da uno scalo ad un altro, tra ritardi, appuntamenti saltati e coincidenze perse; sono i disagi degli **equipaggi** e dei **lavoratori aeroportuali**

che devono tenere a bada i passeggeri giustamente infuriati; è il costo ambientale che ricade sulla **piana** per gli effetti negativi prodotti dalle disfunzioni dell’attività aerea; è il costo che paga tutta l’**area metropolitana** per il pessimo livello di accessibilità e competitività. Ne tengano conto i tavoli della piana quando decidono di non decidere.

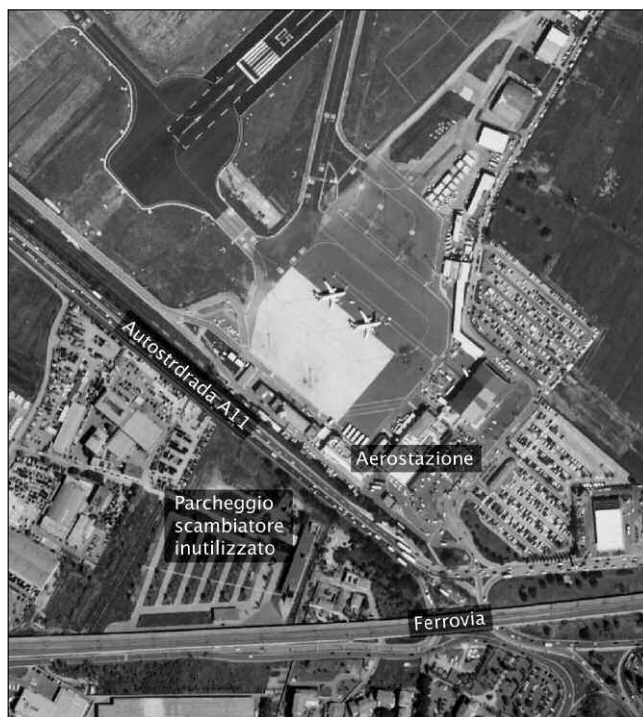
Case sotto gli aerei

Via Pistoiese, incrocio con via Golubovich, zona Piagge: in un pezzo di terra finora libero esattamente sotto la traiettoria di discesa verso l’attuale pista del “Vespucci” sono in costruzione nuovi appartamenti in un grande edificio di quattro piani. Formalmente nulla da eccepire: i decibel prodotti dal traffico aereo in questa zona a cavallo di via Pistoiese sono inferiori ai 65 decibel, limite di legge per la compatibilità con le aree residenziali, quindi è lecito costruire abitazioni. Ma si può star certi che le persone che andranno ad abitare sotto gli aerei in atterraggio nella zona che già ora alimenta la maggiore protesta, ingrosseranno subito le fila dei **comitati contro l’aeroporto**. Prosegue così la singolare vicenda aeroportuale fiorentina: da una parte si alimentano le proteste dei cittadini che abitano sotto le attuali traiettorie di volo, dall’altra si continua ad aumentare il numero costruendo case sotto gli aerei, e intanto si mantengono i voli sugli abitati tenendo fermo il progetto per la rotazione della pista che sposterebbe le traiettorie di volo sul territorio libero.

Nell’immagine aerea è indicato il punto di via Pistoiese dove è in costruzione un nuovo insediamento residenziale proprio sotto la traiettoria di discesa degli aerei verso l’attuale pista del “Vespucci”

Nodo Peretola

Tra gli scossoni che stanno rianimando progetti fermi o sbagliati, uno dovrebbe riguardare finalmente la vicenda del parcheggio scambiatore di via Palagio degli Spini a Peretola che tra poco celebra i **dieci anni di completo abbandono**. Costruito con un finanziamento straordinario di 21 miliardi di lire stanziato in occasione del Giubileo del 2000, non è mai stato completato con il collegamento necessario a raggiungere l'aerostazione del "Vespucchi", distante poche decine di metri ma al di là dell'autostrada A11. L'intervento era stato anche inserito dal Comune di Firenze tra le opere previste nel programma dei project financing ma poi fu tagliato per recuperare risorse per rimediare al "pasticcio" del parcheggio della Fortezza da Basso. Dopo varie vicissitudini, compresa l'occupazione dell'annessa palazzina da parte dei centri sociali e la devastazione del suo interno, da alcuni anni il parcheggio ed il "Meeting point" sono passati sotto la gestione dell'AdF che, oltre ad attivare l'area di sosta per le auto e realizzare la passerella sopra l'autostrada, prevede di trasferire nell'area i propri uffici. L'intervento, che è rimasto finora bloccato per



vari problemi, è di **grande importanza** perché consente di creare un accesso rapido allo scalo per l'utenza proveniente dalla direttrice Prato-Pistoia, attivare un parcheggio scambiatore in un'area strategica dell'area metropolitana e chiudere una pagina nera nella gestione dei progetti della nostra città.

Navetta mancante

Assieme al recupero del parcheggio di Peretola, mai aperto, dovrebbe rianimarsi anche il progetto per la costruzione della **fermata "Aeroporto"** nell'ambito del Servizio Ferroviario Metropolitano sui binari che da venti anni passano davanti all'ingresso dello scalo e da dieci sopra lo stesso parcheggio. Anche in questo caso si tratta di un'opera più volte annunciata e mai realizzata, nonostante l'importanza di una simile struttura d'interscambio (auto, treno, aereo e bus) nell'area più strategica di accesso alla città. In questo caso l'intervento deve però inserirsi in una definizione complessiva dei **collegamenti su ferro** tra lo scalo ed il suo bacino d'utenza, con la tramvia che entro il 2012, secondo le ultime tempistiche, dovrebbe unire l'aeroporto con il centro di Firenze e con il servizio ferroviario sulle direttrici metropolitane, soprattutto quella per Prato-Pistoia. Per quest'ultimo servizio, però, siamo ancora in alto mare, perché nel corso degli anni, a forza di pensare alle navette di Pisa ed ai treni per Bologna, ci si è dimenticati dell'accesso metropolitano al "Vespucchi", l'unico servizio ferroviario aeroportuale realmente funzionale per l'area fiorentina.

Aeroporti in mostra

Tre degli otto aeroporti toscani sono stati presenti nella sezione dedicata alle infrastrutture ("La Toscana che va") al Festival della Creatività tenutosi in ottobre a Firenze: Pisa, Firenze e Isola d'Elba. Nello stand del **"Galilei" di Pisa** è stato presentato il people mover che sostituirà l'attuale servizio ferroviario nella navetta tra l'aerostazione e la stazione cittadina (ne avevamo dato notizia sul notiziario nel 2006). Il tragitto di 1.300 metri sarà coperto da mezzi automatizzati senza conducente. In una grande foto aerea era inoltre leggibile il nuovo assetto dell'area civile dello scalo, con il completamento dell'area terminale negli spazi ancora disponibili tra lo scalo e la città. L'**aeroporto di Firenze** ha messo in mostra il progetto di riconfigurazione e ampliamento dell'aerostazione in attuazione del concorso del 2008 e del nuovo assetto più complessivo predisposto da AdF. Al termine dell'intervento la capacità del terminal passerà da 2,2 a 3 milioni di passeggeri, gli spazi dedicati alle aree di arrivo e partenza da 3.550 a 8.025 mq, i banchi accettazione da 23 a 40, i gate d'imbarco da 10 a 18 e i nastri riconsegna bagagli da 3 a 5. Nello stand era inoltre visibile il filmato con le simulazioni delle varie ipotesi per la nuova pista che AdF ha presentato nella scorsa primavera a tutte le istituzioni ed ora in fase di nuova valutazione da parte degli enti locali. L'**aeroporto di Marina di Campo**, all'Isola d'Elba, era presente con un pannello che riproduceva l'assetto previsto per la pista dopo l'adeguamento in progetto, con l'allungamento a 1.200 metri. L'intervento, atteso da lungo tempo, è necessario per assicurare una migliore operatività dello scalo e portare a buon fine la gara per i voli in continuità territoriale (andata fallita nella sua prima edizione del 2009).



Aeroporti non in mostra

Grosseto, Siena, Arezzo, Lucca e Massa Cinquale sono stati gli scali non presenti alla mostra della Fortezza, tutti in vari modi in attesa di scelte ed interventi che ne definiscano la funzionalità nel sistema toscano. Lo **scalo di Grosseto** attende gli adeguamenti operativi della pista per permettere di sviluppare la nicchia di attività civile a servizio della Maremma nell'ambito della base militare del 4° stormo. **Siena Ampugnano** attende la concretizzazione del progetto di adeguamento strutturale (pista e aerostazione) che, pur nella versione minimale che i gestori stanno cercando di portare avanti, è importante per la funzionalità locale dello scalo. Per **Lucca Tassignano**, nella cui società di gestione in settembre è entrato un nuovo socio di maggioranza, si attende la definizione del progetto di adeguamento strutturale (pista, piazzali, aerostazione) come scalo specializzato nell'aviazione generale. Una prospettiva interessante viste le limitazioni sempre più stringenti poste a tale tipologia di voli, per problemi di capacità, nei due scali maggiori toscani e l'effettiva valenza che Tassignano potrebbe acquisire in tale ruolo soprattutto per la Versilia, distante una ventina di minuti d'autostrada. **Arezzo** continua a oscillare tra progetti di piccoli adeguamenti dell'attuale struttura di Molin Bianco per i voli turistici e aviazione generale, e ipotesi di spostamento dello scalo rilanciate in agosto dal sindaco Giuseppe Fanfani con la proposta di un nuovo sito in Val di Chiana. A **Massa Cinquale** prosegue l'eterna battaglia per la sopravvivenza del piccolo campo di volo tra autorità aeroportuali ed enti locali, battaglia incentrata sulle preziose aree del sedime.

Pista 12/30

È dal secondo dopoguerra, quando la rinasciente aviazione civile richiedeva alle città migliori strutture aeroportuali (fine anni '40, sindaco Mario Fabiani) che studi e progetti indicano nella pista stesa al fianco dell'autostrada il migliore assetto per l'aeroporto di Peretola. In sessant'anni chiunque si è confrontato con questo tema non è potuto che approdare alla stessa conclusione (grado più, grado meno d'inclinazione rispetto all'asse autostradale). Per questo, anche oggi, tale è l'assetto confermato dalle ipotesi valide di nuova pista proposte da AdF ed illustrate con spiegazioni tecniche, immagini e simulazioni a tutti i soggetti coinvolti, compresi i comuni della piana e chi fa finta di non saperne nulla. Per questo tutte le parti in causa convengono che quella è la soluzione da attuare se si vuole dare una pista funzionale all'aeroporto "Vespucci": lo sa chi sostiene il progetto consapevole della sua valenza; lo sa chi contesta l'aeroporto ed invita a non perdere tempo in altre valutazioni, perché se nuova pista dovesse esserci, sa che non potrebbe essere che quella e quella infatti contesta. In attesa quindi che la politica prenda la decisione del sì o no all'idea di aeroporto ed ai collegamenti aerei per l'area metropolitana fiorentina, ricordiamo le caratteristiche della soluzione ritenuta migliore in base alle valutazioni tecniche, funzionali, operative, ambientali ed urbanistiche e sulla quale nel marzo scorso, dopo la presentazione al consiglio regionale, tutti concordavano.

Orientamento e dimensioni

Tra le tre ipotesi di nuova pista stese al fianco dell'autostrada (n° 3, 4 e 5, orientamenti 13/31, 14/32 e 12/30), due sono quelle preferibili (3 e 5), una risulta migliore, l'ipotesi 5 con pista 12/30 (le altre due soluzioni valutate - ipotesi 1 e 2 - non sono da prendere in considerazione in ottica nuova pista per gli scarsi miglioramenti e le criticità che mantengono). La nuova pista ha una lunghezza effettiva di 2.000 metri ope-

La pista stesa al fianco dell'autostrada rappresenta, oggi come sessanta anni fa, la soluzione più adeguata per il funzionamento dell'aeroporto di Peretola.

rativi, cioè effettivamente percorribili dagli aerei in atterraggio e decollo, più le due fasce di sicurezza di 240 metri (RESA) su entrambe le testate.

Operatività

L'orientamento e la dimensione della pista rispondono a due esigenze operative primarie: assicurare un'efficiente operatività alla tipologia di velivoli di riferimento per lo scalo fiorentino, i nuovi jet regionali (soprattutto

Bombardier ed Embraer), gli Airbus della "famiglia A320" ed i Boeing 737 "Next Generation"; raggiungere un elevato coefficiente di utilizzo della pista (97,5%) con le traiettorie di volo sul lato della piana libero da insediamenti (rispetto al 90,2% della pista attuale ed al 95% previsto dallo standard minimo ICAO).

Impronte acustiche

La nuova pista produce impronte acustiche sul territorio (curve isofoniche) lontane dagli abitati sia con l'isofona dei 65 decibel, limite di legge per le aree residenziali, sia per l'isofona dei 60 decibel, con ampi margini liberi rispetto a tutte le aree abitate. Sono eliminati i voli a bassa quota sulla zona interessata dalle attuali rotte di atterraggio - Peretola, Quaracchi, Brozzi - e le rotte di salita sul

l'abitato Sesto Fiorentino nei decolli verso monte Morello. È eliminato anche l'attuale sorvolo, comunque già ad alta quota, dell'abitato di Campi Bisenzio da parte dell'attuale principale rotta di decollo. Lasciato il territorio di Campi Bisenzio (zone autostradali e industriali), le nuove rotte passano su aree del pratese e del pistoiese a quote sempre più elevate e non impattanti.

Spazi di sicurezza e ostacoli

Oltre alle fasce di sicurezza dettate dalle regole costruttive della pista (le due RESA), la nuova disposizione garantisce aree libere su entrambi i prolungamenti dell'asse di volo, con spazi per l'installazione delle adeguate strumentazioni e la possibilità di assicurare ulteriori margini di sicurezza alle operazioni di volo. La nuova pista sarà inoltre liberata dall'attuale situazione di ostacoli naturali (monte Morello) ed artificiali (autostrada, canali, costruzioni esistenti e in progetto) a ridosso del sedime, che la penalizzano e causano disfunzioni all'operatività dello scalo. Questo aspetto, da una parte sarà assicurato dalla necessità del rispetto dei "piani di rischio" della stessa pista, aree esterne allo scalo nelle quali devono essere rispettate destinazioni e insediamenti di persone e attività consentite. Dall'altra sarà legato all'attenzione che



*Nelle immagini sono rappresentate le impronte di rumore dei 65 decibel, limite di legge per le aree residenziali (curva interna) e dei 60 decibel (curva esterna).
Sopra: la situazione con il mantenimento dell'orientamento attuale. Sotto: la situazione prevista nella configurazione con la nuova pista 12/30 nello scenario di sviluppo dello scalo a quattro milioni di passeggeri e 45.000 movimenti. Nel nuovo assetto entrambe le curve si mantengono lontane da tutte le aree abitate.*



verrà posta nel posizionamento di altre opere e infrastrutture previste attorno allo scalo (tramvia, stadio, strutture della cittadella della viola, ecc.). Si tratta di un aspetto importante perché il nuovo assetto del "Vespucci" dà l'opportunità di creare a Firenze un rapporto tra pista e aree costruite molto favorevole e migliore di tanti altri scali che in vario modo mantengono costruzioni anche abitative a ridosso dell'area aeroportuale (nelle foto a fianco gli esempi di Bologna, Pisa e Napoli).

Inserimento territoriale

La ricollocazione della pista comporta un ampliamento del sedime aeroportuale di 110 ettari, rientranti nel territorio comunale di Sesto Fiorentino. La porzione di sedime dove si trova la pista attuale che potrebbe essere dismessa è di circa venti ettari, parte in territorio di Sesto Fiorentino, parte in territorio di Firenze. L'ampliamento finale dello scalo quindi inciderà sulla piana per circa 90 ettari all'interno dell'area del parco metropolitano esteso tra Prato e Firenze per una superficie complessiva ancora non ben definita, ma comunque variabile tra 3.200 e 4.000 ettari (vedi immagini a pagina 6). Gran parte della nuova area aeroportuale interessa zone agricole-seminative, mentre per piccole porzioni tocca aree a vegetazione naturale, il canneto dello stagno di Peretola e l'area pilota del parco della piana (5 ettari) che potrà essere riconfigurato in aree limitrofe nell'ambito dei circa 1.000 ettari della porzione di parco compresa tra Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino.

Continuità ambientale

La costruzione della nuova pista al fianco dell'autostrada e la conseguente dismissione di parte dell'attuale sedime consente di rimediare ad una delle storiche criticità della piana tra Firenze e Sesto Fiorentino: la barriera costituita dalla pista esistente, incastrata tra l'autostrada A11 e gli assi viari e ferroviari verso Castello. L'elimina-

Aeroporti e città

zione di tale barriera consente un migliore assetto nei collegamenti in fase di definizione tra i territori dei due comuni (viabilità, tramvia, percorsi ciclabili), ma soprattutto è funzionale proprio alla previsione del parco della piana, che potrà trovare una continuità fisica senza interruzioni da Prato a Firenze altrimenti difficile, mettendo in comunicazione attraverso l'area verde il polo universitario di Sesto con l'area di Castello, Novoli e Firenze Nova.



JAN BIAZEI



FILICER / GIOVANNI PACCALONI



BETTIOLE

nazione di tale barriera consente un migliore assetto nei collegamenti in fase di definizione tra i territori dei due comuni (viabilità, tramvia, percorsi ciclabili), ma soprattutto è funzionale proprio alla previsione del parco della piana, che potrà trovare una continuità fisica senza interruzioni da Prato a Firenze altrimenti difficile, mettendo in comunicazione attraverso l'area verde il polo universitario di Sesto con l'area di Castello, Novoli e Firenze Nova.

Opere connesse

Come ogni infrastruttura inserita in un contesto urbano o extraurbano, anche la nuova pista comporta alcune opere preliminari esterne allo scalo. La principale riguarda la modifica del tracciato del Fosso Reale con la sua deviazione per un tratto di 3.470 metri. Tale soluzione è ritenuta preferibile dal punto di vista idraulico rispetto al tombamento sotto il tracciato della pista. Un'altra opera necessaria sarà la modifica dell'attuale asse stradale Sesto Fiorentino-Osmannoro, nel tratto interessato dalla nuova area aeroportuale. Un intervento che potrebbe essere colto come opportunità per migliorare la viabilità nella "porta nord" di Firenze e l'accessibilità dello scalo dall'area metropolitana. Tra gli adempimenti preliminari alla realizzazione dell'opera, ci sarà anche l'esigenza della verifica archeologica dell'area, come richiesto per ogni progetto che riguarda questa zona della piana.

Fase esecutiva

La posizione scelta per la nuova pista risulta favorevole anche per un aspetto importante inerente la fase realizzativa: il suo tracciato, infatti, non interferisce con la pista attuale, quindi potrà essere minimizzata l'interferenza della fase di lavori con l'attività dello scalo, che potrà continuare a funzionare fino al completamento del nuovo assetto aeroportuale.

Osservazione per il parco della piana

Nell'ambito del percorso partecipativo per la creazione del parco della piana, l'Associazione "V. Giannotti" ha presentato la seguente osservazione al "Rapporto preliminare sulle attività di ascolto e di comunicazione" attivate dalla Regione Toscana.

In merito alle considerazioni contenute nel "Rapporto preliminare sulle attività di ascolto e di comunicazione per la creazione del parco della piana" ed in vista degli ulteriori approfondimenti previsti, l'Associazione V. Giannotti per lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze intende ribadire la rilevanza della **questione della pista** del "Vespucchi" nel nuovo assetto della piana tra Firenze e Sesto Fiorentino.

Dalla lettura del documento e dai pareri espressi dai vari soggetti istituzionali e del mondo dell'associazionismo finora intervenuti, la vicenda dello scalo fiorentino appare affrontata in modo piuttosto critico e per ora senza attenzione per la situazione ed i problemi dello scalo attuale e per i progetti in previsione ed i loro reali effetti. Assumere invece la questione della pista come **elemento fondante** il nuovo assetto della piana, assieme al parco ed alle altre infrastrutture previste, è l'unico modo per assicurarne il migliore inserimento nel territorio gestendone le problematiche e valorizzandone gli aspetti positivi.

Indubbiamente la realizzazione della nuova pista comporta un consumo di territorio, come d'altra parte richiede ogni altra infrastruttura o insediamento necessario alla **vita dell'area metropolitana** in realizzazione o in ipotesi nell'area. Altrettanto indubbiamente la nuova pista non è prevista negli atti di pianificazione vigenti, ma ciò solo perché finora non c'è mai stata la volontà da parte delle istituzioni di dare soluzione al problema dello scalo fiorentino e dei collegamenti aerei dell'area metropolitana e per questo la questione non compare in atti e strumenti urbanistici e si trascina con le **stesse problematiche** da decine di anni. A fronte di questi aspetti, le ragioni per considerare lo scalo e la nuova pista tra le priorità sono innumerevoli.

La nuova pista **elimina i problemi** di inquinamento acustico sugli abitati di Peretola, Brozzi, Quaracchi e Sesto Fiorentino, spostando le rotte degli aerei più prossime alla pista su un territorio libero e poi su aree interessate solamente da insediamenti industriali.

La nuova pista **elimina le limitazioni** operative di quella esistente che sono causa di continui ritardi e dirottamenti con i conseguenti gravi disagi per i passeggeri, i vettori, i lavoratori aeroportuali, costi aggiuntivi per gli operatori e inutili carichi ambientali sulla piana in termini di emissioni acustiche e atmosferiche aggiuntive (per gli aerei costretti a rimanere in attesa, sia in volo sia a terra, che le condizioni meteorologiche rientrino nei parametri consentiti).

La nuova pista può **trovare spazio** nell'ambito della piana integrandosi con la vasta area che resterebbe comunque disponibile per il parco. Rispetto ai oltre 3.000 ettari complessivi dell'intero Par-

co della Piana ed agli oltre 500 ettari della sola porzione di parco compresi tra Firenze e Sesto Fiorentino, la nuova area aeroportuale richiederebbe solo un centinaio di ettari. Di questi, una minima parte sarebbe materialmente occupata da pista e raccordi: il resto rimarrebbe una grande area vuota sistemata a prato come fascia di sicurezza della pista stessa.

Il nuovo assetto della pista potrebbe **consentire la dismissione** di parte dell'attuale sedime aeroportuale, dove ricade la pista esistente, che potrebbe essere ceduto allo stesso parco. In tale assetto si ricucirebbe il territorio tra la piana di Castello e la piana di Sesto Fiorentino ora separate proprio dalla presenza della pista attuale; si potrebbe disegnare un migliore sviluppo dei tracciati di collegamento tra Firenze e Sesto (assi stradali, linea 2 della tramvia, piste ciclabili, ecc.); si avrebbe un aeroporto circondato su tre lati

dalla grande area verde e su un lato dall'autostrada, distanziandolo e separandolo da ogni insediamento abitativo.

Attorno all'area aeroportuale potrebbe **estendersi il parco attrezzato** con percorsi pedonali e ciclabili, aree di sosta ed osservazione e con la stessa attività aerea come elemento di attrattiva per il parco. È consuetudine in tutto il mondo affiancare aeroporti e parchi, sviluppando nelle

aree verdi funzioni ed attività che contribuiscano ad avvicinare i cittadini al mondo del volo ed alle realtà aeroportuali.

Va ricordato inoltre che un aeroporto ben organizzato in spazi adeguati, nella parte "lato terra" accessibile a tutti può rappresentare un **punto di riferimento** per il territorio ed i cittadini grazie alla variegata offerta di servizi che vi si possono insediare (uffici postali, farmacie, servizi bancari, spazi commerciali, presidi delle forze dell'ordine e sanitari, ecc.). In questo senso è importante che l'area terminale dello scalo sia facilmente accessibile dalle aree abitate più vicine (Peretola, Novoli, Castello, Sesto Fiorentino) tramite i percorsi pedonali e ciclabili che caratterizzeranno il futuro parco.

Ricordiamo infine che la nuova pista è prima di tutto **un'opera indispensabile** per rendere funzionale il "Vespucchi" e quindi per garantire all'area fiorentina uno scalo efficiente nell'ambito del sistema aeroportuale toscano ed un aeroporto efficiente è indispensabile per il rilancio ed il futuro dell'intera piana, area ricca di realtà imprenditoriali e centri di ricerca di valenza internazionale, e per assicurare al nostro territorio condizioni di competitività ed attrattiva per l'insediamento di nuove attività e quindi sostegno e sviluppo dell'occupazione in tutto il territorio metropolitano.

Firenze, 14 settembre 2009





Dal mese di agosto il vettore albanese Belle Air ha introdotto sulla linea Tirana-Firenze l'Airbus A319 da 144 posti al posto del BAe146 da 110 posti. Si tratta del primo operatore estero che impiega velivoli Airbus per voli regolari sul "Vespucci".

mento per il tempo di percorrenza. L'equivoco deriva dal fatto che vari organi di informazione e commentatori hanno identificato in tale giudizio il collegamento tra l'aeroporto di Pisa e Firenze e quindi i dati emersi apparivano effettivamente strani. In realtà il sondaggio ha riguardato il servizio di mini-navetta di 5 minuti tra l'aerostazione del "Galilei" e la stazione

Pisa: più pista, meno rumore

In occasione del convegno sul sistema aeroportuale tenutosi al Festival della Creatività, la SAT (gestore dello scalo pisano) ha annunciato una riconfigurazione della pista principale che garantirà un **allungamento di circa 500 metri** della distanza di decollo utilizzabile in direzione nord quale misura per ridurre l'impatto dei voli sopra la città. Dopo Bologna, quindi, anche Pisa mette in atto il concetto "più pista, meno rumore" che è uno dei più efficaci interventi attuati ovunque per contenere il rumore sul territorio e che abbiamo descritto tante volte su queste pagine. Grazie alla maggiore distanza di pista disponibile, si arretra l'inizio della corsa di decollo ed i velivoli possono sorvolare le aree oltre la pista a quote più elevate ed hanno maggiori margini per attuare le procedure antirumore. Nel caso specifico i benefici riguardano i decolli da pista 04, in direzione dell'abitato di Pisa che arriva a ridosso del sedime aeroportuale.

80 anni

Dieci anni fa, nel 1999, celebriamo su queste pagine con un numero speciale di "Aeroporto" una ricorrenza dimenticata e poco conosciuta: i 70 anni dall'istituzione nella piana del "campo di volo di Peretola", decisa nel 1929 per firma dell'allora sottosegretario all'aviazione con apposito decreto emesso assieme a quelli che davano vita anche da altri scali allora gemelli, tra i quali Siena Ampugnano. Nel 2009, ovviamente, siamo arrivati agli ottant'anni da tale evento. Non riproponiamo di nuovo documenti e racconti che ricordano quei tempi lontani. Chi fosse interessato può andare a rileggerli su "Aeroporto" n°7 (Aprile-Giugno 1999). Con queste poche righe vogliamo solo rammentare la ricorrenza, prendendo atto che dal settantesimo anniversario sono passati altri dieci anni inutili nell'attesa della soluzione del problema aeroporto.

Sondaggio equivoco

Ha destato sorpresa il sondaggio diffuso dalla Regione che racconta un'elevata soddisfazione espressa dagli utenti della navetta ferroviaria da/per l'aeroporto di Pisa nell'ambito dell'indagine 2009 sulla qualità percepita dagli utenti del **servizio ferroviario regionale**, con una punta addirittura del 98,3% di apprezza-

di Pisa Centrale (1.300 metri). In tal senso si giustifica l'alto gradimento di chi utilizza il servizio, che conta una media giornaliera di 844 persone su circa 60 treni ed è usato da passeggeri che raggiungono la stazione per l'interscambio con le linee dirette sulle varie direttrici (Tirrenica, Empoli-Firenze, Lucca-Pistoia) e anche come collegamento cittadino da residenti e lavoratori.

Il Saab 2000 impiegato dalla Carpatair per i voli da Timisoara. Il vettore rumeno ha raggiunto i dieci anni di operazioni su Firenze, avviato il 19 novembre 1999 con il nome Vegair e le linee da Arad e Cluj con i vecchi Yakovlev Yak-40. Nel marzo 2000 fu aperto il volo da Timisoara, tutt'ora attivo.



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!

Firenze-Bologna, Toscana-Emilia Romagna

Con l'avvio delle corse ad alta velocità che dal 13 dicembre collegano in 37 minuti la stazione di Firenze Campo di Marte e la stazione centrale di Bologna, inevitabilmente ha ripreso fiato chi ancora sponsorizza il maggiore scalo emiliano come soluzione aeroportuale per l'area fiorentina in alternativa ai progetti per il "Vespucci". Una **soluzione improponibile**, come abbiamo evidenziato tante volte, innanzi tutto per la distanza tra Firenze ed il "Marconi" di Bologna (100 km) ed il conseguente reale tempo di percorrenza. Tempo che non sta certo in quei 37 minuti, ma anche nel tempo che occorre a raggiungere la stazione TAV di Firenze, quindi nel tempo necessario ad andare dalla stazione centrale di Bologna all'aeroporto "Marconi", più i tempi per le attese ed i cambi di mezzi nelle varie stazioni. Ma l'aspetto più fuori luogo che periodicamente ritorna è l'idea stessa di poter rinunciare ad un sistema aeroportuale toscano efficiente e spostare a tavolino e così lontano una domanda di traffico aereo come quella espressa dell'area fiorentina. Una simile impostazione non ha mai funzionato e non avrebbe potuto funzionare in ambito toscano, con la soluzione dell'unico scalo regionale a Pisa, figuriamoci con il ricorso a Bologna. La vicenda diventa poi paradossale se si considera che neppure nella stessa Emilia Romagna si è mai rinunciato a **sviluppare traffico e infrastrutture** su altri scali in nome di Bologna, nonostante le dimensioni raggiunte dal "Marconi", il suo sviluppo in ogni tipologia di voli e un piano industriale con prospettive di crescita oltre i dieci milioni di passeggeri. Anche al di là dell'Appennino non sono mai mancate tensioni tra scali, amministratori e gestori, ma nessuno ha imposto veti.

Il risultato sono quattro aeroporti commerciali con piste superiori a 2.000 metri che ospitano voli di linea tradizionali e low cost, charter e merci secondo le esigenze dei vari ambiti territoriali. Oltre a Bologna, Forlì (72 km da Bologna), che era il principale scalo low cost dell'area bolognese ed ha risposto al trasferimento di Ryanair al "Marconi" avviando un proprio sviluppo nei voli a basso costo con l'apertura della base di WindJet; Parma (95 km da Bologna), potenziato al livello attuale perché tale è stata la condizione posta dall'Unione Europea per assegnare alla città la sede della EFSA (Autorità Europea Sicurezza Alimentare), non ritenendo funzionale il ricorso al solo scalo bolognese; Rimini-San Marino (57 km da Forlì), funzionale ai flussi turistici diretti sulla costa adriatica, ma soprattutto principale volano per lo sviluppo nel settore congressuale e fieristico della cittadina romagnola. Quando si ragiona di aeroporti in Toscana, tra tanti **veti e condizionamenti politici**, sarebbe bene riflettere sul ruolo dato al trasporto aereo nelle altre maggiori regioni italiane (ed europee). Da dicembre chi vorrà potrà farsi la trafila di treni, bus, TAV, taxi e navette per andare a prendere l'aereo a Bologna ma le corse di 37 minuti tra le stazioni ferroviarie di Firenze e Bologna non cambiano nulla nell'esigenza prioritaria di assicurare una pista efficiente nell'area fiorentina.



MAURO CINI



AIR DOLOMITI

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

Unità d'Italia

42 milioni di euro: è l'investimento in fase di attuazione per potenziare l'**aeroporto Sant'Egidio** di Perugia in vista della celebrazione, nel 2011, del 150° anniversario dell'Unità d'Italia (26 milioni sono finanziamenti straordinari, il resto arrivano da Regione Umbria ed ENAC). Perugia, infatti, ha chiesto e ottenuto l'inserimento del suo aeroporto tra le opere strategiche per l'evento, al pari di teatri, musei, parchi pubblici, finanziati in altre città. Firenze, come noto, si è inserita nella partita con il contributo per il nuovo teatro comunale, opera assolutamente importante per la città. La scelta umbra dà però un'ennesima dimostrazione del valore riconosciuto in ogni altra realtà grande e piccola all'**infrastruttura aeroportuale**, supportata cogliendo ogni opportunità per investire risorse. Firenze, che assieme a Torino dell'Italia è stata capitale, per ora mantiene una delle sue più gravi carenze storiche e resta l'unica capitale mondiale della cultura ancora senza un aeroporto adeguato.

Air Dolomiti, uno dei maggiori vettori italiani e partner di Lufthansa, in settembre ha completato l'eliminazione dalla flotta dei BAe 146 (foto in basso), sostituiti con i nuovi Embraer 195 (foto sotto). L'ultimo BAe 146 è stato impiegato sul "Vespucci" fino ad agosto in occasione di voli charter per la Fiorentina.

Aeroporto

Anno 13 - Numero 4
N° progressivo 49 - Ottobre-Dicembre 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: Printex, 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