



Svolta storica?

Potremo credere davvero alla nuova pista quando vedremo il primo aereo posarvi le ruote. Abbiamo già espresso questo concetto in passato, in altre fasi di facili entusiasmi generali poi regolarmente sfumati, lo ribadiamo oggi di fronte ad innegabili segnali innovativi: la proposta di assetto di Castello ipotizzata dal Comune di Firenze che mette nero su bianco la previsione della nuova pista dopo quindici anni di buio da parte di Palazzo Vecchio; l'apertura in teoria davvero storica della Regione Toscana alla necessità di un nuovo assetto per l'aeroporto di Firenze e la disponibilità a realizzare una nuova pista dopo quarant'anni di non progetti. La pre-decisione politica di voler smuovere la questione aeroporto ed arrivare a una scelta definitiva, premessa indispensabile per ogni altro atto, sarebbe quindi attuata. Ma in tutto questo il punto essenziale, il nodo centrale della faccenda che può indirizzare il tutto verso la svolta storica è quello della scelta della pista giusta.

Una pista non è un tratto di ferrovia, una stazione, uno svincolo stradale, un porto o un interporto che in qualunque punto del territorio o della città siano messi, modificano le relazioni con il contesto ma mantengono invariata la propria funzione primaria (far correre e fermare treni, attraccare navi, far passare il traffico, smistare merci). La pista no. La pista per essere funzionale, oltre alle necessarie caratteristiche dimensionali e costruttive, deve avere la giusta collocazione in base ai venti, agli ostacoli, alle procedure di volo. Quindi non è per nulla indifferente dove e come si colloca perché la stessa pista può essere risolutiva o servire a ben poco. Detta così sembrerebbe una banalità ma tale aspetto appare tutt'altro che recepito in tante dichiarazioni bizzarre di amministratori, politici e commentatori.

È la svolta storica la pista al fianco dell'autostrada A11 (parallela o convergente) perché è l'unica che risolve criticità e problemi operativi ed assicura la migliore integrazione col parco e le altre previsioni urbanistiche dell'area (lo abbiamo spiegato infinite volte su queste pagine e lo ribadiamo nel presente numero). La pista obliqua, di cui qualcuno parla, sarebbe invece una soluzione esclusivamente politica che lascia invariate più o meno tutte le criticità dello scalo, aumenta i dirottamenti, crea i maggiori problemi d'integrazione col parco e le altre previsioni urbanistiche. La differenza è del tutto chiara e comunque ben spiegata nei documenti tecnici e negli studi da tempo sui tavoli di tutti gli enti coinvolti. Eppure le posizioni restano ben diverse: pista parallela per il Comune di Firenze; pista ancora da valutare per la Regione e la Provincia di Firenze; pista al massimo obliqua per il Comune di Sesto Fiorentino; nessuna pista per il Comune di Campi Bisenzio che sogna la chiusura del "Vespucci". Sentir parlare (quasi) tutti di nuova pista è un passo storico, ma finché non si arriva alla scelta, ed alla scelta giusta, si rischia di non fare chiarezza.

Quale Regione?

Ufficialmente, nel momento in cui chiediamo questo numero, i tecnici regionali stanno valutando le ipotesi di assetto dell'aeroporto di Firenze per preparare la variante al PIT (Piano di Indirizzo Territoriale) che dovrà essere pronta - è stato detto - entro dicembre. Stanno valutando, immaginiamo, sulla base delle indicazioni dello studio dell'Università di Firenze sulle cinque ipotesi di pista e, speriamo, sulla base delle indicazioni tecniche dei progetti di ADF, per poi andare al tavolo con tutti gli enti coinvolti. Parallelamente, da una parte ci sono le dichiarazioni del presidente della Regione per una nuova pista. Dall'altra parte ci sono comunicati, atti regionali, programmi di governo e relazioni dell'assessore ai trasporti che per ora parlano genericamente di adeguamento dell'aeroporto o ancor più genericamente solo di integrazione del sistema aeroportuale toscano. Dalla Regione per prima, quindi, si attende ancora di sapere quale aeroporto ci potrà essere dietro la dichiarata "priorità aeroporto".

Studi in Provincia

Assieme alla Regione Toscana, la Provincia di Firenze è stato l'ente che ha promosso e pagato lo studio sugli effetti urbanistici ed

Immagine dell'area del parco della piana che si estende per circa 3.200 ettari da Castello a Prato. La nuova pista incide per circa 70 ettari a ridosso del tratto finale dell'autostrada A11. Le linee bianche evidenziano la pista attuale da dismettere (a destra) e quella nuova da realizzare (a sinistra).



ambientali delle cinque ipotesi di pista per l'aeroporto di Firenze commissionato lo scorso anno all'Università di Firenze. Lo studio, come noto, è stato consegnato ai committenti ormai da molti mesi e in ben 500 pagine contiene le indicazioni richieste sulla compatibilità dei diversi assetti aeroportuali con il resto della piana. Indicazioni che poi ognuno può soppesare come meglio crede ma comunque chiare, come emerso anche dalle anticipazioni apparse da tempo sulla stampa locale. Eppure dalla Provincia, ogni volta che si pronunciano sulla vicenda della pista, continuano a porre sempre gli stessi interrogativi e ad appellarsi alla necessità di attendere esiti e risposte di studi e valutazioni. Vien da chiedersi se oltre a pagarli, ci sia poi qualcuno che gli studi se li legge o se tali documenti passano direttamente in archivio, in attesa di un nuovo studio più interessante.

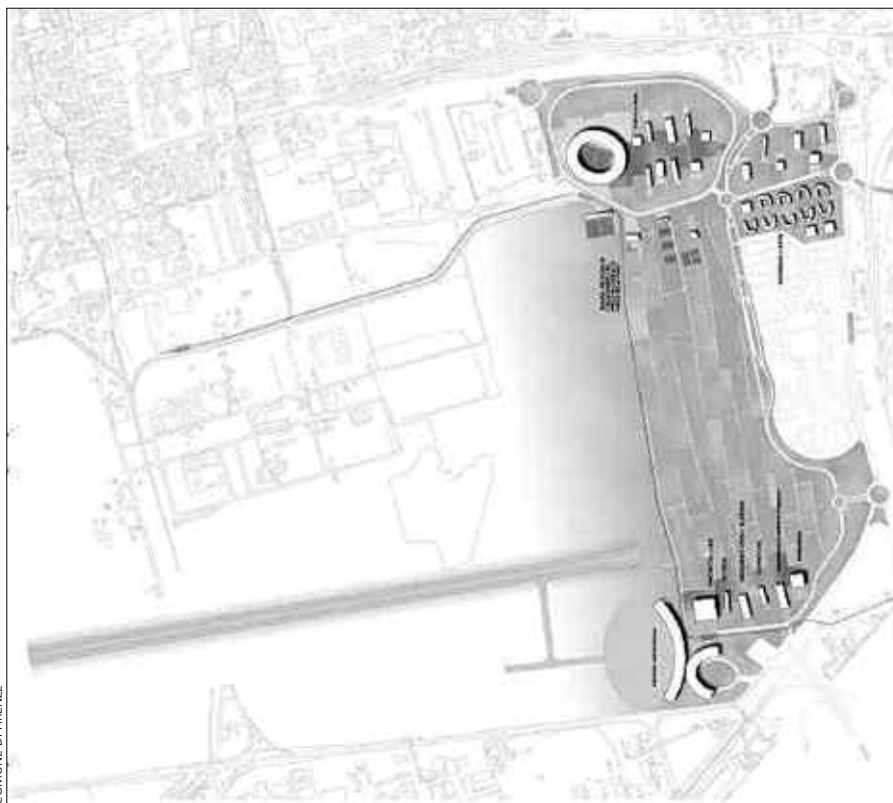
Firenze: schema (quasi) ok

Con la presentazione dello schema di assetto dell'area di Castello che il Comune Firenze porterà al tavolo regionale per la formazione della variante al PIT, sono andati più o meno al posto giusto i vari pezzi del puzzle: la pista parallela all'autostrada, una grande area verde sul prolungamento della pista verso Firenze, nell'area di Castello; connessione tra il parco di castello ed il parco della piana che circonda l'aeroporto e lo separerà dagli abitati di Sesto, spazio per il prolungamento della tramvia verso il polo universitario, insediamenti (ridotti) ai margini nord e sud dell'area con lo stadio e la cittadella viola (la parte che ci sta) lungo la ferrovia Firenze-Prato e vicino alla stazione di Ca-



stello. Lo schema, probabilmente proprio perché si tratta di immagine un po' troppo schematica, lascia in verità qualche dubbio riguardo la pista per la posizione spinta troppo verso Firenze, sovrapposta alla pista attuale e poco rispondente a requisiti di distanze e altro. Aspetti che dovranno andare a posto in fase di definizione dei progetti. La direttrice della pista rientra comunque tra quelle giuste (parallela o convergente).

Sotto: lo schema di assetto dell'area di Castello proposta dal Comune di Firenze, con la localizzazione della pista parallela all'autostrada A11 e della cittadella viola (in alto) e la ripermimetrazione del parco della piana. In alto: la stessa area fotografata nella situazione attuale.



COMUNE DI FIRENZE

Sesto Fiorentino: meglio i voli sulle case

Meglio tenersi i voli sul centro abitato che permettere la pista parallela. È arrivata a questo la posizione neppure più commentabile del sindaco di Sesto Fiorentino e delle forze politiche che governano il Comune. A ciò si aggiungono i noti bizzarri concetti secondo i quali circa 100 ettari a ridosso del tratto finale dell'autostrada A11 dati al sedime aeroportuale cancellerebbero 3.200 ettari di parco esteso nella piana tra Firenze e Prato, e l'inutilità dell'aeroporto per il sistema imprenditoriale dell'area metropolitana. Gli imprenditori del nostro territorio non ci hanno mai chiesto l'aeroporto - spiegano dal Comune di Sesto - quindi non ne hanno alcun bisogno. Lasciamo a chi legge ogni possibile considerazione. Ci auguriamo solo che in questa vicenda alla fine possa prevalere davvero l'interesse dei cittadini e dei lavoratori sestesi, del sistema delle imprese e dei centri di ricerca di rilevanza internazionale presenti nel territorio della piana e in particolare nel Comune di Sesto, tutti ovviamente beneficiari degli effetti positivi di uno scalo che funzioni.

Campi Bisenzio: no a tutto

No alla pista parallela, no alla pista obliqua e chiudiamo l'aeroporto che serve a poco o nulla. Anche a Campi Bisenzio restano per ora fermi sulle loro posizioni incommentabili. Con l'attuale pista gli aerei passano (molto alti) sull'area centrale di Campi nella salita dopo aver effettuato la rotta di decollo antirumore. Con la pista obliqua le procedure principali di volo si avvicinerebbero al centro di Campi. Con la pista parallela nessun aereo passerebbe più sull'abitato centrale di Campi, sorvolando il territorio del Comune su zone libere e poi su aree industriali, con poche residenze sparse. Ma

Studio Università

Promosso da enti pubblici (Regione e Provincia), finanziato da enti pubblici (gli stessi), redatto da un ente pubblico (Università) su un tema di estremo interesse pubblico, lo studio sulle piste del "Vespucii" redatto dalla Facoltà di Architettura per ora resta ufficialmente un oggetto misterioso, secretato nelle stanze dei Palazzi. Per la verità il senso dello studio è uscito da tempo con indiscrezioni sui giornali locali. Le considerazioni sul rapporto tra l'aeroporto e l'assetto urbanistico della piana e gli strumenti urbanistici degli enti coinvolti sono noti ai nostri lettori perché sono le stesse considerazioni fatte tante volte su questo notiziario in tredici anni di pubblicazioni raccontando ciò che succedeva e non succedeva tutt'attorno al "Vespucii". Ma l'attualità e l'importanza del tema forse avrebbe meritato e meriterebbe una presentazione pubblica, anche per rispettare i continui appelli alla partecipazione.

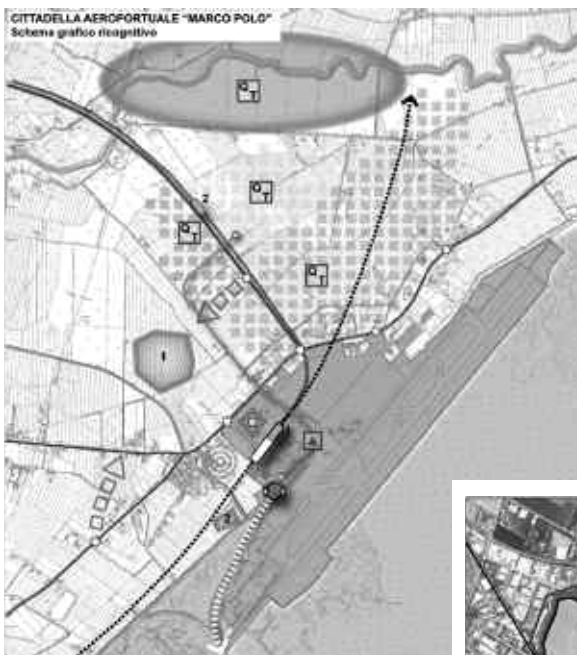
Comunque, in estrema sintesi, ricordiamo che tutte le soluzioni di pista risultano compatibili con la funzione parco, con diversi gradi di interferenza e necessità di ripermetrazione del confine. Tutte le soluzioni comportano modifiche agli strumenti urbanistici, com'è ovvio che sia visto che da circa quindici anni la questione aeroporto è stata sistematicamente ignorata in ogni atto di pianificazione dell'area, producendo strumenti urbanistici falsati in partenza. Tutte le ipotesi comportano adeguamenti nell'assetto del territorio intorno allo scalo (viabilità, canali ecc), com'è normale per ogni infrastruttura ed opera insediata in un territorio o in un contesto urbano. Soppesando tutto questo, dalla valutazione di costi e benefici in termini di rapporto con la funzione parco, di consumo di suolo, di assetto dell'area, la pista parallela risulta la soluzione preferibile, la pista obliqua quella peggiore. Ma la decisione resta tutta politica ed ai decisori politici i tecnici rimandano la palla. E in quest'ottica preoccupa l'eccessivo rimando alla necessità di ulteriori approfondimenti, anche su aspetti già contenuti negli studi aeroportuali ed in altri documenti prodotti da vari enti (incidenza dei venti, vincoli aeroportuali, tipologie di aerei e di traffico, ecc.). In realtà, tra ADF, Università, IRPET, ACI (Airports Council International) ed altro non c'è aspetto che non sia stato preso in considerazione. Tutto si può approfondire ed è lecito e anche interessante farlo, ma allo stato dei fatti non sussistono davvero più ragioni per rimandare ancora la decisione definitiva.



COMUNE DI FIRENZE

Immagine dell'UTOE 10 (Unità Territoriale Organica Elementare), comprendente le aree di Castello e l'aeroporto, rappresentata nel documento "Piano strutturale: valutazione integrata intermedia" approvato dalla Giunta comunale il 22 giugno. La questione aeroporto ancora non è affrontata.

messa nel posto giusto, lungo l'autostrada come previsto da AdF, non interessa fisicamente l'area di Castello né tutte le vicende annesse e connesse; se lo stadio viene messo nell'unico posto plausibile per la collocazione Castello (nella parte nord, vicino alla stazione), risulta a circa 1,5 km dalla pista (più o meno come l'attuale Franchi da piazza Libertà) e nessuna traiettoria di volo lo sorvolerebbe. Il problema nasce da chi continua ad aggiungere confusione proponendo di tirare la pista fisicamente dentro l'area di Castello e di imporre il tracciato sbagliato (obliquo) che si sovrapporrebbe allo stadio. La protesta dei tifosi (e della Fiorentina), se ci deve essere, dovrebbe essere indirizzata verso chi inventa ogni giorno soluzioni fantasiose e inutili invece di attenersi alla logica ed ai documenti tecnici.



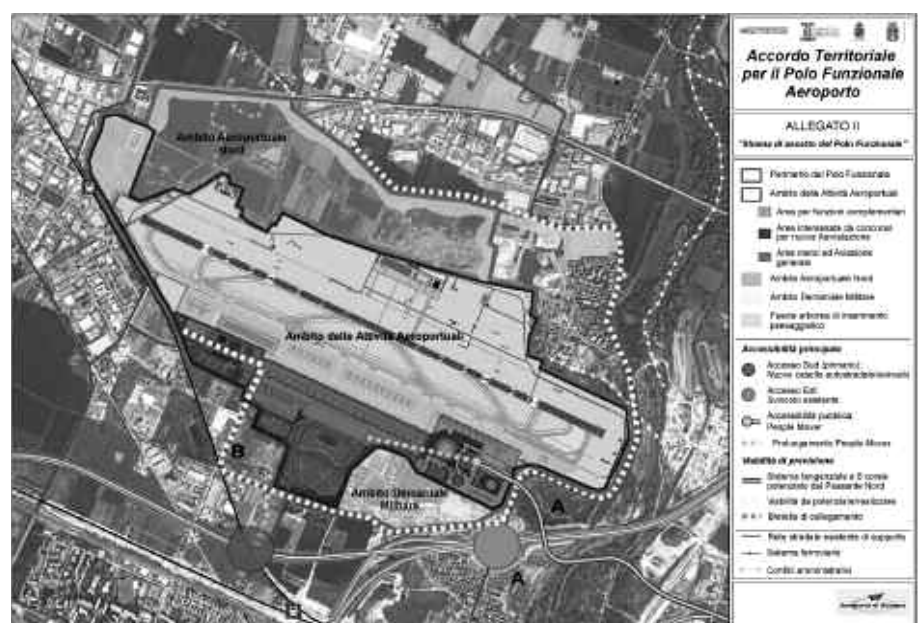
vero, non il tarocco che gira per le piazze italiane...) ed ottiene il bel risultato, evidentemente cercato, di creare un falso contrasto tra il futuro dello scalo ed il futuro della Fiorentina. In molti ci sono cascati in pieno e su varie radio e testate viola da tempo si ragiona in tal senso, quasi fosse un referendum. In realtà il contrasto non ha ragione di essere: se la pista viene

A sinistra: "Quadrante Tessera". Sotto: "Polo Funzionale Aeroporto". Venezia e Bologna hanno coordinato in appositi accordi territoriali lo sviluppo futuro degli aeroporti con l'assetto generale delle rispettive aree circostanti.

della pista parallela, anche a Campi, non vogliono neppure sentir parlare, quindi propongono la chiusura dello scalo e tutti a casa. Anche in questo caso speriamo che alla fine possano prevalere gli interessi dei cittadini e dei lavoratori campigiani e di tutta la piana.

Stadio e aeroporto...

Come se la questione Castello non fosse stata gestita già in modo sufficientemente caotico, c'è chi pensa bene di aggiungere ulteriore confusione mettendo per forza in contrasto stadio e aeroporto. Il ché, ovviamente, fomenta subito le reazioni del popolo viola (quello



Pista parallela: svolta storica

La nuova pista con tracciato al fianco dell'autostrada A11 (parallela o convergente) è l'unica che consente di risolvere i problemi operativi del "Vespucci" e contemporaneamente di eliminare l'impatto dello scalo sugli abitati e garantire il migliore inserimento della struttura nella piana e la sua integrazione con le altre funzioni previste a cominciare dal parco. Tale pista è sempre risultata la migliore soluzione in tutti gli studi sull'assetto dell'aeroporto di Peretola condotti dalla fine della seconda guerra mondiale ad oggi.

- Permette un orientamento rispetto ai venti che garantisce un coefficiente di utilizzo del 97,5% con le traiettorie di volo principali sulla parte libera della piana (rispetto ad un coefficiente minimo del 95% indicato dall'ICAO per una funzionalità accettabile di una pista e a fronte di un 90,2% della pista attuale).
- Permette di abbattere drasticamente il numero dei dirottamenti dei voli (da 185 a 19 secondo le stime di AdF) e quindi i gravi disservizi che oggi gravano sul traffico aereo di Firenze.
- Garantisce distanze di pista effettivamente utilizzabili di 2.000 metri, necessari per accogliere in modo funzionale i velivoli di riferimento con atterraggi e decolli sulle direttrici principali di volo dalla parte della piana.
- Garantisce spazi liberi su entrambe le testate della pista per installare strumentazioni e impianti luci più completi e sofisticati che incrementano l'operatività dello scalo e per garantire ampie aree di sicurezza libere da ostacoli.
- Libera le traiettorie di volo dalla presenza dei rilievi montuosi a nord e dalla presenza del corso del fiume Arno sull'asse pista a sud (causa di fenomeni meteorologici che incidono sull'operatività della pista attuale).
- Sposta le principali traiettorie di volo sulla parte libera della piana con i tratti finali e iniziali di discesa e allontanamento dalla pista pressoché liberi da edificati e quindi su zone industriali fino a raggiungere le prime aree residenziali a quote che non comportano più disturbo.
- Consente il mantenimento delle impronte del rumore ben distanti dalle aree abitate, sia per l'isofona dei 65 decibel, sia per quella dei 60 decibel.
- Consente miglioramenti ambientali dal punto di vista delle emissio-

ni atmosferiche come diretta conseguenza della riduzione o eliminazione delle disfunzioni nei voli (ritardi, riattaccate, dirottamenti, ecc.).

- Si integra con la funzione del parco della piana riducendo al minimo l'incidenza sulla sua estensione e compensando in parte i terreni occupati con la cessione dell'area nord dell'attuale sedime.
- Permette la connessione fisica tra le aree a parco sul lato di Sesto Fiorentino e di Castello.
- Permette un migliore assetto dei collegamenti attraverso la piana tra Firenze e Sesto Fiorentino (tramvia, piste ciclabili, strade) grazie all'eliminazione della barriera trasversale costituita oggi dalla pista esistente.
- Non interferisce fisicamente con la zona di Castello, lasciando disponibile per i nuovi insediamenti previsti (stadio e cittadella viola) la fascia nord dell'area vicino alla ferrovia e alla stazione, mantenendo lo stadio a circa 1,5 km dalla pista.
- È confermata come soluzione migliore per il rapporto con l'assetto urbanistico ed il parco dallo studio dell'Università di Firenze promosso dalla Regione Toscana e dalla Provincia di Firenze.
- Permette la piena valorizzazione delle prestazioni dei velivoli di riferimento consentendo l'apertura di voli per destinazioni più distanti nel continente europeo e nel bacino del Mediterraneo e l'accoglienza di importanti vettori finora tenuti lontani dallo stato della pista.
- È la soluzione in grado di assicurare le ricadute positive in termini economici ed occupazionali evidenziate dallo studio IRPET promosso da Confindustria Firenze.
- È la soluzione che vede il consenso delle autorità aeronautiche (ENAC) e governative (Ministeri dei Trasporti e dell'Ambiente).
- Interferisce in maniera minima con l'attuale pista, quindi garantisce l'operatività dello scalo nella fase di cantiere.



Pista obliqua: soluzione sbagliata

Il tracciato obliquo rispetto alla pista attuale è la peggiore soluzione per la nuova pista perché lascia pressoché inalterati i problemi operativi del "Vespucci", mantiene le criticità ambientali ed i voli sugli abitati, comporta i maggiori problemi di inserimento del sedime aeroportuale nell'assetto della piana e di compatibilità con il parco e le altre previsioni dell'area. Tale soluzione risponde esclusivamente ad una logica politica volta alla salvaguarda di rapporti di partito e al mantenimento dello scalo fiorentino in una situazione di scarsa operatività e di conflittualità con il territorio e i residenti.

- Mantiene l'incidenza del vento in coda sulle principali direttrici di volo, con un coefficiente di utilizzo della pista del 91,2% (rispetto ad un coefficiente minimo del 95% indicato dall'ICAO per una funzionalità accettabile di una pista ed un 90,2% della pista attuale).
- Acuisce il problema dei dirottamenti con un incremento rispetto alla situazione attuale (da 185 a 276 secondo le stime AdF).
- Mantiene la pista incastrata tra ostacoli su entrambi i lati, con terrapieni, strade e ferrovie a ridosso del nuovo confine aeroportuale.
- Diminuisce lo spazio per la realizzazione della pista che avrà una dimensione inferiore (1.950 metri) e inferiori distanze operative.
- Riduce o annulla gli spazi liberi sulle testate della pista rendendo più problematica l'installazione di strumentazioni e impianti luminosi.
- Mantiene le principali traiettorie di volo sulle aree abitate lato Firenze e Campi Bisenzio ed avvicina la pista agli abitati di Castello ed al nuovo quartiere in costruzione a Sesto Fiorentino.
- Porta le direttrici di volo secondarie sopra Firenze, direttrici che in parte dovranno essere usate, compatibilmente con la scarsa distanza disponibile, per compensare la scarsa operatività di quelle principali.

- Mantiene la presenza delle colline sull'asse pista verso nord-est e quindi sulla direttrice principale di atterraggio.
- Conferma i carichi ambientali inutili in termini di emissioni atmosferiche causati dalla scarsa operatività dello scalo (ritardi, procedure ripetute, attese a terra e in volo, dirottamenti).
- Mantiene un assetto pista-terminal che conferma la necessità del "contropista" o del rullaggio sulla bretella per raggiungere il punto di decollo dal piazzale o il piazzale dopo la corsa di atterraggio, raddoppiando gli spostamenti a terra dei velivoli (a meno che non si sposti tutta l'area terminale dello scalo nella parte nord dell'area di Castello).
- Comporta la cancellazione del laghetto artificiale presente ai margini dell'attuale sedime e una parziale sovrapposizione con l'area del polo universitario di Sesto Fiorentino.
- Comporta la maggiore occupazione di territorio e la maggiore incidenza sul parco della piana, che verrebbe interessato senza cessione di aree in compensazione.
- Mantiene la barriera della pista trasversale alla piana, quindi impedisce la connessione ambientale tra le aree a parco dalla parte di Sesto Fiorentino e di Castello e rende proble-

matici i collegamenti tra Firenze e Sesto Fiorentino (tranvia, piste ciclabili, viabilità) per la mancanza di corridoi liberi per il passaggio dei relativi tracciati.

- Interessa fisicamente l'area di Castello entrando in diretto conflitto con gli insediamenti previsti nella parte nord della zona, a cominciare dalla possibile collocazione del nuovo stadio e della cittadella viola.

- Si sovrappone all'attuale pista, quindi comporta in fase realizzativa una lunga chiusura dello scalo (stimata da AdF in circa sei mesi).

- Risulta la soluzione più problematica per l'assetto urbanistico ed il rapporto con il parco secondo lo studio condotto dall'Università di Firenze.

- Mantiene le criticità che frenano lo sbarco a Firenze di importanti vettori e l'apertura di nuove rotte di breve-medio raggio.

- Impedisce gran parte delle ricadute positive previste dallo studio IRPET in termini di impatto economico e occupazionale.

- Difficilmente sarà consentita dagli enti aeronautici nazionali (ENAC) per tutte le criticità che mantiene nell'operatività e nella separazione dagli ostacoli e dalle aree edificate, non accettabili per la costruzione di una pista ex-novo.



Pisa-Firenze, Firenze-Pisa

Torniamo sul concetto dell'integrazione tra gli aeroporti di Pisa e Firenze perché tale questione continua a tenere banco in documenti e dichiarazioni politiche, con varie interpretazioni e finalità. Proviamo quindi a fare di nuovo chiarezza.

Due aeroporti (e gli altri)

Se per integrazione si intende che la Toscana ha bisogno di valorizzare entrambi gli aeroporti nei propri specifici ruoli possibili siamo perfettamente d'accordo. Precisando però che il punto di partenza è che gli aeroporti devono poter funzionare, quindi su tutto sono essenziali gli adeguamenti strutturali e tra di essi è essenziale la pista di Firenze (quella giusta, parallela all'autostrada). Aggiungendo che sarebbe bene far funzionare un po' meglio anche gli scali minori nei loro ruoli possibili: ruoli non regionali ma di ambito locale. Grosseto, Elba, Siena su tutti, quindi Arezzo, Massa e Lucca, quest'ultimo con la sua innovativa proposta per l'aviazione generale.

Relazioni ferroviarie

Se per integrazione si intende far correre treni tra i due aeroporti di Pisa e Firenze, come qualcuno dichiara apertamente, non ci siamo proprio. Non ha senso e non dà alcun contributo al recupero di capacità del sistema aeroportuale toscano. I servizi ferroviari in funzione aeroportuale sono essenziali, ma per collegare entrambi gli scali con i rispettivi bacini d'utenza primari: la costa, la direttrice tirrenica e l'area di Lucca per Pisa; l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia e le aree di Empoli, Arezzo e Siena per Firenze. Poi c'è il fantomatico collegamento Firenze-Pisa che è quello che è e non può essere di più in ottica aeroportuale. Non per volontà delle ferrovie o di altro decisore politico, ma perché non può variare gran ché funzionalità per le proprie caratteristiche (distanza, tempi di percorrenza, frequenze, fermate intermedie) e il per ruolo primario della linea tra il capoluogo e la costa a servizio di lavoratori, pendolari e di tutto il territorio attraversato (come d'altra parte è scritto nel Piano Regionale Integrato dei Trasporti del 2004). Può essere limata la percorrenza di qualche minuto, possono essere messe carrozze più comode e funzionali, ma non lo si può trasformare in vera navetta aeroportuale (per approfondire la questione rimandiamo a numeri arretrati del notiziario).

La possibile integrazione operativa tra Firenze e Pisa sta nel rafforzamento delle specializzazioni già in essere dettate dalle caratteristiche, dalle localizzazioni e dai bacini primari dei due scali.

Sinergie gestionali

Se per integrazione si intende collaborazioni in attività amministrative, promozionali o cose simili inerenti l'aspetto gestionale, può anche essere fatto. Tenendo conto delle difficoltà di coordinare due società che negli anni scorsi sono state portate dai decisori politici toscani in direzione opposta alla società unica, cioè nettamente separate con singole quotazioni in borsa. Comunque anche



Sopra: l'Airbus A330 di Air China atterrato a Pisa lo scorso giugno in occasione di una visita in Toscana di alti dirigenti del Partito Comunista cinese. Con tale velivolo verrebbe operato il volo di linea Pisa-Shanghai.

Sotto: un Airbus A319 di Aeroflot impiegato dal vettore russo su vari scali italiani (lo scorso anno ha operato alcuni charter Mosca-Grosseto). Con la nuova pista Aeroflot potrebbe operare anche su Firenze il volo regolare da Mosca.



questo aspetto non ha niente a che vedere con l'esigenza primaria del recupero di capacità infrastrutturale.

Vincoli e paletti

Se con l'integrazione si cerca un modo per inventare una forma di controllo dell'aeroporto di Firenze, cioè un qualche vincolo da imporre al "Vespucci" per "rimediare" agli effetti positivi portati dalla nuova pista (capacità e operatività dello scalo), come qualcuno vorrebbe, allora siamo completamente fuori strada. Non si può fare, non ha senso, va contro l'interesse pubblico, è passibile di ricorsi in sede UE (anche se ci fosse una società unica) e, ovviamente, non potrebbe mai trovare l'accordo di tutte le parti in gioco.

Specializzazioni

Sul fronte operativo (quello che conta veramente) il significato d'integrazione possibile è permettere lo sviluppo di entrambi gli scali resi efficienti con il rafforzamento delle rispettive specializzazioni delineate dalle caratteristiche degli scali (dimensioni, localizzazioni, bacini primari). Per quanto riguarda i voli, Pisa è e resta prima di tutto il principale scalo di riferimento per i vettori low cost, Firenze il principale scalo di riferimento per i vettori tradizionali. In questa divisione di massima, Pisa manterrà una propria quota di vettori tradizionali per voli con gli hub a servizio del bacino della costa; Firenze potrà gestire un quota di vettori low cost che si posizionano sulle rotte principali e sugli scali maggiori. Pisa manterrà l'esclusività per i voli intercontinentali (linea, charter, merci), per i voli con velivoli di grandi dimensioni (linea, charter, merci, privati e di Stato), per gran parte del traffico merci e charter. Firenze continuerà a gestire soprattutto i charter "dedicati", originati da eventi che si tengono nel bacino dello scalo e potrà eventualmente accogliere una quota di traffico merci effettuata dai corrieri aerei. Entrambi gli scali continueranno a gestire l'aviazione generale, compatibilmente alle limitazioni esistenti sulle due strutture (pista e piazzali per Firenze, piazzali per Pisa).

Per quanto riguarda la tipologia di utenza, continuerà ad esserci una specializzazione di massima sul traffico turistico a Pisa (soprattutto connesso ai nuovi flussi generati dai voli low cost) e del traffico business su Firenze. Ma allo stesso tempo Pisa continuerà ad avere una quota di traffico business, che peraltro si rivolge anche ai voli low cost, e Firenze quote importanti di traffico turistico, ed entrambi hanno e mantengono traffico etnico (da/per le regioni o i paesi di origine).

Su alcune direttrici (sud Italia), grandi aree metropolitane europee, continuerà ad esserci inevitabilmente una parziale sovrapposizione d'offerta, a volte operata anche dagli stessi vettori (in alcuni casi avviene già). Pisa avrà una maggiore varietà di destinazioni turistiche o etniche, con centri minori e regioni periferiche (sviluppatate soprattutto da Ryanair), oltre a possibili nuove destinazioni intercontinentali. Firenze rafforzerà i collegamenti con gli hub e le grandi capitali e città europee. Questo potrà essere in linea di massima il sistema aeroportuale toscano messo in grado di funzionare e recuperare domanda inesa con strutture efficienti.



Un ATR 72 della Tuninter, oggi Sevenair, ripreso in sosta a Firenze. La sussidiaria della Tunisair nel 1992 operò al "Vespucci" una serie di voli charter da Tunisi e Monastir.

Stazione congelata

Attesa dalla fine degli anni ottanta, da quando cioè i binari sono arrivati davanti all'ingresso dello scalo, annunciata da Palazzo Vecchio ma mai realizzata una decina di anni fa, la stazione ferroviaria per il "Vespucci" è sparita di nuovo dagli accordi sul nodo ferroviario di Firenze rinnovati lo scorso maggio. Tutto rimandato a nuove riflessioni sul tema e comunque a dopo la conclusione dell'intero nodo, cioè chissà quando. Di approfondimenti, la questione, ne ha certamente bisogno, perché la posizione della stazione ed i relativi collegamenti con la città e l'area metropolitana devono essere coordinati con il definitivo assetto dell'aeroporto e del territorio circostante e con la capacità del sistema ferroviario metropolitano. Ciò che è sconcertante, in una città ed una regione che hanno fatto della cura del ferro una sorta di missione, è che ad oggi sia del tutto da inventare la connessione dell'aeroporto con la rete ferroviaria metropolitana (direttrice Firenze e Prato-Pistoia), perché tale particolare non è mai stato preso concretamente in considerazione in alcun atto di programmazione infrastrutturale, al di là di qualche generica dichiarazione d'intenti.

Parcheggio giusto

Ha tenuto banco per qualche giorno nelle cronache cittadine la vicenda del parcheggio scambiatore di Peretola realizzato in occasione del Giubileo e mai entrato in funzione. Una faccenda degna di Striscia la Notizia, Report e qualunque altra trasmissione di denuncia delle follie italiane e che su questo notiziario abbiamo raccontato passo passo fin dal suo inizio oltre dieci anni fa. L'opera è stata dipinta come uno dei grandi sprechi di denaro pubblico e certamente lo è stata e continua ad esserlo. Ma lo è solo per come è stata non-gestita, perché in realtà si tratta di uno dei parcheggi più giusti e utili di Firenze e di tutta l'area metropolitana. Intanto i riflettori sono rimasti accesi solo poche ore e la struttura continua a marcire, abbandonata a se stessa.

Tunisi

Si allunga la collezione di "vorrei ma non posso" da parte delle compagnie aeree che guardano alla destinazione Firenze ma poi, valutando bene la pista, devono rinunciare a scendere sul "Vespucci". L'ultima vittima è il vettore di bandiera Tunisair che, in occasione degli incontri tenutisi a Firenze tra autorità tunisine ed enti lo-

cali, aveva espresso il desiderio di attivare il collegamento Tunisi-Firenze. Il problema, al solito, è la scarsa funzionalità della pista esistente (dimensione, operatività) per i velivoli in flotta (Airbus A319 e Boeing 737). Tunisair ha un vettore collegato, Sevenair (ex-Tuninter), che opera con velivoli regionali, il Bombardier CRJ900 e l'ATR 72. Ma il CRJ900, nonostante le sue piccole dimensioni (80 posti), ha prestazioni del tutto incompatibili con la pista attuale; il turbopropelleristico ATR 72 non è molto adatto per una rotta così lunga ed ha anche una capienza ancora più limitata (70 posti). Se si volesse in ogni caso attivare il volo, l'ATR sarebbe l'unico velivolo utilizzabile. Ricordiamo che in passato Firenze è stata collegata con voli diretti alla Tunisia (Tunisi e Monastir) in occasione di charter estivi operati con ATR42 dall'Avianova, allora vettore regionale di Alisarda (1987) e con ATR 72 da Tuninter (1992). Attualmente Tunisair opera voli regolari su Roma e Milano e proprio nel 2010 aprirà il collegamento da Tunisi a Venezia (su altri scali del sud Italia opera Sevenair con voli stagionali o charter).

Pisa: più pista meno rumore

Lo scorso 21 giugno, con un'apposita conferenza stampa, la SAT ha presentato lo stato dei lavori sulla pista principale, con la riconfigura-

Ha avuto vita breve il volo Firenze-Bucarest avviato il 29 marzo da BlueAir. Il vettore rumeno ha tolto dal servizio il Saab 340 che era impiegato sul "Vespucci" ed ha quindi cancellato il volo.



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

QUOTA ASSOCIATIVA 2010

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.

Impatto atmosferico

Se i miglioramenti ambientali indotti dalla nuova pista per quanto riguarda l'impatto acustico sono ben evidenti e visibili (spostamento traiettorie e impronte del rumore), meno percepibili sono gli effetti sull'impatto atmosferico e su di essi spesso sono costruiti scenari allarmistici un po' fantasiosi. Su tale aspetto vale la pena ricordare prima di tutto che l'ARPAT, nei suoi periodici rapporti sullo stato dell'ambiente, ha sempre ritenuto il contributo dell'attività aeroportuale non significativa nel quadro delle emissioni atmosferiche delle aree dove si trovano i due principali scali toscani (i due monitorati nella nostra regione). Il traffico aereo, ovviamente, produce un contributo di inquinanti, ma si tratta di quote minime, a volte difficilmente rilevabili, rispetto a quelle prodotte dalle altre fonti inquinanti presenti attorno agli aeroporti sia a Pisa sia a Firenze, in entrambi i casi aree fortemente congestionate con importanti assi viari, tracciati ferroviari, con intenso traffico cittadino e con le tipiche situazioni atmosferiche dei centri urbani in entrambi i casi prossimi agli aeroporti. In questo senso vale anche ricordare un classico ricorrente nella manualistica degli studi ambientali sulle aree aeroportuali: il fatto che in tanti casi si registrano i picchi di inquinamento atmosferico sulle piste quando il vento tira dal centro città verso l'aeroporto (in sostanza, l'aeroporto risulta inquinato dalla città).

Connesso alla questione atmosferica c'è la preoccupazione dei possibili effetti sanitari sulla popolazione, tema anche questo spesso oggetto di polemiche. Anche in tal caso vale la pena ricordare un convegno tenutosi a Pisa qualche anno fa nel quale le autorità sanitarie regionali esclusero effetti dell'attività aerea sulla salute. Se tale scenario inquadrava la situazione di Pisa, dove opera qualunque tipo di velivolo ed i decolli sorvolano regolarmente la città, è giustificato dedurre una situazione non problematica per uno scalo ridotto in dimensioni e tipologia di traffico com'è e resterà quello fiorentino.

Valutazioni sull'evoluzione delle emissioni atmosferiche e la qualità dell'aria sono comunque - ovviamente - contenute negli studi presentati da AdF agli enti locali (con esiti positivi) e poi saranno oggetto di valutazione nella procedura di VIA quando AdF potrà predisporre il progetto sulla soluzione di pista da realizzare e il relativo iter approvativo, così come tale aspetto era stato valutato, sempre con esiti positivi, nella procedura VIA del precedente masterplan (che prevedeva 2,8-3 milioni dai passeggeri al 2008-2010). Vanno infine ricordati due aspetti determinanti: il primo riguarda il fatto che l'incremento dei voli e del traffico sarà compensato dall'abbattimento delle emissioni causate adesso dalle disfunzioni della pista, come abbiamo spiegato tante volte (per i ritardi, le attese dei velivoli in volo e a terra, le procedure ripetute, i dirottamenti ecc.), dalle migliori procedure che saranno effettuabili sulla nuova pista, dal dimezzamento degli spostamenti dei velivoli a terra (per il miglior assetto di pista e area terminale); dall'attivazione dei collegamenti su ferro per l'accessibilità allo scalo da Firenze e dall'area metropolitana. Il secondo aspetto riguarda la continua evoluzione della tecnologia, sia per quanto riguarda i consumi di carburante e le emissioni dei motori degli aerei e le prestazioni di volo che incidono anche su aspetti ambientali, sia per le infrastrutture e le attività aeroportuali che possono essere realizzate e gestite con tecniche e azioni sempre più improntate alla sostenibilità ambientale. Quando si valutano le potenzialità di un aeroporto (Firenze, Pisa o altro) va sempre ricordato come il settore aereo sia il comparto trasportistico che storicamente ha fatto i maggiori progressi nella riduzione delle emissioni (acustiche ed atmosferiche) e come stia impegnando buona parte delle proprie risorse nell'ulteriore evoluzione ecologica consapevole che il proprio futuro sta nella continua riduzione degli effetti ambientali.



zione della testata sud e l'allungamento delle distanze di pista disponibili di circa 400 metri. La notizia in realtà è datata e nota e ne abbiamo già parlato tante volte. Ci torniamo perché ha fatto un certo effetto vedere e sentire amministratori e politici che spiegano in un incontro ufficiale, con immagini e simulazioni, il concetto di "più pista, meno rumore", ossia quello che è il principale effetto ambientale di una pista più lunga (a Pisa gli aerei innalzeranno la quota di sorvolo della città da 700 a 1.400 piedi). Ha fatto effetto perché noi per quattordici anni abbiamo spiegato lo stesso concetto e ne abbiamo chiesto l'applicazione al "Vespucio" e dall'ambiente politico istituzionale e dell'ambientalismo fiorentino e toscano abbiamo sempre ottenuto reazioni negative, quasi fosse una provocazione. Evitando altri commenti invitiamo a riflettere su questa vicenda e sui benefici persi, soprattutto dai cittadini di Peretola, Quaracchi e Brozzi.

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

Aeroporto

Anno 14 - Numero 3
N° progressivo 52 - Luglio - Settembre 2010

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