



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

PIT: aeroporto sì o no?

Mantenere «le attuali previsioni ed opportunità di sviluppo dell'aeroporto, con le conseguenti criticità attualmente rilevabili (c. d. "Business As Usual" o B.A.U.)" o attuare una "qualificazione funzionale dell'infrastruttura aeroportuale (c.d. scenario evolutivo)». Così la Regione Toscana descrive le due ipotesi alternative per il futuro del "Vespucci" nel procedimento di variante al PIT, Piano di Indirizzo Territoriale, inerente la piana tra Firenze e Sesto Fiorentino («Avvio del procedimento di integrazione del Piano di Indirizzo territoriale in merito alla definizione degli obiettivi del Parco della Piana fiorentina e alla qualificazione dell'Aeroporto di Firenze»).

Secondo il documento, varato alla fine di luglio, saranno valutate «le compatibilità della qualificazione aeroportuale rispetto al sistema ambientale, insediativo e della mobilità, anche attraverso interventi che garantiscano adeguati livelli di sostenibilità». «Le prescrizioni per la qualificazione dello scalo aeroportuale fiorentino - precisa la Regione - individueranno i caratteri generali aeroportuali, tra cui la lunghezza massima compatibile della pista e sono declinate a partire dai seguenti obiettivi: a) integrazione del sistema aeroportuale fiorentino con lo scalo pisano; b) qualificazione funzionale dell'aeroporto nel sistema aeroportuale toscano; c) qualificazione dei servizi agli utenti, con riferimento all'incremento dei livelli di qualità, accoglienza e funzionalità dell'infrastruttura nonché miglioramento dell'accessibilità dello scalo in rapporto agli altri sistemi di trasporto; d) regolarità ope-

Le risposte politiche

Non ci sarebbe niente da aggiungere a quanto, in modo argomentato e documentato, è scritto in questo numero di "Aeroporto". Grazie, soprattutto, alle competenze e all'impegno di Sergio Iarossi, il nostro notiziario è l'unica voce qualificata, a Firenze e in Toscana, sui problemi aeroportuali. Del resto diversi uomini politici se ne avvalgono spesso nei loro interventi, anche se non citano la fonte per non svelare che quanto dicono "non è tutta farina del loro sacco". Ma va bene così. Qualche considerazione vorrei però farla in prima persona (dato che non sono più Difensore Civico), perché in definitiva, al di là degli aspetti tecnici procedurali, i problemi sono tutti politici. Di positivo, politicamente, c'è l'impegno del sindaco Renzi a dare priorità allo sviluppo dell'aeroporto e anche quello del presidente Rossi di assumersi la responsabilità di decidere sulla nuova pista entro pochi mesi. Per un pisano non è poco! Abbiamo già espresso il nostro apprezzamento, anche perché è il primo presidente regionale che sull'aeroporto ci mette la faccia. Ma non va dimenticata la determinazione del presidente dell'Associazione Industriali Giovanni Gentile. Era dai tempi del compianto Paolo Targetti che non si sentiva una posizione così chiara e autorevole.

Tutto risolto allora? Neanche per sogno, come si dimostra in queste pagine del notiziario. È inquietante la prosa tecno-burocratica che accompagna la proposta di variante al Piano di Indirizzo Territoriale della Regione, anche se non ne siamo stupiti conoscendo la costante avversione della competente struttura amministrativa regionale nei confronti dell'aeroporto di Firenze. Ma anche il responsabile del procedimento del nuovo Piano Strutturale del Comune di Firenze ci mette del suo, avallando quanto emerso in sede di partecipazione, con la perentoria affermazione che non deve esserci "aumento quantitativo del traffico aereo". Ripeto che i problemi sono politici perché, a dar retta ai burocrati, non ci sarebbero speranze. Il primo punto da chiarire è quello della pista: non ci sono più soluzioni, ce n'è una sola, la pista parallela all'autostrada. La scelta subordinata della pista obliqua significherebbe semplicemente non farne nulla, come del resto auspica il sindaco di Sesto Fiorentino. Ne sono consapevoli Renzi e Rossi?

Un altro equivoco è quello dell'integrazione con l'aeroporto di Pisa. Occorre spiegare che cosa significa. Vanno benissimo tutte le possibili sinergie, serve anche una velocità un po' maggiore tra Firenze e Pisa (parlare però di alta velocità per una percorrenza di 50 minuti fa un po' ridere se si pensa che per Bologna ne bastano 30). Ma una pianificazione del traffico aereo fra i due scali è roba da "politburò". Come utilizzare i due aeroporti lo decidono i passeggeri e le compagnie aeree. Da questo punto di vista va ricordato uno scivolone del pur bravo Sindaco di Pisa Filippo Schi che tempo fa ha parlato di "gerarchia" da preservare fra i due aeroporti, fermo restando che il primo posto spetta a quello di Pisa. Certo ora è così, se si contano i passeggeri. Che a Pisa aumentino ancora per il futuro andrebbe benissimo. Ma quel che conta è il sistema aeroportuale toscano che per crescere ha bisogno di un aeroporto efficiente a Firenze. Ora il "Vespucci" non lo è. Lo si metta in condizione di funzionare al meglio e poi vedremo come sarà la "gerarchia" della quale peraltro non ci importa assolutamente nulla. Le risposte dunque sono politiche. Le aspettiamo presto.

Il Presidente
Giorgio Morales



rativa della pista, miglioramento utilizzabilità, conformità regolamentare delle infrastrutture e massimo livello di sicurezza operativo; e) mitigazione, anche attraverso forme di perequazione intercomunale».

Da questo dicembre Firenze e la Toscana saranno collegate per la prima volta con il cuore di Londra grazie al volo Firenze-London City Airport che verrà operato da Air France (notizia a pag. 7). Nella foto: lo scalo cittadino londinese è arrivato a gestire finora 3,2 milioni di passeggeri annui ed ha riconosciuta una capacità di crescita a 8 milioni entro il 2030.

Per tutto ciò saranno coinvolti con varie modalità le Province di Firenze e Prato, i Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Calenzano, Signa, Prato, Carmignano e Poggio a Caiano, ASL e ARPAT, Autorità di Bacino del Fiume Arno, Consorzi di Bonifica della Piana di Sesto e dell'Ombrone, ATO Rifiuti, ATO Acque, Direzione Regionale del Ministro per i Beni ed Attività Culturali, Sovrintendenze per i Beni Paesaggistici e per i Beni Archeologici, ENAC ed ENAV, Settori regionali interessati, Associazioni degli enti locali toscani, Organizzazioni di rappresentanza dell'economia e del lavoro, Associazioni ambientali e culturali, Ministeri delle Infrastrutture e dell'Ambiente, Società aeroportuali toscane, Unione piloti, Università di Firenze, gestori delle aree naturali protette e altre realtà associative simili o interessate, cittadini e le loro associazioni e comitati.

La fase "iniziale" del procedimento dovrebbe concludersi entro dicembre, per poi proseguire fino a giugno del prossimo anno. In particolare, tra gennaio e marzo 2011 la Regione ha previsto «L'avvio di dibattito pubblico su eventuali ipotesi progettuali di qualificazione dell'aeroporto di Peretola». In tutto questo attendiamo di capire quando si potrà sapere se si fa o no la pista necessaria al funzionamento del "Vespucci" indicata dai tecnici ai decisori politici più o meno da sei anni.

Parco: percorso zoppo

Prosegue con attenzione pressoché nulla verso l'esistenza dell'aeroporto e dei relativi progetti il percorso partecipativo per la formazione del Parco della Piana promosso dalla Regione Toscana. Quando l'iter fu avviato, a inizio 2009, evidenziammo la falsa partenza per l'atteggiamento negativo preventivo verso l'aeroporto di vari rappresentanti delle istituzioni e più o meno si prosegue così. Abbiamo assistito alla giornata di confronto pubblico della scorsa estate a Campi Bisenzio al termine dei tre giorni di ta-

Una delle tavole di progetto del Parco della Piana elaborati nel luglio scorso, con il sistema agro-ambientale che interessa i terreni necessari per la nuova pista.



voli tecnici sul parco tra Regione e comuni della piana, abbiamo letto atti, documenti e cartografie elaborate e l'aeroporto resta un tema evitato o citato solo come elemento di preoccupazione, con le ipotesi di assetto del parco disegnate sulle aree interessate dalla nuova pista (gli unici contributi agli atti che pongono attenzione allo scalo sono quelli inviati dalla nostra Associazione). Al di là dell'incompletezza del percorso e dei giudizi sui documenti che si stanno producendo, tutto questo conferma il perdurare di contrasti tra atti e dichiarazioni da parte dell'amministrazione regionale.

Conclusioni fuoriluogo

«Le preoccupazioni emerse [Laboratori 5 e 6] di un eventuale aumento del traffico aereo su Peretola - e dei connessi impatti ambientali - conseguente alle dibattute proposte di riposi-



zionamento della pista sono condivise. L'orientamento del Piano è quindi verso una qualificazione dell'aerostazione attuale con nuovi servizi ed un insieme più coerente e funzionale di edifici e infrastrutture, ma senza aumento quantitativo del traffico aereo, in coerenza con le ipotesi di sinergia funzionale e potenziamento dei collegamenti su ferro con l'aeroporto di Pisa». È la conclusione piuttosto discutibile firmata dal dirigente responsabile del procedi-

Il silenzio di AdF

Se dalle istituzioni locali emerge un quadro ancora piuttosto caotico e contraddittorio, nella vicenda aeroporto stona sempre più anche l'atteggiamento un po' troppo evanescente dell'AdF. Stona perché nel momento più decisivo per la storia dello scalo fiorentino la società di gestione dovrebbe svolgere un ruolo partecipativo di primo piano nella conduzione della vicenda, nell'informazione sulla realtà aeroportuale e sui progetti in campo.

Quanto sia necessaria un'informazione corretta e diretta è dimostrato più o meno ogni giorno dalle abnormi storture che ancora ci tocca leggere e sentire nelle posizioni espresse da politici e commentatori sui soliti aspetti della vicenda (situazione dello scalo, significato ed effetti dei progetti, questione ambientale, treni, navette, integrazioni, ecc.). Storture a volte strumentali, altre volte dette in buona fede per semplice non conoscenza, ma comunque gravi in una discussione che si trascina da decenni sempre attorno agli stessi temi.

Preoccupa l'assenza di fatto e nella scena cittadina del vertice della società dopo il cambio della presidenza e la mancata nomina della figura operativamente più importante, quella dell'amministratore delegato che era stato l'obiettivo primario dichiarato del rinnovo attuato in primavera. Preoccupano le incertezze sulla volontà dell'azionista di maggioranza (Aeroporti Holding) per il quale rimbalzano da altre piazze nazionali periodiche voci di abbandono dello scalo fiorentino proprio nel momento in cui si dovrebbe sbloccare la situazione. Preoccupa l'apparente indebolimento di AdF proprio nel momento in cui la politica regionale prova a concretizzare propositi d'integrazione Firenze-Pisa, con tutte le interpretazioni annessi e connesse.

Preoccupa vedere lo scalo ingessato in attesa di eventi: è vero che finché non si ufficializza il posizionamento della pista non si può definire il nuovo masterplan e tutte le opere legate a tale localizzazione; ed è ancora più vero che su questo aspetto l'atteggiamento degli enti locali è stato per anni a dir poco insopportabile. Ma qualcosa di più per l'immediato e il breve periodo sarebbe auspicabile, così come sarebbe opportuno che AdF completasse l'assetto societario ed iniziasse a far sentire la propria voce in tutti gli aspetti della vicenda.

mento del nuovo Piano Strutturale di Firenze in risposta alle indicazioni date dai laboratori che si sono occupati della questione aeroporto nell'ambito del percorso di partecipazione ("Apriamo la città"). Discutibile perché avalla tesi frutto di scarsa conoscenza del tema di cui si parla (situazione funzionale e ambientale dello scalo, progetti aeroportuali, rapporti con Pisa, ecc.), come si evince leggendo i report dei laboratori; perché, come espressa, presenta una posizione in contrasto con il programma di Palazzo Vecchio e con le esigenze della città e dell'area metropolitana; perché così anche il Comune di Firenze contribuisce ad arricchire il quadro di contraddizioni tra dichiarazioni e documenti che caratterizzano il rapporto tra aeroporto ed enti locali.

Promemoria aeroportuale

Nella stagione degli inviti alla partecipazione e (si spera) delle decisioni storiche, sintetizziamo le tappe che dovrebbero portare alla soluzione della questione aeroportuale dell'area fiorentina entro il sistema toscano (in ordine di priorità ed importanza).

1. Ufficializzare la scelta della pista parallela (soluzione 5 progetto AdF, orientamento 12/30, 2.000 metri utilizzabili più fasce di sicurezza) e avviare l'iter del nuovo masterplan aeroportuale (e relativa procedura VIA), condizione indispensabile per portare lo scalo fiorentino ad una soglia di normalità funzionale e sanare la maggiore criticità del sistema aeroportuale toscano.

2. Avviare immediatamente (o riprendere e accelerare) le opere di adeguamento dell'area terminale in base al nuovo assetto dello scalo (aerostazione, piazzali, parcheggi, ecc).

3. Sistemare, in base all'assetto definitivo della pista, le infrastrutture di accesso allo scalo di Firenze dalla città e dall'area metropolitana (tramvia, ferrovia, svincoli autostradali) e definire l'assetto urbanistico e infrastrutturale dell'intera area, che può essere deciso a cascata solo in base al nuovo assetto dell'aeroporto.

4. Migliorare per quanto possibile l'accessibilità dello scalo di Pisa dall'area fiorentina, compatibilmente con la distanza da coprire, in funzione dei segmenti di traffico (low cost, charter, merci, intercontinentale) che manterranno la principale o unica struttura di riferimento nell'aeroporto di Pisa (che intanto ha avviato o approvato tutti i progetti infrastrutturali programmati).

5. Mentre si attuano i progetti infrastrutturali, valutare le ipotesi di integrazione e sinergie possibili tra gli scali di Pisa e Firenze (collaborazioni gestionali, di marketing, ecc.), condizione comunque non determinante né strettamente necessaria alla soluzione dei problemi prioritari di capacità del sistema aeroportuale toscano.

Divagazioni ferroviarie

Come se non ci fossero già abbastanza divagazioni e perdite di tempo, due notizie ferroviarie sono state colte al volo per provare di nuovo a raffreddare l'urgenza delle decisioni sullo scalo fiorentino. La prima riguarda i treni Frecciarossa diretti a Milano che dal 13 settembre, due volte al giorno, dopo la sosta alla stazione centrale proseguono la corsa fino all'hub lombardo, raggiunto così da Firenze in due ore e 39 minuti. Si tratta senza dubbio di un servizio utile per chi ha necessità di rag-

giungere in ogni modo l'hub lombardo e può farlo senza cambi di mezzi a Milano. Ma ciò, ovviamente, non ha niente a che vedere con i problemi dei collegamenti aerei dell'area fiorentina. Ed ha poco a che vedere anche con la connessione dell'alta velocità ferroviaria all'hub di Malpensa, perché se è vero che vengono portati i Frecciarossa fino allo scalo, va precisato che ci arrivano percorrendo la linea tradizionale impiegando 42 minuti per fare i 45 km tra Milano Centrale e l'aeroporto. Niente a che vedere con i veri servizi di alta velocità in funzione aeroportuale presenti in

Europa, come a Stoccolma o Oslo dove distanze di 45-55 km sono coperte in 20 minuti (d'altra parte l'Italia ha fatto storicamente l'errore di non connettere la TAV con i due hub di Malpensa e Fiumicino, raggiunti solo da ferrovie tradizionali). La seconda non-notizia è l'annuncio di un'alta velocità tra Firenze e Pisa in funzione dal 16 dicembre che nei fatti consiste in un treno che in alcune corse salterà qualche fermata e raggiungerà Pisa in circa 50 minuti (gli orari esatti non sono ancora pubblicati). Rispetto alla percorrenza assurda di un'ora e 28 minu-



MARCO MINARI

Sopra: il treno Frecciarossa che dal 13 settembre scorso, terminata la tratta ad alta velocità a Milano Centrale, prosegue su linea tradizionale fino a Malpensa, coprendo il percorso di 45 km città-aeroporto in 42 minuti. Il tempo totale tra Firenze e l'hub lombardo è di due ore e 39 minuti.

Sotto: la stazione ferroviaria presso l'aeroporto "Galileo Galilei" dove si attestano i treni provenienti dalla stazione centrale di Pisa e da Firenze. Da dicembre i tempi di percorrenza minimi sulla tratta di 80 km dal capoluogo toscano si assesteranno a circa 50 minuti.



MARCO IAROSCI

ti dell'orario attuale è certamente un miglioramento, ma si tratta del ripristino dei tempi in essere fino ad alcuni anni fa e più o meno quelli che erano previsti nel piano dei trasporti regionale. Non è un collegamento ad alta velocità né una vera navetta città-aeroporto (non fattibili), ma la conferma del collegamento possibile per la tipologia di linea (normale) e la distanza da coprire (80 km). Ogni miglioramento nei servizi ferroviari per Firenze e la Toscana è positivo, ma non ha proprio nulla a che vedere con l'esigenza di risolvere i problemi funzionali dello scalo fiorentino.

giungere in ogni modo l'hub lombardo e può farlo senza cambi di mezzi a Milano. Ma ciò, ovviamente, non ha niente a che vedere con i problemi dei collegamenti aerei dell'area fiorentina. Ed ha poco a che vedere anche con la connessione dell'alta velocità ferroviaria all'hub di Malpensa, perché se è vero che vengono portati i Frecciarossa fino allo scalo, va precisato che ci arrivano percorrendo la linea tradizionale impiegando 42 minuti per fare i 45 km tra Milano Centrale e l'aeroporto. Niente a che vedere con i veri servizi di alta velocità in funzione aeroportuale presenti in

Politiche di sistema

Se l'obiettivo della Toscana è creare davvero un sistema aeroportuale regionale, oltre agli aspetti societari (in fase di studio) ed a quelli operativi (di per sé già definiti dalla situazione degli scali), un passaggio decisivo deve essere l'adozione entro lo stesso sistema di una politica comune da parte delle amministrazioni locali nei confronti dei vari aspetti della questione. Occorre cioè che entro il sistema i decisori politici recuperino uniformità negli atteggiamenti e nei metri di valutazione verso le stesse problematiche (urbanistiche, ambientali, rapporti con le società di gestione, valenza dello scalo per il territorio, ecc.). Ci aspettiamo quindi che le decisioni che stanno per essere prese sul futuro dello scalo fiorentino tengano conto dello spirito costruttivo che ha permesso e permette la gestione dei problemi del principale scalo toscano.

Pianificazione urbanistica

Come ogni infrastruttura, anche per l'aeroporto il rapporto con il territorio e la pianificazione urbanistica è un nodo essenziale. Attorno a questo aspetto ruotano principalmente le discussioni inerenti la pista dello scalo fiorentino. Come noto, il progetto comporta modifiche agli strumenti urbanistici dell'area, interessando terreni quasi totalmente liberi ed in gran parte a destinazione agricola, sui quali esiste la previsione di una porzione del parco della piana che in tale settore dovrebbe essere ripermetrato (circa 100 ettari su oltre 3.000). Tra le opere accessorie, la costruzione della pista comporta anche l'adeguamento di un canale (da deviare) e di un asse viario (da modificare).

Sullo stesso tema urbanistico vale la pena ricordare come si è operato per supportare i progetti funzionali all'aeroporto di Pisa (su questo notiziario abbiamo seguito passo passo le vicende nel corso degli anni). Lo sviluppo della parte civile dello scalo prevista nel masterplan aeroportuale contrastava con le previsioni del Piano Strutturale cittadino. La società di gestione ha avanzato le necessarie osservazioni al piano. Il Comune le ha recepite ed ha modificato il proprio strumento urbanistico. In particolare sono state eliminate delle classificazioni di invarianti strutturali per gli insediamenti residenziali storici presenti dei quali si prevede l'abbattimento (intervento prossimo all'avvio), ed alcuni vincoli riguardanti il verde e l'assetto idrogeologico. Altra trasformazione inserita in accordi di pianificazione in seguito all'aggiornamento del masterplan è lo spostamento della stazione ferroviaria attestata presso lo scalo per far spazio all'espansione

La costruzione di un sistema aeroportuale regionale deve fondarsi su un'unica politica ed un unico metro di valutazione in tutti gli aspetti implicati nella questione.

del terminal aeroportuale. In sostanza a Pisa si fa spazio all'aeroporto nel tessuto urbano e territoriale riconoscendone l'importanza strategica per la città ed il territorio, rispondente ad un interesse pubblico primario.

Parco e aeroporto

Se il rapporto aeroporto-parco è da sempre tema di dibattito e polemica per Firenze, proprio dal sistema aeroportuale toscano viene un esempio di storica convivenza tra le due realtà. A Pisa infatti l'attività aerea da sempre coesiste con



Il sedime dell'aeroporto di Pisa confina a nord con la superstrada Firenze-Pisa-Livorno e con l'abitato cittadino, a sud con l'area del Parco Migliarino-San Rossore.

la vicina tenuta di San Rossore (proprio qui si tennero i primi voli pisani a inizio novecento) e poi con il Parco Migliarino-San Rossore. L'area, gestita dall'ente parco dal 1979, si estende per 24.000 ettari tra la periferia di Viareggio ed il confine tra le province di Pisa e Livorno. È un parco inteso come una grande area che comprende territori agricoli, nuclei abitati, oasi naturalistiche, zone protette, percorsi ciclabili e pedonali, aree attrezzate per visite, soggiorni e attività didattiche, centri ippici e stabilimenti balneari, attività produttive legate all'agricoltura, alle produzioni biologiche, alla zootecnia. Al suo interno passano infrastrutture di vario tipo, dalle fer-

rovie alle autostrade, strade statali e canali navigabili ed il suo perimetro nell'estremità sud-est coincide per un paio di chilometri con il sedime aeroportuale. Le principali procedure di atterraggio e decollo sorvolano il parco per i circa 11 Km che separano le piste dal mare interessando la porzione dove si trova la tenuta del Tombolo con le oasi del WWF. Nelle valutazioni in atto da quasi due anni attorno all'idea del parco della piana fiorentina potrebbe essere interessante studiare anche la realtà pisana, così come tanti altri esempi di coesistenze tra aeroporti, parchi e aree verdi in Italia e in Europa.

Aeroporto e ambiente

Diversi per ruoli, caratteristiche, dimensioni e tipologia di traffico, i due principali scali toscani sono accomunati dall'estrema vicinanza al centro cittadino (2 km per Pisa, 4 km per Firenze), dalla prossimità delle prime abitazioni al sedime aeroportuale (alcuni metri a Pisa, circa 200 metri a Firenze), dal sorvolo di aree abitate e siti sensibili come le scuole (procedure principali e secondarie nell'attuale configurazione di Firenze, procedure secondarie a Pisa). Verso la stessa questione ambientale è stato però finora ben diverso l'atteggiamento delle istituzioni nelle due realtà toscane.

A Pisa è stato adottato il limite di rumore per le aree residenziali previsto dalle norme nazionali e internazionali (65 decibel); sono stati messi in essere tutti gli accorgimenti possibili per attenuare il disturbo verso i cittadini (procedure antirumore in volo e a terra, barriere antirumore a protezione delle abitazioni); è stato avviato il più efficace intervento infrastrutturale atto a ridurre il rumore sul territorio, l'allungamento della pista principale per permettere il sorvolo della città a quote più elevate; è stato avviato l'iter per delocalizzare il nucleo abitato più vicino alle piste ed ai piazzali. In questa situazione non è mai stato messo in discussione da parte degli amministratori (Regione, Provincia, Comune) il processo di sviluppo del traffico, consapevole che una quota di disagio che il territorio deve comunque sopportare è un sacrificio necessario per assicurare un servizio pubblico indispensabile come quello aeroportuale (così come altri cittadini in ogni contesto urbano devono convivere con il disturbo, di entità ben superiore, prodotto dal traffico viario e ferroviario).

Per Firenze è stato adottato un limite di rumore per le aree residenziali (60 decibel) in-

feriore a quello di legge; anche a Firenze sono state adottate procedure antirumore per i voli ed i movimenti a terra; per ora solo a Firenze - nel sistema toscano - è stata approvata la zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale prevista dalle norme sul rumore. In questa situazione l'atteggiamento verso la questione ambientale è sempre stata determinante per le scelte non fatte da parte di tutte le istituzioni locali che negli anni, facendo leva su tale aspetto, hanno bloccato ogni intervento migliorativo dello scalo, della funzionalità operativa e delle stesse condizioni ambientali connesso alle opere infrastrutturali. L'auspicio oggi è che anche sotto questo aspetto si assuma un'unica politica di sistema, con limiti di rumore uguali per tutti i cittadini toscani e con le stesse possibilità di

per la città ed il territorio nell'interesse generale. Abbiamo evidenziato questo tema per sottolineare un'altra delle anomalie che è stata sempre presente finora nel sistema toscano. Da una parte una società di gestione, la SAT di Pisa, che ha sempre lavorato con l'implicito sostegno di tutti i livelli di governo locale, dalla Regione in giù. Ogni progetto redatto dal gestore, pur con tutte le lentezze delle burocrazie italiane, ha sempre seguito normali procedure politico-amministrative per arrivare prima o poi all'approvazione e realizzazione. Non si è mai sentita la necessità di sottoporlo a commissioni di verifica esterne, non si è mai avuta notizia di particolari discussioni in consigli comunali, provinciali e regionali se non per i normali passaggi istituzionali.



Il sedime dell'aeroporto di Firenze, oggi incastrato tra l'autostrada a sud ed il canale di cinta orientale a nord, nella nuova configurazione sarà circondato su tre lati dal Parco della piana e su un lato dall'autostrada A11 e dalla zona industriale dell'Osmannoro.

azione a tutela degli abitanti da parte dei gestori degli scali. Ci si spetta quindi che venga permesso anche a Firenze di attuare il principale intervento infrastrutturale utile a abbattere l'impatto dei voli sugli abitanti (il riorientamento della pista in posizione parallela all'autostrada e lo spostamento delle procedure di volo principali su territorio libero da aree residenziali).

Rapporti istituzionali

Abbiamo evidenziato più volte su questo notiziario come ovunque una società di gestione aeroportuale, a maggioranza pubblica o privata che sia, rappresenti una sorta di settore funzionale per l'amministrazione pubblica locale. Ciò perché la struttura dell'ente locale non può avere al suo interno competenze specifiche in progettazione aeroportuale e, soprattutto, perché ovunque è ritenuto implicito che il gestore che lavora per migliorare e sviluppare l'aeroporto, lavora

Dall'altra parte abbiamo la società di gestione dello scalo fiorentino, prima SAF ora AdF, sempre trattata come una sorta di società sotto tutela, anche quando era a forte maggioranza pubblica. Ogni proposta di un qualche rilievo proveniente dall'aeroporto, oltre che oggetto delle note polemiche, è stata sempre vincolata a valutazioni di ogni tipo, sottoposta a studi e commissioni che, oltre a far lievitare tempi e costi, quasi sempre hanno portato al nulla. L'atteggiamento degli ultimi anni verso i progetti di AdF per la nuova pista ne sono la più recente dimostrazione.

Sanare tutti questi strabismi politico-amministrativi nei confronti dei due principali aeroporti e delle rispettive società di gestione, oltre che opportuno e di buona creanza, sarebbe il segnale di vero cambiamento nella politica aeroportuale toscana ed il passo indispensabile per la creazione di un sistema aeroportuale regionale.

Integrazione

Evocata per alcuni decenni con intendimenti del tutto censurabili tesi semplicemente a porre uno scalo sotto il totale controllo dell'altro e fortunatamente mai attuata con tale prospettiva, l'ipotesi d'integrazione aeroportuale tra Firenze e Pisa pare adesso avviata verso valutazioni più concrete. Valutazioni che per forza di cose devono prima di tutto chiarire se e come sia possibile far collaborare o fondere due società quotate in borsa e per vari aspetti molto differenti. L'operazione, anche dovesse arrivare a una fase attuativa, non sarà né facile, né breve. Il nuovo soggetto da creare dovrà certamente avere ruoli paritetici nelle cariche e nei poteri decisionali. Le scelte dovranno essere prese nell'interesse generale (risposta adeguata alla domanda dell'utenza ed alle esigenze dei vari ambiti territoriali) e con il consenso di entrambe le parti, altrimenti meglio lasciar perdere in partenza.

L'impegno della Regione verso l'integrazione pare ormai deciso, mentre le due società di gestione osservano in un atteggiamento di vigile diffidenza, perlomeno nelle componenti operative che non vedono come in concreto ciò dovrebbe agire sull'evoluzione del traffico e sulle scelte dei vettori e degli utenti. La situazione ed i ruoli possibili dei due scali sono già ben definiti da tempo e i progetti in campo non modificheranno più di tanto la situazione. Entrambi gli scali hanno proprie criticità da gestire (situazione ambientale, rapporto con gli abitati, congestione urbanistica delle aree entro cui si trovano, limitati spazi di crescita) ed entrambi sono destinati in un lasso di tempo più o meno lungo ad arrivare o tornare a una situazione di saturazione e contingentamento (d'altra parte già adesso in entrambi ci sono problemi di capacità con limitazioni per certe tipologie di voli).

Per questo la Toscana ha assolutamente bisogno di entrambi gli scali messi nelle condizioni di funzionare al meglio e valorizzare in pieno le rispettive reali capacità attuando tutti i progetti previsti (in corso o approvati per Pisa, da decidere ed avviare per Firenze). Decisioni ed attuazioni che possono e devono comunque procedere subito ed indipendentemente dall'evoluzione degli studi sull'integrazione delle società, operazione comunque poco affine con i problemi strutturali e di capacità del sistema aeroportuale toscano.

Aeroporto, Castello, cittadella

Dopo tanti anni di sostanziale indifferenza e pianificazioni surreali che eludevano la questione aeroporto, oggi finalmente per (quasi) tutti la definitiva sistemazione della pista del "Vespucci" è riconosciuta passaggio essenziale nella definizione dell'assetto della piana a nord ovest di Firenze. Lo sapeva bene Edoardo Detti, autore del famoso Piano Regolatore di Firenze del 1962, che allora aveva risolto la questione prevedendo lo spostamento dello scalo (a Sant'Angelo a Lecore, poi a San Giorgio a Colonica) per disegnare lo sviluppo a nord-ovest della città. Se ne è dovuto rendere conto chiunque abbia lavorato alla pianificazione della piana dagli anni settanta, dopo la cancellazione del nuovo scalo, e volente o nolente ha dovuto fare i conti con la mancata soluzione del nodo aeroporto e con la permanenza dello scalo nell'area. Ne parliamo da quattordici anni su questo notiziario denunciando il non senso di atti e documenti redatti come se la questione aeroporto non esistesse. Ora tutti si dichiarano convinti della priorità aeroporto, tranne gli ultimi classici giapponesi sull'isola deserta. Ma sul cosa fare e come farlo, cioè sull'efficacia delle varie ipotesi di pista e sul loro rapporto con la sistemazione del territorio circostante permane ancora una buona dose di confusione, amplificata dai bisticci istituzionali sulla cittadella viola. Proviamo quindi a delineare di nuovo un quadro della situazione.

Pista attuale (opzione zero)

Con l'assetto di pista attuale l'aeroporto interessa fisicamente l'area di Castello con le opere previste nel masterplan del 1997 non realizzate: la costruzione della bretella di rullaggio e l'ampliamento del piazzale di sosta, dell'area terminale e dei parcheggi. Avrebbe dovuto interessare la zona nord di Castello l'allungamento della pista, non inserito nel masterplan ma indispensabile per avere un minimo di miglioramento operativo quando si poteva e voleva fare (intervento che andrebbe comunque ripreso in considerazione nella sciagurata ipotesi che sfumasse la nuova pista). Questo assetto è sempre stato caratterizzato dal rapporto difficile con il vecchio progetto

La localizzazione della pista necessaria al funzionamento del "Vespucci" è il nodo essenziale per l'assetto della piana tra Firenze e Sesto Fiorentino ma non interessa fisicamente l'area di Castello.

Castello (il piano vigente) che prevedeva palazzi a ridosso della testata nord della pista (sede Regione). Proprio tale situazione ha portato a bloccare gli ampliamenti del sedime previsti nel masterplan, a cominciare dalla mancata realizzazione della bretella, generando tra l'altro la presa di posizio-



LAVINIA

ne del presidente dell'ENAC che leggeva in un simile assetto urbanistico una volontà degli enti locali di arrivare a chiudere l'aeroporto. In tale scenario non sarebbe stato pensabile aggiungere la cittadella viola e sarebbe stata difficile la sua collocazione anche in sostituzione delle strutture del vecchio piano: posta nella parte nord di Castello sarebbe stata troppo vicina alla pista; posta a sud avrebbe prodotto un ingolfamento impensabile sul nodo d'ingresso dell'autostrada A11. E comunque sarebbe stata presumibilmente bocciata dall'ENAC com'è già accaduto ai progetti dei nuovi stadi di Genova e Cagliari.

Pista obliqua (non-soluzione)

La soluzione della pista obliqua è quella che più confligge con l'area di Castello. Entra fisicamente nell'area sovrappo-
ndendosi proprio all'area ipotizzata dal Comune per stadio e strutture annesse, impedendone la collocazione in tale posizione. Sarebbe problematica anche la collocazione delle strutture sportive nella parte sud per le stesse ragioni evidenziate nell'assetto attuale. Di fatto la soluzione obliqua è una non-soluzione: al costo di una nuova pista non risolverebbe le criticità dello scalo, sarebbe più impattante sul parco e sull'assetto dell'area e in un solo colpo direbbe no all'aeroporto ed estrometterebbe dall'area cittadella viola e nuovo stadio.

Avviso ai naviganti...

Parlare di pista obliqua ragionando di una nuova pista che garantisca il miglior funzionamento dello scalo fiorentino non ha senso dal punto di vista tecnico, operativo, ambientale e urbanistico, cioè proprio non ha senso, come ribadiamo da tempo. Ma siccome tale ipotesi continua ad aleggiare pericolosamente nell'aria, proviamo a delinearne il significato e gli effetti, reali che vorrebbero raggiunti. La pista obliqua garantirebbe il mantenimento di uno scalo in condizioni di criticità operative, con tutti i suoi dirottamenti, quindi continuerebbe a tenere lontano da Firenze tante compagnie aeree ed i relativi possibili voli (avete presente gli effetti della nuova pista delineati dal recente studio IRPET? Scordateveli). Manterrebbe tutte le conflittualità tra aeroporto e residenti grazie ai voli che continuerebbero a passare su aree abitate, tenendo sempre vive le proteste di comitati e ambientalisti da sfruttare come strumento anti-aeroporto. Sancirebbe definitivamente il conflitto tra aeroporto e Fiorentina per la scelta di una soluzione che sfratta la cittadella viola in un giochino nel quale sono già cascati tifosi e programmi ad essi dedicati. Farebbe passare un no all'aeroporto come un apparente sì, lasciando la responsabilità di non fare una pista che non avrebbe senso fare alla società di gestione: la politica aveva detto sì, se gli enti aeroportuali non la vogliono più fare peggio per loro. Siamo certi che tutto questo non accadrà ma, come si dice, a pensar male si fa peccato ma a volte ci si azzecca e comunque prevenirne è meglio che curare.

Pista parallela (la soluzione)

La pista parallela nella versione corretta (pista 12/30, 2.000 metri utilizzabili più fasce sicurezza) non interessa fisicamente l'area di Castello. Si confermerebbe la destinazione a parco per la porzione di terreni a sud, tra il sedime dello scalo e il viale XI agosto, e il resto dell'area rimarrebbe a disposizione per altre previsioni. Non ci sarebbe conflitto con l'eventuale localizzazione nella parte nord dello stadio (che risulterebbe a circa 1,5 km dalla pista e non sarebbe sorvolato dagli aerei) e delle altre strutture annesse. Posta quindi la pista parallela all'autostrada, utilizzare o meno quei terreni di Castello e come utilizzarli è questione che riguarda altre vicende e valutazioni urbanistiche, ambientali, politiche e imprenditoriali.



MARCO FINELLI

Dal prossimo dicembre Belle Air Europe ha programmato l'avvio del volo diretto tra Firenze e Pristina, capitale del Kosovo. Il servizio dovrebbe essere operato tre volte alla settimana con ATR 72 da 68 posti (nella foto).

London City

Dal 22 dicembre Firenze e la Toscana saranno collegate per la prima volta direttamente con lo scalo nel centro di Londra. Il servizio sarà operato da Air France tramite la sussidiaria irlandese CityJet con Avro RJ85 da 95 posti, il famoso Jumbolino che negli anni '80 e '90 è stato l'aereo simbolo dello sviluppo dello scalo sulle rive del Tamigi, così come avvenuto per Firenze. Il "Vespucci" sarà il secondo aeroporto italiano collegato al London City Airport dopo Milano Linate (volo Alitalia operato anch'esso da CityJet con Avro RJ85). Attualmente lo scalo cittadino inglese gestisce voli per oltre trenta destinazioni effettuati da una decina di vettori. Tra questi figura il collegamento per New York di British Airways con Airbus A318 in versione business (32 posti), effettuato in andata con scalo in Irlanda (per il rifornimento di carburante) e diretto al ritorno. Il London City Airport nel 2009 ha gestito 2,8 milioni di passeggeri (con flessione rispetto ai 3,2 milioni del 2008) con circa 76.000 movimenti aerei. Lo scalo avrà un ruolo prioritario in occasione delle Olimpiadi 2012 ospitate nella capitale inglese in quanto struttura aeroportuale più vicina alla sede olimpica. Anche per questo prosegue il piano di adeguamento e sviluppo con una previsione di crescita fino a 120.000 movimenti aerei ed una soglia di 8 milioni di passeggeri annui stimata al 2030.

Pisa: sviluppo militare

Nel turbinio di discussioni sul sistema aeroportuale toscano proseguono anche le polemiche suscitate dalla conferma dei progetti dell'Aeronautica Militare sul maggiore scalo toscano. È previsto un importante sviluppo delle infrastrutture con la creazione di un terminale (aerostazione e annessi) che rafforzerà il ruolo di Pisa come hub nazionale per il trasferimento di personale e materiale in ogni scenario d'intervento internazionale. Si consolida così la tradizione militare dello scalo, antica quanto la stessa struttura: per ragioni soprattutto militari l'aeroporto fu ricostruito dopo la seconda guerra mondiale e sviluppato nei decenni successi-

vi; per tali esigenze fu costruita la seconda pista negli anni cinquanta (oggi pista principale); in gran parte militare è sempre stato il sedime dell'aeroporto. Le attività civili e militari hanno sempre coesistito, tra vincoli di spazio e di traffico imposti dalle esigenze della base aerea e la garanzia di massima efficienza possibile delle strutture della quale beneficia anche l'attività civile. Per tutto questo appaiono del tutto fuori luogo le polemiche di chi non conosce il legame storico e inscindibile tra l'Aeronautica Militare e la città di Pisa.

Dal 14 febbraio 2011 il vettore corso CCM Airlines opererà il volo Marsiglia-Firenze con ATR 72 da 70 posti (nella foto). Il servizio sarà inizialmente bisettimanale (giovedì e sabato) ma è prevista una successiva intensificazione delle frequenze.



NEVIO MAZZOCCO

Centenario primo volo



Con una serie di eventi organizzati tra il 21 ed il 30 ottobre in Palazzo Vecchio e altre sedi cittadine dall'Associazione Arma Aeronautica, Quartiere 2 e Comune di Firenze, è stato celebrato il centenario del primo volo nella nostra città, avvenuto il 28 marzo 1910 dal prato del Campo di Marte.

Ricordando la storica ricorrenza, che avevamo già rievocato su queste pagine nel primo numero del 2010, ribadiamo l'augurio che le istituzioni locali a cent'anni dal primo volo al Campo di Marte ed ottant'anni dall'apertura dell'attuale "Vespucci" (ricorrerà nel 2011) riescano a dare alla città il primo aeroporto adeguato.

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.

Toscana 7° polo

Dai dati pubblicati da ENAC, relativi ai 47 scali commerciali italiani operativi, nel 2009 la Toscana si è confermata il settimo polo aeroportuale nazionale per traffico passeggeri:

1	Lazio	38.173.081
2	Lombardia	32.928.648
3	Sicilia	11.651.683
4	Veneto	11.421.494
5	Sardegna	6.443.394
6	Emilia Romagna	5.923.113
7	Toscana	5.700.656
8	Campania	5.314.933
9	Puglia	3.987.443
10	Piemonte	3.338.546
11	Calabria	2.130.990
12	Liguria	1.120.727
13	Friuli Venezia Giulia	693.724
14	Marche	424.022
15	Abruzzo	408.379
16	Umbria	121.658
17	Trentino Alto Adige	51.222
18	Valle d'Aosta (scalo inattivo)	-

Rispetto al 2008 la nostra regione ha superato la Campania, frenata dal calo di traffico su Napoli, ma è stata superata di nuovo dall'Emilia Romagna spinta dallo sviluppo della base Ryanair di Bologna.

Aeroporti strategici

Con il completamento dello studio preparatorio alla formazione del nuovo piano nazionale degli aeroporti (vedi ultimi due numeri del notiziario) è arrivata una prima proposta di classificazione degli aeroporti italiani, affidata ora alla missione quasi impossibile della politica di stabilire scelte ufficiali e definitive (per le ovvie

Tra i 14 aeroporti strategici individuati nella proposta di pianificazione del sistema aeroportuale nazionale (rappresentati nella cartina a fianco), sono stati inseriti i due maggiori scali toscani di Pisa e Firenze. Il ruolo di scalo intercontinentale per l'Italia centrale verrebbe assegnato allo scalo "Marconi" di Bologna (nella foto).

reazioni delle città e comunità retrocesse). La classificazione riguarda gli aeroporti commerciali, ossia 47 dei 102 scali civili o aperti a traffico civile in Italia. Nessuno scalo è destinato alla chiusura, contrariamente alle sparate apparse su vari giornali. Si tratta di una graduatoria di importanza dei ruoli e conseguenti effetti sull'ottenimento di finanziamenti e sulla tipologia di attività. In sostanza, se una comunità vuole sviluppare comunque l'attività su uno scalo ritenuto non strategico, ritagliandosi un proprio ruolo specifico, è libera di farlo ma con proprie risorse senza



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

Aeroporto

Anno 14 - Numero 4
N° progressivo 53 - Ottobre-Dicembre 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