



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

### 80 anni di aeroporto nella piana

Mentre impazza l'ennesima stagione di folli polemiche attorno al futuro aeroportuale dell'area fiorentina, lo scalo di Peretola si avvicina sommessamente al suo ottantesimo compleanno. Istituito con Decreto del 27 maggio 1929 come campo di volo e realizzato nei due anni successivi, dal gennaio 1931 ospitò il primo volo di linea trasferito da Campo di Marte e il 4 giugno 1931 fu ufficialmente inaugurato.

Il nuovo Peretola fu un aeroporto come gli altri fino agli anni quaranta poi, mentre il resto della nazione avviava l'adeguamento di piste e strutture alle esigenze della moderna aviazione, Firenze entrava nel tunnel delle decisioni mancate o sbagliate senza più uscirne. Per venti anni attese il trasferimento in altra localizzazione della piana secondo quello che sarebbe stato un naturale processo in linea con l'evoluzione del sistema aeroportuale nazionale maturato negli anni sessanta e settanta.

Da metà anni settanta, dopo la cancellazione del nuovo aeroporto e la conferma della pista fiorentina nella localizzazione di Peretola, lo scalo sopravvisse per altri dieci anni tra tentativi di volo e problemi di ogni tipo. Dal 1986, raggiunto un minimo di capacità strutturale, riprese stabilmente i voli ed avviò lo sviluppo del traffico nonostante tutto e (quasi) tutti. Nel 2011, ottant'anni dopo l'inaugurazione, l'aeroporto di Firenze è sempre in attesa del sì o no politico al suo futuro (quale pista).

*Nel gennaio 1931 il nuovo aeroporto di Firenze Peretola ospitò il primo aereo di linea, lo Junkers F13 della Transadriatica (foto sotto, a destra) impiegato nel servizio Roma-Firenze-Venezia che era stato avviato sul prato del Campo di Marte il 1° luglio 1930.*

*Sotto: il bus navetta utilizzato dalla compagnia per collegare centro città e aeroporto in coincidenza con l'arrivo dei voli.*



### Il caos non prevarrà

Dopo 80 anni il futuro dell'aeroporto a di Firenze sembra ancora avvolto dal caos delle polemiche. Ne diamo conto in questo numero del notiziario con le argomentazioni provate e documentate che, da quindici anni, non ci stanchiamo di proporre. Se qualcuno un giorno vorrà scrivere una storia dell'aeroporto (l'ha già scritta Roberto Baldini, "Firenze. Il cielo racconta", ma era l'ormai lontano 1993), dovrà documentarsi sulle pagine di questo notiziario, che è l'unica fonte autorevole ed obiettiva nella materia. Posso dirlo senza rischio di vanteria perché non sono io, ma i fratelli Larossi gli esperti in grado di dimostrare e documentare le nostre tesi, a favore - si badi bene - non solo dello sviluppo dell'aeroporto di Firenze, ma soprattutto di Firenze e della Toscana.

Il caos dunque? Sembrerebbe di sì, elencando e confutando le tesi avverse alla nuova pista, di chi sostiene insensatezze e di chi dice "no, perché no". Per contro, gli argomenti a favore non sono confutabili e non vengono confutati: perché non ci provano, una volta tanto, gli ottimi sindaci di Sesto Fiorentino e di Campi Bisenzio o anche (per "par condicio") quello di Prato? Il caos allora prevarrà? Spero di no; sono, nonostante tutto, ottimista. Perché? Mi si consenta una volta di fare un ragionamento politico. Dopo tutto sono più esperto in politica che in aeroplani.

Il ragionamento è il seguente. Il Presidente della Regione Enrico Rossi si è impegnato verso Firenze e il suo Sindaco, Matteo Renzi, a decidere sulla pista parallela all'autostrada. Lo ha ripetuto più volte, anche di recente, ricordando un suo lontano predecessore, Gianfranco Bartolini, che si era lamentato di non poter decidere. I suoi argomenti sono forti: si tratta di sviluppare il sistema aeroportuale toscano con i due aeroporti di Pisa e Firenze, definiti entrambi "strategici" dall'ENAC (l'ente che presiede l'aviazione civile italiana). Occorre sinergia fra le due società di gestione, fino alla loro fusione, ma occorre soprattutto rendere adeguato lo scalo che non lo è, quello di Firenze.

Rossi non può perdere la partita. Potrebbe se necessario - ma non ha bisogno dei miei consigli - giocare una carta decisiva: la minaccia di dimissioni. Vincerebbe sicuramente perché non ci sarebbe alternativa. Ci vorrà ancora un po' di tempo per piegare le resistenze ma, secondo me, l'esito sembra sicuro. Sia chiaro, la soluzione è una sola: la pista parallela ("parallela convergente" 12/30). Non sono tecnicamente realizzabili soluzioni di compromesso. Credo che Rossi lo sappia perfettamente.

Non so dire quando la pista sarà realizzata, ma i tempi ormai non potranno essere lunghissimi. Quando il primo aereo decollerà dalla nuova pista questo notiziario potrà chiudere onorevolmente la sua storia. Ma fino ad allora non daremo tregua.

Il Presidente  
Giorgio Morales



# Nuova pista: i non sensi del no

Dire no alla nuova pista è lecito. Ognuno, per proprie ragioni, è libero di ritenere che una città ed un'area come quella fiorentina debbano rimanere senza un aeroporto funzionale e senza collegamenti aerei efficienti. È una tesi inconcepibile, che non ha riscontri in nessun'altra realtà nazionale o internazionale, ma è legittima. Non è invece legittimo creare allibi a simili posizioni diffondendo notizie false che alimentano il caos informativo e spaventano e confondono cittadini e opinione pubblica. È un atteggiamento grave per chiunque ma lo è ancora di più se viene da amministratori pubblici che hanno il dovere di conoscere ciò di cui parlano e su cui sono chiamati a decidere leggendosi i documenti tecnici che hanno sui propri tavoli (ADF, IRPET, Università, ARPAT, ecc.). Dopodiché hanno tutto il diritto di mantenere il loro personale no all'aeroporto di Firenze assumendosi la responsabilità di ciò che tale posizione significa per il nostro territorio. Ma nessuno ha il diritto di prendere in giro i cittadini inventando dati e scenari senza senso.

■ Non ha senso dire che l'aeroporto va bene così com'è perché deve rimanere un city airport, perché anche un city airport prima di tutto deve poter funzionare ed uno scalo con i problemi dell'attuale pista fiorentina resta un aeroporto che non funziona qualunque sia la sua qualifica (cittadino, hub, regionale, altoporto, idroscalo, ecc.).

■ Non ha senso dire no alla nuova pista invocando la "sola messa in sicurezza" dello scalo, perché il "Vespucchi" è già sicuro, altrimenti sarebbe chiuso. Ma per stare entro i parametri di sicurezza con la pista esistente si abbassa la soglia di funzionalità generando tutte le note gravi criticità attuali. E l'unico modo per alzare il livello di funzionalità dello scalo è realizzare una pista efficiente, cioè la pista parallela all'autostrada.

■ Non ha senso dire no alla nuova pista per ragioni ambientali perché proprio i benefici ambientali sono uno dei punti di forza della pista parallela e dello scalo reso funzionale,

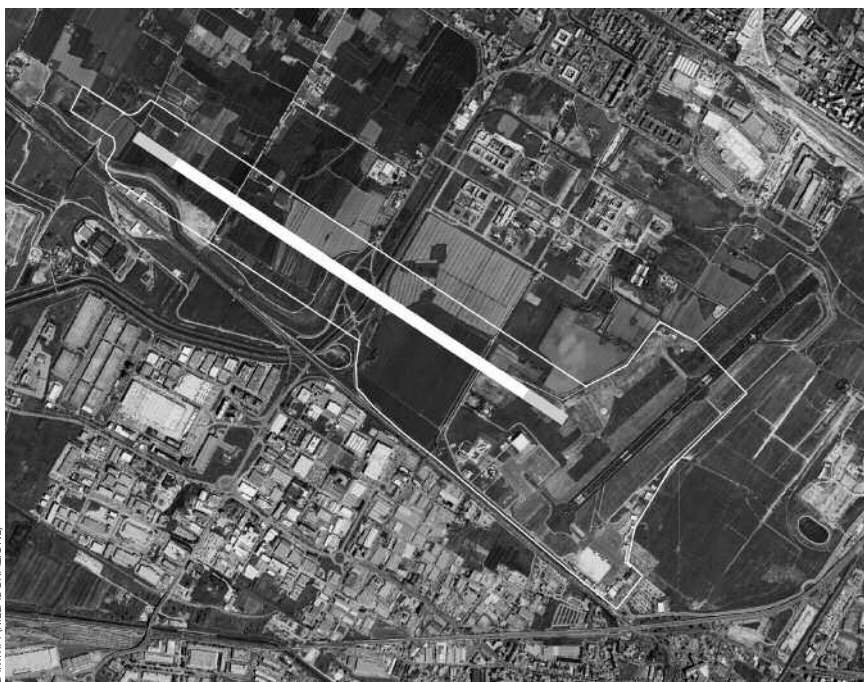
## La nuova battaglia scatenata contro l'aeroporto di Firenze ha rinfocolato tutti i luoghi comuni, le insensatezze e le falsità che hanno distorto per decenni il dibattito sulla questione aeroportuale fiorentina e toscana.

mentre mantenere l'attuale pista significa confermare gravi inutili carichi ambientali sugli abitati e sulla piana.

■ Non ha senso contestare il "Vespucchi" per ragioni ambientali e invocare il dirottamento del traffico fiorentino su altri scali che sono anche più cittadini e hanno criticità simili o superiori.

■ Non ha senso protestare per gli aerei a bassa quota su Quaracchi, Brozzi e Sesto Fiorentino e poi chiedere che i voli continuino a sorvolare le case dicendo no alla pista parallela all'autostrada.

■ Non ha senso usare l'esempio di Quarac-



LAMMA (RELABORAZIONE)

*La nuova pista parallela all'autostrada è la soluzione necessaria per assicurare il vero funzionamento dello scalo fiorentino nell'ambito del sistema aeroportuale toscano e garantire il miglioramento della situazione ambientale spostando le rotte a bassa quota su zone non edificate e poi libere da centri abitati. Nella versione "parallela convergente" 12130 (simulata nella foto) la linea di volo si mantiene in prossimità della fascia autostradale dell'A11 evitando a maggiore distanza anche il sorvolo dell'area centrale di Prato, il nuovo sedime aeroportuale interferisce meno con la porzione di parco in territorio di Sesto Fiorentino e la pista si mantiene a maggiore distanza dal polo universitario.*

chi e Brozzi per spaventare i cittadini della piana perché la situazione creata lì dall'attuale pista, con la nuova pista parallela all'autostrada si sposta nei campi vuoti a fianco dell'A11.

■ Non ha senso gridare alla pista che cancella il parco perché la nuova pista incide in misura minimale sull'area verde (che resta enorme) e le due realtà possono convivere, come d'altra parte dimostrano in Toscana decine di anni di convivenza tra lo scalo di

Pisa ed il Parco Migliarino-San Rossore.

■ Non ha senso contestare i vincoli di inedificabilità che la pista impone sull'area limitrofa destinata al vero parco, se dietro l'idea di parco ci sono anche alberi e aree verdi.

■ Non ha senso evocare l'integrazione Firenze-Pisa in alternativa alla nuova pista di Firenze perché la necessità di risolvere i problemi funzionali del "Vespucchi" non ha alcuna relazione con integrazioni societarie o di altro tipo tra gli scali esistenti. E far funzionare lo scalo fiorentino con la nuova pista è comunque pre-condizione per avviare qualsiasi intesa SAT-ADF e per dar vita a un vero sistema aeroportuale toscano.

■ Non ha senso sentir dare ancora i numeri sulle distanze città aeroporto per giustificare la soluzione Pisa o Bologna per l'area fiorentina con dati totalmente falsi. Ormai chiunque dovrebbe sapere a memoria che nessuna città al mondo anche di rilevanza ben inferiore a Firenze ha lo scalo lontano quanto

la distanza di Pisa e Bologna da Firenze (80 e 100 km a fronte di una distanza media città aeroporto di 10 km in Italia e 14 km in Europa).

■ Non ha senso evocare ancora treni superelevati Firenze-Pisa in alternativa al "Vespucchi" perché la linea ferroviaria verso la costa risponde ad altre priorità; la distanza è eccessiva per vere navette aeroportuali; non sono ipotizzabili nuove ferrovie dedicate che avrebbero costi economici e ambientali enormemente superiori a qualunque opera mai pensata per lo scalo di Firenze; significherebbe attuare la soluzione peggiore concentrando tutto lo sviluppo del traffico aereo toscano su un solo scalo già di per sé gravato da proprie criticità e non in grado di accogliere da solo tutto il traffico aereo della regione.

■ Non ha senso etichettare l'aeroporto come interesse esclusivo di Firenze imposto alla piana perché ovviamente i benefici di uno scalo funzionale ricadono su tutto il territorio metropolitano e regionale e per certi aspetti più sui comuni della piana che a Firenze (ad esempio per la nuova occupazione). Fare ancora finta di non capirlo scredita soprattutto chi gioca con questi temi per altri fini.

■ Non ha senso contestare i vincoli di inedificabilità che la pista impone sull'area limitrofa destinata al vero parco, se dietro l'idea di parco ci sono anche alberi e aree verdi.

# Variante al PIT: sì o no all'aeroporto?

La variante al Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) adottata dalla Giunta Regionale lo scorso 14 febbraio di per sé rappresenta una svolta storica nel rapporto tra politica urbanistica e aeroporto di Firenze: un documento di pianificazione si propone di occuparsi dello scalo fiorentino dopo decenni di atti che hanno sistematicamente ignorato la questione producendo tutti i problemi e le contraddizioni che contraddistinguono tutt'oggi le ipotesi di assetto di quest'area della piana. Non si tratta dell'ennesimo caso di rimessa in discussione di scelte già fatte, come qualcuno erroneamente accusa, ma significa affrontare per la prima volta un tema come quello aeroportuale che in ogni altra realtà è normalità e vanto di

qualsiasi amministrazione mentre qui (e solo qui) è stato sempre rifuggito perché fonte di scontri epocali dentro le istituzioni al governo del territorio, proprio come dimostra il triste teatrino politico in atto. Nel rapporto tra aeroporto e urbanistica il tempo si era fermato al 1974, quando il no al nuovo scalo di San Giorgio a Colonica aveva confermato l'aeroporto fiorentino a Peretola ma la pianificazione della piana è andata avanti come per inerzia senza considerare la permanenza dell'aeroporto, neppure dopo la ripresa stabile dei voli del 1986 e praticamente fino ai giorni nostri. Con l'attuale variante al PIT dopo quasi quarant'anni c'è la possibilità di correggere la

rotta. Il giudizio positivo sull'atto urbanistico però al momento si deve fermare a questa premessa perché la lettura del documento, i commenti che ne hanno accompagnato la presentazione ed il caos che ne è scaturito confermano i dubbi che erano già sorti seguendone l'iter, dubbi sui metodi, le procedure e le valutazioni che maturavano.

## Percorso surreale

Obiettivo dichiarato della variante al PIT, assieme al progetto del parco, è la qualificazione funzionale e ambientale dell'aeroporto ma di problemi aeroportuali nel documento si parla poco o nulla. Tra i documen-

**La variante al PIT apre la strada ad un possibile nuovo assetto della pista del "Vespucci" ma ancora non chiarisce se l'aeroporto di Firenze potrà avere davvero un futuro.**

ti agli atti sono citati gli studi dell'ADF, dell'IRPET ed altri contributi, studi presentati agli enti locali tra il 2004 e il 2010 e che forniscono gli elementi tecnici necessari per valutare problemi e soluzioni per lo scalo. Ma di valutazioni in tal senso per ora non ce ne sono. L'iter della variante infatti è stato impostato fin dall'inizio dichiarando la priorità del parco e ciò è stato tradotto in una variante co-



*L'area vincolata per il parco della piana nella variante al PIT adottata dalla Giunta Regionale il 14 febbraio (campitura bianca) si estende su circa 7.400 ettari tra otto comuni e due province. Al margine destro dell'area, evidenziato con la bordatura bianca, è visibile l'ambito territoriale vincolato per l'aeroporto che ricade entro i Comuni di Firenze e Sesto Fiorentino. Comprende la zona dell'attuale pista e una fascia al fianco dell'autostrada A11 dove dovrebbe essere localizzata la pista parallela alla stessa autostrada.*

struita senza considerare progetti aeroportuali e aspetti operativi della pista. Il che ovviamente ha dato adito a discussioni e considerazioni surreali che hanno poco senso in relazione alla realtà dello scalo fiorentino ed ai veri progetti proposti necessari alla soluzione delle sue criticità. Partire invece dalla localizzazione migliore della pista per disegnare l'assetto della porzione di piana interessato dall'aeroporto, come abbiamo sempre suggerito noi, non era un modo per imporre soggettive scalette di priorità ma un fatto oggettivo e di buon senso. Perché se l'obiettivo è davvero la qualificazione funzionale e ambientale dell'aeroporto, non si capisce a

cosa serva imbastire un atto che ancora oggi lascia spazio a soluzioni che non permettono alcuna qualificazione aeroportuale, né funzionale né ambientale.

## Caos urbanistico

Cosa c'entrano le suore di S. Marta a Querceto sulle colline di Sesto Fiorentino con la pista del "Vespucci"? Ovviamente nulla, ma la procedura della variante al PIT che ha messo assieme parco e pista ed ha esteso il vincolo del parco su un'area enorme di 7.400 ettari dai monti alle pianure ha dato spunto a qualche buontemponone per inventare un contrasto anche tra pista e suore: se si sviluppa l'aeroporto l'asilo gestito dalle suore non avrà più la sua

cucina (per effetto dei vincoli suddetti) titolava a caratteri cubitali un giornale diffuso nella piana. Questa bizzarra analisi dell'effetto pista, di per sé comica, ben rappresenta il caos generale seguito alla presentazione della variante al PIT nel quale è proliferato di tutto. Caos generato però dallo stesso documento che, come impostato e presentato, nell'immaginario collettivo ha legato le sorti urbanistiche di otto comuni e due province alle scelte sull'aeroporto alzando contro il "Vespucci" amministratori, comunità e ambiti territoriali che non hanno proprio nulla a che fare con lo scalo fiorentino, il suo sedime e la sua attività. E chi non aspettava altro per rinfocolare cro-

ciate politico-ideologiche anti-aeroporto stile anni '70 ci è andato a nozze.

## Caos in pista

Ai problemi urbanistici con i Comuni generati dall'impostazione generale della variante si è aggiunto il caos inevitabile per le non scelte e le ambiguità nelle indicazioni inerenti l'aeroporto. La variante al PIT doveva indicare l'ambito territoriale entro il quale avrebbe potuto stare la pista: il perimetro dell'area destinata all'aeroporto, così come disegnata, non chiarisce granché, in contraddizione con la dichiarata volontà regionale di risolvere la questione aeroporto. Da

# Variante al PIT: sì o no l'aeroporto?

una parte apre all'allungamento della pista attuale, resuscitando una soluzione che i tecnici hanno scartato fin dall'inizio perché sostanzialmente conferma le criticità operative e ambientali dello scalo. Dall'altra ha ritagliato l'area per l'ipotetica nuova pista con una perimetrazione che rende problematica la realizzazione delle ipotesi studiate da ADF e soprattutto la localizzazione della soluzione preferibile, la "parallela convergente" 12/30. È stata esclusa infatti dall'area aeroportuale una piccola porzione di terreno a fianco dell'autostrada interessata da parte del progetto del bosco della piana e corrispondente proprio al punto in cui arriva la testata ovest della pista. Niente di male se si è trattato di un'imprecisione, come ce ne sono state altre ammesse dagli stessi tecnici regionali e già in fase di correzione su richiesta dei Comuni. La situazione risulta infatti facilmente recuperabile in quanto gli alberi previsti lì (una piccola porzione dell'area boscata) possono essere comunque mantenuti, impiantandoli in area limitrofa, ed anche aumentati tenendo conto che la stessa variante in quella zona nel complesso ha vincolato ad uso aeroportuale un'area superiore a quanto in realtà necessario alla realizzazione della nuova pista. Se invece la perimetrazione disegnata fosse da considerare tassativa e non modificabile la cosa assumerebbe un significato ben diverso.

## Commenti poco sostenibili

Assente qualunque considerazione tecnico-operativa sulle piste, la variante al PIT in concreto tratta l'aeroporto solo per gli aspetti ambientali e urbanistici e lo fa confermando l'atteggiamento critico verso lo scalo ed in particolare la nuova pista che aveva caratterizzato tutto il processo di preparazione. Vengono enfatizzati costi e criticità connessi alla realizzazione della pista parallela all'autostrada sorvolando o minimizzando sui benefici. In modo opposto vengono commentati gli effetti ambientali e urbanistici della pista attuale e del suo eventuale allungamento, soluzione non equiparabile ai benefici del

nuovo tracciato ma che gli estensori della variante al PIT sembrano in qualche modo sponsorizzare. In tale contesto la convivenza tra pista e parco è giudicata poco sostenibile con la pista parallela all'autostrada ma accettabile se si dirotta sulla pista attuale, in una logica di intangibilità del parco cara ai comitati e associazioni ambientaliste ma lontana da corretti ragionamenti sulle reali relazioni tra aeroporto e aree verdi e sulla compatibilità delle due realtà. Le opere accessorie connesse al progetto pista sono considerate costi eccessivi per il nuovo tracciato, mentre sono sottovalutate e ritenute accettabili per opere e costi analoghi ne-

tramvia, percorsi ciclabili) e per il parco.

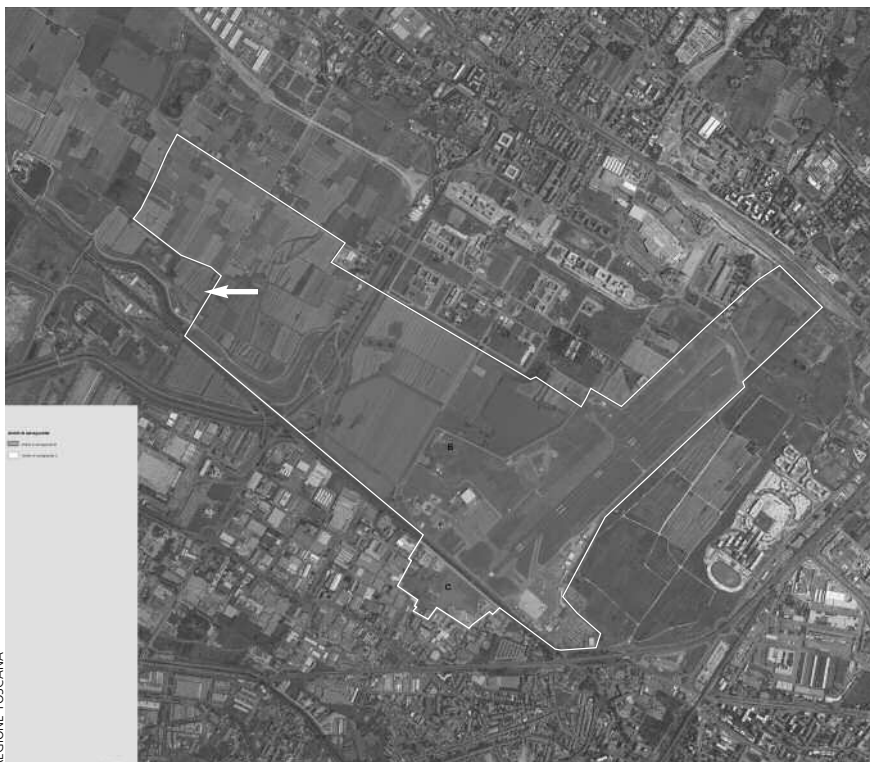
Ancora, dati ambientali positivi connessi alla pista parallela all'autostrada (vedi pagine 5 e 6) sono commentati in modo critico e poco rispondente alla realtà, tanto da giustificare la proposta del mantenimento dell'attuale pista e dell'attuale stato di fatto per gli abitati di Quaracchi, Brozzi e Sesto Fiorentino. Infine (tralasciando altri punti) l'apertura all'ipotesi nuova pista viene accompagnata dalla promessa dell'imposizione di nuovi pesanti vincoli all'attività del "Vespucci" tali da "sconsigliarne" la realizzazione. Vincoli che in realtà non hanno ragione di essere perché lo stesso progetto presentato da ADF è di per sé già limitato dalla

dimensione di pista proposta (e quindi dalla tipologia di aerei che la utilizzeranno), dal ruolo previsto nel sistema toscano e dalle norme ambientali che ogni aeroporto di per sé deve rispettare nel suo funzionamento (e il "Vespucci" adeguato con la nuova pista le rispetterà in pieno).

## Variare la variante

La variante al PIT diverrà un atto operativo con l'adozione in Consiglio Regionale ipotizzata entro giugno, dopo di che scatterà il periodo per le osservazioni e quindi ci sarà l'approvazione definitiva ancora in Consiglio Regionale. In preparazione del primo passaggio in Consiglio sono ora in corso le valutazioni nelle competenti commissioni ed in tale sede saranno già pre-

disposte modifiche di perimetri delle aree per accogliere correzioni richieste da vari Comuni. C'è da augurarsi che in questa fase i consiglieri regionali e tutti gli amministratori coinvolti che ancora non l'abbiano fatto, si leggano gli studi sull'aeroporto e sulla pista già agli atti, visitino l'aeroporto per conoscerne la realtà e le criticità operative vissute ogni giorno da passeggeri e operatori e procedano con la correzione anche dell'area destinata all'aeroporto per consentire la collocazione della pista parallela nella migliore soluzione ambientale e funzionale. Anche questo passaggio sarà indicativo delle reali intenzioni della Regione verso lo scalo fiorentino.



Particolare dell'ambito territoriale interessato dal vincolo aeroportuale indicato nella variante al PIT adottata dalla Giunta Regionale. L'areale è stato disegnato escludendo una piccola porzione di territorio al fianco dell'autostrada (dente indicato dalla freccia nella perimetrazione della zona sopra l'area di servizio) rendendo problematica la realizzazione delle ipotesi di nuova pista previste negli studi di ADF in particolare della soluzione preferibile "parallela convergente". Tale perimetrazione, di per sé più grande dell'area effettivamente occupata dal sedime dello scalo, dovrà quindi essere leggermente corretta nell'iter della variante in corso.

cessari per allungare la pista esistente. La pista è considerata una grave barriera nel territorio, un ostacolo alle connessioni territoriali sulla direttrice Sesto Fiorentino-Osmannoro ed un elemento di frammentazione del parco se messa parallela all'autostrada (dove peraltro c'è già la barriera della stessa autostrada), ma non viene considerato lo storico effetto barriera trasversale alla piana costituito dalla pista esistente. Barriera che in caso di allungamento della pista diverrebbe totale, estendendosi dal terrapieno autostradale dell'A11 all'area ferroviaria di Castello ed impedendo di fatto davvero le connessioni nella piana tra Firenze e Sesto Fiorentino per i collegamenti (assi stradali,

# Pista parallela, soluzione sostenibile

La conferma della sostenibilità ambientale della nuova pista parallela all'autostrada è l'aspetto concreto più evidente che emerge dai dati contenuti nella variante al PIT scremati da commenti e interpretazioni personali che alimentano tante inutili polemiche e poco hanno a che fare con i reali progetti aeroportuali e i loro effetti.

## Rumore OK

Il principale obiettivo di qualificazione ambientale della nuova pista parallela all'autostrada è l'abbattimento dell'impatto acustico dei voli sugli abitati. Tale effetto benefico è sempre stato evidente per chiunque osservi il territorio sorvolato dalle attuali traiettorie di volo rispetto alla situazione che si crea con la nuova pista; è stato verificato dagli studi presentati da ADF agli enti locali fin dal 2004; è "ascollabile" nelle animazioni disponibili sul sito di ADF ([www.aeroporto.firenze.it](http://www.aeroporto.firenze.it)); è stato confermato da dati e simulazioni elaborate da ARPAT nei documenti del PIT. Le impronte del rumore sul territorio (isofone) generate dalla nuova pista parallela all'autostrada con lo sviluppo del traffico previsto (da 35.000 a 52.500 movimenti annui) ricadono su aree lontane dai centri abi-

## I dati ambientali contenuti nei documenti del PIT confermano la sostenibilità della pista parallela all'autostrada dal punto di vista acustico e delle emissioni atmosferiche.

tati sia con il livello dei 65 decibel, limite di legge per la compatibilità con le aree residenziali, sia con il livello dei 60 decibel adottato in Toscana per l'attuale pista del "Vespucci". L'impronta dei 65 decibel si ferma nei campi totalmente liberi al fianco dell'autostrada A11 senza interessare alcuna persona; quella dei 60 decibel arriva poco oltre lo svincolo autostradale di Firenze Nord portando le persone interessate a 70 rispetto alle 1.100 esposte con la pista attuale (che diverrebbero 3.400 con il suo allungamento). Con la nuova pista parallela all'autostrada i primi nuclei abitati sono sorvolati a quote tali da non costituire disturbo, con livelli tra i 55 ed i 50 decibel (corrispondente ad un ambiente domestico) e comunque molto inferiore al

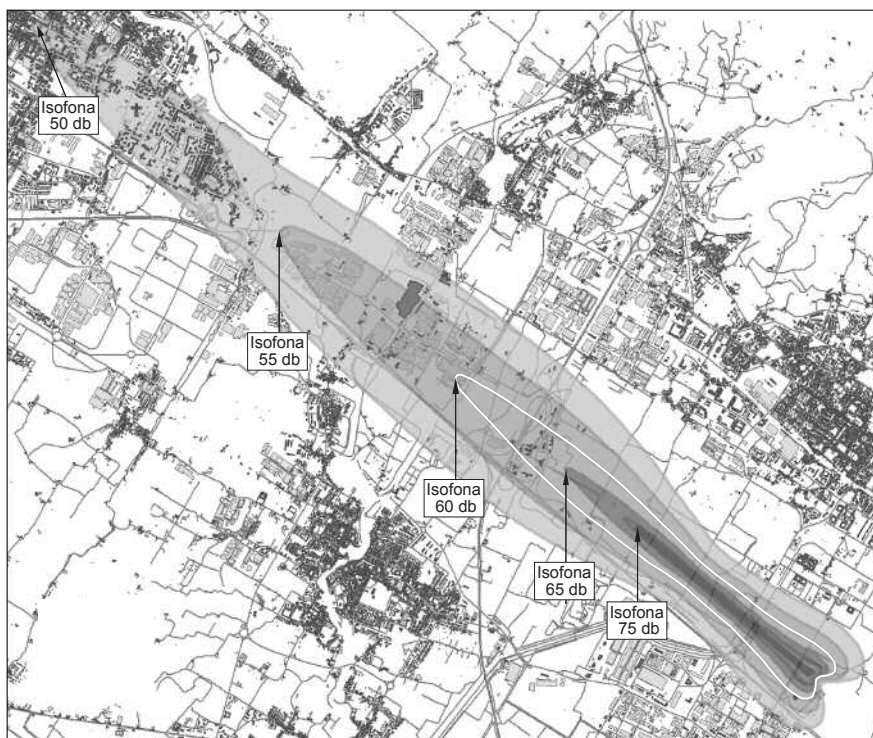
rumore di una normale strada urbana. L'area pratese è raggiunta nei margini esterni (circa 5 km dalla pista) da questi bassi livelli, che poi si riducono ulteriormente ben sotto i 50 decibel alla distanza corrispondente al centro cittadino (circa nove km dalla pista). Centro cittadino che comunque può essere evitato dalle traiettorie di volo con la soluzione di pista "parallela convergente" che sposta la rotta di atterraggio verso l'area industriale del Macrolotto e permette dati ancora più positivi rispetto a quelli citati in precedenza. Per avere un termine di confronto, con l'attuale assetto dell'aeroporto le prime abitazioni di Peretola sono a meno di 1 km dalla fine della pista esistente e la zona di via Pistoiese è a circa 1,8 km.

ARPAT ha voluto ipotizzare anche lo scenario teorico che la nuova pista sia usata in modo non unidirezionale, quindi con voli dalla parte di Firenze: anche in tal caso, peraltro simulato con procedure diverse da quelle che potrebbero essere nella realtà, le impronte sia dei 65 decibel sia dei 60 restano

*Impronte di rumore simulate da ARPAT per la pista parallela all'autostrada. Rispetto all'ipotesi rappresentata, la pista "parallela convergente" sposterebbe le traiettorie di volo verso il tracciato autostradale allontanandole dal centro di Prato.*

## Il gioco dei decibel

A fronte di una situazione acustica positiva per effetti sugli abitati, proprio la rappresentazione delle impronte di rumore (immagine a lato) viene utilizzata per supportare le polemiche in corso contro la nuova pista raccontando scenari inesistenti. Ciò è dovuto all'ingannevole lettura delle isofone, rappresentate fino all'impronta dei 50 decibel, ed all'informazione falsa ma facilmente spendibile che tutto ciò che vi sta sotto sia esposto a rumore devastante. In realtà l'impronta critica è quella dei 65 decibel (limite di legge per le aree residenziali) e, se si vuole mantenere il margine più tutelativo applicato all'attuale pista di Firenze, si può considerare quella dei 60 decibel e nella cartina è evidente il reale impatto territoriale di tali impronte. Le curve successive (le due più grandi) rappresentano livelli che non costituiscono problemi acustici e presentarli come situazioni gravi è prima di tutto una grande scorrettezza. Se il metodo di illustrazione delle isofone usato su Firenze venisse applicato a tanti altri scali, a cominciare da Pisa e Bologna, e quindi si adottasse lo stesso metro di tollerabilità del rumore riservato allo scalo fiorentino, emergerebbero realtà ben peggiori ed altri scali prima del "Vespucci" andrebbero rivalutati e limitati nello sviluppo possibile.



## Attività insediabili nel territorio in base al livello di rumore

DM 31/10/1997 (Decreto attuativo Legge Quadro sul rumore L447/1995)

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

# Pista parallela, soluzione sostenibile

lontane dall'abitato ricadendo entro la parte libera della piana di Castello poco oltre il confine aeroportuale, senza interessare su questo lato alcuna persona con tali livelli di rumore, mentre i primi abitati di Novoli verrebbero ricompresi entro l'impronta sonora dei 55 decibel. Tale ipotesi di volo comunque non è prevista nei progetti aeroportuali e in ogni caso presenterebbe distanze operative penalizzate.

## Emissioni poco significative

Dal punto di vista delle emissioni atmosferiche la presenza di un aeroporto in un territorio urbanizzato apporta un contributo poco significativo. Questo scenario emerge in ogni analisi ambientale e per la Toscana è stato sempre confermato nei vari studi sullo stato dell'ambiente della regione sia riguardo la situazione di Pisa, scalo più grande ed a maggior traffico, sia quello di Firenze. Nelle aree che ospitano le infrastrutture aeroportuali il contributo di inquinanti generato dai voli è tale da disperdersi nel quadro di fondo generato dalle altre fonti inquinanti di gran lunga più impattanti: prima di tutto le infrastrutture stradali, quindi altri impianti, attività e strutture che generano traffico o emissioni (ad esempio i centri commerciali). La classica dimostrazione è il dato ricorrente nelle analisi delle aree aeroportuali che vede i picchi di inquinamento sulle piste registrati quando il vento soffia dalle aree urbane verso l'aeroporto.

In linea con tale situazione risultano quindi gli studi sul quadro atmosferico nell'area aeroportuale di Firenze allegati alla variante al PIT. La zona considerata è un quadrato di 5 km di lato che comprende, oltre alla pista, altre sorgenti emissive quali gli assi stradali e autostradali, impianti industriali e impianti presenti in aree residenziali e il futuro termovalorizzatore. Ciò che emerge conferma quanto noto: il traffico del "Vespucchi" influisce in modo poco significativo sullo stato dell'aria della piana, sia nella situazione attuale, sia con lo sviluppo del traffico previsto per tutti gli inquinanti considerati. Le emissioni di CO dovute al traffico aereo sono oggi di 95,73 tonnellate annue su un

## VIA 2003

La sostenibilità dello sviluppo dell'aeroporto nel sito di Peretola non è una novità perché già nel 2003 il Ministero dell'Ambiente ha emesso un documento di VIA al termine delle valutazioni sul masterplan al 2010, quello tuttora vigente, e del relativo Studio di Impatto Ambientale che già allora aveva valutato l'effetto dello scalo sulla piana sotto tutti i punti di vista. Si tratta di un atto di non poco conto ma che sembra sfuggito a tutti nella mole di nuove valutazioni effettuate o minacciate. Tale autorizzazione ambientale riguardava un incremento dei voli dagli allora 26.800 movimenti annui a 52.600, ossia la stessa consistenza considerata nelle attuali valutazioni. La differenza è che oggi, con i miglioramenti operativi connessi alla pista parallela all'autostrada, tale traffico potrà avvenire con ulteriori margini di tutela ambientale.

totale di 2.195,72 tonnellate nell'area considerata e passeranno a 132,13 (su 1.628,57 totali). Le emissioni di NO<sub>x</sub> sono oggi di 72,59

tonnellate su un totale di 1.053,44 e passeranno a 107,55 (su 1.065,98 totali). Le emissioni di SO<sub>x</sub> sono oggi di 8,13 tonnellate su un totale di 73,52 e passeranno a 11,98 (su 83,19 totali). Le emissioni di PM10 sono oggi di 0,68 tonnellate su 385,71 e passeranno a 0,99 (su 384,89 totali). L'area della piana fiorentina è sicuramente critica dal punto di vista della qualità dell'aria, ma il suo risanamento passa dall'intervento su fonti emissive ben superiori all'aeroporto (viabilità, industrie, impianti di riscaldamento, termovalorizzatore, grandi centri commerciali attrattori di traffico).

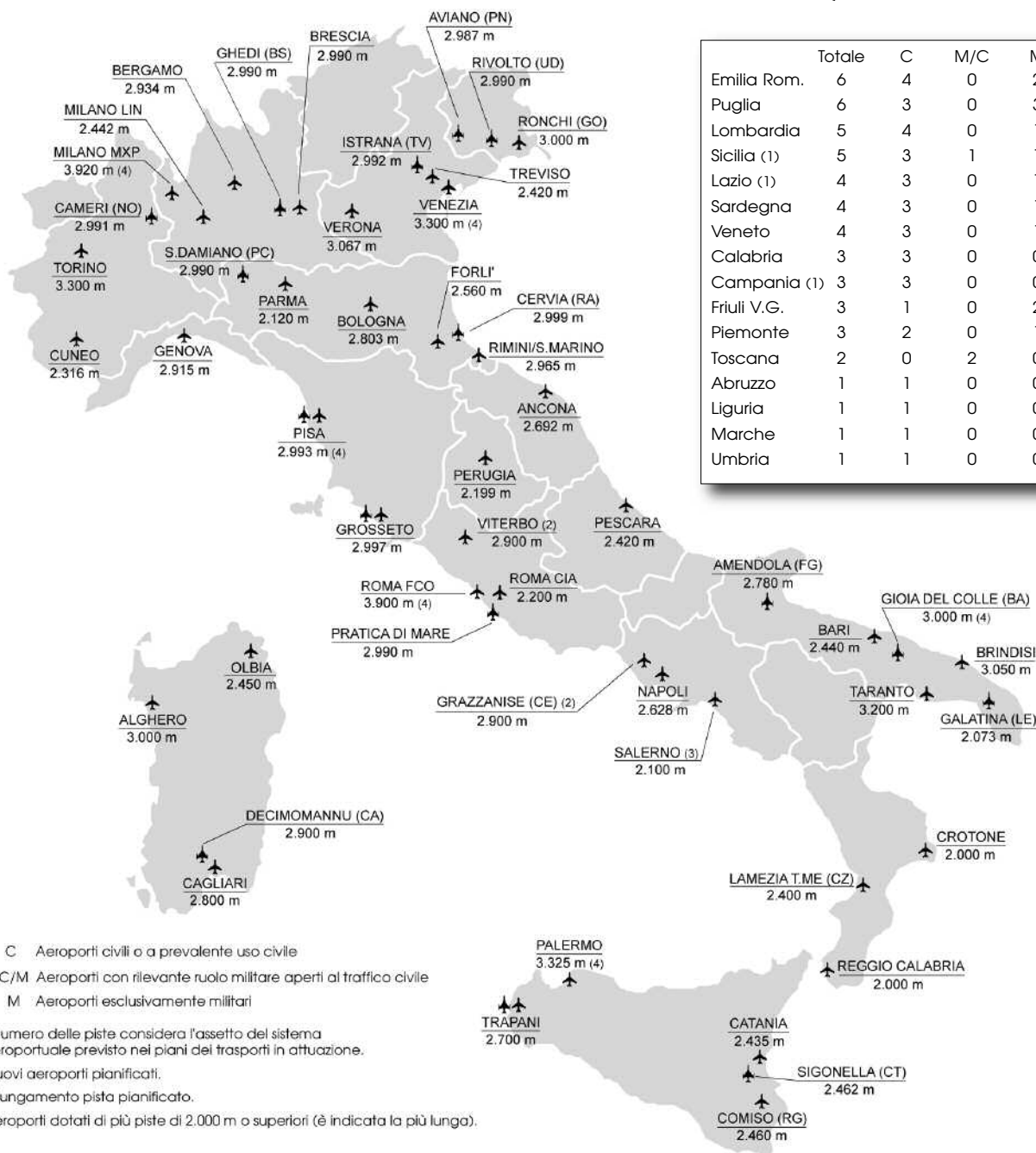
## Fuori PIT

L'evoluzione dello scenario ambientale connesso alla nuova pista in realtà è da considerare molto più positivo in quanto nelle analisi contenute nei documenti del PIT non sono stati considerati molti altri aspetti importanti. Per quanto riguarda l'incidenza dei voli sul quadro delle emissioni atmosferiche non è stato tenuto conto dell'evoluzione della tecnologia aeronautica e della forte riduzione di emissioni che caratterizzano i motori utilizzati sui velivoli di nuova generazione che entreranno in servizio nei prossimi anni. Aspetto evolutivo che invece è stato considerato per i veicoli stradali e tradotto nella previsione di una notevole riduzione di emissioni del traffico viario. Non è stato considerato l'effetto disinquinante della pista parallela per l'assetto più razionale dei piazzali rispetto alle principali procedure di atterraggio e decollo che consente di dimezzare i tempi degli spostamenti a terra degli aerei e di conseguenza delle emissioni in una fase (i rullaggi) di per sé più impattante. Più in generale non è stato considerato l'abbattimento delle emissioni atmosferiche ed acustiche diretta conseguenza del superamento delle disfunzioni operative della pista attuale che eliminano o riducono drasticamente direttamente dei voli, trasferimenti via terra in pulman per centinaia di chilometri da e per gli scali alternati, lunghe attese degli aerei in volo e a terra, procedure ripetute più volte, ecc. La disponibilità della nuova pista parallela all'autostrada significa anche questo.



Sopra: Airbus A320 NEO (New Engine Option); in alto: Bombardier C-Series. Questi due velivoli di nuova generazione che voleranno nei prossimi anni rappresentano l'espressione più avanzata della tecnologia aeronautica volta alla continua ricerca di motori a minor consumo di carburante ed emissioni acustiche ed atmosferiche sempre più ridotte. A differenza di quanto fatto per il traffico veicolare, l'evoluzione ecologica dei velivoli che utilizzeranno il "Vespucchi" non è stata considerata nelle analisi ambientali contenute nella variante al PIT ma rappresenta invece un aspetto essenziale per valutare il reale effetto dei progetti dello scalo fiorentino nella piana.

# Piste italiane (2.000 metri o superiori)



Tra gli argomenti utilizzati per contestare la nuova pista del "Vespucci" è stata avanzata anche la bizzarra idea che lo scalo fiorentino debba rimanere in condizioni "sufficientemente" critiche per mantenere debita distanza dalle capacità dello scalo di Pisa e perché - dicono - una regione non può avere più di uno scalo con piste di un certo livello. Simili tesi sono prima di tutto insensate, perché il "Vespucci" con la nuova pista di 2.000 metri in progetto resterà comunque ben diverso dal "Galilei" di Pisa che ha due piste di 2.993 e 2.736 metri e sta allungando di circa 410 metri l'operatività di quella più lunga. La seconda obiezione è che in realtà tutte le principali regioni hanno già due o più scali con piste in grado di accogliere la tipologia di voli prevista per lo scalo fiorentino.

Attualmente in Italia ci sono 49 piste da 2.000 metri in su e per altre due, ora più corte, è già previsto il raggiungimento della stessa fascia dimensionale. 36 sono piste civili o a prevalente uso civile; tre sono basi militari aperte al traffico civile (Pisa e Grosseto in Toscana); 12 sono basi esclusivamente militari. In vari casi la presenza di basi con esclusivo ruolo militare ha permesso di smilitarizzare in toto o in parte scali a uso misto civile/militare sui quali possono crearsi problemi, come recentemente verificatosi a Trapani in occasione della crisi libica. La Toscana è l'unica regione che non ha una struttura tutta civile di dimensioni adeguate.

La cartina e la tabella mostrano la distribuzione delle piste non inferiori a 2.000 metri sul territorio nazionale: le principali regioni quali Veneto, Emilia Romagna, Calabria, Pu-

glia, Campania, Sicilia o Sardegna (oltre a Lombardia e Lazio) hanno in funzione o nei piani dei trasporti anche tre o quattro scali civili con piste in grado di accogliere velivoli tipo Airbus A320 e Boeing 737 (la tipologia prevista a Firenze). Tra i 14 aeroporti commerciali rientranti tra le strutture individuate come strategiche per il sistema aeroportuale nazionale solo Firenze ha una pista inferiore ai 2.000 metri e la conferma in tale fascia è condizionata alla realizzazione della nuova pista. Tra i 10 aeroporti di seconda fascia tutti hanno piste superiori a 2.000 metri. Tra i 24 scali di terza fascia solo 9 hanno piste inferiori a 2.000 metri. La nuova pista del "Vespucci" serve proprio a colmare la maggiore criticità del sistema aeroportuale toscano che sta nelle carenze delle infrastrutture, a cominciare proprio da quelle di volo.

## Consigli diversi

Pisa, 19 gennaio 2011, Consiglio Comunale sull'aeroporto. Presenti: Governatore della Regione Toscana, Presidente della Provincia di Pisa, Sindaco di Pisa, Presidente di SAT, Amministratore Delegato di SAT. Tutti i vertici di enti e istituzioni confermano l'impegno per lo scalo di Pisa e spiegano nei particolari progetti e investimenti in corso e previsti (150 milioni di euro entro il 2015). Firenze, 21 febbraio 2011, Consiglio Comunale sull'aeroporto. Assenti: Governatore della Regione Toscana, Presidente della Provincia di Firenze, Sindaco di Firenze, Presidente di ADF, Amministratore Delegato di ADF (che non c'è). Dal dibattito generico non scaturisce alcun impegno né informazione concreta sullo scalo fiorentino.

Pisa, 3 febbraio 2011, nuovo Consiglio Comunale sull'aeroporto. Il Comune approva un documento che detta alla Regione le proprie regole per l'eventuale integrazione di SAT e ADF (da vincolare al controllo di SAT) e per l'ipotetica nuova pista di Firenze (da assoggettare al parere del consiglio comunale di Pisa). Da Firenze (ad oggi) nessun segno di vita istituzionale.

Non ha portato per ora novità per l'aeroporto di Firenze l'accordo Regione Toscana-Alitalia presentato lo scorso 1° febbraio.

Alitalia infatti si è inserita su due rotte già presenti da lungo tempo al "Vespucchi" aprendo, dallo scorso 27 marzo, le linee per Amsterdam e Catania con le stesse frequenze e gli stessi orari che erano operati da Meridiana. Dalla stessa data il vettore sardo ha quindi cancellato i voli per la capitale olandese, attivi da 16 anni, ed ha ridotto a due sole frequenze settimanali il volo per Catania che era stato attivato come Avianova nel 1988 e quindi gestito per 23 anni come Alisarda e

## Aspettando l'Alitalia...

**Alitalia**



**Air One**

poi Meridiana. C'è da augurarsi che Alitalia apra presto

vere nuove destinazioni dal "Vespucchi" tra le tante che mancano sia sul

nazionale, sia su rotte europee. Diverso lo scenario per Pisa dove l'accordo promosso dalla Regione ha portato cinque destinazioni nuove (Atene, Minorca, Olbia, Palma di Maiorca e Praga) ed il potenziamento di tre rotte esistenti (Catania, Lamezia Terme e Tirana) ma coordinate con i servizi già operanti per non creare sovrapposizioni di offerta con i vettori presenti sulla tratta. La Regione non ha reso noto quanto sia l'impegno finanziario investito nell'operazione.

## WWF imbarazzante

Tra i doppiopesismi che caratterizzano da sempre la sensibilità delle associazioni ambientaliste verso gli aeroporti toscani si inserisce a pieno titolo (purtroppo) la posizione ri-

badita dal WWF. La rappresentanza toscana del più prestigioso ente di tutela ambientale del mondo sbaglia quando bolla come inutile la pista dello scalo fiorentino. È incomprensibile quando vuole il mantenimento dello stato di fatto e quindi l'attuale situazione per gli abitati sorvolati dai voli e i carichi ambientali inutili derivanti dalle disfunzioni dell'attuale pista. Diviene imbarazzante quando sostiene l'incompatibilità tra aeroporto e il parco a Firenze quando da decenni uno scalo come quello di Pisa convive con il grande parco limitrofo, sorvolato dalle principali traiettorie di volo che passano anche in prossimità di oasi del WWF senza che sia mai stato segnalato alcun problema.

*Dal prossimo 27 maggio Air Berlin aprirà la nuova rotta Dusseldorf-Firenze, che sarà operata giornalmente con Bombardier Q400 da 76 posti. Il vettore tedesco è già presente al "Vespucchi" con il collegamento da Stoccarda, attivato nel marzo 2010. Il volo con Dusseldorf era stato effettuato in passato da Lufthansa con Avro RJ85 e Alitalia con Fokker 70.*

## Aeroporto

Anno 15 - Numero 2  
N° progressivo 55 - Aprile-Giugno 2011  
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](mailto:assogiannotti@interfree.it)  
Presidente: Giorgio Morales



MARCO IAROSSI

### Associazione "V. Giannotti" per lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze

#### QUOTA ASSOCIATIVA 2011

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.

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