



## OSSERVAZIONI ALLA VARIANTE AL PIT

### Impostazione della Variante

In considerazione dell'obiettivo della variante al PIT che assieme alla creazione del parco della piana mira alla qualificazione ambientale e funzionale dell'aeroporto di Firenze, l'Associazione V. Giannotti ritiene prioritario che nel procedimento in atto sia fatta chiarezza sulle soluzioni di assetto della pista capaci di rispondere realmente a tale obiettivo per non continuare ad alimentare un dibattito che rischia di essere falsato da ipotesi che minano in partenza la finalità dello stesso procedimento.

Nei quindici anni di attività la nostra Associazione ha sempre ritenuto la soluzione della questione aeroportuale e del nodo della pista del "Vespucci" un elemento essenziale per la definizione dell'assetto della piana tra Firenze e Sesto Fiorentino. Ciò non per soggettive valutazioni di priorità o di valori da attribuire alle diverse previsioni, ma per ragioni oggettive. Una pista di volo efficiente deve rispondere a precisi requisiti tecnici per garantire la migliore operatività ai velivoli che la devono utilizzare ed il minimo impatto delle attività aeree, requisiti che implicano esatte esigenze localizzative nel territorio. Proprio il fatto che tale aspetto fino ad oggi sia stato sempre poco considerato è la causa delle tante criticità che contraddistinguono l'attuale "Vespucci" e delle contraddizioni e conflitti che emergono con gli strumenti di pianificazione degli enti locali interessati. In questo contesto è inevitabile che oggi la predisposizione del nuovo assetto aeroportuale comporti la necessità di modificare strumenti urbanistici vigenti e rivedere alcune previsioni in essi contenute. D'altra parte qualunque infrastruttura o altra opera inserita in un territorio o un contesto urbano comporta necessariamente modifiche ad assetti o previsioni in essere, come dimostrano altre vicende bel più impattanti che interessano l'area fiorentina (ferrovie, tramvie, terze corsie autostradali, assi viari metropolitani, ecc.) o anche opere accessorie connesse a progetti aeroportuali attuati in altre città (ad esempio a Pisa e Bologna).

Se si vuole quindi ottenere una reale qualificazione funzionale e ambientale del "Vespucci" occorre assumere anche la nuova pista come elemento fondante l'assetto della piana, assieme al parco ed alle altre infrastrutture previste, per assicurarne il migliore inserimento nel territorio gestendone le problematiche e valorizzandone gli aspetti positivi. A tale obiettivo risponde la rotazione della pista in posizione pressoché parallela al tracciato dell'autostrada A11, secondo quanto indicato da studi e progetti fin dagli anni '40 del secolo scorso e come confermato oggi dalle soluzioni indicate dai tecnici. Invitiamo quindi le Commissioni ed il Consiglio Regionale a recepire tale assetto aeroportuale in fase di adozione della variante al PIT predisponendo una perimetrazione dell'ambito territoriale destinato all'aeroporto che consenta la collocazione della pista parallela nella versione più efficace per il rapporto con le aree abitate ed il territorio, identificata nelle valutazioni agli atti come la "parallela convergente" 12/30.

### Soluzione nuova pista "parallela"

La nuova pista parallela all'autostrada risulta la soluzione realmente necessaria in quanto è l'unica in grado di assicurare una vera qualificazione ambientale e funzionale dello scalo fiorentino.

A livello funzionale tale disposizione risponde prima di tutto all'esigenza di garantire una normale operatività alla tipologia di traffico, aerei e voli gestita attualmente ma soggetta a gravi disfunzioni per l'effetto combinato della pista troppo corta e penalizzata da ostacoli naturali e artificiali e l'incidenza in tali condizioni di ogni minimo fenomeno meteorologico. Disfunzioni che oggi colpiscono ogni tipo di volo (anche le tratte più brevi, come quelle per Fiumicino) con effetti





negativi sull'accessibilità dell'area fiorentina, pesanti disservizi e disagi per gli utenti ed i lavoratori aeroportuali, impedendo inoltre al "Vespucci" di svolgere efficacemente anche il ruolo condiviso di city airport già riconosciutogli in tutti gli atti di pianificazione. In particolare, il riassetto dello scalo con la pista parallela all'autostrada 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); garantisce spazi liberi su entrambe le testate della pista per installare strumentazioni e impianti più completi e sofisticati che incrementano l'operatività dello scalo e per garantire ampie aree di sicurezza libere da ostacoli; permette un orientamento rispetto ai venti che assicura un coefficiente di utilizzo (circa 97%) rispondente al minimo indicato dall'ICAO per una funzionalità accettabile di una pista (95%), rispetto al 90,2% della pista attuale; permette di abbattere drasticamente il numero dei dirottamenti dei voli e quindi i gravi disservizi che oggi gravano sul traffico aereo di Firenze; garantisce distanze di pista effettivamente utilizzabili di 2.000 metri, necessarie per accogliere in modo funzionale i velivoli di riferimento previsti. Velivoli che come tipologia rimangono gli stessi di oggi (jet regionali Embraer e Bombardier, "famiglie" Airbus A320 e Boeing 737 Next Generation), ma vengono valorizzati pienamente nelle prestazioni in termini di carico trasportabile e distanze raggiungibili (voli regolari sulle tratte più brevi, apertura di voli per destinazioni più distanti nel continente europeo e nel bacino del Mediterraneo, arrivo di importanti vettori finora tenuti lontani dallo stato della pista).

A livello ambientale la nuova pista parallela all'autostrada, se da una parte comporta il costo dell'occupazione di una porzione di nuovo territorio e una ripermetrazione dell'area del parco a ridosso dal tracciato autostradale, dall'altra ha molteplici ricadute in termini di miglioramento del quadro ambientale, come confermato nelle analisi ambientali contenute negli stessi documenti del PIT. Dal punto di vista acustico si tolgono i voli sugli abitati di Peretola, Brozzi e Quaracchi adesso sorvolati dalle principali traiettorie di atterraggio e decollo ed i voli sull'abitato di Sesto Fiorentino sorvolato dagli aerei nella direttrice di decollo secondaria, verso monte Morello. I movimenti aerei nelle principali traiettorie di volo si svolgerebbero verso la parte libera della piana e i velivoli seguirebbero la fascia autostradale dell'A11 sorvolando in prossimità dello scalo aree inedificate e poi aree interessate essenzialmente da insediamenti industriali, fino a raggiungere le prime aree residenziali a quote che non costituiscono disturbo. La soluzione di pista "parallela convergente" 12/30 permette anche di evitare a maggiore distanza (circa 9 km) il sorvolo dell'area centrale di Prato, tenendo le rotte di atterraggio verso l'area del Macrolotto. Le impronte di rumore (isofone) risulterebbero comunque sempre distanti da centri abitati sia per la fascia dei 65 decibel, limite previsto per le aree residenziali dalle norme nazionali e internazionali (ed adottato ad esempio per gli scali di Pisa e Bologna), sia per quella dei 60 decibel, soglia voluta dagli enti locali abbassando il limite di legge nella zonizzazione acustica vigente dello scalo fiorentino.

Dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico va evidenziato prima di tutto come l'aeroporto sia una fonte di emissioni minimale rispetto ad altre fonti presenti nell'area (primo fra tutti il traffico viario che interessa i tanti assi stradali presenti e i poli di forte attrazione con i centri commerciali della piana), situazione confermata nell'analisi ambientale allegata alla stessa variante al PIT. Per quanto riguarda l'effetto della nuova pista, si deve tenere conto che l'incremento di emissioni per la crescita dei voli è compensato dalla netta diminuzione dei carichi inquinanti oggi provocati dalle disfunzioni della pista penalizzata (dirottamenti, attese degli aerei sia a terra sia in volo, procedure di volo ripetute, movimento di pullman per centinaia di chilometri tra Firenze, Pisa, Bologna e gli altri scali alternati, ecc.). Col nuovo assetto aeroportuale si abbattano inoltre le emissioni inquinanti nell'area aeroportuale grazie alla migliore disposizione tra pista, piazzali di sosta e principali procedure di volo che dimezza gli spostamenti dei velivoli a terra (fase in assoluto più impattante per le emissioni atmosferiche). Sono inoltre possibili procedure più efficienti e rapide, quindi meno impattanti, in tutte le fasi di movimentazione aerea. Vanno infine considerati i progressi della





tecnologia aeronautica che stanno sviluppando motori a sempre minore consumo di carburante e quindi a minori emissioni (come gli A320 "NEO" di Airbus o i Bombardier C-Series). Molti di questi aspetti positivi connessi alla nuova pista non sono stati considerati nelle valutazioni ambientali pur favorevoli allegate alla variante al PIT.

Gli effetti di qualificazione ambientale e funzionale connessi alla nuova pista parallela all'autostrada sintetizzati sopra non sarebbero ottenibili con il mantenimento dell'attuale pista, allungata o no, che invece confermerebbe la permanenza sostanzialmente di tutte le attuali criticità dello scalo.

### **Parco e Aeroporto**

Sulla specifica questione della compatibilità tra parco e aeroporto, nodo essenziale del dibattito in corso, l'Associazione V. Giannotti ha sempre ritenuto non corretta un'impostazione che necessariamente ponga un contrasto tra le due realtà. Entrambe infatti possono trovare il proprio spazio e coesistere, sia dal punto di vista territoriale ed ambientale sia funzionale. D'altra parte lo scalo fiorentino è un'infrastruttura presente da 80 anni nel territorio oggi destinato a far parte del parco e rappresenta un servizio essenziale per l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia, così come altre infrastrutture presenti o previste nella stessa piana.

Dal punto di vista territoriale l'attuale aeroporto (circa 115 ettari) incide sulla vasta area destinata al parco in misura molto limitata ed anche l'incidenza dell'area necessaria per la nuova pista è minimale: circa 100 ettari a ridosso dell'autostrada A11 su un'estensione del parco da Castello alla zona di Prato inizialmente indicata in 3.200 ettari ed incrementata nella perimetrazione territoriale della variante al PIT a 7.400 ettari. Nel comune di Sesto Fiorentino, territorio direttamente interessato dalla localizzazione della nuova pista, l'area a parco delimitata negli strumenti urbanistici è di circa 460 ettari quindi, posizionata la pista (100 ettari a ridosso dell'autostrada A11), si mantiene una vasta area destinata allo stesso parco non interessata dall'area aeroportuale né dai sorvoli (tutta la parte a nord e nord-ovest verso l'abitato sestese). Va anche ricordato come il sedime che accoglie una pista di volo sia soprattutto un grande vuoto, con una minima parte materialmente occupata da infrastrutture (pista e raccordi), mentre il resto rimane una grande area verde sistemata a Prato come fascia di sicurezza della pista stessa. In un parco metropolitano inteso come "vuoto urbano", l'area aeroportuale ed il suo intorno si inseriscono proprio come una grande area vuota, destinata a rimanere tale per i vincoli di inedificabilità che comporta nelle zone limitrofe.

Il nuovo assetto aeroportuale con la pista parallela all'autostrada consentirebbe inoltre la dismissione di parte dell'attuale sedime dove ricade la pista esistente che potrebbe essere ceduto allo stesso parco. In tale assetto si ricucirebbe il territorio tra la piana di Castello e la piana di Sesto Fiorentino ora separate proprio dalla pista attuale. Ciò consentirebbe un migliore sviluppo dei collegamenti previsti tra Firenze e Sesto (assi stradali, linea 2 della tramvia, piste ciclabili), cosa che verrebbe ostacolata fortemente dall'eventuale allungamento della pista esistente. Nel complesso quindi la nuova disposizione della pista migliorerebbe l'assetto dello stesso parco dando davvero continuità fisica all'area verde da Prato a Firenze e si avrebbe un aeroporto circondato su tre lati dalla grande area verde e su un lato dall'autostrada, distanziandolo e separandolo da ogni insediamento abitativo. Il parco attorno all'area aeroportuale potrebbe essere attrezzato con percorsi pedonali e ciclabili, aree di sosta ed osservazione e con la stessa attività aerea come elemento di attrattiva. È consuetudine in tutto il mondo affiancare aeroporti e parchi, sviluppando nelle aree verdi funzioni ed attività che contribuiscono ad avvicinare i cittadini al mondo del volo ed alle realtà aeroportuali. Ricordiamo anche che un aeroporto ben organizzato nella parte "lato terra", accessibile a tutti, può rappresentare un punto di riferimento per il territorio ed i cittadini grazie alla variegata offerta di servizi che vi si possono insediare (uffici postali, farmacie, servizi bancari, spazi commerciali, presidi delle forze dell'ordine e sanitari, ecc.). In questo senso è importante che l'area





terminale dello scalo sia facilmente accessibile dalle aree abitate più vicine (Peretola, Novoli, Castello, Sesto Fiorentino), anche tramite i percorsi pedonali e ciclabili che caratterizzeranno il futuro parco.

Per quanto riguarda più in generale le valutazioni sulla coesistenza tra parco ed attività aerea, si dovrebbe tener conto che tale situazione è comune in tante realtà. Un esempio è presente proprio in Toscana, nell'area di Pisa, dove da sempre l'attività aeroportuale convive con il Parco di Migliarino San Rossore. In particolare le principali traiettorie di volo dello scalo pisano, percorse da aerei di ogni tipo civili e militari, sorvolano l'area del parco per circa 11 km di territorio dalla costa, in corrispondenza dell'area marina protetta delle Secche della Meloria, fino al sedime dello scalo che confina con il parco stesso. Non risulta che tale convivenza abbia mai provocato problematicità né si è mai avuto notizia di proteste da parte dei gestori del parco (che comprende anche oasi del WWF, produzioni di agricoltura biologica, ecc.) o di altra associazione ambientalista per la coesistenza tra aerei e avifauna o per disturbo alle tante attività agricole, didattiche, escursionistiche, ecc. che si svolgono nel parco.

### **La nuova pista per il sistema toscano**

La nuova pista che garantisca la qualificazione funzionale del "Vespucci" non è necessaria solo per assicurare efficienti collegamenti aerei all'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia, ma è strategica anche per costruire un vero sistema aeroportuale regionale. La Toscana infatti è gravata da una forte arretratezza nella dotazione di infrastrutture aeroportuali rispetto a tutte le principali regioni italiane ed europee, frutto di scelte gravemente sbagliate attuate nel passato. Oggi la risposta a tale criticità non può che essere il potenziamento delle infrastrutture stesse, a cominciare dalle piste di volo e quindi soprattutto dalla pista per l'aeroporto a servizio dell'area fiorentina, la realtà che a livello nazionale presenta il maggiore divario tra domanda di traffico aereo e capacità di risposta delle infrastrutture. Un divario che non può essere in alcun modo colmato con il ricorso a strutture di altre città troppo lontane come Pisa o Bologna (80-100 km e circa un'ora di percorrenza tra viaggi, attese e cambi di mezzi). Nessuna città al mondo ha l'aeroporto tanto distante (la distanza media in Italia è di 10 km, in Europa di circa 14 km) e comunque sia Pisa sia Bologna sono entrambe strutture già gravate da proprio intenso traffico e criticità di vario tipo. Allo stesso modo non sono attuabili vere navette ferroviarie veloci tra l'area fiorentina e tali aeroporti, collegamenti non realizzabili su simili distanze e per scali di dimensione regionale e comunque non rispondenti all'esigenza primaria di creare in Toscana nuova capacità aeroportuale.

Nell'assetto attuale, ormai consolidato, il sistema toscano ha bisogno di entrambi gli scali di Pisa e Firenze messi in condizioni di operare nel proprio ruolo, cioè dotati di tutte le opere necessarie a garantirne il migliore funzionamento: a Pisa, che è e resterà l'infrastruttura di dimensioni maggiori in grado di accogliere ogni tipo di traffico, si sta facendo con le opere già in corso o approvate (150 milioni di euro entro il 2015); a Firenze deve essere avviato con il via libera alla realizzazione della nuova pista e tutte le opere collegate in ambito aeroportuale (piazzali, aerostazione, ecc.) e territoriale (collegamenti su ferro con la città e la direttrice Prato-Pistoia).

Firenze, 28 aprile 2011

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

CP 1463 Firenze 7 - 50121 Firenze

Tel. 055 330601

email [assogiannotti@interfree.it](mailto:assogiannotti@interfree.it)

