



**Note dell'Associazione V. Giannotti inerenti la questione aeroporto per il documento:
"2. L'integrazione del Parco della Piana nel Pit"**

Le ragioni del parco della piana (pag.6)

L'Associazione V. Giannotti non ritiene corretta un'impostazione del dibattito sul parco della piana che necessariamente ponga un contrasto con l'aeroporto ed il progetto della nuova pista. Entrambe le realtà, 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 con le ultime previsioni a 7.400 ettari. 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.

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, piste ciclabili) 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. 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. 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.





Il parco e la qualità della vita e il benessere per gli abitanti della piana (pag.20)

Il nuovo assetto aeroportuale connesso alla realizzazione della nuova pista parallela all'autostrada, se da una parte comporta il costo dell'occupazione di una porzione di nuovo territorio, dall'altra ha importanti ricadute in termini di miglioramento del quadro ambientale.

Dal punto di vista acustico si toglierebbero 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. Tutti i movimenti aerei nelle principali traiettorie di volo si svolgerebbero verso la parte libera della piana e i velivoli seguirebbero sia in decollo sia in atterraggio la fascia autostradale dell'A11 sorvolando in prossimità dello scalo aree inedificate e poi aree interessate essenzialmente da insediamenti industriali, fino a raggiungere quote che non costituiscono disturbo. Le impronte di rumore (isofone) risulterebbero 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 verrebbe diminuito nettamente l'impatto del traffico aereo oggi causato dalla pista penalizzata e sottoposta a limitazioni e dirottamenti che genera inutili emissioni per le lunghe attese degli aerei sia a terra sia in volo e le procedure di volo ripetute quando le condizioni meteorologiche sono ai limiti delle minime operative. Si eliminerebbe il grande movimento di pullman per centinaia di chilometri tra Firenze, Pisa, Bologna e gli altri scali alternati ogni volta che si verificano dirottamenti a causa del combinato effetto di pista troppo corta e condizioni meteo sfavorevoli. Si dimezzerebbero le emissioni inquinanti nell'area aeroportuale grazie ad un migliore assetto tra pista, piazzali di sosta e principali procedure di volo che dimezzerebbe gli spostamenti dei velivoli a terra (fase in assoluto più impattante per le emissioni atmosferiche perché i motori funzionano a più bassa potenza e temperatura). Sarebbero inoltre possibili procedure più efficienti e rapide, quindi meno impattanti, in tutte le fasi di movimentazione aerea.

Concepire le infrastrutture in funzione del parco. La questione dell'aeroporto. (p.25)

L'Associazione V. Giannotti, nei suoi 15 anni di attività, ha sempre ritenuto la soluzione della questione aeroportuale e del nodo della pista l'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 nelle decisioni sulla questione aeroportuale fiorentina è la causa delle tante criticità che contraddistinguono l'attuale "Vespucci". Assumere invece la nuova pista come elemento fondante l'assetto della piana, assieme al parco ed alle altre infrastrutture previste, è essenziale per assicurarne il migliore inserimento nel territorio gestendone le problematiche e valorizzandone gli aspetti positivi, garantendo così un aeroporto realmente funzionale all'area fiorentina. 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 analisi e dalle soluzioni indicate agli enti locali dai tecnici. Una pista di 2.000 metri utilizzabili, con fasce di sicurezza di 240 metri sulle due testate e spazi liberi adeguati sui prolungamenti dell'asse pista per l'installazione delle necessarie strumentazioni. Tale dimensione è necessaria per assicurare una migliore operatività alla stessa tipologia di velivoli attualmente impiegati o che dovrebbero poter essere accolti per i servizi propri dello scalo fiorentino (jet regionali Embraer e Bombardier, "famiglie" Airbus A320 e Boeing 737 Next Generation) e consentire la necessaria operatività con le procedure verso la parte libera della piana ed è una lunghezza compatibile con il contesto nel quale la struttura si inserisce.

L'assetto ottenibile con questa pista assicura un aeroporto in grado di funzionare nel ruolo minimo riconosciuto sulla carta negli atti di pianificazione locali e nazionali (scalo cittadino per collegamenti in ambito nazionale ed europeo) e dà risposta ai problemi di accessibilità aerea del territorio fiorentino.





Problemi non risolvibili con diverse soluzioni come il ricorso ad aeroporti di altre città lontani 80-100 km ed oltre un'ora di percorrenza reale (Pisa e/o Bologna). Nessuna città, anche di rilevanza internazionale molto inferiore a quella di Firenze, è servita da scali tanto distanti (la distanza media per scali di dimensione europea è di circa 13 km). Su distanze di 80-100 km non sono attivabili vere navette ferroviarie città-aeroporto, ma solo normali servizi ferroviari tra città con esigenze legate all'utenza pendolare e "rottture di tratta" con cambi di mezzi per raggiungere gli scali aerei (come avviene per Pisa e Bologna). Infine, va ricordato che un aeroporto efficiente nell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia è condizione essenziale per creare davvero un sistema aeroportuale toscano assieme al "Galilei" di Pisa (che resta comunque l'infrastruttura aeroportuale più grande, specializzata soprattutto nei voli low cost, charter e cargo e con la possibilità di gestire voli intercontinentali).

Il governo del processo progettuale (p26)

L'Associazione V. Giannotti, ad oggi, esprime un giudizio critico sull'evolversi delle procedure regionali che stanno coinvolgendo lo scalo fiorentino da circa due anni. Da una parte è positivo che una procedura di pianificazione urbanistica si sia proposta di includere la questione aeroporto dopo un lungo periodo di atti comunali, provinciali e regionali che non hanno trattato la vicenda, contribuendo a creare i contrasti e le mancanze attualmente in essere negli strumenti urbanistici, evidenziati anche da vari enti locali. Dall'altra parte però tali procedure appaiono eccessivamente lunghe e complesse e comunque finora svolte con attenzione non adeguata ai problemi dello scalo.

Per quanto riguarda la procedura di partecipazione per il Parco della piana, avevamo espresso all'inizio un giudizio positivo a condizione che il coinvolgimento in tale procedura dell'aeroporto fosse stata pensata come un'occasione per spiegare pubblicamente le problematiche dello scalo e tutti gli effetti dei progetti in discussione (criticità e benefici); invece ad oggi in ogni passaggio di tale processo è stata posta attenzione alla questione aeroporto sostanzialmente solo come elemento di criticità. Riguardo quanto finora noto in merito all'iter della variante al PIT, la nostra critica riguarda prima di tutto l'impostazione che ha posto lo scalo in secondo piano e che negli atti ad oggi resi pubblici denota ancora mancanza di attenzione per le problematiche aeroportuali, rischiando di vanificare lo stesso processo in atto. Infatti, se l'obiettivo è la qualificazione funzionale ed ambientale dello scalo, si dovrebbe tener conto in partenza dell'assetto in grado di garantire tale qualificazione, che corrisponde ad una precisa soluzione per la pista, cioè la pista parallela all'autostrada. Appare invece inutile considerare soluzioni non valide o costruire un contesto territoriale dove poi la pista giusta non ci sta o viene consentita con paletti e vincoli tali da inficiarne la funzionalità, mantenendo lo scalo in situazione funzionale ed ambientale critica e quindi non risolvendo la questione aeroporto.

Altro motivo di critica verso gli iter regionali finora in corso riguardano il continuo richiamo all'esigenza di nuovi studi e valutazioni sull'aeroporto quando su tale materia è già disponibile tanto materiale e le stesse questioni in discussione oggi (ad esempio la localizzazione della pista) sono dibattute da decine di anni sempre con le stesse argomentazioni e gli stessi esiti. Ciò naturalmente porta a dilatare i tempi delle decisioni ed appesantire le stesse procedure. Appare inoltre piuttosto discutibile e contraddittorio che da parte del sistema istituzionale regionale si applichino ai due maggiori scali toscani - Pisa e Firenze - politiche estremamente diverse in relazione a tutti gli aspetti connessi alla questione aeroporto: valutazioni ambientali, applicazione delle normative sui limiti di rumore compatibili con la residenza, rapporti con gli strumenti urbanistici, valutazione della compatibilità tra parchi e attività aerea, considerazione per i progetti proposti dai gestori aeroportuali, valutazione delle opere accessorie connesse ai progetti aeroportuali, ecc. Tali discrepanze, infatti, vanno in senso opposto all'ipotizzata politica di sistema per gli aeroporti toscani.

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

Firenze, 21 gennaio 2011

