



PIT: pista sostenibile

Dai documenti annessi alla delibera della variante al PIT (Piano d'Indirizzo Territoriale) approvata dalla Giunta Regionale lo scorso 27 febbraio è arrivata l'ennesima conferma della sostenibilità ambientale della nuova pista parallela convergente 12/30 prevista per l'aeroporto di Firenze. Confermata da ARPAT la netta evoluzione positiva per gli effetti acustici sugli abitati, con l'annullamento delle criticità presenti oggi nella zona Peretola, Quaracchi, Brozzi, Quinto Basso e Sesto Fiorentino senza che tali situazioni si spostino su altre aree edificate (come noto, la popolazione esposta a livelli superiori a 60 dB scenderà dalle attuali 1.100 a 40 persone).

Confermata la sostenibilità sotto il profilo degli inquinanti atmosferici con l'aeroporto che, anche con il previsto incremento del traffico aereo, si mantiene fonte poco significativa rispetto al quadro generale dell'area e ad altre sorgenti a impatto ben maggiore sulle quali si deve agire e si prevede di intervenire per migliorare l'ambiente della piana. Un quadro di sostenibilità che conferma una situazione di scarsa incidenza sulla qualità dell'aria comune ad ogni aeroporto, anche di grandi dimensioni (un esempio è riportato a pagina 8).

Confermata dai responsabili di ARS (Agenzia Regionale Sanità) la non rilevanza dello scalo sotto il profilo sanitario (e la non necessità di ulteriori studi in merito). Sotto tale profilo infatti i dati base sono quelli ambientali di ARPAT relativi ad aria e rumore che - come visto - sono già rassicuranti, soprattutto per la componente più influente, quella acustica, che con la nuova pista 12/30 avrà l'evoluzione più positiva.

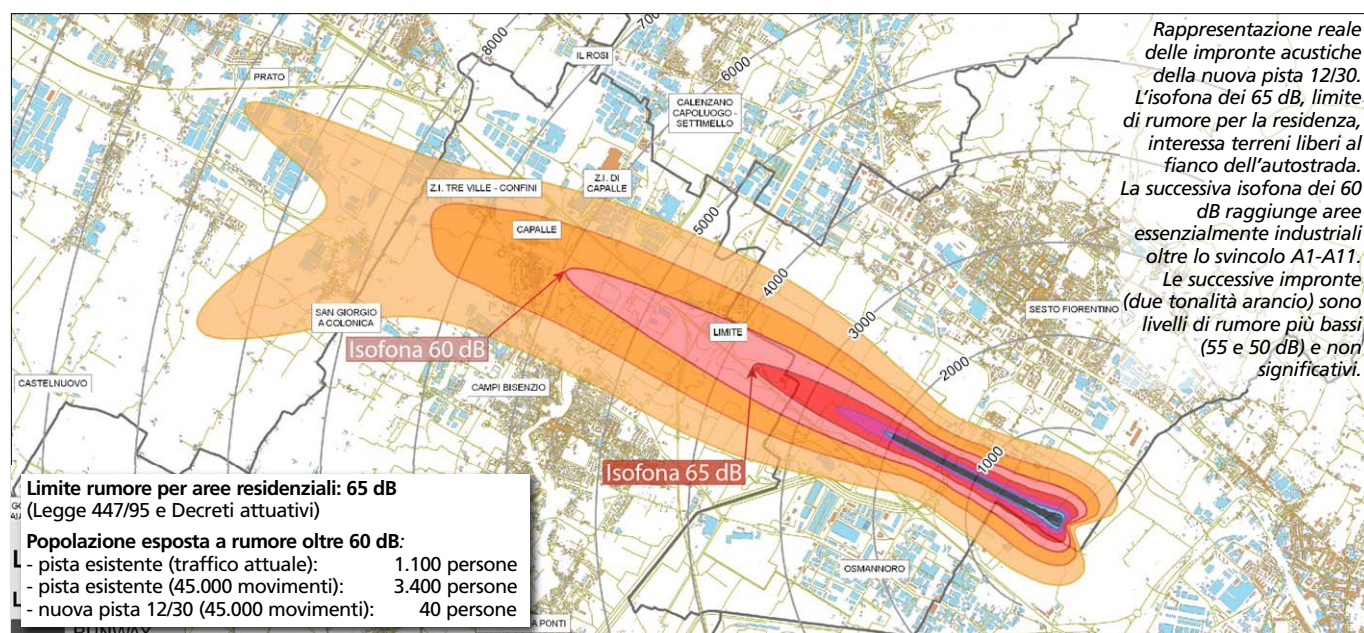
www.associazione-aeroporto-fiorenze.it



Da aprile 2013 l'Associazione "V. Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze è finalmente sul web grazie all'attivazione del proprio sito internet. L'iniziativa si propone come punto di riferimento per i nostri soci e per chiunque voglia informarsi su tematiche inerenti la questione aeroportuale fiorentina.

Il sito nasce come strumento per la diffusione del materiale prodotto in 18 anni di vita dell'associazione quali documenti, comunicati stampa, dossier e soprattutto il nostro notiziario trimestrale "Aeroporto", giunto al 63° numero in 17 anni di pubblicazione. Il tutto sarà scaricabile liberamente in formato PDF via via che saranno attivate e aggiornate le varie sezioni. Oltre all'immane blog, con il quale diffonderemo e commenteremo le notizie più importanti riguardanti la questione aeroportuale, il sito presenta le sezioni "Domande frequenti" e "Falsi miti" nelle quali trovano chiarimento dubbi e luoghi comuni che, nel corso della trentennale esperienza del team dell'associazione, ci siamo sentiti e ci sentiamo ripetere più di frequente e approfondimenti sui vari temi che caratterizzano la vicenda.

Con questo strumento l'Associazione "V. Giannotti" intende contribuire alla corretta informazione sui vari aspetti inerenti la pista fiorentina e il sistema aeroportuale toscano in un momento decisivo che vede spesso il dibattito in corso caratterizzato da posizioni anche istituzionali poco rispondenti alla realtà o del tutto prive di fondamento.





Tra il 22 e il 31 marzo Vueling ha avviato l'attività della base fiorentina con i nuovi voli per Amburgo, Berlino Tegel, Copenaghen, Londra Heathrow e la ripresa di quello per Madrid, in aggiunta ai voli già operativi per Barcellona e Parigi Orly, tutti effettuati con Airbus A319.

MARCO IAROSI

PIT: pista positiva

I documenti della variante al PIT contengono anche l'ennesima conferma delle ricadute generali positive connesse al previsto sviluppo dell'aeroporto dotato di nuova pista in termini di competitività del territorio, sostegno all'economia e all'occupazione, con benefici ben superiori ai costi. I numeri, stilati e aggiornati nuovamente da IRPET (Istituto Regionale Programmazione Economica della Toscana) sono quelli già ben noti e evidenziati in precedenti studi. I più significativi riguardano la creazione di posti di lavoro (fino a circa 2.900 diretti e indiretti a scala regionale) e l'incremento del PIL (fino a circa 750 milioni di euro). Effetti positivi che ovviamente ricadono su tutta l'area metropolitana (e sull'intera regione) e per vari aspetti più sui comuni della piana che sul capoluogo regionale.

Ad esempio per l'effetto catalizzatore dello scalo per la localizzazione di nuove attività e imprese che certamente possono trovare spazi più facilmente al di fuori del territorio comunale di Firenze. Altrettanto ovvi i benefici generali indotti dalla migliore accessibilità internazionale del territorio per le ricadute in termini di flussi turistici legati a eventi, mostre, attività culturali e scientifiche presenti in tutta l'area metropolitana. Benefici ovviamente ricadenti in tutta l'area

metropolitana da Firenze a Prato, Pistoia e in tutti i comuni della piana che proprio nell'aeroporto possono avere una ideale vetrina internazionale.

PIT: pista compatibile

La variante al PIT, che nella definitiva versione ha recepito l'areale necessario alla nuova pista 12/30, è soprattutto una grande piano territoriale che sancisce la possibile compatibilità dell'aeroporto di Firenze e del suo nuovo assetto nel territorio della piana, concretizzando quanto la nostra associazione ha sempre sostenuto. Il fatto cioè che lo scalo e la nuova pista fossero elementi compatibili se ci fosse stata la volontà di considerarli parte del disegno complessivo di questo ambito territoriale, con le relative esigenze localizzative e funzionali ma anche opportunità e non più corpi estranei o elementi di risulta ignorati da strumenti urbanistici disegnati per decenni come se l'aeroporto non esistesse.

L'adeguamento dell'aeroporto (infrastruttura localizzata nella piana tra Firenze e Sesto Fiorentino da oltre ottant'anni) con la realizzazione della nuova pista "parallela" (ipotizzata fin dalla fine della seconda guerra mondiale) ovviamente comporta modifiche ad assetti e previsioni in essere, com'è naturale

per qualunque opera inserita in un contesto territoriale o urbano. Comporta, come noto, la ripermostrazione di una piccola porzione del grande parco della piana (circa 97 ettari interessati su 7.000 totali), l'adeguamento dell'assetto idraulico e della rete dei fossi e canali e del sistema viario intercettato dalla pista ed altre sistemazioni ambientali nell'intorno aeroportuale. Può consentire il recupero di un diverso assetto dell'area di Castello al fianco del parco di 80 ettari confermato dal PIT. Sarà accompagnato, se le cose procederanno come sembrano impostate, dalla definizione dell'intero sistema infrastrutturale dell'area (viabilità, tranvie, servizi ferroviari) che potrà avere proprio nell'aeroporto uno snodo prioritario, data la rilevanza sovracomunale e interprovinciale di tale infrastruttura. Insomma, se approvato, avviato e gestito correttamente e con la giusta volontà, partendo proprio dall'esigenza prioritaria della nuova pista e di uno scalo funzionale, il piano territoriale potrebbe essere davvero un'importante occasione di rilancio per tutti i comuni della piana e dell'area metropolitana da Firenze a Prato e Pistoia.

PIT: pista "minimale"

Se in varie parti dei documenti del PIT resta ancora qualche cenno a soluzioni di pista ormai archiviate (pista obliqua 09/27) o a opzioni nulle (mantenimento pista attuale, con o senza ritocchi), la variante conferma di fatto che se ci sarà una nuova pista, sarà la pista con il giusto orientamento, l'ormai famosa "parallela convergente" 12/30, peraltro unica soluzione che implica i benefici delineati nei punti precedenti. Le caratteristiche sono quelle note: lunghezza di 2.000 metri (più le aree di sicurezza di 240 metri sulle testate); uso monodirezionale, ossia con procedure di volo dalla parte libera della piana (salvo situazioni di emergenza); assenza di bretella di rullaggio. Lo scalo fiorentino quindi, se gli iter imbastiti arriveranno in fondo, avrà una pista che migliorerà in modo significativo la funzionalità (oltre a risolvere le criticità ambientali) e consentirà un margine di sviluppo, ma si manterrà comunque un'infrastruttura di dimensioni limitate. Tanto per avere un'idea, tra i 46 scali commerciali italiani il "Vespucci" passerà per dimensione di pista dal 38° posto attuale al



MARCO MINARI

Il 27 marzo la spagnola Volotea ha iniziato ad operare su Firenze con il volo per Catania, seguito il 28 marzo dal collegamento per Palermo, operati con Boeing 717. Dal prossimo 1° giugno partiranno i voli per Bordeaux e Nantes.



AEROWEB-FR-NET

Dal 31 marzo Air France ha ripreso il volo per Lione operato con ATR 42 gestito dalla nuova HOP!, marchio che ha raggruppato i vettori aerei del settore regionale della maggiore compagnia francese. Il collegamento è effettuato con due frequenze settimanali (sabato e domenica).

35°, più o meno assieme a Crotone (terzo scalo della Calabria). Una situazione di contenimento dello sviluppo del tutto singolare, frutto delle note vicende storico-politiche della questione aeroportuale toscana e incomprensibile per qualunque osservatore esterno, ma comunque in grado di garantire allo scalo fiorentino un salto di qualità e la necessaria normalità operativa. Un livello "minimo" di aeroporto e di pista che però in alcun modo deve essere ulteriormente penalizzato o vincolato in fase di definizione, realizzazione e gestione del progetto e dello scalo (qualunque sia il soggetto gestore scelto o imposto).

PIT: pista o no?

A fronte della conferma dei benefici pubblici e generali indotti dall'aeroporto reso efficiente e della definizione della dimensione e del ruolo dello scalo fiorentino nell'ambito del PIT, si farà o no la nuova pista? Al momento ancora non si può sapere né se né quando. L'atto urbanistico, cioè la variante al PIT, prima o poi sarà approvato dal Consiglio Regionale. I tempi sono indefiniti dato che a passaggi scadenzati (come i 60 giorni per le osservazioni seguenti all'adozione in Consiglio) precedono e seguono fasi senza tempi certi, come quello attuale che ancora attende i passaggi nelle commissioni a quasi due mesi dall'approvazione della Giunta Regionale. Difficilmente l'approvazione, se ci sarà, verrà prima del 2014.

Ma sul procedere di tutto l'iter pesa anche (e soprattutto) la spada di Damocle della famigerata holding tra SAT e ADF, che di per sé non sarebbe un problema ma lo diventa di fronte alla conferma del vincolo (o ricatto) del via libera al PIT (e alla pista di Firenze) solo dopo la creazione del nuovo soggetto unico per il controllo politico del sistema aeroportuale toscano. Soggetto per ora del tutto indefinito, per il quale è stato sottoscritto un accordo tra enti pubblici di SAT e ADF (26 febbraio) che, in concreto, ha sancito la decisione comune di cercare un consulente al quale affidare uno studio che valuti se e come sia possibile creare la holding. Dopodi-

ché (chissà se e quando) si potrà procedere all'approvazione del PIT e della pista.

Ma se la variante al PIT un giorno sarà approvata, si farà o no la nuova pista? Non si sa. Il giorno della presentazione in Regione dell'atto urbanistico (27 febbraio) tutti gli intervenuti, dal presidente agli assessori interessati, hanno ripetuto più volte che tutte le opere extra-aeroporto previste nel piano (tranvie, parco, servizi ferroviari, interventi su aree archeologiche, ecc.) si faranno certamente "anche se la pista non dovesse essere realizzata". Presupponendo quindi che alla fine dei giochi la soluzione potrebbe anche essere l'opzione aeroportuale nulla (peraltro contenuta come ipotesi nello stesso documento del PIT), cioè la realizzazione del parco con annessi e connessi e il "congelamento" dell'aeroporto nello stato attuale. Risoluzione che potrebbe essere indotta dal carico di prescrizioni per la realizzazione della pista dettate ad ADF proprio con la variante (cfr documento riportato a pag. 4 e 5) e sulle quali, secondo il copione delineato, dovrebbe essere chiamata a pronunciarsi e decidere la nuova holding SAT-ADF. In sostanza, per ora, sulla vicenda continuano a prevalere dubbi e interrogativi, senza certezza per tempi e progetti.

Toscana 7° polo

In base ai dati di traffico ufficiali resi noti da ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) relativi ai 46 scali italiani che nel 2012 hanno ospitato voli commerciali (rielaborati per regioni dalla nostra Associazione) la Toscana si conferma il 7° polo aeroportuale nazionale per passeggeri.

polo aeroportuale	passengeri
1 Lazio	41.233.174
2 Lombardia	36.324.571
3 Veneto	13.572.270
4 Sicilia	12.480.324
5 Emilia Romagna	7.104.567
6 Sardegna	6.926.015
7 Toscana	6.340.346
8 Puglia	5.866.087
9 Campania	5.766.676
10 Piemonte	3.739.945
11 Calabria	2.923.096
12 Liguria	1.398.090
13 Friuli Venezia Giulia	878.690
14 Marche	557.557
15 Abruzzo	555.105
16 Umbria	199.503
17 Trentino Alto Adige	36.432
18 Valle d'Aosta	72

In un anno di generale flessione del traffico aereo, incrementi di passeggeri sono stati registrati in sette regioni: Veneto, Puglia, Campania, Liguria, Friuli, Abruzzo e Umbria. La Toscana si mantiene in una posizione inferiore alla propria reale potenzialità, conseguenza della mancanza di capacità delle proprie infrastrutture aeroportuali a fronte della domanda di traffico esistente. Posizione destinata a rimanere tale finché il sistema regionale non sarà in grado di funzionare adeguatamente con la nuova pista di Firenze.



Il 31 marzo è ripreso il volo giornaliero (raddoppiato il sabato) per Bruxelles di Brussels Airlines operato con Avro RJ100. Nella foto il velivolo in sosta sui piazzali dello scalo belga.

BRUSSELS AIRLINES

Pista e PIT: condizioni regionali

Come preannunciato, l'iter della variante al PIT (Piano d'Indirizzo Territoriale) approvata dalla Giunta Regionale lo scorso 27 febbraio è stato corredato da una lunga serie di prescrizioni che ADF dovrebbe seguire per andare avanti con l'idea della nuova pista.

Molti sono adempimenti scontati, ossia opere connesse all'inserimento della pista nel territorio della piana e in quanto tali già considerate nelle relative soluzioni proposte. Meno chiare sono le modalità attuative di varie prescrizioni (su tutte l'adeguamento del Fosso Reale e dello svincolo autostradale di Sesto Fiorentino) richieste dalla Regione con soluzioni diverse e molto più complesse e costose rispetto a quelle progettate da ADF e validate da ENAC.

Altri adempimenti risultano piuttosto discutibili, come la necessità di un "comitato di garanzia" che dovrebbe tenere sotto controllo l'attività del "Vespucci"; oppure la richiesta di una VIS (Valutazione di Impatto Sanitario), studio in realtà non necessario perché tutte le garanzie ambientali generali sono già contenute nei documenti del PIT e specifici approfondimenti sono già inseriti nella normale procedura di VIA (Valutazione Impatto Ambientale) prevista nell'iter del masterplan aeroportuale che potrà partire se e quando il Consiglio Regionale approverà la variante al PIT. Qui di seguito riportiamo comunque integralmente il testo relativo alle prescrizioni regionali (Allegato A5 "Disciplina masterplan"), prescrizioni che - per ammissione della stessa Regione - potrebbero anche indurre la "nuova" ADF (tramite la holding che nel frattempo dovrebbe nascere) a rinunciare al progetto.

Articolo 5 ter. Prescrizioni per il progetto di qualificazione

Ai fini della valutazione di sua competenza nel procedimento di approvazione del piano di sviluppo aeroportuale, la Regione verifica, in riferimento alle possibili soluzioni di pista all'interno dell'ambito di salvaguardia S2, corrispondenti al prolungamento della "pista attuale" e alla "pista parallela convergente con orientamento 12/30", da ora in poi chiamata pista parallela convergente, ai sensi dell'articolo 9, comma 12 quater, che:

a) il piano di sviluppo aeroportuale per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze sia congruente agli obiettivi strategici di cui all'articolo 5 bis, e con le relative funzioni definite per l'aeroporto di Firenze-Peretola quale city airport;

b) lo sviluppo dell'unica pista di atterraggio sia realizzato nel rispetto della sostenibilità territoriale e ambientale e della compatibilità con il progetto di territorio del parco agricolo della piana e, comunque, non abbia una lunghezza massima superiore a 2000 metri lineari. Il suo utilizzo dovrà essere regolamentato in modo da garantire la massima tutela degli insediamenti dall'inquinamento acustico ed atmosferico con un utilizzo esclusivamente monodirezionale nell'opzione di cui alla pista parallela convergente, senza sorvolo di Firenze, fatte salve situazioni di emergenza;

c) la pista di rullaggio, comunque da escludere per la pista parallela convergente in funzione sia della monodirezionalità della pista, sia del controllo delle emissioni inquinanti, nonché i raccordi e tutte le altre strutture necessarie alla qualificazione dell'aeroporto, da realizzarsi all'interno degli ambiti di salvaguardia B e C di cui all'articolo 9, commi 12 bis e 12 quinquies della disciplina generale del PIT, siano realizzate nel rispetto delle disposizioni previste per il Parco agricolo della Piana;

Una lunga serie di vincoli e prescrizioni inseriti nella variante al PIT potrebbero di fatto fermare il progetto nuova pista

d) sia garantita, nel caso in cui il progetto di qualificazione riguardi la pista parallela convergente, la dismissione di quella esistente da destinare secondo quanto previsto all'art.9 comma 12 bis della Disciplina generale del PIT.

e) il nuovo piano di sviluppo aeroportuale sia finalizzato al miglioramento della sicurezza della pista, dell'efficacia operativa e dell'utilizzabilità dell'infrastruttura aeroportuale nel suo insieme;

f) la progettazione della qualificazione dell'infrastruttura aeroportuale assuma come elementi prioritari:

f.1) l'integrazione della infrastruttura nel parco agricolo della piana e nel sistema insediativo metropolitano;

f.2) il servizio all'utente, attraverso infrastrutture materiali ed immateriali in grado di garantire la massima fruibilità dello scalo e in particolare dell'aerostazione, la realizzazione di parcheggi e collegamenti ciclabili e pedonali nonché di servizi interattivi in grado di garantire una informazione efficace ed in tempo reale rivolta alle varie tipologie di utenza dell'aeroporto e al sistema insediativo circostante;

g) sia garantita la previsione e la realizzazione, a cura e spese del proponente, di:

g.1) interventi di rinaturalizzazione delle aree aeroportuali non più necessarie da destinare a Parco agricolo della Piana, anche con interventi di piantumazione che concorrano a migliorare la qualità dell'aria;

g.2) interventi per la salvaguardia della biodiversità e delle specie animali e vegetali, presenti nelle aree interferite, anche tramite soluzioni progettuali innovative;

g.3) interventi per la compensazione a seguito di interferenze con siti di importanza naturalistica regionale, tramite valutazione di incidenza da allegare alla Valutazione di Impatto Ambientale;

g.4) interventi di adeguamento del reticolo idraulico che ne garantiscano la funzionalità complessiva, compresa la realizzazione della modifica del tracciato del Fosso Reale per la pista parallela convergente, nel rispetto del comma 3;

g.5) interventi di adeguamento e ricucitura della viabilità interferita, senza riduzione degli elementi prestazionali, prevedendo il mantenimento, per la pista parallela convergente, del collegamento diretto per Sesto Fiorentino attraverso il sottoattraversamento degli spazi aeroportuali, i conseguenti adeguamenti dello svincolo autostradale di Sesto Fiorentino e gli adeguamenti dell'Autostrada A11 e della viabilità locale in corrispondenza del nuovo tracciato del Fosso Reale;

g.6) interventi di mitigazione e compensazione per l'inquinamento atmosferico e acustico rispetto agli insediamenti esistenti, con particolare riferimento al contenimento del rumore e delle vibrazioni da realizzarsi anche tramite barriere con vegetazione lungo la fascia limitrofa, e comunque, per la pista parallela convergente, con misure atte a garantire che le strutture del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino possano continuare a svolgere le attività proprie con tutte le prestazioni previste;

g.7) interventi per il recupero delle parti dei Boschi della Piana interessate dal progetto per la pista parallela convergente, procedendo alla loro rilocalizzazione in area idonea, con aumento di superficie complessiva, quale elemento di mitigazione ambientale;

g.8) interventi volti al recupero dei volumi di esondazione sottratti ai territori interessati dalla qualificazione aeroportuale, compresa, per la pista parallela convergente, la preventiva rilocalizzazione delle aree



Pista e PIT: condizioni regionali

già oggetto di esproprio per compensazioni idrauliche del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino, l'acquisizione delle aree necessarie per la ricalizzazione degli interventi già realizzati dall'Università nella parte oggetto di esproprio, la realizzazione nelle nuove aree degli intera conseguente cessione a titolo gratuito all'Università stessa:

g.9) redazione della Valutazione di Impatto Sanitario del progetto della qualificazione aeroportuale che tenga conto delle principali previsioni nell'area in esame, quali il termovalorizzatore e l'adeguamento autostradale, da allegare alla VIA .

g.10) la qualificazione ambientale in ambito aeroportuale, attraverso soluzioni specifiche per il risparmio energetico e lo sfruttamento delle energie rinnovabili, nonché soluzioni innovative per il ciclo dei rifiuti e delle acque che privilegino la riduzione dei consumi ed il riuso;

g.11) forme di perequazione intercomunale dei carichi ambientali aggiuntivi eventualmente connessi al progetto, da approfondire sulla base della proposta del Comitato di garanzia di cui all'articolo 5 quater.

2. Oltre a quanto previsto al comma 1 la Regione verifica che il progetto di qualificazione della infrastruttura aeroportuale persegua le seguenti finalità:

- compatibilità con il progetto di territorio "Parco agricolo della Piana" e più in generale con il sistema ambientale ed insediativo della piana;

- raccordo con il sistema insediativo e della mobilità, garantendo che la contestuale operatività dello scalo aeroportuale realizzi e rispetti adeguati livelli di sostenibilità;

- miglioramento della qualità della vita delle popolazioni insediate nell'ambito di influenza degli effetti aeroportuali, rispetto allo stato di fatto; per quanto riguarda in particolare l'esposizione al rumore, l'inquinamento dell'aria, le condizioni di salute in generale;

- condizioni di sicurezza delle suddette popolazioni, degli utenti e dei lavoratori dello scalo aeroportuale;

- organicità dell'intero intervento di qualificazione aeroportuale, in grado di comprendere tutte le opere aeroportuali, gli interventi di raccordo con la rete della mobilità, gli interventi di regimazione idraulica, gli interventi ambientali e paesaggistici di integrazione con il parco della piana, gli interventi di limitazione e mitigazione dell'inquinamento acustico;

- compatibilità con il Sistema delle aree naturali protette: SIR45 "Stagni della Piana Fiorentina", ANPIL della Querciola e Stagni di Focognano, al fine di garantire la qualità ecologica ed ambientale esistente nel territorio interessato dal Parco della Piana, prevedendo adeguate opere di mitigazione e compensazione;

- qualità architettonica delle strutture aeroportuali e il loro più congruo inserimento paesaggistico.

3. Gli interventi finalizzati alla qualificazione dell'aeroporto garantiscono la funzionalità complessiva del reticolo idraulico.

Qualora il piano di sviluppo aeroportuale interessi il Fosso Reale è verificata la fattibilità ed è garantita la funzionalità del reticolo idraulico complessivo. Gli interventi di adeguamento del reticolo idraulico ne garantiscono la funzionalità idraulica, le prestazioni ecologiche e ambientali, nonché il corretto inserimento paesaggistico.

4. Gli interventi finalizzati alla qualificazione dell'aeroporto assicurano il mantenimento del livello prestazionale del sistema infrastrutturale, con particolare riferimento al sistema della viabilità stradale nel suo complesso, tramite la migliore integrazione dell'adeguamento del si-

stema infrastrutturale con gli interventi di qualificazione aeroportuale.

5. La qualificazione dell'aeroporto contribuisce alla riduzione dell'inquinamento atmosferico, generato dal carico di traffico veicolare ed aereo, attraverso il potenziamento dei sistemi di trasporto pubblico e dell'intermodalità.

Le emissioni inquinanti sono compensate con idonee misure di mitigazione.

6. Gli interventi finalizzati alla qualificazione dell'aeroporto prevedono in fase di progettazione e redazione del relativo studio di impatto ambientale la realizzazione di efficaci opere di mitigazione del rumore prodotto a terra ed in volo dagli aeromobili, anche mediante l'ottimizzazione delle procedure specifiche di decollo antirumore; contestualmente tale studio prevede la mitigazione delle vibrazioni e la realizzazione delle relative opere con particolare riferimento al buon funzionamento delle apparecchiature del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino."

Articolo 5 quater. Comitato di garanzia sulla sostenibilità delle attività dell'aeroporto di Firenze.

La Regione assicura l'informazione e la partecipazione della popolazione territorialmente interessata dall'attività dell'aeroporto di Firenze-Peretola e dalla sua funzionalità nella verifica periodica degli effetti che ne derivano sulla qualità dell'abitare, delle attività economiche e sociali, della mobilità collettiva, unitamente a quelli ambientali e sanitari sugli insediamenti e le aree investite dalla sua operatività.

A tale fine la Regione, d'intesa con le Amministrazioni locali territorialmente competenti e con gli Enti responsabili della gestione aeroportuale e del controllo della sua funzionalità, promuove la costituzione di un Comitato di garanzia cui partecipano specifiche rappresentanze della popolazione territorialmente interessata, delle Amministrazioni locali competenti, degli Enti di gestione e di controllo, delle compagnie aeree che si avvalgono dell'Aeroporto di Firenze-Peretola, degli utenti e dei clienti dello scalo fiorentino, dei lavoratori che prestano la loro opera presso il medesimo e nell'erogazione dei suoi servizi.

Il Comitato garantisce l'evidenza pubblica e la discussione con la popolazione interessata delle risultanze della sua attività di monitoraggio, avvalendosi per la propria azione di un apposito collegio di esperti e delle fonti informative più appropriate.

Articolo 5 quinquies. - Dibattito pubblico sui progetti di qualificazione dell'Aeroporto Firenze-Peretola.

1. Allo scopo di dare effettiva applicazione all'art. 9, comma 12 ter, della Disciplina generale del Pit la Regione promuove l'attivazione del Dibattito pubblico - quale già istituito dalla legge regionale 69/2007 - sui progetti concernenti la qualificazione dell'aeroporto di Firenze-Peretola e formula il parere di propria competenza nell'ambito del procedimento di Valutazione di impatto ambientale ad essi relativa con riferimento anche agli esiti del Dibattito pubblico medesimo.

2. Il Dibattito pubblico verrà svolto nelle forme e nelle modalità disposte dalla legge regionale in materia. Ove il dibattito pubblico sia proposto dal soggetto proponente l'opera, la Regione in tale ambito assicurerà la propria collaborazione al fine di garantire la massima efficacia dell'istituto stesso.



Sistema o no?

Firme e dichiarazioni d'intenti sulla holding SAT-ADF continuano a caratterizzare le discussioni sul sistema aeroportuale regionale ma, nel 2013, ancora non si sa quale sia la politica aeroportuale valida in Toscana. Perché su ogni aspetto concreto della questione le istituzioni regionali hanno sempre tenuto atteggiamenti molto diversi e tutt'oggi devono decidere quale sia la linea da seguire e che, si presume, la holding dovrà adottare.

Varrà l'incondizionato appoggio alle proposte del gestore aeroportuale (sempre riconosciuto a Pisa e alla SAT) o il clima diffidente o ostile per qualunque progetto dello scalo (di Firenze) e nei confronti del gestore (ADF) ritenuto avversario da contrastare?

Per giudicare le opere aeroportuali bastano le spiegazioni del gestore annesse ai progetti (Pisa) o servono per forza valutazioni alternative che ritudino a non finire gli studi del gestore (Firenze)?

La questione ambientale sarà considerata un aspetto della gestione di un'infra-

In Toscana manca ancora un'unica politica aeroportuale regionale che dovrebbe essere alla base di qualunque logica di sistema

struttura indispensabile al territorio (Pisa) o tema da lasciare in balia di ogni strumentalizzazione (Firenze)? Su aspetti e criticità similari, a Pisa e Firenze, potranno valere metodi di valutazione e rappresentazione uguali o rimarranno pesi, misure e "sensibilità" ambientali totalmente diverse?

I progetti aeroportuali saranno subito accolti negli strumenti urbanistici, modificati per far posto nel territorio allo sviluppo dello scalo (Pisa), oppure limitati o bloccati per non toccare piani vigenti e vincolati per forza a lunghe procedure politico-urbanistiche (Firenze)? Percorsi partecipativi, dibattiti pubblici e comitati di garanzia continueranno a servire solo a Firenze o riguarderanno prima o poi anche Pisa?

Parchi e aeroporti possono tranquillame-

ne convivere in uno stesso territorio (Pisa) o devono per forza essere considerate realtà difficilmente conciliabili (Firenze)?

Per le opere accessorie connesse ai progetti aeroportuali varrà la regola fiorentina che vuole accollare ogni spesa riconducibile alla pista al gestore dello scalo (ADF) o la versione pisana che vede la Regione supportare la SAT nella ricerca di fondi pubblici per la maggiore opera accessoria prevista nel masterplan aeroportuale (spostamento nucleo abitato)?

Sul fronte operativo dei voli varrà la logica della concorrenza più estrema attuata dalla SAT di Pisa per tanti anni o la volontà di impedire qualunque forma di concorrenza che si vorrebbe adottare per lo scalo fiorentino dotato di nuova pista?

Questi (e altri) sono interrogativi che devono essere chiariti prima di dare vita a una holding che può avere credibilità solo se basata su uguali regole "di sistema" valide in tutta la Toscana.

Pisa e Firenze: caratteristiche e criticità

PISA	LOCALIZZAZIONE	FIRENZE
2 km	Distanza centro città (1)	5 km
Pisa, Livorno, Lucca, Massa Carrara, Grosseto	Bacino utenza primario	Firenze, Prato, Pistoia, Arezzo, Siena
15.300 kmq	Bacino utenza territoriale (1)	22.000 kmq
4,12 milioni	Utenti potenziali (territoriali) (1)	5,38 milioni

PISA	DIMENSIONI	FIRENZE
2.993 m, 2.488 m	Lunghezza pista (2)	1.750 m
378 ettari	Sedime totale (1)	120 ettari
30 ettari	Area civile (1)	120 ettari
348 ettari	Area militare (1)	-

PISA	TRAFFICO 2012 (3)	FIRENZE
4.494.915	Passeggeri totali	1.852.619
1.325.616	Passeggeri totali nazionali	354.380
3.155.173	Passeggeri totali internazionali	1.486.398
6.631	Passeggeri in transito	114
7.495	Passeggeri aviazione generale	11.727
41.194	Movimenti totali	31.769
3.838	Movimenti aviazione generale	6.618
7.377	Traffico merci (ton.)	358

PISA	CRITICITÀ	FIRENZE
Vincoli militari		Limiti dimensionali
Vincoli ambientali		Disfunzioni operative (5)
Vicinanza abitati		Vincoli ambientali
Voli su aree residenziali (4)		Vicinanza abitati
Distanza da maggiore bacino regionale		Voli su aree residenziali (6)
Limiti spazi area civile		

PISA	AEROPORTO - PARCO	FIRENZE
Coesistenza con Parco Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli sorvolato per 12 km dalle principali traiettorie di volo		Coesistenza con futuro Parco della Piana parzialmente sorvolato dalle principali traiettorie di volo

Note: 1. Dati indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, KPMG, OneWorks, Nomisma per Ministero dei Trasporti, 2010. 2. Dati AIP/ENAV. 3. Dati Assaeroporti. 4. Criticità attenuata con allungamento pista principale in corso. 5. Disfunzioni in gran parte risolte con la nuova pista 12/30 in progetto. 6. Criticità annullata con nuova pista 12/30 in progetto.

Aeroporto di Pisa



EDUARDO BRANTIES

Aeroporto di Firenze



MARCO IAROSSI



Il 1° maggio riprenderà il volo giornaliero per Vienna della FlyNiki, vettore austriaco appartenuto all'ex-campione di Formula Uno. Il collegamento sarà operato come lo scorso anno con Bombardier Q400 di Air Berlin.

dei voli da Firenze verso gli hub europei (che in realtà sarebbe proprio il principale mestiere riconosciuto al "Vespucci") perché se l'utenza dispone di tale opzione - sostengono - si ostacola lo sviluppo dei voli intercontinentali sull'aeroporto di Pisa (la cui tutela, curiosamente, pare diventato l'unico obiettivo di sindaci, assessori e politici della piana fiorentina). Stravaganze simili si stanno aggiungendo al solito campionario di falsità su distanze città-aeroporti, navette ferroviarie, funzionalità di aeroporti lontani, "terrorismi" psicologici a colpi di inesistenti scenari da day-after che tanto ricordano il clima anni settanta costruito proprio a Prato per alimentare l'alibi che portò alla cancellazione del nuovo aeroporto di S.Giorgio a Colonica. Di fronte a un simile spettacolo, purtroppo amplificato consapevolmente o inconsapevolmente da vari organi d'informazione con titoli, locandine e fotomontaggi surreali, sarebbe interessante conoscere i cattivi maestri che stanno "istruendo" gli amministratori della piana.

Costi a vanvera

200 milioni, 300 milioni, 500 milioni: chi offre di più? Sembra ormai una sorta di gara a chi la spara più grossa la propaganda sui costi di realizzazione della nuova pista "parallela convergente" 12/30. Per dovere di informazione e per ricondurre le cose nella realtà riportiamo quanto indicato nell'unico atto ufficiale valido, redatto da ENAC, l'ente nazionale responsabile dell'aviazione civile italiana e soggetto deputato a validare i progetti aeroportuali, nella nota valutazione del febbraio 2012 richiesta dalla Regione Toscana:

"VIII.) STIMA SOMMARIA

Il quadro economico riportato nello studio della Regione Toscana che quotava in 98.000.000 di euro il costo degli interventi per la realizzazione della 12/30, è assolutamente sovrastimata in due voci ovvero: i movimenti terra per euro 20.000.000 circa e le superfici pavimentate per euro 2.800.000 circa. Di contro il costo reale, determinato sulla base delle ipotesi progettuali svolte da ENAC/AdF è di 75.000.000 di euro circa, valore che ritrova coerenza con le stime della Regione Toscana una volta epurate delle voci di sovrastima."

Ricordato ciò, è probabile e anche condivisibile che la stima di 75 milioni di euro possa lievitare un po' per la compartecipazione di ADF a ulteriori impegni per la sistemazione ambientale dell'intorno aeroportuale. D'altra parte l'ADF stessa, nell'ultimo documento inviato alla Regione nell'ambito dell'iter del PIT stima un ulteriore possibile impegno di circa 35-40 milioni di euro, raggiungendo un costo totale dell'intervento di 110-120 milioni, in linea con le indicazioni delineate fin da quando fu riproposto il progetto nuova pista, ormai otto anni fa. Un costo importante ma che nulla ha a che vedere con gli importi sparati a vanvera da chi sulla questione aeroporto continua solo a dare i numeri. Poi, ovviamente, se si lascia spago alla peggiore tradizione italiana di caricare su un progetto ogni tipo di extra-costi il prezzo può essere fatto lievitare all'infinito. O essere usato per costruire la rinuncia a un progetto troppo costoso.

Cattivi maestri

Dopo la fase in cui i rappresentanti delle istituzioni si astenevano dall'entrare nel merito delle questioni aeronautiche perché - dicevano - materia specializzata e da tecnici, dalla piana e dintorni ormai sempre più spesso escono le tesi più bizzarre frutto di non si sa quale informazione e "formazione". La teoria più recente, arrivata da Prato, è l'idea che si debba impedire lo sviluppo

Dalla fine di marzo è stato cancellato il volo per Timisoara (Romania) di Carpatair. Il vettore romeno, che operava sul "Vespucci" con Saab 2000 (nella foto), aveva iniziato l'attività su Firenze nel 1999 come Vegair con voli da Arad e Cluj Napoca operati con Yak-40.



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

Chiunque volesse contribuire alla nostra causa e ricevere copia del trimestrale "Aeroporto", può effettuare un versamento sul c/c postale n°14413504 intestato all'Associazione o un bonifico sullo stesso conto (IBAN IT05S0760102800000014413504). 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.

Aria: esempio Malpensa

Di fronte alle polemiche sulla questione ambientale connesse all'aeroporto fiorentino abbiamo sempre invitato a valutare, per ottica comparativa, ciò che avviene in altre realtà, soprattutto quelle più grandi per dimensione e traffico. In questo senso è interessante un esempio che arriva da Malpensa, il secondo hub italiano, a proposito della qualità dell'aria nell'intorno aeroportuale. ARPA, l'agenzia ambientale della Lombardia, chiamata a studiare tale aspetto su mandato dei comuni attorno al grande scalo milanese, ha attestato la scarsa incidenza del traffico aereo sulla situazione ambientale. Non sono stati infatti rilevati impatti significativi sulle concentrazioni di microinquinanti direttamente o indirettamente connessi con le attività aeroportuali. Le emissioni degli aerei si mescolano a quelle tipiche presenti nell'aria e l'inquinamento risulta simile a quello rilevabile nei cieli delle altre zone della regione non interessate dal traffico aereo a bassa quota.

Ciò ovviamente non significa che un aeroporto non produca inquinanti, ma che le fonti ben più impattanti sulle quali occorre agire per sanare aree urbane e territori limitrofi sono altre. Se tale scenario è valido per grandi hub intercontinentali quali Malpensa (170.000 movimenti, 18 milioni di passeggeri) o anche per scali delle dimensioni di Pisa o Bologna, è facile dedurre quale possa essere la situazione per lo scalo fiorentino. Ossia esattamente la situazione tranquillizzante delineata da ARPAT negli studi annessi ai documenti del PIT.

In luglio Meridiana dovrebbe tornare ad operare su Firenze riprendendo il volo stagionale giornaliero per Olbia. Il collegamento è programmato con Boeing 737-700 ex-Air Italy, attualmente l'unico velivolo della flotta del vettore sardo compatibile con la pista del "Vespucchi" dopo la dismissione dei quattro Airbus A319 "fiorentini".



FABRIZIO BERNI

Aeroporto giusto, aeroporto sbagliato

Tra le tante dichiarazioni che animano la discussione aeroportuale, vengono lanciati da varie parti giudizi poco appropriati sul concetto di "aeroporto giusto" e "aeroporto sbagliato". Intendendo come sbagliato l'attuale scalo di Firenze, quindi non meritevole di progetti e investimenti, e reo di grave colpa chi ne ha permesso la crescita allo stato attuale (perché - dicono - se il "Vespucchi" non fosse esistito, oggi non ci sarebbe un problema aeroporto da gestire). Per fare un po' di chiarezza e rimettere le cose nel giusto ordine, anche se siamo nel 2013 vale forse la pena ricordare in estrema sintesi la storiografia della vicenda. Ricordare cioè come la questione aeroportuale fiorentina dalla fine della seconda guerra mondiale ad oggi si sia mossa su tre livelli ben diversi per grado di efficacia e di "giustizia": nuovo aeroporto (a S.Giorgio a Colonica), nuova pista (parallela) a Peretola, allungamento della pista esistente a Peretola.

Il nuovo aeroporto di S.Giorgio a Colonica (cancellato dalla Regione nel 1974) sarebbe stato l'unico aeroporto giusto nel posto giusto, ossia la soluzione ideale per l'area fiorentina e la Toscana potendosi sviluppare nella localizzazione migliore rispetto al principale bacino d'utenza regionale e nelle dimensioni consone alla domanda di un'area come quella della Toscana centrale, potenzialmente il terzo bacino d'utenza italiano assieme a Venezia e dopo Roma e Milano e diventare il principale scalo dell'Italia centrale (al posto di Bologna) e il terzo polo aeroportuale nazionale (al pari di Venezia). Tutto questo non è stato ed è un capitolo chiuso.

La nuova pista (parallela) dagli anni '40 del secolo scorso è sempre stata la soluzione più "giusta" per l'aeroporto localizzato a Peretola, ossia la soluzione individuata in tutti gli studi condotti da allora per garantire un normale funzionamento dell'aeroporto esistente. Un aeroporto sicuramente meno "giusto" rispetto al nuovo scalo: una soluzione intermedia, di dimensioni minori, meno rispondente alla potenziale domanda di traffico del territorio e con ruoli più specifici ma che sarebbe stato bene fare almeno 25 anni fa. Soluzione che resta oggi necessaria per garantire da Peretola un'efficiente connettività aerea all'area metropolitana fiorentina e alla Toscana centrale e costituire un perno del sistema aeroportuale regionale ancora possibile.

L'allungamento della pista esistente a Peretola, portata dai 1.000 metri originali (fine anni '30) alla configurazione attuale di 1.750 metri con interventi successivi attuati negli ultimi trent'anni, ha rappresentato sempre una soluzione tampone e di ripiego, conseguenza della cancellazione del nuovo aeroporto e poi dei ripetuti veti politici alla nuova pista. È servito per creare il minimo di pista necessaria per attivare stabilmente i voli commerciali, nel 1986, e poi per migliorarne per quanto possibile l'operatività e portare lo scalo al livello attuale. Per questo è stato essenziale realizzarlo (quando c'erano le condizioni) anche se soluzione meno "giusta" delle tre in campo, perché sempre vincolata al quadro di criticità funzionali connesse al suo orientamento.

Oggi il sistema aeroportuale toscano, con il "Vespucchi" di Firenze e il "Galilei" di Pisa, è basato su due scali non ottimali o, se si vuole, "non giusti" (perché anche quello di Pisa è tutt'altro che un "aeroporto giusto" per le proprie criticità localizzative e funzionali). Nessuno dei due sarebbe in grado di rispondere da solo alle esigenze di trasporto aereo della Toscana e quindi entrambi sono necessari e la nuova pista di Firenze serve proprio perché in questo quadro lo scalo fiorentino e con esso il sistema toscano possano essere un po' più "giusti" rispetto ad oggi.

Aeroporto

Anno 17 - Numero 2
N° progressivo 63 - Aprile-Giugno 2013
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



Associazione "Valentino Giannotti" per
lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze
Casella Postale 6160, Firenze Novoli
50127 Firenze
Tel. 055/330601
Email assogiannotti@gmail.com
Presidente: Giorgio Morales