



NOTA DELL'ASSOCIAZIONE VALENTINO GIANNOTTI ALLE COMMISSIONI REGIONALI SESTA E SETTIMA

in merito alla proposta di deliberazione n. 334 Adozione dell'integrazione al PIT per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze. Integrazione alla P.d.C.R. n. 10 del 14-02-2011.

L'Associazione "V. Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze, in occasione della riunione congiunta delle commissioni settima (Mobilità e Infrastrutture) e sesta (Territorio e Ambiente) del Consiglio regionale nell'ambito del procedimento della variante al PIT per la definizione del parco agricolo della piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze, invia la presente nota per **ribadire la propria posizione** in merito, già espressa più volte nel corso dello stesso iter ai vari organi regionali con documenti acquisiti negli atti del procedimento e con interventi in precedenti audizioni.

L'Associazione "V. Giannotti" conferma la **validità del progetto della nuova pista parallela convergente 12/30** quale unica soluzione in grado di consentire la riqualificazione funzionale e ambientale dell'aeroporto di Firenze e di garantire benefici generali a tutta l'area metropolitana e alla regione e, più in particolare, netti miglioramenti ambientali per i cittadini che risiedono nell'intorno aeroportuale e che convivono con l'attività dell'infrastruttura. Benefici e miglioramenti sempre evidenziati in ogni studio effettuato da tanti soggetti nel corso di molti anni e ribaditi nelle valutazioni attuali da tutti gli enti chiamati a esprimere pareri sulla fattibilità e gli effetti del progetto della nuova pista (ENAC, ENAV, ARPAT, IRPET, ecc.).

A **livello funzionale** la pista parallela convergente 12/30, con distanze operative di 2.000 metri effettivamente utilizzabili, risponde prima di tutto all'esigenza di garantire una normale operatività alla tipologia di aerei e voli gestita attualmente dal "Vespucchi" ma soggetta a gravi disfunzioni per l'effetto combinato della pista troppo corta e penalizzata da ostacoli naturali e artificiali e dell'incidenza in tali condizioni di ogni minimo fenomeno meteorologico. Disfunzioni che oggi colpiscono ogni tipo di volo (anche le tratte più brevi, come quella per Fiumicino) con effetti negativi sull'accessibilità dell'area fiorentina e pesanti disservizi e disagi per gli utenti ed i lavoratori aeroportuali. Il mantenimento della pista attuale confermerebbe sostanzialmente tutte le criticità dello scalo continuando ad ostacolarne pesantemente l'attività anche nel ruolo condiviso di city airport già riconosciuto al "Vespucchi" in tutti gli atti di pianificazione e nell'ambito del sistema aeroportuale regionale.

A **livello ambientale** la nuova pista 12/30, se da una parte comporta l'interessamento di una porzione di nuovo territorio e una ripermetrazione di una piccola parte del futuro parco della piana, a ridosso dal tracciato autostradale, dall'altra ha molteplici benefici in termini di miglioramento del quadro ambientale, come confermato nelle analisi contenute negli stessi documenti del PIT. Miglioramenti ambientali che riguardano sia l'aspetto del rumore, con un'evoluzione nettamente positiva, sia le emissioni atmosferiche prodotte dall'attività aerea, già minime rispetto ad altre fonti molto più inquinanti presenti e previste nella piana e comunque riducibili grazie alla disponibilità della pista più funzionale che razionalizza le procedure dei velivoli in volo e a terra e di aerei con motorizzazioni sempre più ecologiche che entreranno in servizio nei prossimi anni. Il mantenimento della pista attuale confermerebbe invece le criticità dello scalo anche dal punto di vista ambientale, con le rotte a bassa quota che rimarrebbero sugli abitati e le disfunzioni operative che continuerebbero a generare inutili carichi inquinanti.



La nuova pista risulta **compatibile con il progetto del parco della piana**, interessando l'area vincolata a parco di 7.000 ettari per circa 100 ettari a ridosso dell'autostrada A11, mantenendo quindi disponibile per l'area verde una grande estensione, anche nel territorio comunale di Sesto Fiorentino direttamente interessato dal nuovo sedime aeroportuale. Anche la funzione parco è compatibile con la vicinanza dell'attività aerea, come dimostrano simili realtà europee e com'è dimostrato in Toscana da decenni di convivenza tra l'aeroporto di Pisa ed il limitrofo Parco di Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli sorvolato dalle principali traiettorie di volo e da ogni tipo di velivolo civile e militare, anche in prossimità di oasi naturalistiche, senza che sia mai emerso alcun problema.

Uno scalo aereo reso efficiente con una pista adeguata assicura **ricadute positive su tutta l'area metropolitana** e la regione in termini di sostegno alla competitività, all'economia, al turismo e all'occupazione, con effetti positivi che vanno ben oltre il solo capoluogo regionale e per certi aspetti interessano più i comuni della piana rispetto a Firenze (ad esempio per la localizzazione di nuove imprese e attività per le quali la disponibilità di uno scalo aereo è un naturale attrattore). L'aeroporto rappresenta inoltre per tutti i territori serviti una importante vetrina internazionale, occasione per presentare a chi arriva da ogni parte del mondo le proprie ricchezze storiche, culturali e ambientali.

La nuova pista dello scalo fiorentino è **essenziale inoltre per creare un vero sistema aeroportuale regionale**, che non potrebbe nascere se non si assicurano strutture realmente efficienti che facciano recuperare la grave carenza della Toscana nella capacità degli scali aerei. Il sistema toscano ha bisogno di entrambi gli aeroporti 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 (piazze, aerostazione, ecc.) e territoriale (collegamenti su ferro con la città e la direttrice Prato-Pistoia).

L'Associazione invita quindi il consiglio regionale a **accelerare al massimo l'iter in corso**, a superare procedure e passaggi ridondanti e non necessari e a procedere il prima possibile con le votazioni previste di adozione e quindi di approvazione della variante al PIT senza introdurre ulteriori elementi di freno o di vincolo alla nuova pista dello scalo fiorentino in modo che, assieme agli altri interventi previsti per la piana dal piano urbanistico, possa essere avviato concretamente anche l'iter progettuale e approvativo della pista nell'ambito del nuovo masterplan aeroportuale.

Firenze, 22 maggio 2013

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

CP 6160 Firenze Novoli - 50127 Firenze

email assogiannotti@gmail.com

www.associazione-aeroporto-firenze.it

