



Pista e PIT tra adozione e approvazione

Cinque mesi dopo l'approvazione in Giunta regionale toscana (27 febbraio) la variante al PIT per la creazione del parco della piana e la riqualificazione dell'aeroporto di Firenze ha fatto il primo passo ufficiale in Consiglio Regionale con l'adozione del 24 luglio (33 voti a favore, 2 contrari, 15 astenuti) seguita ai voti contrari delle Commissioni che hanno studiato l'atto per oltre due anni. Si tratta senza dubbio di un evento storico, in quanto per la prima volta l'ente regionale ha inserito in un atto di pianificazione urbanistica adottato la possibilità di dotare lo scalo fiorentino di una pista normale, l'area centrale toscana di uno scalo funzionale e la regione di un vero sistema aeroportuale, correggendo - se attuato - la principale criticità e anomalia che ad oggi contraddistingue negativamente la Toscana rispetto a ogni altra regione italiana e europea.

Un evento storico accompagnato però da un clima attorno allo scalo fiorentino ancora pesante, condito da tante polemiche infondate emerse anche nel dibattito in Consiglio Regionale (in parte esplicitate in dispositivi allegati alla variante) e seguito subito da nuove polemiche in vista del proseguimento dell'iter verso l'approvazione. Iter che prevede adesso la pubblicazione dell'atto adottato sul BURT, bollettino ufficiale della Regione (entro agosto), il periodo delle osservazioni (settembre-ottobre), il riesame dell'atto da parte dei vari organi regionali (da novembre) e quindi il nuovo passaggio in Consiglio Regionale per il via libera definitivo, confermato dal presidente della Regione entro fine anno.

Evento storico

Da diciassette anni questo Notiziario affronta e documenta ogni aspetto della questione aeroportuale fiorentina. Da sedici anni contesta le opposizioni, i pregiudizi, gli ideologismi che da quarant'anni hanno impedito a Firenze di disporre di un aeroporto adeguato all'importanza della città, dell'area metropolitana, della regione. Raramente veniamo citati, ma molto spesso chi parla dell'aeroporto utilizza quanto scriviamo per sostenere o contestare lo sviluppo del "Vespucci".

Anche in questo numero documentiamo, precisiamo, avanziamo dubbi e riserve su quanto è avvenuto alla fine di luglio. Ma diciamo anche che il voto favorevole del Consiglio Regionale sul PIT e sulla nuova pista è un "evento storico". Il merito di questo evento è soprattutto del Presidente della Regione Enrico Rossi. Il Presidente ha mantenuto l'impegno, nonostante qualche dubbio e qualche incertezza che non avevamo mancato di rilevare. Ma la politica non può essere sempre lineare. Rossi ha tenuto il punto, ha minacciato le dimissioni, ha vinto. Vogliamo dargliene atto.

Mi permetto un ricordo personale. Nel novembre del 1990, su mia proposta come Sindaco, il Consiglio Comunale approvò un allungamento dell'attuale pista per 400 metri. Ma fui costretto ad un compromesso con la Regione per un allungamento di soli 250 metri, che fu realizzato dopo molti anni. Se si esclude questo modesto miglioramento, la variante al PIT è il primo atto di Governo, da oltre 40 anni, sullo sviluppo dell'aeroporto. Per questo abbiamo detto "evento storico".

Questo numero del Notiziario evidenzia però le incertezze, le contraddizioni, le incognite che ancora si frappongono alla effettiva realizzazione della nuova pista. Continueremo a farlo perché la strada è ancora lunga e impervia. Ci saranno colpi di coda da parte degli irriducibili avversari dell'aeroporto. Ma saranno battaglie di retroguardia tese soprattutto ad allungare i tempi. Peraltro sono incoraggianti le dichiarazioni del Presidente dell'ADF sui tempi e i modi dei finanziamenti.

Siamo ottimisti? No, siamo realisti. Nonostante le difficoltà, non si può tornare indietro su un'opera di importanza strategica per Firenze e la Toscana.

Il Presidente
Giorgio Morales



Dal prossimo 27 ottobre KLM inizierà ad operare sul "Vespucci" di Firenze. Il vettore olandese, una delle più prestigiose e antiche compagnie aeree del mondo, da tale data sostituirà Alitalia sulla rotta per Amsterdam con due frequenze giornaliere, operate con Embraer 190 da 100 posti (nella foto). Finora KLM è stata presente in Toscana con accordi di code share con altri vettori (Meridiana e Alitalia su Firenze), ma per la prima volta scenderà nella nostra regione con servizi di linea operati direttamente con propri velivoli.

La sfida dei tempi

Adottata la delibera è iniziata subito una sorta di corsa un po' all'indietro per puntualizzare che l'atto è tutt'altro che approvato e la nuova pista è ben lontana dalla realizzazione. Lo ha precisato chi non ha digerito l'adozione della variante al PIT e ha lanciato subito dichiarazioni di guerra; lo ha precisato anche chi pare voglia farsi perdonare un supporto all'atto espresso più per voto di fiducia alla legislatura regionale che per sostegno al sistema aeroportuale.

Ovviamente non c'è dubbio che il percorso costruito per la nuova pista sia ancora tortuoso, ma non per questo deve essere infinito. Dato che, come noto, dalla conclusione degli iter politico-burocratici i tempi tecnici tra procedura approvativa del masterplan e lavori veri e propri sono stimati in tre-quattro anni, la sfida per tutti, è che tale scadenza possa decorrere davvero dall'inizio del 2014. E che altri fantasiosi diversivi non vanifichino l'approvazione della nuova pista cancellando la storicità dell'atto di adozione del 24 luglio.

Il gioco dei vincoli

Al momento di chiudere questo numero del notiziario non conosciamo ancora i testi esatti degli atti che saranno pubblicati sul BURT, quindi per un giudizio preciso (e eventuali osservazioni) attendiamo l'uscita del documento. Le voglie di vincoli e prescrizioni confezionate ad hoc sul "Vespucci" sono però note da tempo, emerse anche nel dibattito regionale, nelle Commissioni e in parte nella stessa variante predisposta dalla Giunta Regionale. Anche da come sarà gestito tutto questo nei prossimi mesi, tra adozione e approvazione, tra percorsi leciti e campi minati, farà capire se la svolta nella politica aeroportuale toscana segnata dal voto del 24 luglio si completerà positivamente.

Pericolo studi

Studi e valutazioni sulla nuova pista con tutti gli annessi e connessi già disponibili e allegati alla variante al PIT sarebbero stati più che sufficienti per approvare un atto d'indirizzo qual'è, per l'appunto, proprio un PIT. Mai si era visto che per vo-

lazioni politiche su atti del genere consiglieri, sindaci, segretari di partito chiedono di visionare progetti quasi esecutivi e piani finanziari delle opere in esso delineate. Oltretutto studi più dettagliati sul progetto definito sono già previsti nell'iter standard del masterplan aeroportuale, compresa la relativa procedura di VIA (Valutazione Impatto Ambientale), come abbiamo evidenziato tante volte e come dovrebbero sapere gran parte degli amministratori toscani dato che la nostra regione ha già vissuto gli iter dei masterplan degli scali di Pisa e Firenze e relative VIA nei primi anni 2000.

Il gestore del "Vespucci" comunque, raccogliendo la richiesta del Consiglio Regionale, anticiperà la redazione di un progetto più approfondito e del piano finanziario. Una procedura inusuale che - ci auguriamo - non

comporti un allungamento dei tempi di approvazione del PIT ma sia colta come un modo per avvantaggiarsi su progettazioni e passaggi successivi.

La protesta dei 7 (+2)

Sette sindaci (Calenzano, Campi Bisenzio, Carmignano, Poggio a Caiano, Prato, Sesto Fiorentino, Signa) e due presidenti di Provincia (Firenze e Prato) intendono proseguire la propria opposizione allo scalo dell'area fiorentina. Tra di essi un solo sindaco (Sesto Fiorentino) rappresenta un territorio fisicamente interessato dalla pista (ma vedrà eliminati i sorvoli a bassa quota di propri abitati). Altri due (Campi Bisenzio e Prato) sono espressione di Comuni che saranno sorvoltati in alcune aree periferiche del territorio dalla futura traiettoria di volo, ma a distanza crescente dalla pista e in misura non impattante. Gli altri quattro sindaci (Calenzano, Carmignano, Poggio a Caiano, Signa) rappresentano realtà che non saranno in alcun modo coinvolte dall'attività aeroportuale, né fisicamente né per le traiettorie di volo, mentre beneficeranno delle ricadute positive indotte dalla disponibilità di uno scalo efficiente. Esattamente come ne beneficeranno Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Prato.

La pista di tutti

Se sette sindaci e due presidenti di Provincia continuano a rinnegare la necessità dell'aeroporto, un territorio di tre province e 73 Comuni sarà servito come bacino primario dallo scalo reso funzionale con la nuova pista. Il "Vespucci" infatti, ovviamente, non è l'aeroporto "di Firenze" ma infrastruttura a servizio diretto dell'intera area metropolitana, dall'Abetone al Chianti, dall'empolese alla Calvana, e di 1,6 milioni di cittadini. Cittadini residenti, lavoratori e imprenditori (oltre a milioni di visitatori) che in larga maggioranza, anche dalla piana, ritengono scontato che la propria area abbia uno scalo aereo efficiente (quindi adeguato nelle strutture), così come efficienti reti ferroviarie e viarie che ovunque sono normalmente parte di un contesto territoriale.



La linea di discesa verso la nuova pista attraverso la piana, dal pistoiese a Firenze, attraverso i territori di Prato, Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino, con evidenziati i sette Comuni che tramite i rispettivi sindaci guidano la protesta contro l'aeroporto. Tutti i centri cittadini sono in realtà distanti dalla traiettoria di volo e in quattro casi i territori comunali non sono interessati in alcun modo dall'esistenza dell'aeroporto. L'evidenziazione bianca rappresenta l'area di oltre 7.000 ettari vincolata per il parco della piana entro cui rientra il nuovo sedime dell'aeroporto (circa 97 ettari).

Chi studierà lo studio CNR?

Se gli studi fatti fin qui da ENAC, ENAV, ARPAT, IRPET, Università non sono ritenuti validi dai contestatori della nuova pista perché in qualche modo richiesti da soggetti connessi alla variante al PIT, perché dovrebbe essere valido il prossimo studio CNR commissionato da enti della piana contrari all'aeroporto? Se si entra in una logica perversa di questo tipo la domanda è più che lecita e non si finirà mai, cacciandosi in un tunnel senza fondo. Forse sarebbe opportuno che gli enti locali, invece di alimentare sconcertanti scontri istituzionali (soprattutto con enti nazionali) riconoscessero la competenza degli enti preposti a fornire dati e valutazioni. Fermo restando che ognuno, per proprio diletto e con proprie risorse, è libero di studiare finché vuole.

Incognita holding

Mentre l'iter della variante al PIT va avanti sui suoi binari (lenti), molto più in alto mare pare la questione della holding tra i gestori degli scali di Pisa e Firenze. Dalla firma dell'«Accordo per la ricognizione delle linee guida per l'integrazione e lo sviluppo del sistema aeroportuale toscano» (26 febbraio 2013) sono passati più di cinque mesi senza che sia stata data più alcuna notizia ufficiale e senza che in alcuna assemblea istituzionale (Comuni, Provincia, Regione) sia stata fornita né richiesta alcuna informativa sullo stato dell'atto.

Di per sé non ci sarebbe alcun problema dato che questo aspetto societario non dovrebbe avere nulla a che vedere con l'aspetto infrastrutturale, vero problema e reale urgenza del sistema aeroportuale toscano, quindi potrebbe richiedere tutto il tempo che vuole. Se e quando ci potranno essere le condizioni per attuare forme di sinergia tra i due scali e i rispettivi gestori ben vengano, perché non c'è dubbio che le collaborazioni siano positive, ma ciò non dovrebbe condizionare in alcun modo le decisioni sui progetti concreti, come d'altra parte avviene a Pisa dove l'ipotesi holding non ha mai interferito (e non minaccia di interferire) con iter e investimenti programmati dalla SAT. Il problema, come abbiamo ripetuto tante volte, sta nel voler vincolare per forza il via libera al PIT - e quindi il futuro dell'aeroporto di Firenze - alla creazione della holding, creando tempistiche incompatibili e confermando le preoccupazioni per un passaggio che rischia di essere il vero ostacolo alla pista di Firenze.

Tempi indecifrabili

La holding resta ad oggi - estate 2013 - un oggetto misterioso dai tempi indecifrabili, oltre che un processo complesso come noto a tutti i diretti interessati. Tant'è che solo a metà giugno risulta bandita dalla Regione una gara d'appalto (con aggiudicazione a fine luglio) per individuare un soggetto a cui affidare la «Redazione di business plan delle società SAT e AdF in una logica stand alone gestionale ed in una logica di consolidamento in una Holding di controllo. Valutazione del valore delle azioni delle società SAT e AdF finalizzata al conferimento nella Holding di controllo.» (durata dell'appalto venti mesi dall'aggiudicazione)».

In pratica si sta facendo ora il primo passo di quanto previsto nell'accordo di febbraio per studiare se e come sia possibile proce-

La questione della holding tra SAT e ADF posta come vincolo al via libera alla variante al PIT rischia di essere il vero strumento che blocca lo scalo fiorentino.

dere nelle evoluzioni societarie. Come si concilia tutto ciò con l'approvazione della variante al PIT entro fine 2013? In realtà è di fatto impossibile se l'atto urbanistico non viene svincolato dall'iter della holding.

Holding che, al di là degli aspetti di tecnica finanziaria che forse prima o poi saranno chiariti da chi si è aggiudicato il bando, dovrebbe unire società che gestiscono ae-

nale e cose simili. Ma per questo esiste già uno studio fatto realizzare dalla Regione nel 2006 ("Consulenza e ricerca per la redazione del masterplan del sistema aeroportuale toscano"), senza necessità di perdere ulteriore tempo in altre valutazioni, comunque ancor meno determinanti per le sorti del PIT.

Premesse preoccupanti

Se del percorso per la holding ufficialmente non è stata data più notizia e sul versante fiorentino è proseguito un silenzio assoluto, in questi mesi si sono invece ripetute le dichiarazioni di esponenti delle istituzioni di Pisa, comprese quelle che della holding dovrebbero essere parte. Dichiarazioni che da una parte continuano a rivendicare un ruolo di controllo di Pisa sulla holding, sulle scelte regionali e sugli effetti dell'eventuale nuova pista di Firenze; dall'altra parte hanno contribuito a alimentare il caos informativo intorno alla nuova pista fiorentina intervenendo a gamba tesa nell'iter della variante al PIT per screditare la capacità realizzativa di ADF, la credibilità dei suoi progetti e conti e alimentare dubbi sulla fattibilità della stessa pista, ispirando di fatto gran parte del copione delle contestazioni sollevate dalle istituzioni della piana. Se sono ancora queste le premesse alla holding, preoccuparsi è più che lecito.

Correttezza e chiarezza

Naturalmente ci si augura che prima o poi tutto ciò finisca e si instauri un rapporto di correttezza tra e con i gestori aeroportuali e i principali azionisti e di rispetto verso i piccoli azionisti che guardano con molta preoccupazione ipotesi di variazioni societarie poco comprensibili su aziende quotate in borsa, attuate oltretutto da decisori politici. E rispetto verso i cittadini utenti che chiedono solo di avere servizi aeroportuali efficienti e funzionanti secondo le regole della corretta concorrenza. Preoccupazioni ed esigenze che anche la

nostra Associazione ha avuto modo di raccogliere e che, pur non avendo coinvolgimenti diretti né voce in capitolo, condividiamo in pieno.

Su tutto questo andrebbe fatta chiarezza, ricordando che con la nuova pista di Firenze e senza holding (aspettandone la nascita) il sistema aeroportuale toscano comunque può nascere e svilupparsi; con la holding ma senza nuova pista di Firenze il sistema aeroportuale toscano non nasce proprio, declassato nelle sue carenze strutturali.

Enti sottoscrittori "Accordo per la ricognizione delle linee guida per l'integrazione e lo sviluppo del sistema aeroportuale toscano" del 26/2/2013 che dovrebbero confluire nella holding tra SAT e ADF:

per la **Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.A.**

12 enti rappresentanti il 58,72% del capitale sociale della stessa SAT:

Regione Toscana (16,899%)
Provincia di Pisa (9,269%)
Provincia di Livorno (2,367%)
Provincia di Firenze (1,04%)
Provincia di Lucca (1,04%)
Comune di Pisa (8,45%)
Comune di Livorno (0,74%)
Comune di Firenze (0,70%)
C.C.I.A.A. di Firenze (1,42%)
C.C.I.A.A. di Livorno (0,31%)
C.C.I.A.A. di Pisa (7,867%)
Fondazione Pisa (8,623%).

per la **Aeroporto di Firenze S.p.A.**

5 enti rappresentanti il 45,31% del capitale sociale della stessa ADF:

Regione Toscana (5,061%)
Comune di Firenze (2,184%)
C.C.I.A.A. di Firenze (15,456%)
C.C.I.A.A. di Prato (5,113%)
Ente Cassa di Risparmio di Firenze (17,50%).

roporti molto diversi per dimensione di infrastrutture (Pisa più grande) e potenzialità di traffico dei rispettivi bacini d'utenza (maggiore a Firenze), quindi aeroporti che operano in un assetto del tutto anomalo. Holding che non ha modo (né motivo) di incidere su ruoli aeroportuali già ben definiti, quindi non determinante e tanto meno urgente anche da questo punto di vista.

Ciò che potrebbe essere fattibile sono possibili sinergie gestionali tipo attività di marketing comuni, gestione di acquisti e perso-

Tra Prato e Quaracchi...

Se l'area di Peretola-Quaracchi dista tra 0,6 e 1,3 km dalla fine dell'attuale pista del "Vespucci" e il territorio pratese che sarà sorvolato dalla futura linea di volo dista tra i 6 e i 14 km dalla fine della nuova pista, potrà mai ricrearsi a Prato la stessa situazione di rumore che adesso interessa Quaracchi, come vanno raccontando ai propri cittadini i vertici delle istituzioni pratesi nella loro strana guerra contro l'aeroporto? A dir la verità un modo ci sarebbe: immaginare Embraer, Airbus e Boeing carichi di passeggeri che, lasciata l'area di Pistoia, si buttano giù in picchiata stile kamikaze per poi proseguire in volo radente sul terreno per chilometri fino all'aeroporto come nelle tattiche di attacco dei bombardieri della seconda guerra mondiale per eludere lo sbarramento della contraerea.

Ora, se potrebbe essere anche plausibile, nell'attuale clima, prevedere che gli aerei debbano evitare il fuoco nemico sparato dai territori della piana, con sindaci e presidenti di Provincia alle batterie contraeree, è improbabile che l'ENAV (società nazionale responsabile dell'assistenza al volo e della validazione delle procedure) autorizzi e certifichi tattiche belliche di avvicinamento al "Vespucci". Quindi, escludendo questa possibilità suggestiva ma irrealistica, anche senza scomodare centri di ricerca nazionali o internazionali, basterebbe una cartina geografica e un righello per escludere l'effetto Qua-

L'area pratese, distante tra i 6 ed i 14 chilometri dalla nuova pista, sarà interessata dalla traiettoria di discesa verso la nuova pista ad altezze superiori tra quattro e dieci volte l'attuale sorvolo dell'abitato di Quaracchi.

racchi su Prato e archiviare come una colossale bufala lo scenario prefigurato dalle istituzioni pratesi ai loro cittadini.

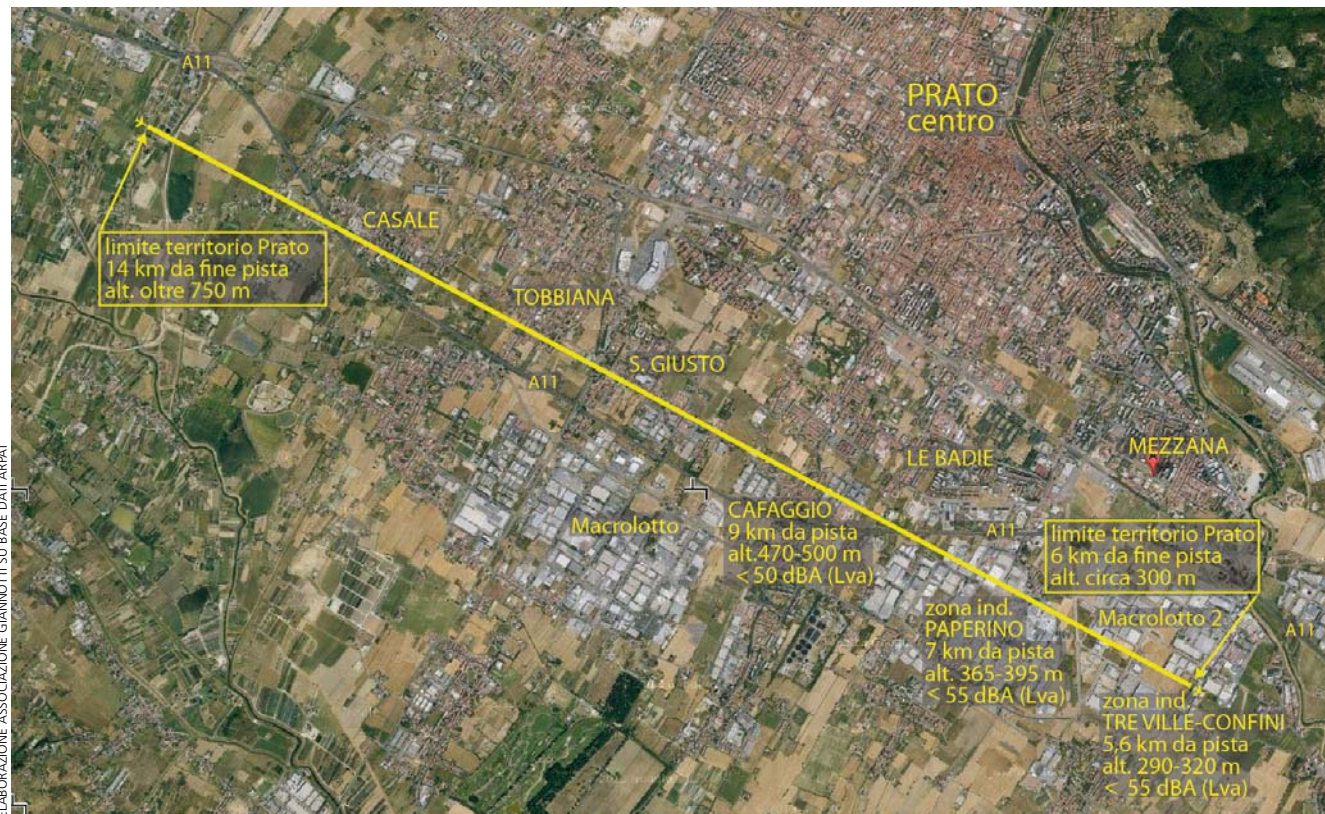
Distanze e altezze

Provando a tornare seri (cosa sempre più difficile) ricordiamo come è previsto l'interessamento effettivo del territorio pratese con la linea di atterraggio verso la nuova pista 12/30, come descritto nel vasto materiale di studi e analisi allegato alla variante al PIT (peraltro simili alle linee di volo già disegnate alla fine degli anni '80 quando si consumò la precedente parabola della nuova pista 12/30). Gli aerei effettueranno la virata per l'allineamento con la direttrice della pista in alta quota sopra il territorio pistoiese, per poi imboccare la "direzionale metropolitana" di discesa Pistoia-Prato-Campi Bisenzio-Sesto Fiorentino (dove poseranno le ruote a terra) e terminare la corsa di atterraggio e parcheggiare in territorio di Firenze.

Come spiegato infinite volte e ormai ac-

quisito da (quasi) tutti, il maggiore beneficio ambientale della pista parallela all'autostrada, nello specifico la 12/30, è proprio quello di annullare con questo orientamento la situazione oggi presente nella zona di Peretola e Quaracchi, a ridosso dell'attuale pista, con insediamenti che iniziano già a circa 600 metri da essa e con gli abitati di Quaracchi a circa 1.300 metri di distanza. Situazione che non si sposterà altrove (men che meno a Prato!) per il semplice fatto che entro 600-1.300 metri dalla fine della nuova pista (in gran parte territorio di Sesto Fiorentino) non ci sono insediamenti (ma terreni liberi) e proseguendo si trovano poche costruzioni quasi tutte industriali, oltre agli svincoli autostradali, per raggiungere il primo piccolo nucleo abitato (la parte nord di Capalle, in territorio di Campi Bisenzio) a circa 4,3 km, oltre tre volte la distanza di Quaracchi dall'attuale pista.

Il sorvolo del territorio pratese inizia ancora dopo, in corrispondenza della zona industriale Tre Ville-Confini, a circa 5,6 km (oltre quattro volte la distanza di Quaracchi) e termina poco oltre il casello A11 Prato Ovest a circa 14 km dalla fine della pista (undici volte più di Quaracchi). Gli agglomerati residenziali di Cafaggio, San Giusto, Tobbiana e Casale, dai quali arrivano le maggiori proteste, si troveranno tra circa 9 e 12 km dalla pista (distanza ovviamente superiore ai 1.300 metri di Quaracchi dalla pista attuale).



Il territorio pratese sorvolato dalla traiettoria di discesa verso l'aeroporto "Vespucci" inizia a circa 6 km dalla fine della pista, in corrispondenza della zona industriale del Macrolotto 2, e termina a circa 14 km da essa, dopo lo svincolo Prato Ovest dell'A11 (linea gialla nella foto). La zona sorvolata è posta a sud della città, poco sopra il tracciato dell'autostrada, e presenta varie aree industriali, spazi vuoti e i nuclei abitati di Cafaggio, San Giusto, Tobbiana e Casale, sui quali i velivoli passeranno a quote elevate, tra circa 500 e 700 metri.

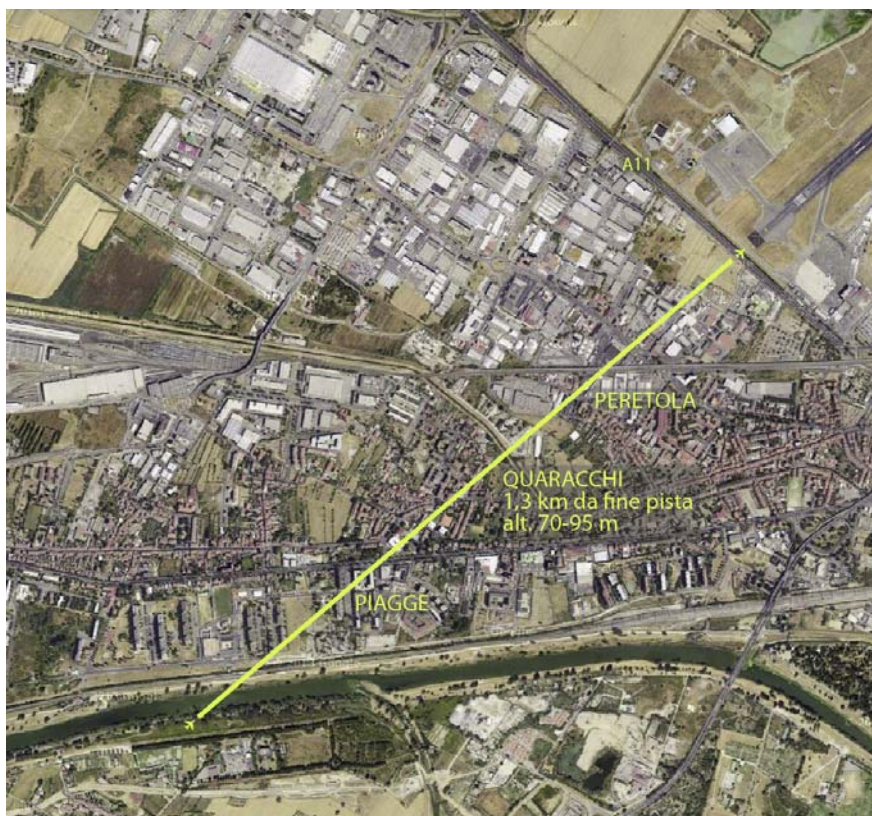
ELABORAZIONE ASSOCIAZIONE GIANNOTTI SU BASE DATI ARPAT

Tra Prato e Quaracchi...

Alle maggiori distanze corrispondono naturalmente maggiori quote di sorvolo e proprio in uno degli ultimi documenti prodotti da ARPAT su richiesta delle Commissioni Regionali nella fase istruttoria della variante al PIT tali differenti altezze, peraltro già note, sono state esplicitate. L'attuale quota di sorvolo della zona di Quaracchi risulta di 70-95 metri, per poi diminuire sugli insediamenti attorno a via Pratese e sull'autostrada A11. Il punto del territorio pratese più vicino alla pista (zona industriale) sarà sorvolato a una quota stimata di 290-320 metri (circa quattro volte superiore al sorvolo di Quaracchi), per poi salire allontanandosi dalla pista: è prevista una quota di 365-395 metri in corrispondenza della zona industriale di Paperino, per poi salire a 470-500 metri sopra la zona di Cafaggio (oltre sei volte l'attuale altezza di sorvolo di Quaracchi) e via via fino oltre i 750 metri di altezza nel punto più lontano del territorio pratese interessato, al confine con il pistoiese.

Fuori centro

Oltre all'inesistente effetto Quaracchi, l'altro scenario inventato, ma purtroppo continuamente ripetuto dai rappresentanti istituzionali e amplificato da organi di informazione, riguarda la porzione di territorio pratese sorvolato, con l'immagine totalmente falsa degli aerei che sfiorano i tetti del centro e il Duomo. Come noto, una delle ragioni per cui tra le varie ipotesi di pista parallela all'autostrada è stata scelta la 12/30 è proprio perché con essa la traiettoria di volo evita tutta l'area centrale di Prato, spostandosi a sud, poco sopra il tracciato dell'autostrada A11. Le zone interessate sono quelle citate in precedenza: zona Tre Ville-Confini, Paperino, Cafaggio, San Giusto, Tobbiana, Casale: una porzione di terri-



ELABORAZIONE ASSOCIAZIONE GIANNOTTI SU BASE DATI ARPAT

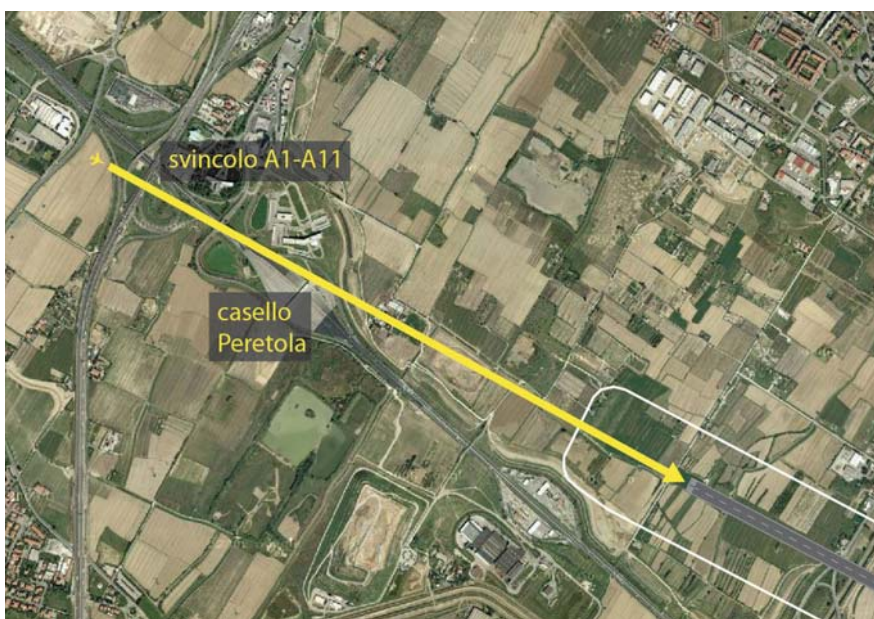
La traiettoria di atterraggio verso l'attuale aeroporto "Vespucci" vede gli abitati di Quaracchi a 1,3 km dalla pista esistente 05/23 e i primi insediamenti vicino a via Pratese a circa 600 metri da essa. I velivoli sorvolano Quaracchi ad altezze di 70-95 metri, per abbassarsi ulteriormente verso l'autostrada che passa a pochi metri dal sedime, creando la principale criticità dell'attuale scalo. Con la nuova pista 12/30 questa situazione sarà annullata senza che sia trasferita su altri abitati.

torio prevalentemente industriale, con diverse aree vuote e alcuni agglomerati residenziali. Nulla a che vedere con il centro e le zone residenziali più estese.

Vedere e sentire

Disinnescato lo scenario Quaracchi e i

voli radenti sul Duomo, dal pratese si vedranno e sentiranno comunque gli aerei? Certamente si potrà vederli passare guardando verso il cielo lungo la traiettoria di discesa in prossimità del tracciato dell'autostrada. Si potranno vedere ancora più alti, magari col binocolo, quando passeranno in quota provenienti o diretti nelle aerovie, come d'altra parte avviene già ora un po' su tutta la piana (senza che nessuno se ne accorga). Ciò ovviamente non costituirà un problema, a meno che non si introduca il concetto di inquinamento visivo per il fatto in sé di vedere degli aerei nel cielo blu. Da alcune zone dell'area pratese si potrà sentire il passaggio degli aerei, sempre nella fascia di discesa lungo l'A11, quando non sarà coperto dal normale rumore di fondo prodotto dal traffico stradale ordinario, dal passaggio di auto, motorini, camion e delle normali attività industriali o domestiche. Sarà quindi un rumore aereo confuso nel sottofondo acustico presente sul territorio. Uno scenario per altro attestato dalle impronte di rumore disegnate da ARPAT, che restano ben lontane da Prato sia con i 65 decibel (limite di legge per le aree residenziali), sia con il livello dei 60 decibel (preso a riferimento nella zonizzazione acustica dell'attuale aeroporto di Firenze). Tanto per ribadire, nulla di lontanamente paragonabile all'attuale situazione di Quaracchi.



Gli ultimi due chilometri della traiettoria di discesa verso la nuova pista 12/30 interessano lo svincolo autostradale tra A1 e A11 e territorio libero da insediamenti abitativi.

Intanto a Pisa...

Mentre l'intera Toscana continua a occuparsi e preoccuparsi della nuova pista per lo scalo fiorentino, spesso del tutto a sproposito, l'altra metà del sistema aeroportuale - Pisa - prosegue la propria evoluzione programmata e progettata da SAT in una sorta di zona franca, libera da dibattiti, studi, controstudii, audizioni, votazioni, partecipazioni, commissioni, piani, vincoli, prescrizioni, ultimatum, holding, consorzi, sindaci, presidenti, segretari, ambientalisti, comitati, urbanisti, agricoltori, generali, professori, ecc. ecc.

Cittadella aeroportuale

Nel disegno del futuro assetto urbanistico di Pisa sta assumendo un ruolo sempre più centrale l'area dell'aeroporto "Galilei" che di fatto è parte del tessuto cittadino e che sta guidando con i piani proposti dal gestore aeroportuale (SAT) il ridisegno dell'area sud della città. Lo scalo di Pisa infatti, distante circa 2 km dal centro, è a tutti gli effetti l'aeroporto più "cittadino" a livello nazionale e internazionale (per questo SAT ama definirlo "aeroporto di quartiere" raggiungibile anche a piedi) ma di questa situazione, per certi aspetti molto problematica, sono valorizzati tutti gli aspetti positivi.

In tal senso è in definizione un progetto importante, connesso al people-mover tra stazione e aerostazione: l'idea della "cittadella aeroportuale", un terminal pensato come spazio cittadino nel quale troverà posto un grande centro congressi a disposizione di tutta l'area pisana, da realizzare proprio in corrispondenza terminale del people-mover e ideato per sviluppare lo scalo pisano come polo per l'attività business.

Via alle delocalizzazioni

Prevista fin dal masterplan approvato nei primi anni 2000 e oggetto di numerosi successivi accordi, la delocalizzazione del nucleo abitato posto a ridosso del confine aeroportuale (principale opera connessa allo sviluppo del "Galilei") ha ottenuto nelle settimane scorse l'assicurazione della copertura finanziaria. Pisa sarà il secondo caso italiano di delocalizzazione di abitazioni prossime a un aeroporto (l'altro è stato a Malpensa). Un intervento che ha una doppia finalità: eliminare la "storica" criticità ambientale che coinvolge 44 abitazioni inglobate tra pista e piazzali di sosta dopo le successive fasi di sviluppo dell'aeroporto ver-

... a Pisa l'aeroporto evolve e continua a guidare le trasformazioni urbane e i voli convivono con abitati, parco e aree protette.

so la città; liberare l'ultima area disponibile tra l'aeroporto e l'area urbana per sviluppare la parte civile dello scalo.

Voli sulla città

Lo scorso maggio la SAT ha presentato la modifica alla procedura di decollo verso la città che permette di arretrare un po' l'impronta di rumore prodotta dai velivoli in salita sull'abitato, che inizia a poche decine di metri dal sedime aeroportuale. La situazione - ha confermato SAT - migliorerà ulteriormen-



Inquadramento territoriale dell'aeroporto di Pisa, con i quartieri cittadini poco oltre il confine nord e ovest del sedime e l'area del Parco Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli nella zona sud.

te con il previsto allungamento della pista principale che permetterà di arretrare verso sud l'inizio della corsa di decollo contraendo ancora rispetto agli abitati le impronte di rumore di 65 e 60 decibel. I voli sulla città di Pisa si sono intensificati nel corso degli anni oltre le esigenze strettamente meteorologiche (vento in coda) per gestire il notevole incremento del traffico civile integrandolo con l'intensa attività militare. Non potendo quindi essere evitato il passaggio sugli abitati (anche in previsione di un ulteriore raddoppio del traffico passeggeri e del rafforzamento

della base militare), il gestore aeroportuale attua quanto possibile per contenerne gli effetti ottimizzando le procedure in volo e a terra e con i interventi strutturali sulla pista.

Cofinanziamenti pubblici

Sono stati premiati gli sforzi delle istituzioni toscane (Regione in testa) per far avere alla SAT cofinanziamenti pubblici per supportare i progetti aeroportuali. Oltre al contributo per la delocalizzazione delle case già descritto in precedenza (10 milioni dal Governo, 3 dalla Regione su una spesa totale di 18 milioni), è stato confermato il contributo di 21,14 milioni da Unione Europea (7,037 milioni), Regione e Governo nazionale (14,1 milioni) per la realizzazione del people-mover, previsto entro il 2015 e per la cui progettazione la Regione aveva anticipato circa un milione nel 2012.

Concorrenza

I vertici dello scalo di Pisa proseguono nella politica volta a sviluppare ogni segmento di traffico nella loro tradizionale logica di concorrenza tra vettori, tipologie di voli e aeroporti. In tale direzione vanno gli sforzi in atto annunciati con l'obiettivo di portare al "Galilei" vettori tradizionali (non low cost) quali Turkish Airlines e Aeroflot, altri voli dalle capitali dell'est europeo e nuovi collegamenti con i grandi hub della penisola arabica (in vari casi cercando di convincere a scendere a Pisa vettori che attendono la nuova pista del "Vespucchi" per servire l'area fiorentina).

Festa sotto i voli

Lo scorso 19 maggio, in occasione della festa nazionale delle oasi WWF, uno degli appuntamenti toscani ha riguardato la riserva della Cornacchiaia, in territorio pisano. Tale oasi è una delle

aree protette ricompresa nella porzione del Parco Migliarino-San Rossore Massaciuccoli limitrofa all'aeroporto di Pisa ed è posta proprio sotto le principali traiettorie di volo. Nel giorno della festa la zona è stata interessata dal passaggio di una sessantina di velivoli in discesa verso la pista senza che ciò abbia disturbato l'oasi, che convive con i voli da sempre, né i partecipanti all'evento (nessuna osservazione o lamentela è mai giunta dallo stesso WWF) a dimostrazione di come parco, aeroporto e attività aeree possano convivere in uno stesso territorio.



Meridiana è tornata ad operare a Firenze con il volo estivo per Olbia operato con Boeing 737-700.

Tormentone VIS

Nella vicenda dell'aeroporto (di Firenze) ricorre ormai come un tormentone la sigla VIS, che sta per Valutazione di Impatto Sanitario, richiesta a gran voce dagli amministratori della piana per rifare quella già svolta in relazione al terminalizzatore, tenendo conto dell'ipotesi nuova pista e sancire così - a loro dire - l'insostenibilità del progetto aeroportuale. La VIS risulta anche tra le condizioni dettate dalla Regione ad ADF con la variante al PIT. In realtà tale atto risulta superfluo per almeno tre ragioni.

Innanzitutto quando fu redatta la VIS, nei primi anni 2000, era ben noto il masterplan aeroportuale di Peretola al 2010 con previsione di crescita fino a circa 52.000 movimenti annui, quindi si immagina che si sia tenuto conto già allora dello sviluppo di Peretola. La necessità di una VIS connessa alla nuova pista è stata poi smentita nel corso delle procedure del PIT dall'ARS, l'agenzia sanitaria regionale, che ha evidenziato come essa sia necessaria se si prevedessero aggravamenti della situazione acustica e delle emissioni in atmosfera, i fattori potenzialmente incidenti sulla salute della popolazione. Ma per entrambi i fattori tale aggravamento è già stato escluso da ARPAT che invece evidenzia un'evoluzione positiva: il netto miglioramento per il quadro acustico sugli abitati, un'incidenza poco significativa rispetto al quadro dell'area per le emissioni in atmosfera, che invece sono influenzate da altre fonti sulle quali si deve intervenire. Infine va ricordato che anche l'aspetto sanitario fa già parte delle analisi previste nella normale procedura di VIA del masterplan aeroportuale.

Costi: polemiche surreali

La questione dei costi e dei finanziamenti per la nuova pista dello scalo fiorentino continua ad essere protagonista di polemiche surreali, tra stime da centinaia di milioni totalmente inventate e tentativi di diktat politici su chi, come, quando e perché dovrebbe mettere e usare i soldi. Polemiche senza senso per alimentare il caos assoluto.

Ribadendo quanto già scritto sullo scorso noti-

ziario, il costo stimato e ritenuto plausibile, come indicato nei documenti agli atti, sta attorno ai 120 milioni tutto compreso (ovviamente un po' variabile, ma in misura ragionevole): un investimento più che giustificato dall'importanza dell'opera, che il proponente ADF ritiene di poter sostenere ma che potrebbe essere supportato da forme di cofinanziamento che si rendessero disponibili (fondi europei o altro), senza che ciò rappresenti alcuno scandalo dato l'interesse generale rivestito dall'intervento e dato che altre infrastrutture (ad esempio gli ae-



Dal prossimo 27 ottobre la spagnola Vueling subentrerà ad Alitalia nel volo per Catania entrando per la prima volta su una rotta nazionale. Il servizio sarà effettuato con nove frequenze settimanali e operato con Airbus A319. Per le rotte internazionali al momento sono confermate per il prossimo inverno Barcellona, Londra Heathrow e Parigi Orly, mentre tra dicembre e gennaio sono previsti una serie di voli per Bari.

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.

roporti di Pisa o di Bologna) hanno fruito di tali supporti senza suscitare alcuna polemica. Quello finanziario è davvero l'ultimo problema che può riguardare lo scalo dell'aerea fiorentina che negli anni '90 il presidente dell'allora SAF Valentino Giannotti amava definire un'infrastruttura che, se messa in grado di funzionare normalmente, permette di "investire sul venduto" dato lo scontato grande interesse di vettori e passeggeri.

UE: procedure ambientali OK

Il vice-presidente della Commissione europea Siim Kallas, con una comunicazione dello scorso 8 marzo, ha confermato la validità delle procedure di verifica ambientale attuate in Toscana sul progetto della nuova pista di Firenze nell'ambito della variante al PIT: quelle già svolte, con la VAS (Valutazione Ambientale Strategica, direttiva 2001/42/CE) e quella prevista nel normale iter, la VIA (Valutazione Impatto Ambientale, direttiva 2011/92/UE). La posizione della Commissione Europea è stata espressa in risposta a un'interrogazione di un parlamentare toscano che intendeva portare a Bruxelles la protesta contro la nuova pista di Firenze, sollevando problematiche che la stessa UE ha smontato.

Aerei: evoluzione sempre più ecologica

Procede a grandi passi l'evoluzione tecnologica dell'industria aeronautica che sta predisponendo nuovi modelli di velivoli sempre più ambientalmente sostenibili, consapevole di quanto il futuro stesso del settore sia legato alla capacità di ridurre consumi ed emissioni. Negli ultimi mesi si sono susseguiti annunci dei vari stadi dei progetti in corso e ulteriori novità, molte presentate nel corso dell'ultimo salone dell'aviazione di Le Bourget (Parigi) del giugno scorso.

Novità assoluta è stato l'annuncio della seconda generazione dei velivoli regionali Embraer, con la nuova famiglia denominata "E2". Sono previsti tre modelli da 88, 106 e 132 posti (E175-E2, E190-E2, E195-E2) che voleranno rispettivamente nel 2020, 2018 e 2019. L'aereo tecnologicamente più innovativo sarà il Bombardier CSeries, progettato in due versioni da 110 e 130 posti (CS100 e CS300), innovativo anche per le prestazioni che lo renderanno particolarmente adatto per operazioni su piste di medie-piccole dimensioni e distanze elevate. Nei mesi scorsi il primo CS100 è uscito dallo stabilimento di Montreal e a breve è previsto il primo volo, mentre l'entrata in servizio è annunciata per il 2014. Airbus ha iniziato le prove del nuovo motore Pratt & Whitney PurePower PW1100 G, uno dei due propulsori che sarà installato sulla famiglia A320neo (New Engine Option). Saranno proposte tre versioni (A319neo, A320neo e A321neo), con l'entrata in servizio prevista dal 2016. Boeing, nel suo annuale rapporto ambientale, ha fatto il punto sulle caratteristiche dei nuovi progetti in corso e sui miglioramenti previsti sotto il profilo della emissioni acustiche e atmosferiche e del risparmio di carburante. In particolare, il più recente impegno riguarda la nuova famiglia Boeing 737 MAX che dal 2017 sostituirà gli attuali Boeing 737 NG (Next Generation).

Tutti questi progetti sono accomunati da innovazioni tecnologiche che riguardano molteplici aspetti: le motorizzazioni, studiate per ridurre i consumi e con essi le emissioni in atmosfera e soprattutto abbattere la rumorosità per assicurare una compatibilità sempre maggiore con i territori che ospitano infrastrutture aeroportuali; l'aerodinamica, con profili del velivolo a sempre minore resistenza all'aria (che incide anche sulla rumorosità) e ac-

bile includere l'aeroporto di Pisa nella rete centrale TEN-T in quanto non soddisfa i criteri corrispondenti: Pisa non è un aeroporto di un nodo urbano centrale (capitale di uno Stato membro, area MEGA secondo l'atlante ESPON del 2006, conurbazione con oltre un milione di abitanti); inoltre, con i suoi 4,5 milioni di passeggeri all'anno, l'aeroporto di Pisa non raggiunge la soglia di volume di circa 7,8 milioni di passeggeri. Anche il volume del traffico merci dell'aeroporto si attesta al di sotto della soglia richiesta».

Una situazione - precisiamo noi - che vale anche per Firenze dato che, pur essendo prossimo al corridoio dell'alta velocità e centro di un'area metropolitana e avendo importanti potenzialità di sviluppo, non ha adeguate capacità strutturali, riconosciute invece a Bologna. Gli scali toscani, che d'altra parte non sono mai stati in prima fascia europea per le ragioni dette, potrebbero invece ambire a essere riconfermati scali strategici nella classificazione nazionale se il Governo decidesse di riprendere l'impostazione del piano aeroportuale predisposto nel 2012. Ovviamente sempre a condizione che ci si decida a fare la nuova pista di Firenze, senza la quale, come spiegato da ENAC, entrambi gli aeroporti sarebbero declassati anche sul piano nazionale.

Il primo esemplare del Bombardier CS100, uscito dallo stabilimento di Montreal, in Canada, ripreso a fine luglio e prossimo al primo volo.



corgimenti ormai comuni quali l'adozione delle cosiddette "winglet" o "sharklet", alette verticali alle estremità alari di dimensioni variabili che migliorano in modo importante le prestazioni del velivolo sia in volo sia nelle fasi di decollo e atterraggio; le strumentazioni di bordo, per ottimizzare il controllo di tutte le fasi di volo con effetti positivi in tutte le fasi dell'attività aerea; i materiali costruttivi dei componenti del velivolo e dell'oggettistica di bordo, che garantisce la riduzione dei pesi e quindi di consumi di carburante e di emissioni. Molti di questi accorgimenti sono applicati anche a velivoli già in linea, con modifiche proposte alle compagnie aeree per ridurre il costo operativo e migliorare la compatibilità ambientale dei voli. Tutti i nuovi aerei saranno sostanzialmente pronti quando potrebbe essere in funzione la nuova pista di Firenze, quindi rappresenteranno un'ulteriore garanzia di miglioramento ambientale e di compatibilità dell'attività dello scalo fiorentino nella piana. Aspetti da considerare nelle valutazioni e nelle scelte sui progetti della pista.

UE: Toscana "comprehensive"

Nella stessa comunicazione citata nella notizia precedente, il vice-presidente della Commissione Europea ha anche confermato come la Toscana, con i suoi scali, stia nella rete dei "comprehensive airport" senza possi-

bilità di passare nel "core network", la rete degli snodi principali. Tale precisazione è stata fatta in relazione all'aeroporto di Pisa, per il quale lo stesso parlamentare toscano chiedeva la possibilità di promozione. «Sulla base della metodologia di pianificazione della rete TEN-T - spiega la nota UE - non è possi-

Aeroporto

Anno 17 - Numero 3
N° progressivo 64 - Luglio-Settembre 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

www.associazione-aeroporto-fiorenze.it
Email assogiannotti@gmail.com

Presidente: Giorgio Morales