Anno 19 - Numero 4

Aeroporto

Ottobre-Dicembre 2015

Notiziario dell'Associazione "Valentino Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze

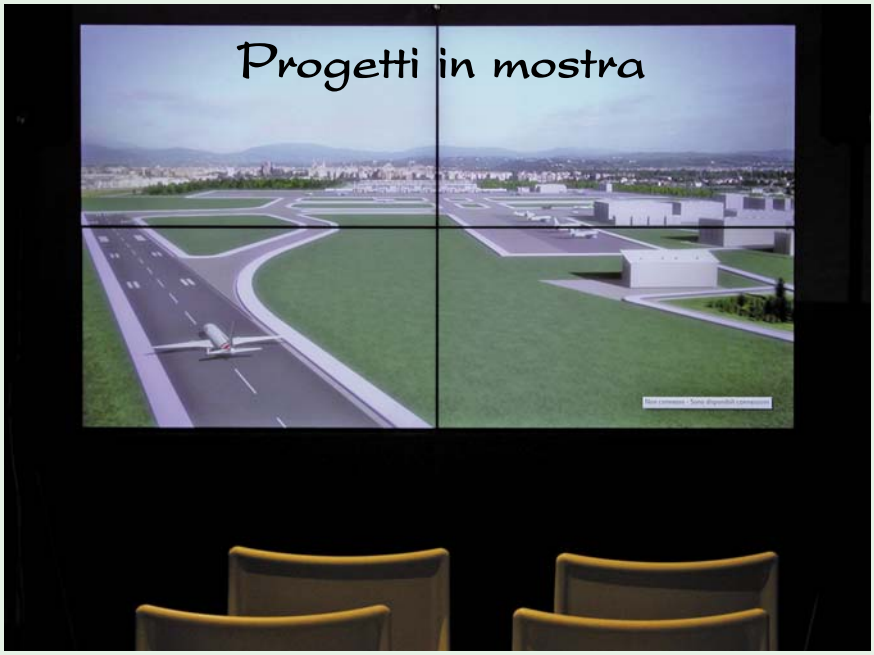
www.associazione-aeroporto-firenze.it - assogiannotti@gmail.com

Masterplan in iter

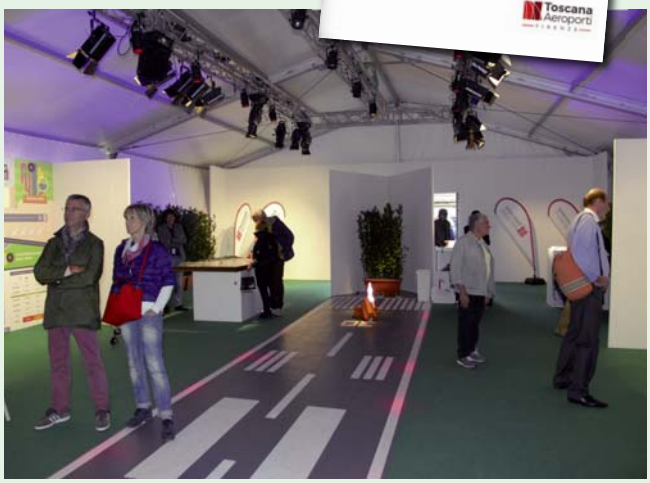
Nel momento in cui chiudiamo questo numero di "Aeroporto" l'iter del masterplan 2014-2029 del "Vespucci" di Firenze (approvato in linea tecnica da ENAC il 3/11/2014) sta concludendo la seconda fase di osservazioni (4/11/2015) nell'ambito della **procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)**, attivata il 24/3/2015 e integrata con le nuove documentazioni presentate da Toscana Aeroporti il 4/9/2015 a seguito delle richieste inviate dal Ministero dell'Ambiente il 21/7/2015.

Per la conclusione della VIA, al momento (fine ottobre) si attende quindi il termine del periodo di "ri-osservazione", il pronunciamento della Regione Toscana che girerà al Ministero dell'Ambiente il nuovo parere elaborato dal NURV (Nucleo Regionale Valutazione Ambientale) e il pronunciamento conclusivo del Ministero dell'Ambiente che emetterà il decreto di VIA sul masterplan (entro febbraio 2016, ma si spera che arrivi prima). Fatto ciò, l'iter proseguirà con gli ulteriori passaggi previsti dettagliati nella documentazione di Toscana Aeroporti:

*«A conclusione della procedura di VIA, verrà attivata la **procedura di Conformità Urbanistica** ai sensi dell'articolo 81 del D.P.R. n. 616/1977 presso il Ministero delle Infrastrutture. Successivamente alla procedura di Conformità Urbanistica con l'emissione del relativo provvedimento a cura del Ministero delle Infrastrutture, l'ENAC emetterà la **formale approvazione del Piano di Sviluppo** che comporterà, ai sensi del D. Lgs.251/1995, la dichiarazione di pubblica utilità e di indifferibilità ed urgenza, preordinata all'esproprio delle aree private in esso ricomprese, e variante agli strumenti urbanistici vigenti.*



*Per la prima volta nell'infinita storia aeroportuale fiorentina i progetti per il "Vespucci" sono stati portati letteralmente in piazza con l'**info-point** allestito dal 17 ottobre al 1° novembre da Toscana Aeroporti nel centro di Firenze. 15.400 persone, tra cittadini e turisti, hanno visitato lo stand di 200 mq in piazza della Repubblica, con punte di oltre 4.000 persone nei fine settimana. Due **pannelli** descrivevano i dati essenziali del masterplan e degli effetti ambientali previsti. Un **plastico** della piana tra Firenze e Prato mostrava le nuove traiettorie di volo e le relative altezze sul territorio. Un **video** illustrava le ragioni del progetto. Un **simulatore di volo** permetteva di "provare" le rotte della nuova pista. Un **opuscolo** ("Io mi chiedo") rispondeva alle domande ricorrenti nella vicenda dello scalo fiorentino (gran parte del materiale è disponibile sul nuovo **blog ufficiale** di Toscana Aeroporti dedicato al progetto pista www.volafirenze.it/materiali). Un'ottima iniziativa, attesa da tempo, che dovrebbe essere l'inizio di una costante campagna informativa "istituzionale" sulla realtà aeroportuale fiorentina.*



In forza del rilascio delle precedenti approvazioni, saranno attivate le ***procedure di esproprio per i terreni*** *sui quali è prevista la realizzazione dei nuovi interventi, tra i quali quello relativo alla realizzazione della nuova pista di volo 12-30. A seguito della acquisizione dei terreni, gli* ***interventi di nuova realizzazione*** *ricadenti all'interno delle aree del nuovo sedime aeroportuale (nuovo terminal passeggeri, nuova pista di volo e relativi piazzali aeromobili, area logistica Ovest, ecc.) risulteranno* ***appaltabili****».*

Fasi realizzative

Al netto delle procedure approvative e di ulteriori passaggi politici locali (e delle azioni di disturbo che da varie parti vengono ancora promesse), il tempo tecnico per realizzare la nuova pista dal momento dell'avvio dei lavori è indicato in circa 15 mesi (sostanzialmente confermando il tempo stimato fin dall'inizio del rilancio del progetto nuova pista da parte dei precedenti promotori, nel 2003, se e quando avessero avuto il via libera politico-burocratico). Nella documentazione integrativa alla VIA è ribadito quindi l'impegno a completare l'intervento essenziale della nuova pista entro la fine del 2017 ed è delineato il percorso per completare l'intero masterplan entro il 2029.

2015-2018: adeguamento terminal esistente (appalto bandito lo scorso agosto) per gestire al meglio il traffico fino all'entrata in esercizio della nuova pista e della nuova aerostazione; ultimazione ampliamento piazzale ovest (avviato da tempo ma non attuato); **acquisizione aree** per la definizione del nuovo sedime; **realizzazione opere propedeutiche** sul territorio connesse alla realizzazione della pista (deviazione Fosso Reale, con sotto-attraversamento autostrada A11, regimentazione sistema idraulico, modifiche viabilità, delocalizzazione bacini idrici e naturalistici, modifica ai tracciati delle reti tecnologiche); realizzazione nuovo bacino di laminazione a servizio del sedime aeroportuale e dimensionato anche per contenere e sostituire gli attuali bacini interferenti con lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali; **realizzazione nuova pista** di volo e parte dei raccordi; risagomatura con ampliamento piazzali aeromobili; realizzazione viabilità di servizio e recinzione nuova area air side, strutture Vigili del Fuoco, centrali tecnologiche e reti necessarie alla messa in esercizio della nuova pista; realizzazione nuovo terminal merci; realizzazione nuova aerostazione passeggeri e porzione di piazzale aeromobili antistante (piazzale est).

2019-2023: **entrata in esercizio nuovo terminal passeggeri** e porzione piazzale aeromobili antistante; realizzazione nuovo terminal aviazione generale; realizzazione nuovo hangar e uffici aeroclub; realizzazione officina mezzi; dismissione infrastrutture area logistica adiacente il piazzale est (lungo via del Termine) e demolizione manufatti; completamento raccordi tra pista e piazzali; conversione porzione attuale infrastruttura di volo in parco ludico-ricreativo; opere di completamento, sistemazioni aree verdi e rinaturalizzazione aree dismesse di circa 20 ha; realizzazione parte strutture di servizio (mezzi rampa e logistica), viabilità esterna e parcheggi; ampliamento depositi carburanti; realizzazione centrali tecnologiche e reti tecnologiche.

2023-2029: realizzazione nuova caserma Vigili del Fuoco e demolizione di quella esistente; demolizione attuale terminal passeggeri, esclusi i padiglioni appena realizzati che saranno riconvertiti ad altre funzioni (uffici direzionali, uffici operatori e attività correlate) e palazzina DA; completamento piazzali sosta aeromobili con demolizione e rifacimento attuale piazzale est; completamento strutture di servizio (catering, magazzini), viabilità esterna e parcheggi; realizzazione struttura ricettiva (albergo) antistante l'aerostazione; completamento infrastrutture a rete e tecnologiche, centrali tecnologiche e reti impiantistiche.

TOSCANA AEROPORTI

TOSCANA AEROPORTI

Simulazioni grafiche del nuovo assetto del "Vespucci" con viste da sud-est (in alto) e da nord-ovest (qui sopra). Come in ogni aeroporto, anche per lo scalo fiorentino il sedime (245 ha) rimarrà in gran parte una superficie libera sistemata a prato (circa 176 ha), senza pavimentazioni o costruzioni.

Integrazioni e ri-osservazioni

I 15 mesi tecnici stimati per fare la pista e le tre fasi realizzative del masterplan decorreranno da quando sarà chiusa la fase autorizzativa in corso. Ad oggi, alle integrazioni presentate al Ministero dell'Ambiente da Toscana Aeroporti (altri 176 documenti che ribadiscono la fattibilità e sostenibilità del masterplan del "Vespucci" e della nuova pista) vari soggetti toscani hanno replicato con nuove osservazioni (ancora in arrivo mentre chiudiamo questo notiziario). Ci sono naturalmente quelle dei "comitati contro" che reiterano le loro argomentazioni e non accetteranno mai la fattibilità del progetto e l'idea di un aeroporto per l'area fiorentina. Ci sono purtroppo di nuovo contestazioni di varie istituzioni locali che sembrano rimanere sintonizzate più sulle posizioni dei "comitati contro" che sull'interesse generale del proprio territorio e reiterano richieste su aspetti abbondantemente spiegati, secondo la vecchia logica di non credere mai agli studi sull'aeroporto (di Firenze) e alle competenze di chi li redige e di rilanciare perennemente lo studio di qualcos'altro.

Per uscire da questo circolo vizioso è necessario che chi di competenza (in Toscana e a Roma) dia uno stop alla giostra di studi, ri-studi e controstudi, cioè che si leggano tutte le osservazioni ma si faccia filtro tra ciò che è utile e pertinente e ciò che è pretestuoso e fuori luogo. Se invece si continua a dar spago a tutti e caricare ogni cosa nella procedura non se ne uscirà mai. L'esito dell'attuale fase burocratica in iter sarà l'ennesimo test sulla volontà di realizzare la nuova pista e il sistema aeroportuale toscano.

Piste corte, piste lunghe

Recentemente, in una nota trasmissione televisiva nazionale, è andato in onda un servizio di denuncia dello stato in cui versa l'aeroporto di Crotone (terzo scalo della Calabria, inserito nel Piano Nazionale Aeroporti, circa 66.000 passeggeri nel 2014), che doveva rappresentare il motore per il rilancio di una delle zone più critiche dell'estremo sud del paese ma che è rimasto a mezzo del percorso di sviluppo. É stato dotato, da molto tempo, di un nuovo terminal (denominato "Pitagora") ma è rimasto con una pista di volo "lunga solo 2.000 metri", scarsi - hanno sottolineato - per far operare i velivoli a pieno carico provenienti dall'Europa e poter accogliere i relativi flussi turistici e d'affari. Chiunque abbia seguito il servizio, a Firenze e in Toscana, non può che aver fatto l'immediato confronto con la pista di 1.750 metri dell'attuale "Vespucci" e soprattutto con il contrasto surreale sulla dimensione della nuova pista di Firenze (2.000/2.400 metri) che tutt'ora formalmente divide gli atti della Regione Toscana da ENAC, Piano Nazionale Aeroporti e Toscana Aeroporti.

L'inquadramento di Firenze tra i 38 scali inseriti nel Piano Nazionale Aeroporti conferma quanto sia giustificata la costruzione della nuova pista e l'adozione della massima dimensione possibile entro il ruolo previsto per il "Vespucci".

Torniamo su questo aspetto della questione aeroportuale perché proprio citando Crotone sulle pagine di questo notiziario avevamo evidenziato più volte come la scelta della Toscana di concedere all'area fiorentina una pista di soli 2.000 metri significasse scegliere una "pista minima" che avrebbe mantenuto il "Vespucci" con una delle infrastrutture di volo comunque più corte nel panorama nazionale (al pari del terzo scalo calabro per ruolo e traffico). Ma torniamo sull'aspetto dimensionale della pista soprattutto perché a breve la questione dovrà essere affrontata e risolta definitivamente, a questo punto nell'ambito della Conferenza dei Servizi sul masterplan del "Vespucci" al Ministero delle Infrastrutture e tornerà quindi al centro dell'attenzione e di nuove discussioni.

Riproponiamo quindi in questa pagina l'inquadramento della situazione infrastrutturale di Firenze nel sistema dei 38 scali inseriti nel Piano Nazionale Aeroporti (sempre in via di definitiva approvazione). Nella tabella, che riporta la dotazione di piste attuale, si può leggere la collocazione dello scalo fiorentino con la pista esistente (36°), quella che sarebbe stata la posizione con la nuova pista di 2.000 metri e come si collocherebbe il "Vespucci" con l'infrastruttura di 2.400 metri. Da notare anche come tra i 38 scali "d'interesse nazionale" già oggi 32 abbiano piste superiori a 2.000 metri e 28 superiori a 2.400 metri. Nella cartina si può leggere la distribuzione dei 38 scali sul territorio nazionale e rendersi conto della dotazione dimensionale di piste nelle varie regioni, con quelle principali già dotate di due o più scali con piste oltre i 2.000 metri, anche in uno stesso ambito metropolitano (come i tre "sistemi aeroportuali" italiani di Roma, Milano, Venezia). Ciò per dire che recepire la pista di 2.400 metri negli atti toscani, dal PIT al resto degli strumenti urbanistici e amministrativi, non rappresenta né un affronto né una forzatura, ma il supporto a un adeguamento infrastrutturale del tutto normale.

	Aeroporto	pista (m)
1	**Milano MXP** (1)(3)	**3.920**
2	**Roma FCO** (1)(3)	**3.902**
3	**Palermo** (1)	**3.326**
4	**Torino**	**3.300**
5	**Venezia** (1)(3)	**3.300**
6	Taranto	3.200
7	Verona	3.068
8	Brindisi (1)	3.048
9	Alghero	3.000
10	Trieste	3.000
11	**Pisa** (1)	**2.993**
12	Brescia	2.990
13	Ancona	2.965
14	Rimini	2.963
15	Genova	2.916
16	Bergamo (1)	2.874
17	**Bari**	**2.820**
18	**Cagliari**	**2.804**
19	**Bologna**	**2.803**
20	Trapani	2.695
21	**Napoli**	**2.628**
22	Comiso	2.538
23	Olbia (2)	2.445
24	Milano LIN (1)	2.442
25	**Catania** (3)	**2.436**
26	Treviso	2.420
27	Pescara (2)	2.419
28	**Lamezia Terme** (2)	**2.416**
29	Roma CIA	2.203
30	Cuneo (1)	2.100
31	Perugia	2.199
32	Parma	2.124
33	Crotone	2.000
34	Reggio Calabria (1)	1.998
35	Lampedusa	1.795
36	**Firenze** (3)	**1.750**
37	Pantelleria (1)	1.735
38	Salerno (2)	1.655

Note: (1) aeroporti dotati di più piste (è indicata la più lunga); (2) allungamento in corso o in progetto; (3) previsione nuova pista. Evidenziati gli scali definiti "strategici".
Fonte: AIP ENAV.

Rotta sulla piana

Spiegate in tanti studi e documenti tecnici, raccontate tante volte sulle pagine di questo notiziario, le rotte di volo sulla piana connesse alla nuova pista 12/30 dell'aeroporto di Firenze sono state tangibilmente verificabili nell'info-point allestito da Toscana Aeroporti in piazza della Repubblica dal 17 ottobre al 1° novembre. Su un grande plastico riproducente il territorio tra Firenze e Prato (rappresentato nelle immagini di queste pagine) sono stati costruiti in scala i tracciati delle rotte di atterraggio ("atterraggio 12", in blu) e decollo ("decollo 30", in verde) previste, come noto, dalla parte più libera della piana, sulla direttrice del territorio pratese e pistoiese. Un simulatore di volo a disposizione dei visitatori ha permesso di "provare" le traiettorie e rendersi conto dei reali effetti del sorvolo dei vari ambiti territoriali, a smentita di ricostruzioni un po' bizzarre girate nei mesi scorsi sul web.

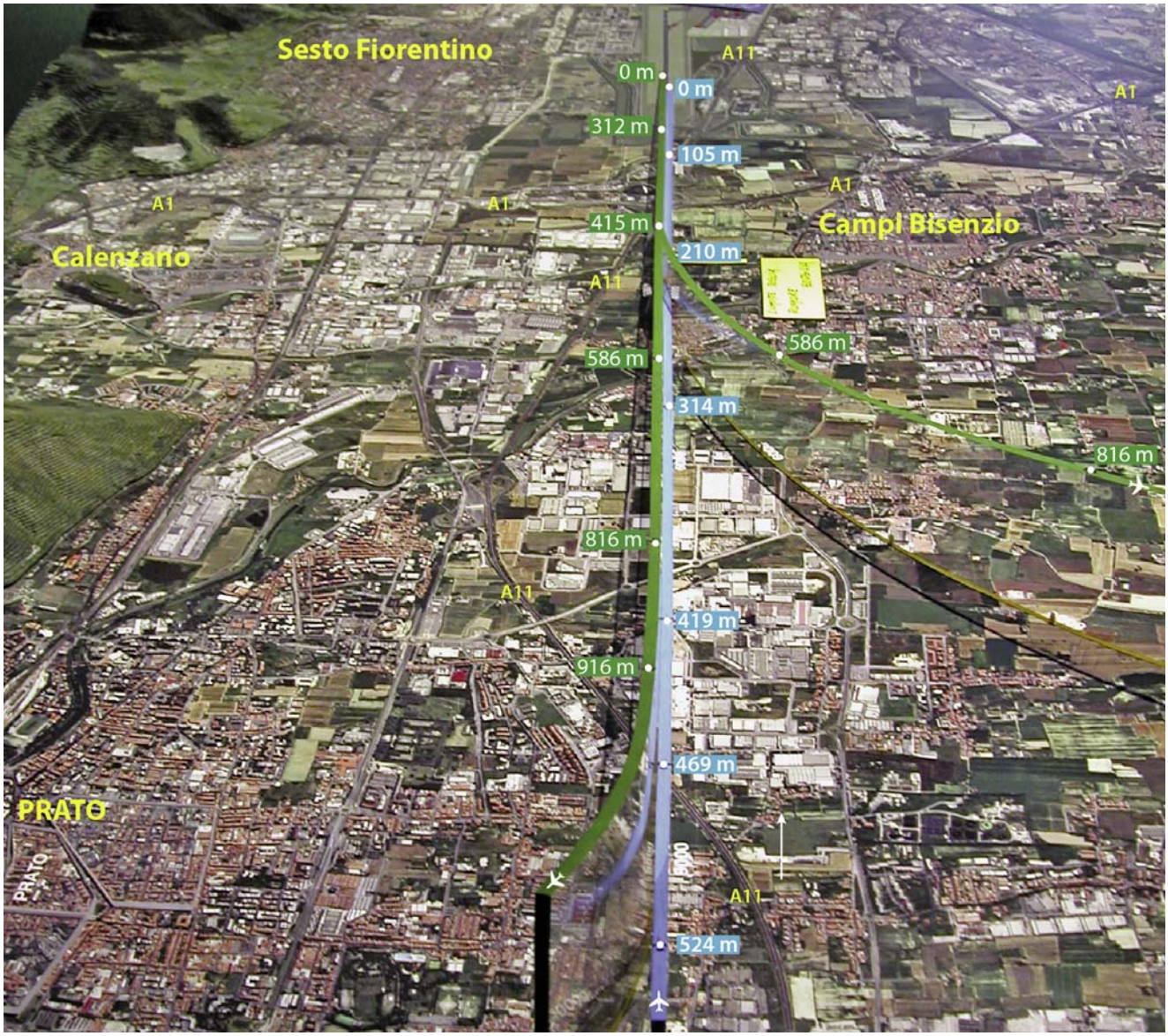
L'esposizione del masterplan del "Vespucci" nell'info-point di piazza della Repubblica ha permesso di toccare con mano le reali rotte sulla piana previste con il nuovo assetto dello scalo

Abitati distanti

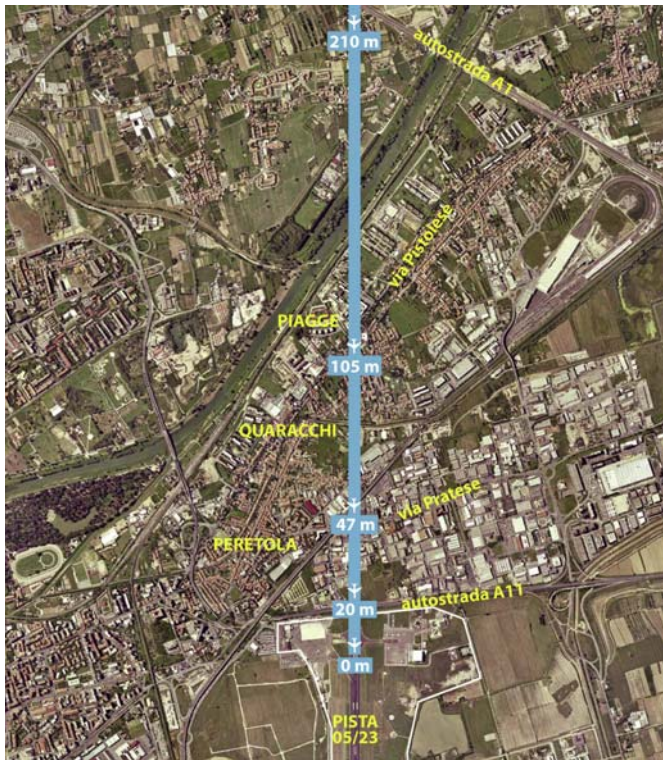
La prima informazione tangibile è la collocazione delle rotte su un corridoio della piana sostanzialmente libero nei primi chilometri più prossimi alla pista, quelli più critici per l'effetto dei sorvoli a quote basse, e la netta differenza (migliorativa) rispetto allo scenario attuale, dove lo stesso ambito territoriale rispetto alla pista esistente 05/23 comprende la fascia di abitato tra Peretola, Quaracchi e le Piagge (sorvolata ad altezze tra 65 e 125 m). Quindi, proseguendo la lettura del tracciato sul territorio pratese, le rotte passano sull'area del Macrolotto, intersecano di nuovo il tracciato dell'autostrada A11 e raggiungono i primi nuclei abitati della periferia sud di Prato a distanze (circa 8 km) e quote di sorvolo (oltre 400 m in atterraggio) tali da non causare reale disturbo, come peraltro attestato dagli studi acustici annessi alla VIA (in decollo le altezze nella stessa area superano gli 800 m e sono differenziate nei tracciati con virate "antirumore" verso sud o nord).

Dal plastico (e dalla foto qui sotto) è quindi leggibile la distanza laterale delle stesse traiettorie dai centri abitati più prossimi alla fascia centrale della piana. Sulla sinistra, lateralmente alla nuova pista (in alto nella foto) l'abitato di Sesto Fiorentino che, come noto, non sarà più sorvolato da alcuna rotta (rispetto ai sorvoli attuali di gran parte dell'area cittadina sestese nei decolli in direzione monte Morello). Proseguendo la lettura

Veduta del plastico esposto all'info-point di Toscana Aeroporti. L'immagine riprende i 10 km di territorio tra la nuova pista e l'area pratese. La linea celeste rappresenta la traiettoria di atterraggio, quella verde la rotta di decollo, che dopo il primo tratto unico si differenzia con virate verso sud (a destra nella foto) o nord (a sinistra). Lungo le direttrici sono indicate le quote di sorvolo rispetto al terreno.



Rotta sulla piana



ELABORAZIONE ASSOGIANNOTTI SU BASE GOOGLE MAPS

Nelle due immagini gli ultimi 4 km di territorio sorvolati dai velivoli in atterraggio al "Vespucci" (linee celesti, con indicate le quote). A sinistra la nuova pista 12/30 (vista tridimensionale, particolare del plastico esposto da Toscana Aeroporti): la traiettoria sorvolerà aree sostanzialmente libere e quindi terreni interni allo scalo. A destra la pista attuale 05/23 (foto aerea): lo stesso tratto di procedura oggi scende negli ultimi 2 km sulle aree residenziali delle Piagge, Quaracchi e Peretola, tra via Pistoiese e via Pratese, e sorvola vari insediamenti fino quasi alla toccata in pista.

parallelamente al tracciato di volo si trova, sempre sulla sinistra e ben distante dalle traiettorie degli aerei, l'abitato di Calenzano; quindi (in primo piano nell'estrema sinistra della foto) il centro abitato di Prato, anch'esso a notevole distanza laterale dalle rotte aeree che in alcun modo interessano il centro cittadino e che comunque passano qui a grande distanza dalla pista (9-10 km) e quindi a altezze elevate, come già evidenziato in precedenza. D'altra parte è proprio per questo che gli studi condotti da Toscana Aeroporti (come in precedenza da ADF e ARPAT nell'ambito della variante al PIT) non registrano sul territorio pratese situazioni di disturbo acustico né ricadute negative nelle emissioni atmosferiche imputabili al traffico aereo .

Seguendo la fascia destra di territorio rispetto al tracciato di volo oltre la nuova pista si vede l'abitato di Campi Bisenzio, che di fatto rappresenta l'area residenziale più vicina alle fasi di volo più prossime alla pista, ma si tratta comunque di una vicinanza relativa e in alcun modo paragonabile all'attuale situazione di Quaracchi e Peretola. Gran parte dell'abitato di Campi Bisenzio (sul quale oggi passano in quota i velivoli in decollo dall'attuale pista) si trova disassato lateralmente rispetto ai tracciati di volo e non sarà più direttamente sorvolato. Parte della frazione di Capalle si troverà sotto le traiettorie di atterraggio e decollo (sarà di fatto il primo nucleo abitato sull'asse della nuova pista), ma sarà distante circa 4 km dallo stacco del velivolo dalla pista e dal punto di atterraggio (circa quattro volte più lontano della zona Peretola-Quaracchi dalla pista attuale) e sarà quindi sorvolato ad altezze già elevate (tre-quattro volte superiori all'attuale altezza di sorvolo di Peretola-Quaracchi). Per questa ragione, anche in quest'area, le simulazioni evidenziano livelli di rumore aeroportuale molto distanti dai limiti di compatibilità con le aree abitate.

Fuori centro

Il plastico esposto ha permesso anche di leggere il reale orientamento della nuova pista rispetto alla città di Firenze e smentire per l'ennesima volta l'esistenza di una traiettoria di volo che passerebbe sopra il centro storico di Firenze. La prima smentita di base è ovviamente il fatto che la nuova pista è prevista ad uso monodirezionale, quindi senza procedure sul lato di Firenze ma tutte sulla parte più libera della piana, come ribadito ancora nelle integrazioni alla VIA presentate da Toscana Aeroporti. La città di Firenze potrà essere interessata dalle procedure di "riattaccata" effettuate dai velivoli che non dovessero riuscire ad effettuare l'atterraggio e in tale eventualità la direttrice seguita sarebbe quella aeroporto-Campo di Marte, senza passare sul centro storico. La procedura prevederebbe una salita immediata del velivolo, iniziata già prima di sorvolare la pista e un passaggio su Firenze già in quota e in ulteriore continua salita. Tutto ciò tenendo comunque conto che con la nuova pista l'eventualità del mancato atterraggio è estremamente remota (stimata al 2029 in circa 0,1% dei movimenti, 24 voli l'anno) per il diverso orientamento della pista rispetto ai venti e quindi la diversa incidenza dei venti stessi sui velivoli in atterraggio (d'altra parte è proprio questa una delle ragioni per fare la nuova pista 12/30). Una situazione, vale la pena ripeterlo sempre, nettamente migliorativa rispetto alla pista attuale che, come ormai sanno tutti, ha nei continui dirottamenti una delle maggiori criticità, con le annesse riattaccate che, oggi sì, sorvolano quasi ogni giorno in vario modo la città di Firenze con i velivoli in virata e repentina salita.

Voglia d'informazione

L'iniziativa promossa da Toscana Aeroporti ha permesso a chiunque si approcci alla questione, in buona fede e con spirito costruttivo, di capire il progetto aeroporto e i suoi reali effetti e di elaborare una propria idea basata su dati di fatto. Le oltre 15.000 persone entrate in due settimane nello spazio espositivo hanno confermato quanto interesse ci sia per avere informazione diretta su questa storica questione fiorentina, come d'altra parte abbiamo potuto constatare sempre nei nostri quasi trent'anni di azione in supporto alla causa dell'aeroporto fiorentino. Dopo la presenza nel centro di Firenze l'iniziativa dovrebbe essere replicata con appuntamenti itineranti nei comuni della piana.

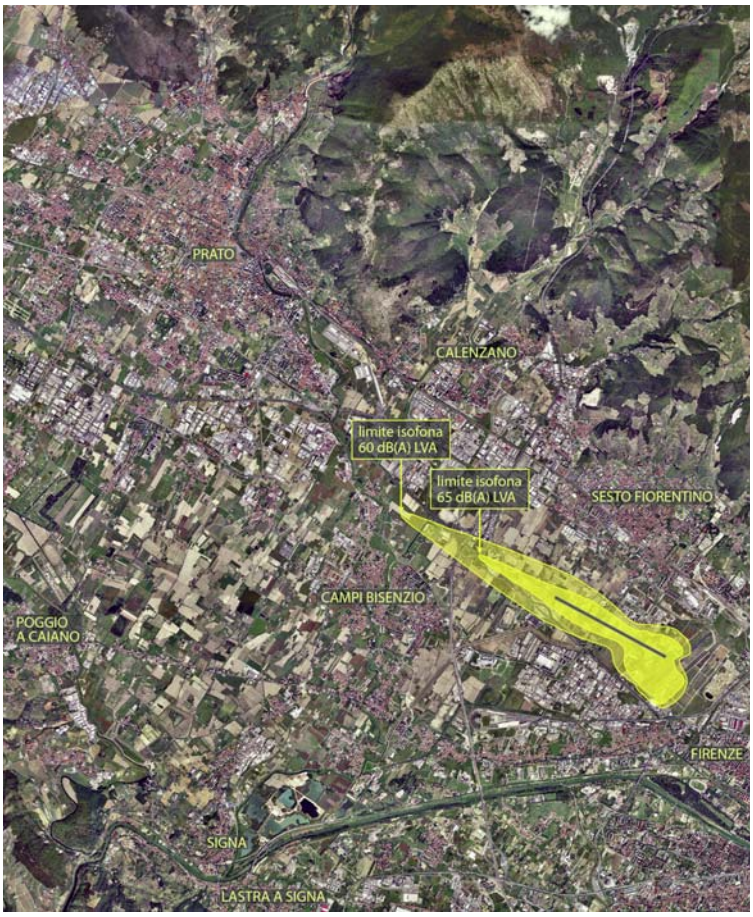
Miglioramenti acustici

Tra i tanti documenti presentati da Toscana Aeroporti ad integrazione della procedura di VIA in corso sul masterplan del "Vespucci", i dati più interessanti riguardano lo scenario acustico. L'evoluzione positiva nel rapporto tra voli e abitati già evidenziata nei primi documenti dello studio ambientale, a conferma di una delle ragioni da sempre alla base del progetto "pista parallela", è stata ulteriormente migliorata con nuovi accorgimenti e modifiche alle procedure di volo. Le valutazioni sono state inoltre ampliate considerando nelle movimentazioni aeree anche le fasi di "taxing" (rullaggi a terra dei velivoli) e ipotesi di incremento dei residenti al 2029 per il conteggio della popolazione presente sul territorio sorvolato. Il nuovo materiale elaborato, tra relazione, tavole e tabelle è ampio e articolato e ad esso si rimanda per una lettura approfondita (sito internet Ministero dell'Ambiente/sezione VIA). Qui di seguito proponiamo in estrema sintesi gli aspetti essenziali.

Nell'integrazione alla procedura di VIA sono state verificate nuove procedure di decollo che permettono di ridurre ulteriormente l'estensione dell'impronta acustica lungo l'asse della nuova pista.

Impronte accorciate

La riduzione dell'estensione lineare delle impronte acustiche (isofone) oltre la pista lungo l'asse di volo è stata ottenuta applicando diverse procedure di decollo. Da una parte una diversa ripartizione dei voli sulle due direttrici di salita (nord e sud) dopo lo stacco dalla pista già previste nei precedenti documenti. La soluzione introdotta prevede per il 75% la virata a sinistra, verso sud, su un territorio più libero per maggiore distanza e per il 25% verso nord (rispetto al 65 e 55% previsti in precedenza). Dall'altra parte sono state applicate procedure di decollo antirumore che prevedono diverse combinazioni nella potenza dei motori e nel gradiente di salita, in grado di accorciare le impronte acustiche a terra. In tal modo è stato possibile arretrare anche l'isofona dei 60 db LVA (livello di riferimento per la definizione dell'intorno aeroportuale) rispetto alla porzione nord dell'abitato di Capalle che rappresenta il nucleo residenziale più vicino alla pista sotto il nuovo asse di volo (abitato comunque posto a circa 4 km dalla pista e già ben lontano dall'isofona dei 65 db LVA, limite di legge per la compatibilità con la residenza).



ELABORAZIONE ASSOGIANNOTTI SU BASE GOOGLE MAPS E DATI SIA

Limite delle impronte acustiche dei 65 e 60 dB LVA in base ai livelli di rumore stimati con le nuove procedure di decollo ipotizzate per la nuova pista 12/30 del "Vespucci". Lungo il prolungamento dell'asse pista, i 65 dB (limite di legge per la compatibilità con le aree residenziali) arriveranno in corrispondenza dell'autostrada A11, i 60 dB si fermeranno prima della zona abitata di Capalle.

Meno disturbo

Alla riduzione dell'estensione delle isofone corrisponde una ulteriore riduzione della popolazione interessata dai vari livelli acustici, peraltro già nettamente migliorativa della situazione della pista esistente. Entro il limite dei 60 dB LVA i residenti passeranno dai 1.052 attuali (pista e traffico esistente) ai 62 del 2018 (soglia temporale assunta per l'entrata in funzione della nuova pista); al 2029 (soglia di massimo sviluppo del traffico delineata nel masterplan) saranno 90 rispetto ai 3.400 stimati con lo sviluppo del traffico nell'attuale assetto di pista (e ai 617 stimati nelle precedenti valutazioni sulla nuova pista). Il dato, frutto dell'applicazione della nuova procedura di decollo antirumore, è ancora più significativo perché tiene conto dell'ipotesi di aumento della popolazione insediata sul territorio stimata per tale soglia temporale.

Duna antirumore

Ulteriore accorgimento introdotto nelle integrazioni al masterplan è la previsione di una duna antirumore da realizzare lungo il sedime aeroportuale che confina con il popolo universitario di Sesto Fiorentino, accogliendo una richiesta in tal senso arrivata in sede di osservazioni dall'Università. Tale opera, un rilevato di terra di 10 metri di altezza, va a creare una barriera acustica tra la nuova pista e le strutture del polo in grado di produrre un abbattimento del rumore stimato in 13 dB a livello del suolo e per i piani terra degli edifici e di 9,5 dB per i primi piani. La costruzione della duna è prevista fin da subito, a maggiore tutela dell'area universitaria anche in fase di cantiere.

Aeroporto, infrastruttura meno inquinante

Nel materiale diffuso da Toscana Aeroporti è significativa una tabella che evidenzia il raffronto dell'impatto acustico generato nell'area cittadina dai diversi sistemi di trasporto. I dati (ARPAT) confermano come la maggior fonte di rumore sia naturalmente il traffico viario, che affligge tutta l'area urbana e non solo (180.832 persone entro i 60 dB, con 110.998 oltre i 65 dB); al secondo posto si pone il traffico ferroviario (8.263 persone entro i 60 db, con 4.564 oltre i 65 dB) che colpisce su tutti i chilometri di binari che corrono dentro la città e sotto le finestre delle abitazioni (dato oltretutto sottostimato perché non comprende tutte le tratte dell'area fiorentina); al terzo posto, come minore fonte di inquinamento, si pone l'aeroporto "Vespucci", con 1.052 persone ricomprese entro l'impronta dei 60 dB e 17 oltre i 65 dB. Si tratta di uno scenario sostanzialmente comune a ogni area metropolitana e a ogni città dotata di aeroporto (un rapporto simile in Toscana vale ad esempio anche per lo scalo di Pisa), scenario che a Firenze si rafforzerà ulteriormente con i miglioramenti acustici consentiti dalla nuova pista.

Tranvie, ferrovie, viabilità

Uno dei punti ricorrenti nelle osservazioni degli enti locali al masterplan del "Vespucci" riguarda la mobilità nell'area metropolitana, con richieste rivolte a Toscana Aeroporti perché assieme ai progetti aeroportuali si pensi anche all'adeguamento di altre infrastrutture della piana. Richieste ripetute anche nelle nuove osservazioni alle integrazioni alla VIA, ma che in realtà sono mal indirizzate. Non perché il tema non sia importante: collegamenti terrestri efficienti sono essenziali anche per il funzionamento di uno scalo aereo. Il fatto è che la competenza su questi aspetti sovracomunali e regionali non può essere del gestore aeroportuale, ma è proprio degli stessi enti territoriali (Regione, Province, Aree metropolitane, Comuni) che dovrebbero garantire adeguati sistemi di mobilità locale in supporto a tutte le funzioni, soprattutto pubbliche, presenti sul territorio. Per la verità avrebbero dovuto farlo da tempo, dato che nella piana sono stati insediati grandi poli attrattivi (di traffico e utenti) di ogni tipo e ben superiori a quello di un aeroporto mentre le infrastrutture di mobilita sono rimaste in gran parte a mezzo o sulla carta. Ed anche perché lo sviluppo dell'aeroporto (lì da sempre) con un raddoppio del flusso passeggeri sta nelle carte e nelle autorizzazioni già dai primi anni 2000 (masterplan 2001-2010 e relativa VIA) e già allora con gli annessi studi sugli effetti dello scalo sulla mobilità dell'area (peraltro minimali in una zona intersecata dai più importanti assi viari nazionali e regionali e dal grande traffico metropolitano).

Oggi naturalmente il tutto è ricalibrato sul nuovo masterplan aeroportuale e sul nuovo assetto del "Vespucci" ma in termini di effetti dello scalo sul sistema viario e di necessità di mobilità di area poco cambia e ognuno dovrebbe fare la propria parte. Il masterplan 2014-2029 del "Vespucci" si occupa dell'adeguamento della viabilità fisicamente interferita dal progetto pista e degli assetti interni al sedime (compresi gli accessi, le connessioni ai sistemi viari esterni e la predisposizione del terminale per la tranvia). Ma per il resto, a scala metropolitana, le risposte devono venire soprattutto da altri soggetti responsabili e di cose da sistemare ancora ce ne sono.

Sul tema della mobilità metropolitana nel quadrante di piana che ospita l'aeroporto restano ancora aspetti da definire di competenza degli enti locali.

Tram

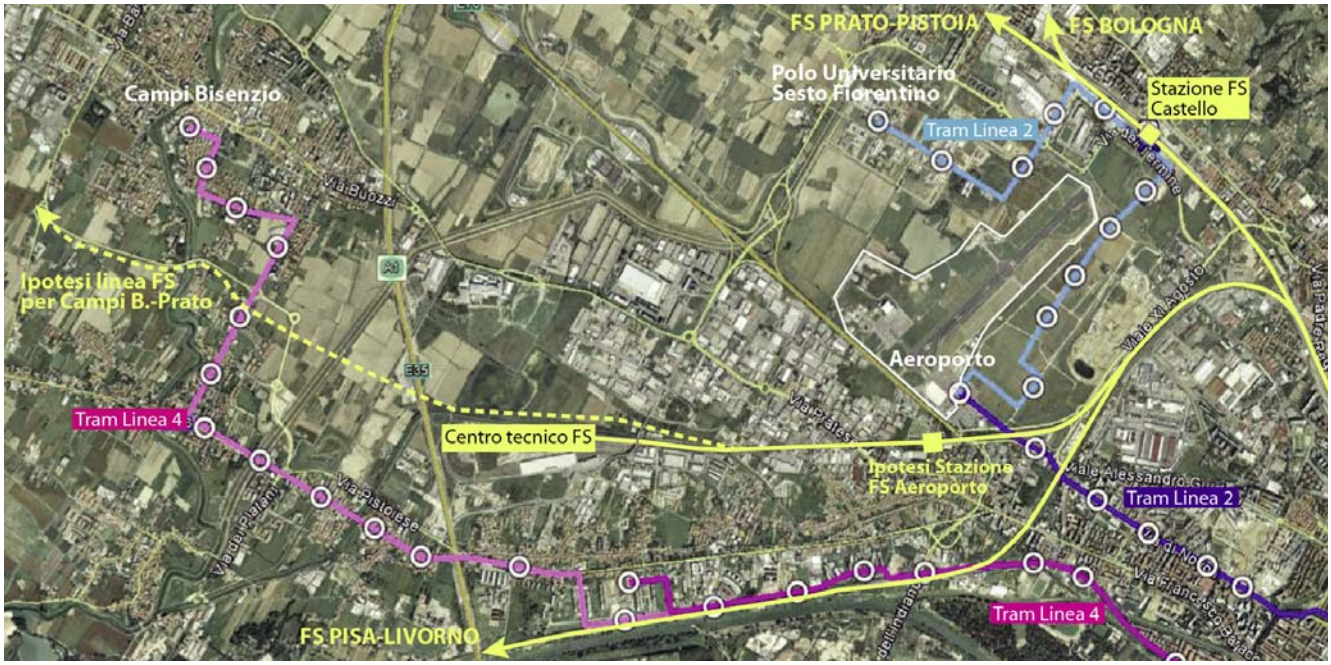
Il collegamento tranviario tra l'aeroporto e il centro di Firenze è definito, con la soluzione in avanzata costruzione per la linea 2 che connetterà il "Vespucci" alla stazione di S.M. Novella. Non sarà un collegamento particolarmente rapido in rapporto alla distanza città-aeroporto, per la velocità di esercizio e il numero di fermate intermedie (altri su distanze simili hanno scelto people-mover diretti), ma sarà un buon collegamento, di stampo europeo, con tempi certi e regolari. Sul fronte tranvia però pare che il servizio aeroportuale non potrà avere valenza metropolitana, nel senso che il prolungamento della linea 2 dal "Vespucci" in direzione di Sesto Fiorentino si fermerà al Polo Universitario, dopo aver aggirato a nord l'attuale pista, come originariamente previsto. La linea per Campi Bisenzio, col tracciato scelto, passerà lontana dall'aeroporto (linea 4 stazione Leopolda-Campi Bisenzio), non permettendo una connessione diretta allo scalo da quel quadrante di piana, sulla direttrice verso Prato. Vediamo se tale impostazione sarà confermata, ma per ora le decisioni risultano queste.

Treno

Alla mancanza di connessioni tranviarie dirette dello scalo con la direttrice ovest potrebbe sopperire un adeguato servizio ferroviario metropolitano, secondo l'impostazione del tram per la città e del treno per l'area metropolitana e il resto della regione. Ad oggi però la connessione del "Vespucci" con la rete ferroviaria resta incerta. Nel masterplan aeroportuale c'è un cenno a quella che potrebbe essere la posizione di una stazione ferroviaria "Aeroporto", sui binari che dagli anni '80 già passano davanti all'ingresso del "Vespucci" (per ora solo per andare al polo tecnologico delle Ferrovie dell'Osmannoro), secondo un progetto già previsto molti anni fa. La prosecuzione di quei binari verso Campi Bisenzio e l'area pratese, ipotizzata varie volte in passato da istituzioni locali e RFI e inserita in vari atti di pianificazione, non ha avuto seguito e al momento non se ne ha notizia.

Più recentemente, nei mesi scorsi, ha invece preso corpo l'idea di un collegamento indiretto alla direttrice ferroviaria Firenze-Prato tramite la stazione di Castello (circa 2,5 km dall'aerostazione) e la linea 2 della tranvia, con rottura di tratta e cambio di mezzi per chi arriva su quella parte, soprattutto dal-

Il sistema dei collegamenti su ferro esistenti, in progetto o ipotizzati attorno all'attuale area aeroportuale. In giallo le linee ferroviarie da Firenze verso Bologna, Prato-Pistoia, Pisa-Livorno (linee continue) e l'ipotesi di tracciato Osmannoro-Campi Bisenzio-Prato (linea tratteggiata). Le altre linee rappresentano il sistema delle tranvie, con cerchiate le fermate: in blu la linea 2 stazione-aeroporto; in celeste il prolungamento della linea 2 al Polo universitario di Sesto Fiorentino; in viola la linea 4 stazione Leopolda-Piagge; in rosa il prolungamento della linea 4 a Campi Bisenzio.



l'area pratese. Un progetto che può anche andare bene, dato che comunque la tranvia è stata confermata su quel tracciato per andare dall'aeroporto al Polo universitario. Sarebbe invece una scelta sbagliata se fosse sostitutiva della connessione diretta della ferrovia prossima allo scalo con l'aerostazione. La rottura di tratta, come noto, è l'errore più grande che si possa fare nei collegamenti con l'aeroporto, ancora più grave se c'è la possibilità di realizzare tracciati passanti. Si attende quindi di capire se nelle carte e nei propositi degli enti locali esiste ancora il progetto per la stazione ferroviaria "Aeroporto" e la prosecuzione della ferrovia verso Campi Bisenzio e Prato.

Connessione dell'area terminale dell'aeroporto con la viabilità locale in direzione Firenze: la breve linea gialla continua rappresenta l'attuale attraversamento di via Luder, regolata da semaforo, e l'immissione nella viabilità verso Novoli; in tratteggio il percorso previsto per dirigersi verso la città con il nuovo assetto del nodo viario di Peretola.

Strade

Sul fronte viabilità, oltre alle legittime rassicurazioni sulla soluzione prevista per ricucire l'asse viario Osmannoro-Sesto Fiorentino interferito dalla nuova pista, tra le osservazioni al masterplan aeroportuale è stato tirato in ballo anche il completamento del "leggendario" asse Mezzana-Perfetti Ricasoli (ossia Prato-Firenze), una delle incompiute più famose della Toscana. Ovviamente anche in questo caso le risposte non possono venire dal gestore aeroportuale, ma da altri soggetti responsabili del progetto.

Competenza soprattuto degli enti locali (e Autostrade per l'Italia) è anche il nodo viario davanti al "Vespucci", con i noti progetti per l'eliminazione del semaforo in ingresso all'autostrada A11 e per il riassetto di tutto lo snodo viario di Peretola tra fine autostrada e viabilità cittadina. Il dato certo è che il semaforo sarà eliminato ed anzi il Comune di Firenze ha annunciato di voler attuare una soluzione provvisoria per procedere rapidamente in attesa dell'attuazione di tutto il progetto dello snodo. Il problema sta nel fatto che quel semaforo regola soprattutto il flusso di traffico in uscita dall'aeroporto verso la città di Firenze e la soluzione prospettata senza semaforo ha sempre destato perplessità perché complica la connessione: comporta l'indirizzo dei veicoli diretti in città nel primo tratto di A11 per poi tornare indietro tramite il nuovo svincolo e la nuova viabilità prevista sotto il viadotto ferroviario, con un allungamento di alcuni chilometri di un percorso finora di circa cento metri e obbliga a complicate intersecazioni del flusso di traffico in uscita dall'aeroporto verso Novoli con quello continuo, intenso e più veloce (senza più semaforo) diretto in A11.

Logica avrebbe voluto che per eliminare il semaforo fosse stato fatto o pensato (già in passato) un sistema si sovrappasso o sottopasso del viale Luder per connettere nel modo più breve e funzionale aeroporto e viabilità cittadina. Invece l'area antistante il "Vespucci", pensata nei decenni con scarsa attenzione per l'esistenza dell'aeroporto, si è conformata con un groviglio di svincoli (stradali), viadotti (ferroviari) e sottopassi (tranviari) realizzati o in realizzazione che ostacolano simili opzioni, lasciando posto solo a soluzioni a raso con commistione di flussi previste adesso. Magari per il futuro si potrebbe ipotizzare una direttrice di uscita dall'aeroporto verso Firenze con un percorso tra l'area del terminal e la grande rotatoria di viale XI Agosto e di qui una connessione al nuovo sistema di viabilità da creare per il riassetto delle aree tra Castello e Mercafir, se e quando prenderanno forma i relativi progetti. Così nel flusso verso l'autostrada si immetterebbe solo chi è diretto fuori città, mentre per andare verso Firenze si eviterebbe proprio il nodo Peretola. Per ora comunque, prima di procedere con l'eliminazione del semaforo aeroporto-città, sarebbe bene valutare con attenzione l'effetto dell'intervento in funzione aeroportuale. Perché quel semaforo è certamente un singolare "biglietto da visita" fiorentino e un intoppo verso l'autostrada, ma ha una ragione di essere ben precisa.

Su questi aspetti esterni allo scalo il gestore aeroportuale deve porre attenzione, per vigilare che non ci siano più "disattenzioni", ma non ha competenze dirette che stanno invece nella volontà del territorio di supportare il proprio aeroporto.

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.

Aeroporto
Anno 19 - Numero 4
N° progressivo 73 - Ottobre-Dicembre 2015
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-firenze.it
Email assogiannotti@gmail.com
Presidente: Giorgio Morales