Anno 26 - Numero 3

Aeroporto

Luglio - Settembre 2022

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

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

ARCHIVIO I.AROSSI

Nessuna notizia
(nella farsa politico-aeroportuale toscana continua)

Quando nel 1997 nacque l'idea di questo notiziario, pensato per dare continuità con dati e notizie reali e documentati al racconto della vicenda aeroportuale fiorentina e tenerla viva presso istituzioni e opinione pubblica nella continua alternanza di estemporanei picchi di (inutili) polemiche e lunghe fasi di nulla, non avremmo mai pensato di arrivare (dover arrivare) a 26 anni di pubblicazioni e al 100° numero. Ma ancor meno si poteva immaginare di arrivare a questo punto senza soluzione della vicenda e, nel 2022, senza nulla da raccontare e senza prospettive concrete in vista per la mancanza (di nuovo) di volontà e/o capacità di politica e istituzioni che hanno affossato o lasciato affossare (invece di recuperare e far ripartire) quanto di buono e valido era stato fatto per risolvere la questione pista del "Vespucci" e quindi del sistema aeroportuale toscano arrivando a un passo dalla chiusura della vicenda con l'attuazione di quanto previsto e progettato.

Quando tra il 2017 e il 2019 venne completato l'iter del masterplan 2014-2029 del "Vespucci", con tutte le necessarie approvazioni tecniche, operative, funzionali, ambientali, urbanistiche (e politiche) tra decreti VIA e Conferenza dei Servizi, secondo l'iter usuale per qualunque altro masterplan aeroportuale italiano precedente, contemporaneo e successivo a quello di Firenze, si era ipotizzato che proprio il 100° numero di questo notiziario, previsto tre anni dopo, potesse aprirsi con la foto del primo aereo che posava le ruote sulla nuova pista 12/30 e quindi potesse essere l'ultimo numero, perché la questione a quel punto sarebbe stata davvero definitivamente chiusa.

Naturalmente così non è stato, non si è chiuso proprio nulla e il sistema politico-istituzionale è riuscito nell'impresa (questa volta davvero non facile) di riaprire tutti gli aspetti della vicenda, vanificare oltre dieci anni di procedure, tornare più indietro della casella di partenza e autocondannarsi ben oltre i danni fatti questa volta tramite "giustizia" amministrativa (che aveva bloccato il masterplan a colpi di cavilli ma mai messo in discussione i progetti). Istituzioni che nel 2022 evidentemente ancora non riescono a smarcare la questione dalle paure di Bologna (per qualunque miglioramento del "Vespucci" oltre l'imbiancatutra di qualche parete), dalle paranoie pisane (di chi non comprende la necessità per la Toscana di entrambi gli aeroporti funzionanti), dalle smanie edificatorie nella piana (per far qualunque altra cosa tranne l'aeroporto o prima dell'aeroporto) e dai soliti ghiochini politici tra campanilismi e ripicche personali (ognuno mixi come crede questi fattori, senza che cambi il risultato, oggi come nel secolo scorso).

È quindi complicato e piuttosto deprimente fare in questo clima il numero cento del notiziario e continuare a fare un notiziario che dovrebbe raccontare fatti e notizie per i progetti risolutivi delle criticità dell'aeroporto di Firenze, quando di notizie in tal senso non ce ne sono (ormai da anni) e allo stato dei fatti non ce ne saranno per altri (quanti?) anni. Intendendo per notizie le notizie vere, ossia atti concreti per la ripartenza del percorso di realizzazione della pista, non dichiarazioni d'intenti e controdichiarazioni, annunci e smentite di ipotesi di patti, accordi e prospettive di riaperture di tavoli, studi e dibattiti e campionati mondiali di arrampicamenti sugli specchi per tentare di dare un senso a quello che è stato fatto accadere per mettere di nuovo in stallo il progetto della nuova pista.

In teoria di cose interessanti da raccontare dal mondo aeroportuale e dell'aviazione nazionale e internazionale ce ne sarebbero comunque tante, per illustrare come va il mondo in questo settore al di fuori del teatrino toscano: la transizione ecologica in corso (nel mondo dell'aviazione ben prima che divenisse tema "di moda"), il "green airport", le prospettive per la sostenibilità degli scali (se adeguati e attrezzati) per l'evoluzione delle flotte aeree con i velivoli di nuova concezione a sempre minore impatto e le nuove tecnologie di gestione del traffico aereo, i progetti aeroportuali in corso ovunque, anche (e spesso ancor più) in questi anni difficili, dagli hub ai più piccoli scali in cerca di traffico.

Ma ha davvero poco senso perdere ancora tempo e spazio con simili contenuti (soprattutto dopo averli raccontati su queste pagine per 26 anni) di fronte alla situazione in cui è tenuta la questione, all'indifferenza per argomentazione tecniche, situazioni reali e per l'ascolto vero di cittadini e territori, e la faciloneria con cui, per convinzione sballata o convenienza piccola piccola, viene dato credito o megafono, anche in ambito istituzionale, ad ogni amenità sentita in giro, letta sul web, uscita da qualche comitato (e anche da qualche segretario di partito).

Allora, visto che in questa vicenda per quanto si provi a guardare avanti per ora si continua a rivedere solo il passato, dedichiamo questo 100° numero all'articolo sulla questione aeroportuale fiorentina scritto nel 1964 su una rivista di aviazione dall'architetto Luciano Nustrini, uno dei personaggi storici della vicenda, decrivendo scenari più che mai attuali. Era un altra epoca, aeronauticamente parlando, per tecnologie e impatti, oggi infinitamente più efficienti e ridotti, ma le considerazioni sulla nostra questione aeroportuale e sulla necessità della pista "parallela" all'autostrada A11, con le sue caratteristiche operative, quale migliore assetto per lo scalo di Peretola sono le stesse di oggi. In Toscana c'erano ancora gli aeroporti di Livorno, Pian dei Laghi, Pistoia e Pontedera; le due infrastrutture maggiori, Pisa e Grosseto, avevano già sviluppato i propri prioritari ruoli strategici militari destinati a permanere e crescere nel futuro; lo scalo di Firenze era del tutto inadeguato per il potenziale di domanda di traffico aereo e ancora in attesa di risposte...

ALATA INTERNAZIONALE - 6 - GIUGNO 1964

L'aeroporto del comprensorio Pistoia - Prato - Firenze □ una soluzione-ponte basata su Peretola potrebbe essere successivamente ampliata in tre fasi

Luciano Nustrini

338.984.3 (45) TOSCANA 351.71 (45) 629.139 65.011.4
656.7 (45) FIRENZE 656.7 (45) TOSCANA

aeroscali

FIRENZE dopo altri dieci anni di polemiche non ha ancora aeroporto. In una situazione oltretutto insostenibile per la quantità e la qualità dei rapporti commerciali, turistici, culturali, politici, che vi fanno capo — e che quindi non pongono un problema del futuro, ma dell'immediato presente — s'impone inderogabilmente una soluzione; una soluzione che non sia ridotta a mera ipotesi che poi non viene realizzata o che viene realizzata con fatica e notevole dispendio di tempo e di energie, fra mille difficoltà, ma una soluzione che concretamente incominci a camminare subito perché la necessità è dell'oggi e non del domani.

Il problema degli aeroporti, in Italia, è un problema che non necessita solo di stanziamenti finanziari, ma, soprattutto, di direttive politiche.

Ogni centro di una certa importanza industriale, demografica, commerciale e turistica, dovrebbe avere il proprio aeroporto, ma non è assolutamente pensabile e possibile che tutti gli aeroporti d'Italia debbano essere internazionali se non addirittura intercontinentali.

Troppi, per il traffico che vi si svolge, sono gli aeroporti di una classe molto superiore alle necessità.

Il discorso sull'aeroporto non è quindi intorno ad un lusso provinciale che Firenze voglia concedersi, ma avvia la responsabile soluzione di un problema aperto, cui fino ad oggi è mancata collegialità di decisioni.

Il comprensorio Pistoia-Prato-Firenze è quello a maggiore concentrazione industriale ed artigiana della Toscana. E' un comprensorio ad alto tenore di produttività sia per quanto riguarda la quantità, sia per quanto riguarda la qualità delle cose prodotte. E' una realtà economica che non si basa su grandi complessi, ma su una serie di complessi piccoli e medi, che però globalmente considerata offre una latitudine di rapporti e di interessi commerciali ed economici davvero imponente. Che la regolamentazione urbanistica generale dell'assetto territoriale debba essere un punto fermo di riferimento nella scelta e nella localizzazione delle infrastrutture aeroportuali è un dato di fatto incontestabile. Però alla condizione che le infrastrutture aeroportuali siano esse stesse un elemento determinante di tale assetto urbanistico. Cioè, l'aeroporto non deve ridursi casualmente nelle zone che si pensa di lasciare sgombre o in quelle dove dia meno noia alle previste diverse localizzazioni; esso ha una sua logica esigenza di individuazione territoriale di sedime, la quale va considerata con estrema attenzione nella stesura di un piano regolatore.

L'aeroporto non può ridursi ad una previsione urbanistica che debba essere inserita e quasi subita come un male necessario, né una mezza verità cui sostanzialmente non si crede; esso è ormai realtà viva che ha precise e inderogabili esigenze tecniche e funzionali le quali possono incidere sulle scelte (e quindi comandare le implicazioni successive di diversa sistemazione territoriale) esattamente come possano incidere altre individuazioni territoriali: una grossa stazione ferroviaria, un centro residenziale, un insieme di attrezzature di servizio. Esattamente cioè con la stessa forza urbanistica propria di qualunque altra previsione territoriale.

Infatti è caratteristico che il problema dell'aeroporto sia nato non tanto da motivazioni intrinseche alla materia, ma piuttosto come conseguenza della destinazione dell'area di Peretola ad un diverso (e fino ad oggi non individuato con sufficiente chiarezza) avvenire urbanistico.

Questa strumentalizzazione del trasferimento aeroportuale e della nuova localizzazione (bloccare processi in atto o prevedibili di saldatura edilizia, per esempio, di una certa zona) può rivelarsi estremamente astratta e lesiva degli interessi aeronautici del comprensorio. Infatti si rischia una ipotesi urbanistica che non essendo determinata da precise autonome ragioni, le uniche che possano dare validità alla scelta, rende difficile la realizzazione del nuovo scalo, o quanto meno ne rallenta e ne complica l'attuazione.

E' vero che si è detto esistere una precisa struttura territoriale di base, però è altrettanto vero che — poiché una prospettiva amministrativa di piano intercomunale ancora non ha preso forma organizzata — l'aeroporto non è stato efficacemente messo a fuoco.

Tenere l'aeroporto distante dalla città è, non dimentichiamolo, un principio proprio della esperienza militare; infatti l'aeroporto militare tiene ad essere decentrato sia per rimanere più libero, sia per garantire una minore pericolosità in caso di eventi bellici (che d'altronde oggi avrebbero dimensioni tali da rendere il problema quasi irrilevante).

Il discorso della distanza per ciò che significa il mezzo aereo nel trasporto civile è invece assolutamente fondamentale. E' questa necessariamente una considerazione sia tecnica che amministrativa.

Analizzando i tempi morti si riscontra che in futuro la loro incidenza sarà sempre maggiore, percentualmente, mano a mano che aumenteranno le possibilità di effettuare uno stesso percorso da punto a punto a velocità accresciuta.

E' facile notare che la zona di influenza di un simile aeroporto è determinata dalle condizioni più o meno agevoli in cui possono svolgersi i trasporti di superficie, dal tempo di collegamento e dal costo sociale dell'aeroporto.

Pochi sono gli aeroporti italiani che appaiono sui registri internazionali, mentre tanti sono i campi di volo ormai superati per attrezzature, dimensioni e collegamenti con le città, e tali da non servire come basi del traffico aereo locale o privato, proprio in un momento in cui anche in Italia si sente la necessità dello sviluppo di questo settore.

Mentre le basi intercontinentali sono già perfettamente efficienti ed hanno caratteristiche adeguate al servizio cui sono destinate, la rete regionale deve essere radicalmente esaminata, allo scopo di integrarla con nuovi aeroporti, di adeguare quelli esistenti, e di declassare eventualmente quelli che non rispondono alle esigenze richieste.

CONTINUA A PAGINA 35

In Toscana gli aeroporti di una certa importanza sono Pisa e Grosseto, entrambi militari. Firenze è declassato; infine una serie di piccoli aeroporti o campi di volo potranno servire l'aviazione generale se riattivati e quindi sfruttati debitamente.

Questione aeroportuale... nel 1964

CONTINUAZIONE DA PAGINA 33

LA TOSCANA, per l'aspetto geofisico e geoeconomico che presenta sia per la sua ubicazione, sia per il suo clima, sia per le tradizioni economiche e sociali, è la regione in cui si ritrovano le condizioni medie della nazione. Dal punto di vista dei trasporti la regione è fra quelle meglio servite di arterie ferroviarie, ma è dotata di una struttura viaria minore, che, pur essendo vasta, necessita di ammodernamento tecnico. Ora, se si parla di traffico aereo, stante il fatto di per sé evidente che non è possibile dotare ogni località turistica di un particolare aeroscalo, ne consegue che l'aeroporto va inteso come una soluzione baricentrica a tutta una serie di esigenze variamente distribuite sul territorio.

L'esame fatto della situazione aeroportuale toscana nell'ambito della programmazione nazionale dei trasporti aerei dimostra che la regione non potrà essere sede di un aeroporto intercontinentale.

Le caratteristiche della regione e la importanza delle attività economiche che in essa si svolgono, giustificano tuttavia la realizzazione di una attrezzatura aeroportuale di classe minore, adeguata al collegamento di un comprensorio regionale al sistema internazionale.

Appare pertanto necessario individuare e qualificare le attuali attrezzature aeroportuali toscane.

Aeroporti di una certa importanza sono Pisa e Grosseto, entrambi militari. L'aeroporto di Pisa (S. Giusto), che è aperto anche al traffico civile nazionale ed internazionale, e figura come l'aeroporto di Pisa e Firenze, è sempre militare e tale rimarrà per la sua eccellente posizione strategica per cui non è né prevedibile né ragionevole pensare che esso sia destinato alla smobilitazione per farne uno scalo esclusivamente civile. Ora, se questo è vero e se il traffico aereo è destinato — come certamente è destinato — ad aumentare, si porrà, sebbene non oggi né domani, ma in un futuro del resto solo relativamente discosto, il problema della coesistenza del traffico aereo militare col traffico aereo civile e degli indispensabili limiti di tale coesistenza. (Pista in macadam di 2.990 × 46 m - classe A, secondo gli standard OACI).

L'aeroporto di Grosseto, militare, è eccezionalmente aperto al traffico civile di volta in volta autorizzato. (Pista in macadam di 2.990 × 46 metri - classe A, secondo gli standard OACI).

Vi è anche una serie di piccoli aeroporti o campi di volo che potranno ottimamente servire l'aviazione generale se riattivati e sfruttati debitamente.

L'aeroporto di Arezzo, senza pista (zona di atterraggio erbosa di 750 × 150 m), che con la nuova Autostrada del Sole potrà considerarsi collegato a Firenze in meno di un'ora.

L'aeroporto di Lucca-Tassignano, senza pista (striscia di atterraggio erbosa 1.000 × 60 m) è troppo distante dal suo centro; anche per questo valgono le considerazioni precedenti.

L'aeroporto di Pistoia, qualora scompaia, allarga il tema della intercomunalità (territoriale o comprensoriale) del problema aeroportuale di Firenze, per cui occorre sempre garantire la comodità e la immediatezza dei collegamenti con il pistoiese attraverso la vicinanza il più possibile immediata alle infrastrutture viarie che sono le uniche a determinare di fatto la vicinanza spazio-temporale dell'aeroporto alla città.

E' quindi vero che se il problema specifico di Pistoia diminuisce, aumenta l'incidenza che dobbiamo riconoscere alla componente « trasporto a terra » propria della soluzione che sarà scelta.

Gli altri aeroporti della zona sono: Pontedera (privato, la cui pista in macadam di 1.260 × 60 metri è usata per il collaudo di veicoli); Siena-Ampugnano (con pista in macadam di 1.020 × 60 m) e Pian dei Laghi (con striscia erbosa di 800 × 60 m); Massa-Cinquale (con striscia erbosa di 700 × 60 m); Livorno-Stagno (senza pista, striscia di atterraggio erbosa di 950 × 60 m).

Infine l'aeroporto di Firenze-Peretola (con pista in macadam di 1.000 × 60 m). Attualmente il movimento dell'aeroporto fiorentino è del tutto trascurabile e confrontabile solo con quelli dei minori aeroporti italiani.

La situazione è dovuta soprattutto alla attuale inadeguatezza di questo aeroporto rispetto alle esigenze del mezzo aereo. Esso infatti ha caratteristiche tecniche superate, limitate dimensioni, pista inadeguata, una sola linea di avvicinamento possibile, ed è troppo vicino agli ostacoli delle sue colline. La situazione del sedime e la limitata lunghezza della pista consentono il movimento al DC-3, ormai in via di eliminazione dalle principali rotte nazionali ed internazionali e, con certe limitazioni, all'F-27.

LE POSSIBILI SOLUZIONI che fino ad oggi sono state sottoposte all'opinione pubblica ed alle amministrazioni possiedono tuttavia ciascuna una serie di componenti extratecniche che ne costituiscono integrante acquisizione, su cui però più difficile resta l'intesa, come provano le polemiche che hanno accolto fino ad oggi questo o quel suggerimento.

Infine, le stesse cifre che emergono intorno alla pratica realizzazione di un nuovo scalo, dai 6 miliardi di S. Angelo a Lecore ai 14 miliardi della Calvana, rendono impegnativa la scelta degli Enti e dello Stato, quando non la compromettono interamente, e vi è ancora qualche perplessità sulle caratteristiche in cui si realizzerebbe il nuovo scalo del comprensorio.

Per rompere la spirale delle polemiche e consentire accanto ad un più pacato esame della situazione il concreto operare, per dare a Pistoia, Prato e Firenze il modo di assicurarsi i collegamenti aerei, per esperimentare al vero ogni possibilità, è stata temporaneamente studiata una « soluzione ponte ».

Con una simile soluzione si può contemporaneamente mandare avanti uno studio tecnico coordinato della soluzione finale, ed esperimentare le componenti del traffico che si sposta, e — se si vuole — si può iniziare l'impegno fin da oggi, con una soluzione provvisoria e domestica che parte della stampa specializzata ha più volte suggerito nei confronti del problema aeroportuale di Firenze.

Si tratta di avvalersi per quanto possibile delle attrezzature esistenti oggi a Firenze, sfruttando l'area di Peretola e le sue immediate vicinanze in modo da garantire una nuova pista orientata in parallelo alla Firenze-Mare e cioè per 130°-310°.

Si tratterebbe di una soluzione del tutto e davvero provvisoria, in quanto legata a due elementi fondamentali: la necessità cioè di non contrastare le previsioni del Piano Regolatore di Firenze relative al cosiddetto « Porto » e prima ancora la necessità di consentire la realizzazione dell'anello di scorrimento previsto nel citato « Piano ». Questo ultimo elemento è quello che condiziona i tempi dell'opera e i limiti della provvisorietà essendo connesso alla costruzione di un ponte sull'Arno, all'altezza di Brozzi, che dovrà essere apribile entro un periodo quasi esattamente precisabile.

La pista può raggiungere, con una pendenza di avvicinamento 1:40, 1.650 m e una larghezza di 30 m. Su una pista di questo tipo potranno operare aerei in grado di assicurare un ampio collegamento intereuropeo e afro-asiatico. Data la provvisorietà dell'opera e dato il traffico aereo prevedibile, che per la sua entità lo potrà senz'altro consentire, sarà possibile usare come raccordi a terra parte degli elementi già esistenti. Così pure si potranno utilizzare l'aviorimessa principale e la aerostazione che potrebbe essere finalmente terminata, nonché la torre di controllo e tutti quei servizi che già esistono.

Sarà necessario però impostare le assistenze di avvicinamento nella parte a Nord-Ovest in modo da evitare il più possibile la città. Gli stessi dati relativi a questa soluzione che non può essere che provvisoria, ci precisano chiaramente l'entità della spesa.

Movimenti di terra necessari:		
Riporti	37.613 m³	
Scavi	35.135 m³	
Riporto mancante	2.478 m³	
Per movimenti di materie		L. 25.000.000
Fondazioni, pavimentazioni rigide e flessibili di piste e raccordi		" 420.000.000
Fognature		" 72.000.000
Opere varie		" 13.000.000
Totale		" 520.000.000

Si tratta quindi di un impegno finanziario che, specie se fosse diviso tra più enti ed eventualmente distribuito con pagamenti differiti a tre o cinque anni, potrebbe essere agevolmente esaurito, dotando Firenze nel giro di qualche mese di un aeroporto perfettamente funzionale.

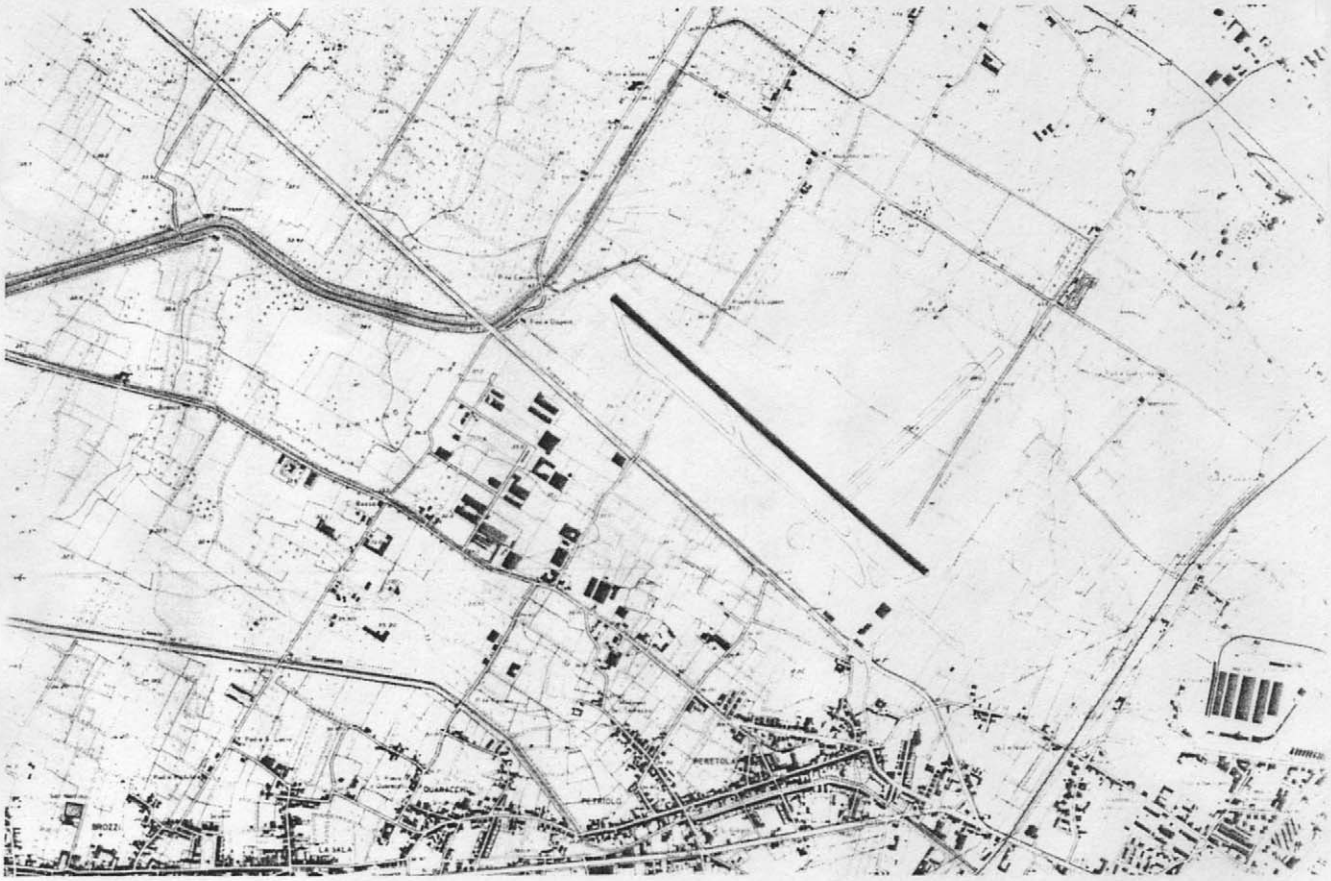
Si tratta di una soluzione-ponte aperta a qualunque altra possibilità; assieme o dopo questa soluzione, viene il problema della scelta finale, ossia quella dell'infrastruttura definitiva. E' stato quindi esaminato se esistessero altre soluzioni, diverse da quelle fino ad oggi presentate e discusse (S. Angelo a Lecore, la Calvana, Fucecchio) e si è precisata una nuova localizzazione, quella dell'Osmannoro.

In una prima fase, e come quasi naturale sviluppo della stessa soluzione-ponte proposta, si dovrebbe prolungare la pista in modo da renderla agibile ad aerei tipo Caravelle con una spesa che non dovrebbe superare gli 800 milioni, dovendosi superare il fosso Rimaggio con un parziale sifonamento (o, qualora lo si ritenesse più opportuno, deviando il canale di bonifica in modo da allinearlo al prosieguo del fosso medesimo).

Anche in questa fase resterebbero utilizzate le infrastrutture della soluzione ponte (hangar, aerostazione e torre di controllo) che andrebbero invece rinnovate nella fase successiva con la costruzione della nuova aerostazione « a ponte » sul tratto di strada che collega l'autostrada Firenze-Mare a quella del Sole, con un sistema di raccordi e parcheggi tangenti alla strada suddetta all'altezza del secondo chilometro. Spesa: circa 1.500.000.000 di lire.

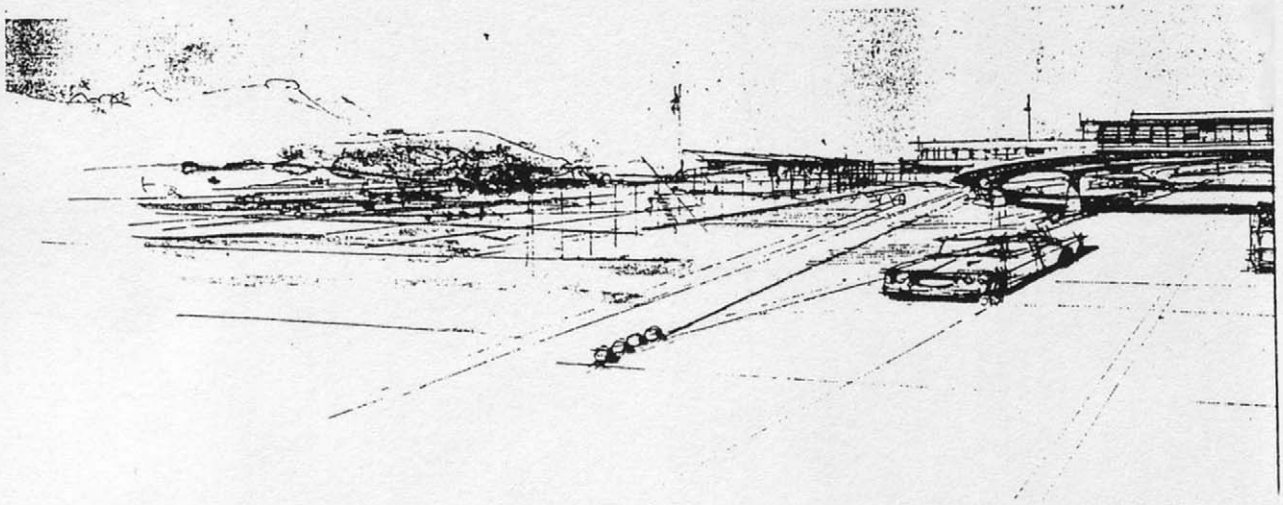
CONTINUA A PAGINA 38

Questione aeroportuale... nel 1964



Per l'aeroporto di Firenze è stata studiata una «soluzione ponte» (qui sopra) che si avvale delle attrezzature esistenti a Peretola, aggiungendo una nuova pista parallela all'autostrada Firenze-Mare. Il suo costo non supererebbe i 520 milioni. Un successivo sviluppo potrebbe essere attuato in tre fasi, di cui la prima (qui sotto) con prolungamento della pista in modo da renderla agibile ai Caravelle (spesa 800 milioni).

Questione aeroportuale... nel 1964



CONTINUAZIONE DA PAGINA 35

NELLA TERZA FASE, quella finale, si passerebbe alla costruzione di una nuova pista a sinistra dell'autostrada, di 1.920×60 m, completando l'aerostazione, mentre si abbandonerebbe parte della pista Nord che si ridurrebbe a 650×30 m e servirebbe alla sola aviazione generale.

La parte dismessa costituirebbe uno degli assi previsti dal piano regolatore di Firenze nella zona del cosiddetto « Porto » che resterebbe perfettamente realizzabile con le caratteristiche previste degli indici urbanistici relativi. I movimenti di terra sarebbero (complessivamente per le due piste Nord e Sud) di 130.248 metri cubi di sterri e di 140.120 m³ di riporti con un compenso di 9.872 m³, praticamente irrilevante.

L'avvicinamento strumentale potrebbe essere per la direzione 14 (per 140°) con un livello di transizione di 4.500 piedi (1.350 m) su un radiofaro all'altezza di Agliana. In caso di riattaccata l'uscita sarebbe a destra così da allontanare la zona collinosa ed evitare al massimo la città.

Data la natura del terreno la spesa di tale terza fase salirebbe sicuramente intorno ai 2.500.000.000, portando così a poco più di 5 miliardi la spesa totale.

Sarebbe necessario ottenere una deroga ad alcune norme OACI relativa agli ostacoli costituiti dal dosso collinare che sporge a Nord al di sopra del piano a 45 m. Tale deroga è in effetti ottenibile in quanto si tratta di pista disposta entro una valle; si richiede infatti l'assoluta assenza di ostacoli lungo i corridoi che portano alla soglia della pista, mentre si può ammettere la presenza di qualche ostacolo, opportunamente segnalato, nelle zone laterali. Con questa soluzione, che potrebbe facilmente essere portata a 2.170 metri di pista, il Piano regolatore di Firenze, quello di Prato e quello di Campi sono perfettamente rispettati.

L'esame delle statistiche industriali da un lato e quello del progresso degli studi teorico-applicativi dall'altro, evidenzia la probabilità che lo sviluppo e la diffusione del mezzo aereo raggiunga e superi ben presto la importanza dell'automobile in termini di economia nella struttura e nella morfologia urbana. In particolare la progettazione di nuovi centri direzionali dovrebbe tener conto di tali, ormai scontate, profezie. A parte le obiezioni di carattere contingente sui vincoli che l'aeroporto sposterebbe assai verso la città (vincoli di altezza, di edificabilità, e altri) obiezioni superate dai fatti data la impossibilità per Firenze di costruire in altezza e posto che i minimi previsti dal vincolo sono assai meno gravosi di quelli oggi imposti dal nuovo piano regolatore, si può aggiungere che questa soluzione, oltre che risultare la « più vicina » ai centri considerati, tiene conto delle obiezioni a suo tempo sollevate da altri comuni, prima sacrificati dalla soluzione Firenze.

La soluzione proposta, che chiameremo dello Osmannoro con pista Nord e pista Sud, comporta una direzione di atterraggio e decollo che essendo parallela alla autostrada Firenze-Mare passa, con la pista principale, sul Piazzale Michelangelo.

Il problema è di garantire in pratica la maggiore sicurezza e tranquillità alla città, e pone in primo piano il problema rumore, che è però del tutto relativo. Un Caravelle che per forza di cose dovesse decollare in direzione della città — caso che potrà essere quasi sempre evitato — si troverebbe ad una quota sopra il Piazzale Michelangelo superiore ai 4.000 piedi (1.300 metri) e quindi non provocherebbe che scarso rumore, inferiore sempre a quello del traffico cittadino.

Per la stessa morfologia della vallata del comprensorio esaminato, in qualunque luogo si voglia insediare la nuova infrastruttura aeroportuale, la direzione della pista principale non potrebbe essere che, grosso modo, per 130°-310° (rispetto al Nord). Cioè, parallela all'autostrada.

Ora sappiamo tutti che per ogni tipo di aereo esiste un limite alla componente della velo-

CONTINUA A PAGINA 40

La soluzione di ampliamento di Peretola si inserisce favorevolmente nella rete di comunicazioni.

Questione aeroportuale... nel 1964

CONTINUAZIONE DA PAGINA 38

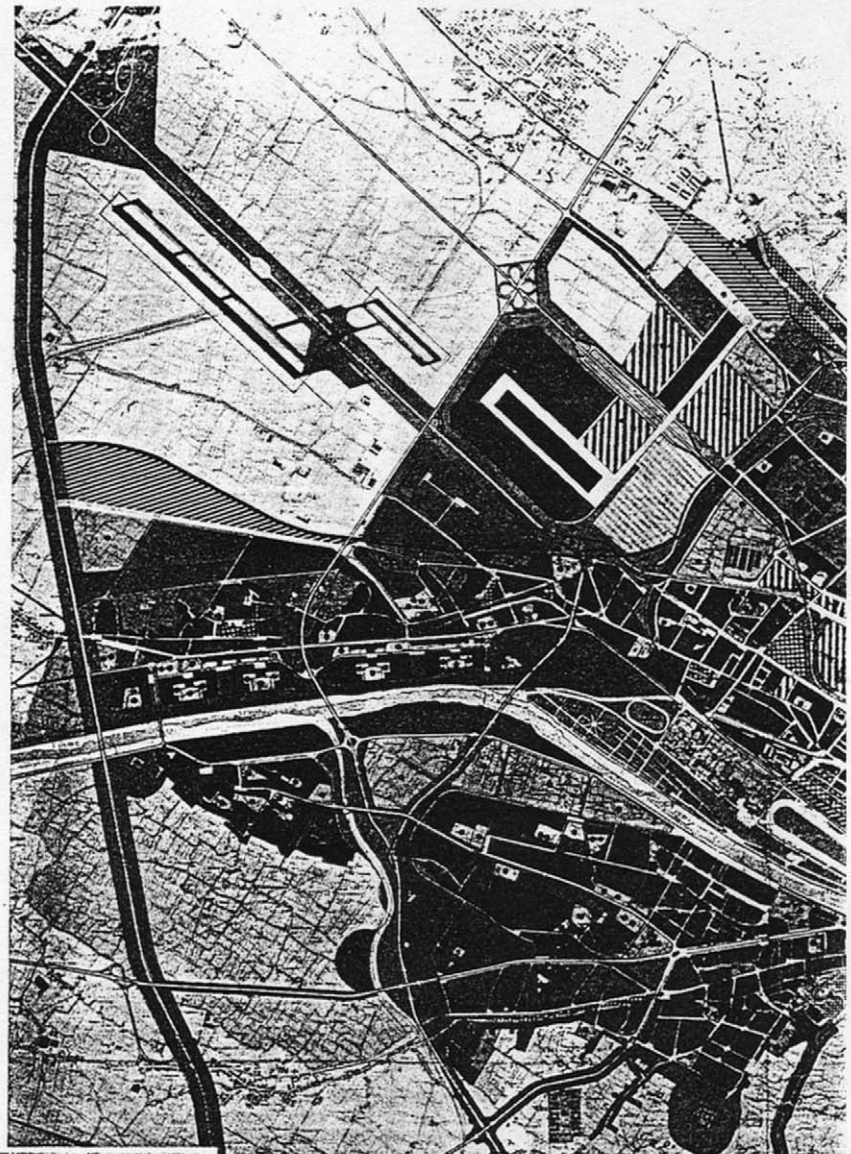
cità del vento, presa secondo la normale alla direzione di atterraggio, oltre il quale la manovra diviene difficile e poco sicura. Questo limite è 36 $km \cdot h^{-1}$ per aeromobili che richiedono lunghezze di pista minori. L'orientamento è ortogonale alla direzione dei venti dominanti nella zona, ma dall'esame dei rilevamenti anemometrici si può dedurre che tale inconveniente non ha un peso rilevante, dato che la percentuale delle calme (ossia dei venti con velocità inferiore a 24 $km \cdot h^{-1}$) è superiore al 95%, e quella dei venti spiranti in direzione ortogonale alla pista (con intensità tale da precluderne la utilizzazione) si aggira attorno al 2%. Il coefficiente di utilizzazione della pista raccomandato dalle norme OACI è quindi soddisfatto.

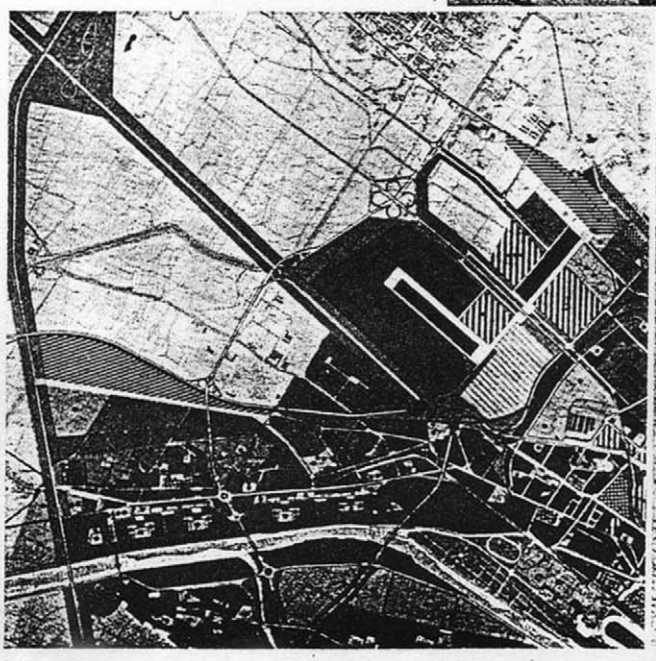
Per quanto detto, sarebbe di pratica e semplice attuazione predisporre sia un avvicinamento strumentale, sia un decollo, verso Pistoia ed evitare così ogni benché minimo disturbo a Firenze, salvo quelle pochissime volte all'anno in cui dovesse risultare indispensabile decollare in direzione della città.

Questa soluzione, camminando nel tempo e sul terreno con una serie di passaggi graduali e commisurati alle necessità oggettive e alle disponibilità finanziarie, salvaguardando concretamente gli interessi dei comuni piccoli e grandi, legandosi intimamente alle comunicazioni autostradali e superstradali di un vasto hinterland regionale, partendo dalle ragioni autonome, e non mediate né riflesse di un moderno scalo, può compiutamente soddisfare le necessità presenti (predisponendosi a quelle future) del comprensorio di Pistoia, Prato e Firenze.

Si hanno circa dai tre ai cinque anni al massimo per realizzare e sperimentare; tempo più che sufficiente per una sperimentazione, ma tempo entro il quale una decisione dovrà assolutamente essere presa. FINE

Nel piano regolatore 1962 di Firenze l'aeroporto potrebbe essere inserito con lievi modifiche alla zona detta del Porto ed ai raccordi anulari autostradali. Qui sotto, la zona aeroportuale secondo il piano regolatore originale e, a fianco, riveduto.





Questione aeroportuale, oggi come nel secolo scorso

Non esiste ambito della questione aeroportuale fiorentina e toscana che non sia stata studiata, valutata, soppesata, dibattuta, osservata, controdedotta in atti ufficial, in consessi istituzionali e in occasioni di ogni tipo, in ogni aspetto possibile e immaginabile. Qui di seguito (nella versione pdf del notiziario) i link ad alcune delle tematiche più gettonate trattate sul sito dell'Associazione "V. Giannotti" ed oggetto di innumerevoli articoli, apporfondimenti ed aggiornamenti nei 100 numeri di questo notiziario.

QUESTIONE AEROPORTO FIRENZE
In breve | FAQ | Falsi miti

DISTANZE CITTÀ-AEROPORTO
In Italia | In Europa | Nel mondo

COLLEGAMENTI FERROVIARI
In Europa | In Italia | In Toscana

SISTEMA ITALIANO
Aeroporti d'Italia | Piano Aeroporti | Piste italiane

FIRENZE - PISA
Caratteristiche aeroporti | Evoluzione passeggeri | Integrazione

EVOLUZIONE NUOVA PISTA FIRENZE

MASTERPLAN "VESPUCCI" 2014-2029

Aeroporto

Anno 26 - Numero 3
N° progressivo 100 - Luglio-Settembre 2022

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

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