

Infrastrutture e sviluppo del territorio a Firenze: l'aeroporto Amerigo Vespucci.

Premessa.

Nel corso del 2016 si sviluppò un processo partecipativo, promosso dall'APP (Autorità regionale Promozione e Partecipazione), articolato in una serie di quattro incontri sul tema della nuova pista dell'aeroporto di Firenze. Il progetto esaminato si riferiva al Master Plan 2014-2029 della Società Toscana Aeroporti che, successivamente, ha recepito variazioni migliorative. Nell'occasione, assieme all'Università di Firenze e agli altri partecipanti, il nostro Ordine collaborò attivamente ed espresse *il proprio parere positivo* alla realizzazione dell'opera formulando anche alcune osservazioni e proponendo suggerimenti migliorativi. Tale processo di incontri venne titolato "AEROPORTO PARLIAMONE".

A distanza di dieci anni (nei quali si è continuato a parlarne e a migliorare il progetto), si ritiene sia arrivato il momento di superare le parole e passare ai fatti. Del resto, mentre alcuni Comuni della Piana hanno continuato a porre una serie di obiezioni ricorrendo anche alla giustizia amministrativa, il Comune di Firenze, da sempre espressosi favorevolmente alla realizzazione della nuova pista, ha ribadito recentemente la propria posizione in occasione di incontri con la stampa.

Vari documenti pubblicati in passato dal nostro Ordine hanno affrontato le problematiche della interconnessione tra i vari mezzi di trasporto, le infrastrutture esistenti e pianificate. È noto che la carenza di moderne infrastrutture determina una perdita di competitività dei territori e un aggravio di tempi e costi per gli spostamenti di persone e merci.

Un po' di storia.

La storia dell'ammodernamento dell'aeroporto fiorentino nasce dal dopoguerra, quando in tutto il mondo gli aeroporti hanno subito adeguamenti o ricollocazioni per incremento della mobilità e l'avvento di nuovi aeromobili.

Firenze e la Toscana sono sempre stati un formidabile polo di attrazione e negli anni '60 si iniziò a prevedere un aeroporto che superasse il piccolo aeroporto di Peretola; nel 1970 una legge nazionale finanziava un nuovo aeroporto in località San Giorgio a Colonica (Prato) che avrebbe costituito il terzo polo aeroportuale italiano. Nel 1974 la Regione Toscana cancellò il progetto che pure era in fase progettuale avanzata. L'aeroporto di Pisa ricordiamo che era (ed è tutt'ora) sottoposto a servitù militare.

Inquadramento generale.

La Toscana centrale è attrattiva per il turismo ma è anche un importante distretto industriale e ha un centro formativo universitario all'avanguardia in molti campi. Le infrastrutture purtroppo non sono all'altezza di una moderna mobilità: esse vengono realizzate con tempi lunghi e rischiano di essere obsolete al momento della loro messa in servizio.

Firenze sta vivendo un momento di realizzazione di opere che non si vedeva da decine di anni: la realizzazione di linee tranviarie, la linea ferroviaria AV con la realizzazione del sotto-attraversamento della città, la stazione Belfiore e la fermata Circondaria stanno cambiando il volto futuro di Firenze. Si ritiene davvero giunto il momento di realizzare l'altra opera che Firenze attende da sessanta anni: la costruzione di una pista aeroportuale di lunghezza maggiore degli esistenti 1600 metri, con un diverso posizionamento, che permetta di superare i limiti operativi attuali.

Contestualmente è anche il momento di realizzare il progettato ridisegno del nodo stradale di accesso all'Aeroporto e alla Autostrada A11 con l'allargamento a 3 corsie dell'autostrada e lo sbocco del viadotto Indiano verso Viale XI Agosto dal troncone esistente. In tale ottica, sarebbe opportuno valutare la possibilità di impiegare l'esistente linea ferroviaria verso l'impianto di manutenzione veicoli di Osmannoro per creare un appetibile servizio di trasferimento veloce verso Santa Maria Novella, la Foster e il centro della città. Sarebbe sufficiente costruire una semplice fermata sulla linea per Osmannoro in corrispondenza dell'aerostazione, da raggiungersi con una struttura a ponte, sopraelevata su viale Luder. Un aeroporto richiede un efficiente sistema di accessibilità intermodale per la possibilità di smistare i passeggeri in arrivo e partenza con un sistema di trasporto pubblico di elevata capacità, veloce e frequente, con forte riduzione delle aree per parcheggi.

Inquadramento tecnico e vantaggi.

Ogni opera si porta dietro inevitabili contestazioni e/o contrarietà, ma la pianificazione delle infrastrutture deve tener conto di un disegno più grande a favore dell'intera comunità. L'attuale conformazione della pista di atterraggio e decollo unidirezionale 05/23 fa sì che le traiettorie di volo interessino gli abitati di Quaracchi, Brozzi e Peretola (e in parte Sesto Fiorentino), impattando a basse quote su circa 40000 persone. Le attuali limitazioni operative, oltre che alla lunghezza ridotta della pista, sono legate anche ai frequenti venti in coda.

Lo scopo duplice di permettere aeromobili sempre più performanti con atterraggi e decolli anche con condizioni meteo sfavorevoli e la necessità di salvaguardare la cittadinanza con impatto su un minore numero di residenti ha portato a considerare la soluzione ottimale della pista che poteva essere portata a 2400 metri parallela all'Autostrada (orientamento 12/30) validata da ENAC nel 2014. A seguito di successive analisi, sono stati portati avanti ulteriori studi, con il conforto di ENAC, che hanno portato al disegno della pista 11/29 lunga 2200 metri categoria 4C.

Gli aerei attuali tipo Airbus A319 portano un numero contenuto di passeggeri, con limitazioni di carico totale. Gli aerei impiegati nei voli per il futuro Vespucci potranno avere maggiore capacità, con più offerta di posti, contenendo l'incremento dei voli. Le Compagnie hanno maggiori costi con l'aeroporto attuale (aerei più piccoli di poca capacità di passeggeri) e quindi tariffe più alte che spesso scoraggiano i turisti; tutte le Compagnie nel rinnovo del parco aeromobili investono in tipologie di aerei più grandi (e tecnologicamente più efficienti) che non possono atterrare a Firenze.

Gli aeromobili utilizzabili sarebbero delle serie superiori "ecologici" con capienze superiori, e sarebbero più performanti anche dal punto di vista ambientale, visto che i vettori stanno rinnovando le flotte. Ad esempio gli Airbus di nuova produzione sono dotati di motori NEO (New Engine Option); tali motori consumano circa il 15% meno di carburante, generano meno emissioni e l'impronta acustica è ridotta alla metà rispetto a quelli meno recenti

Vantaggi della nuova pista: vengono drasticamente diminuite o eliminate e cosiddette "quote di impatto inutili" cioè procedure ripetute, holding, riattaccate, dirottamenti, trasferimenti con bus da/per altri scali o destinazioni; l'impatto acustico e di inquinamento sulla popolazione interessata da livelli di rumore significativi dalla nuova traiettoria di volo (che si svolge prevalentemente su aree libere) risulta dai documenti inferiore al centinaio, annullando il rumore sugli abitati di Brozzi, Quaracchi, Peretola che non viene trasferito su altra area. L'impatto acustico sarà comunque in futuro molto inferiore a quello di oggi, perché i mezzi aerei sono in continua evoluzione per tutta una serie di prescrizioni e provvedimenti a livello europeo. Inoltre, sarà più semplice e più economico eseguire interventi di protezione acustica sui pochi fabbricati interessati dalle traiettorie di volo.

A fronte della attuale situazione che non rende percepibile l'esistenza di un "Parco", dal progetto emerge anche il rispetto e le mitigazioni su aree verdi, con la sistemazione di un reticolo idraulico come il Fosso Reale e le due casse di laminazione, la realizzazione di quattro nuove aree naturali tra Sesto, Campi e Signa, nel territorio di Sesto è prevista la realizzazione di una porzione del Parco della Piana di 42 ettari che forse vedrà la luce solo grazie all'intervento della nuova Pista. Dal punto di vista delle infrastrutture viene valutata positivamente la sistemazione delle vie esterne come il potenziamento della viabilità ciclabile e il sottopasso della nuova pista aeroportuale per il collegamento stradale Sesto-Osmannoro.

È previsto a livello nazionale un incremento di passeggeri da 180 milioni a 300 milioni nel 2035. I due aeroporti gestiti dalla stessa Società servono tipi di clientela diversi e rotte diverse e ambedue hanno piani di sviluppo senza favorire uno a discapito dell'altro. Pisa ha servito 6 milioni di passeggeri nel 2025, Firenze 3,8 milioni, che con la nuova pista potranno arrivare a 5,8-6 entro il 2035.

L'obiezione che con la nuova pista si alimenterebbe ulteriormente l'overtourism, che chiaramente è da gestire, non ha fondamento: eliminare o sminuire un aeroporto per diminuire i turisti non è una soluzione per chi ha a cuore l'economia della Regione. In fondo l'aeroporto è uno "stradone" di poco più di 2km, largo anche meno di un'autostrada; quindi scarsissimo consumo di territorio rispetto ai movimenti di persone e merci che ne derivano. La nuova sistemazione della pista, con il rifacimento degli spazi per passeggeri, dei parcheggi, del nodo viario intorno all'aeroporto (inclusa la "richiusura" del viadotto dell'Indiano) consente di avere un impatto con il territorio all'altezza della Toscana che auspichiamo. La presenza nel nodo ferroviario di Firenze di un'altra importante infrastruttura come nuova stazione AV potrà facilitare ulteriormente i collegamenti con altre località viciniori sicuramente attrattive nonché l'economia di tutti i territori toscani.

Qualche riflessione finale...

Vediamo ora di confutare le tesi più ricorrenti degli oppositori a un'opera strategica per Firenze e la Toscana

1) *In Toscana è sufficiente un solo aeroporto, Pisa.*

Non è così. Firenze è un capoluogo di Regione e quindi il maggior polo attrattore e generatore di traffico; è assurdo portare le persone dove vuole la politica e non dove vogliono i passeggeri; inoltre, varie regioni italiane – soprattutto quelle più estese - hanno due o tre aeroporti perfettamente integrati tra loro (Puglia: Bari, Brindisi; Veneto: Venezia, Verona, Treviso; Emilia-Romagna: Bologna, Parma, Rimini; Sicilia: Palermo, Catania, Trapani; Sardegna: Cagliari, Alghero, Olbia; Calabria: Reggio di Calabria, Lamezia). Gli aeroporti di Pisa e Bologna non possono essere considerati valide alternative a Firenze perché le distanze di 80 e 100 km, con tempi di trasferimento di circa un'ora complessivamente, sono eccessive per poter fare "sistema"; per quanto si migliorino i collegamenti stradali o ferroviari (che comunque costano), non si riuscirà a scendere molto sotto l'ora di viaggio, che è comunque commercialmente fuori mercato considerando che un volo su scala europea dura al massimo due ore-due ore e mezzo.

2) *L'aeroporto principale della Regione può essere Pisa, Firenze è complementare.*

Non è così, in Liguria l'aeroporto principale è a Genova e non a Savona, in Emilia-Romagna a Bologna e non a Parma, in Puglia a Bari e non a Brindisi, in Veneto a Venezia e non a Verona. In più, a differenza di Genova e Bologna, Pisa non è baricentrica, perché la Toscana ha una struttura geomorfologica diffusa e non radiale come in Emilia e Liguria. Si devono poi considerare i costi per i passeggeri per raggiungere Pisa (da Arezzo o Siena è un'impresa), i costi in termini di traffico, rumore e inquinamento generati dai bus lungo la SGC FI-PI-LI e per l'ingresso e l'uscita da Firenze, i costi per le compagnie per i dirottamenti a Bologna e Pisa quando Firenze con gli impianti attuali non può essere operativo (specie per gli atterraggi).

3) *Pisa sviluppa maggior traffico di Firenze.*

Solo apparentemente è così. L'aeroporto di Pisa movimentata un volume maggiore di passeggeri rispetto a Firenze semplicemente perché ha la pista più lunga, accoglie quindi aeromobili più grandi, ha orario di apertura più esteso. Se guardiamo invece la reale origine/destinazione degli spostamenti, la maggior parte dei passeggeri atterrati a Pisa si reca a Firenze con treno o autobus congestionando e inquinando la SGC FI-PI-LI. Chiunque abbia viaggiato in aereo con destinazione Pisa ha visto hostess a bordo vendere biglietti bus per Firenze con buon successo. Stesse valutazioni valgono per i viaggiatori in partenza.

4) *Anche a Londra si impiega un'ora per andare in aeroporto dal centro città o viceversa.*

Non è così: dall'aeroporto di London Gatwick ci vogliono 30' per raggiungere Victoria station (treni ogni 30') e da Stansted 45' per arrivare a London Liverpool street (treni ogni 15'). Da Heathrow il treno più veloce impiega 15' per la stazione Paddington (treni ogni 15'), mentre quello più lento ne impiega 30-35'. Inoltre Londra ha 10 mln di abitanti e Firenze 350.000, realtà assolutamente non paragonabili: Firenze, con riferimento sempre al Regno Unito, può essere confrontata con Liverpool, Leeds, Nottingham dove i tempi per raggiungere l'aeroporto dal centro sono rispettivamente di 15', 30', 35'.

5) *Allora costruiamo una linea ferroviaria AV per accorciare i tempi di trasferimento a Pisa.*

Oggi il tracciato ferroviario tra Firenze e Pisa è già rettilineo e sufficientemente veloce, con velocità massima della linea difficilmente incrementabile. Senza fermate intermedie (o con una fermata a Empoli o Rifredi) si può raggiungere Pisa in circa 45', poi ci sono i tempi di trasferimento col *people-mover* in aeroporto. Prima di metter piede nell'aerostazione serve quindi mediamente un'ora. Per avere un servizio efficiente dovrebbe esserci un treno ogni mezz'ora ma, con una sola fermata intermedia, i treni circolerebbero praticamente vuoti! Basta vedere la frequentazione degli attuali "Regionali veloci" in ora non di punta.

Addirittura con una nuova linea AV, con velocità a 250 km/h, realizzabile con costi enormi, insostenibile impatto sul territorio e tempi non giustificati, occorrerebbero non meno di 30' e vale lo stesso discorso per i passeggeri che senza fermate intermedie i treni sarebbero semivuoti. A chiarimento della disinformazione diffusa relativa all'integrazione tra stazione di Firenze e aeroporto di Pisa tramite ferrovia, vale l'esperienza fallimentare del servizio regionale mirato sperimentato fin dai primi anni '80 tra i due scali, nonché quello a treno navetta tra le stazioni di Pisa C.le e Pisa Aeroporto per l'elevata offerta del servizio ferroviario rispetto al ridotto numero di passeggeri provenienti da un aereo in arrivo o partenza.

Insomma, parafrasando in positivo il matrimonio di manzoniana memoria, **QUESTO AEROPORTO S'HA DA FARE!**