

## **Come sarà l'aeroporto di Firenze Peretola**

### **La pista parallela (o quasi): più voli e meno rumore, senza passare sopra Prato**

Ammesso che siano superate resistenze politiche e i campanili, il nuovo Vespucci — dopo l'arrivo del documento di Enac ed Enav che promuove la pista parallela convergente verso l'A11 come unica pista in grado di assicurare lo sviluppo dello scalo — è più vicino. «Non sono io che lo farò declassare, ci ho messo la faccia e questa vicenda che si trascina da più di venti anni sarà sbloccata», ha detto più volte negli ultimi due anni il governatore Enrico Rossi e il momento delle decisioni si avvicina. Oggi il presidente della Toscana, assieme ai tecnici dell'ente governativo che sovrintende agli aeroporti, presenterà lo studio ma intanto lo scenario si è chiarito. Ed è possibile anticipare alcuni elementi del dibattito che nei prossimi giorni e settimane infiammerà i palazzi della politica e non solo.

### **La pista promossa**

Rossi dopo aver presentato a dicembre un'ipotesi di pista obliqua, così da scartare sia l'allungamento della pista attuale, sia la pista parallela all'autostrada, ha chiesto ad Enac (ente nazionale dell'aviazione civile) uno studio comparato su vantaggi, svantaggi e fattibilità della pista obliqua e della pista convergente parallela verso l'autostrada, una delle ipotesi prese in considerazione a suo tempo da Adf, la spa che gestisce l'aeroporto fiorentino. Enac, che ha coinvolto nell'istruttoria anche Enav, l'ente che decide le rotte di atterraggio e decollo, doveva presentare il suo rapporto a gennaio, ma la sua divulgazione è slittata fino all'altro ieri. Il risultato però è chiaro: la pista obliqua è impattante per il rumore, costa di più, richiede il sopraelevamento della stessa pista di 4/5 metri, e non risolve il problema degli aerei dirottati per il vento in coda, dando un miglioramento di operatività rispetto ad oggi, ma molto limitato. La pista convergente, al contrario, risolverebbe quasi al 100% il problema del vento in coda e degli aerei che devono essere dirottati su altri scali, avrebbe un impatto acustico ridottissimo su Firenze e Prato dato che sarà monodirezionale con atterraggi e decolli in direzione della città laniera, una realizzazione più semplice e meno costosa.

### **Il rumore**

Anche se nella variante al Piano di indirizzo territoriale della Piana era stato inserito l'allungamento della pista attuale, realizzabile solo verso Quaracchi interrando l'autostrada perché dal lato opposto c'è Monte Morello, lo stesso Rossi ha tolto queste ipotesi dallo studio chiesto a Enac, perché avrebbe significato un aumento del rumore insopportabile per i circa 1.100 abitanti già oggi sottoposti all'inquinamento acustico sopra i 60 decibel (cioè il limite sopra il quale è necessario intervenire per risanare l'ambiente). Con la pista obliqua l'impatto del rumore ricadrebbe su aree abitate e residenziali di Firenze, in particolare sull'area di Castello, mentre con la pista convergente le persone esposte saranno poche decine dal momento che le rotte passano sul macrolotto pratese che è una area industriale e non su Firenze grazie alla monodirezionalità della pista. Secondo Enac, con l'orientamento 12/30, cioè convergente parallelo, «è praticamente eliminato l'impatto acustico sulle aree residenziali». L'analisi esamina anche le rotte che, in fase di decollo, compiono una virata poco dopo Campi Bisenzio, a circa 260 metri di altezza per andare verso il macrolotto per non sorvolare Prato. In fase di atterraggio i velivoli passeranno in

prossimità di Mezzana a circa 400 metri di altezza, con un rumore previsto di 60 decibel (lo stesso di una strada trafficata, come la Fi-Pi-Li o l'autostrada).

### **Lo sviluppo**

Nello studio del governo sul sistema aeroportuale italiano è scritto nero su bianco che il Vespucci per rimanere «aeroporto strategico» e cioè poter godere anche di finanziamenti statali, deve realizzare una nuova pista, lunga almeno 2.000 metri, anche per migliorare la sicurezza e ridurre il rumore. Secondo il piano con la pista più lunga dell'attuale — grazie al fatto che potranno atterrare aerei più grandi e moderni — nel 2020 Firenze potrà raddoppiare l'attuale traffico arrivano da 2 a 4 milioni di passeggeri e 6 milioni nel 2030, integrandosi anche con Pisa (che a sua volta potrà arrivare a 10/12 milioni). Nello scalo è stata appena aperta la nuova hall arrivi con 40 check-in e spazi per i servizi e per il sistema di smistamento bagagli e nel 2011 ha investito 12 milioni di euro.

### **Posti di lavoro**

Uno studio di Irpet, commissionato da Confindustria Firenze, ha stimato che ogni milione in più di passeggeri significa 1.000 posti in più di lavoro, tra addetti allo scalo e indotto, con un forte impatto sul Pil di Firenze e della sua area e un forte «valore economico» per il tempo risparmiato non dovendo più andare in molti casi a prendere l'aereo a Pisa, coprendo gli 80 km in auto o in treno. Lo sviluppo del Vespucci potrebbe portare entro dieci anni a circa 5.000 nuovi posti di lavoro.

### **Cosa dice Adf**

Della necessità di allungamento della pista si parla da tempo e Adf ha presentato un progetto già nel 2008, con un ventaglio di ipotesi di orientamento della pista lunga 2.000 metri che prevedeva pista obliqua, parallela, convergente verso l'A11, divergente dall'A11, con studio del rumore e dell'operatività della pista stessa. Adf, sulla spinta del socio Benetton, aveva inizialmente ipotizzato di arrivare fino a 3.000 metri di pista, facendo atterrare anche i jumbo, ma poi ha ripiegato su 2.000 metri di lunghezza, così da allargare l'offerta di voli al Medio Oriente e all'Est Europa. Con la presentazione della variante al Pit il dibattito è stato limitato alla pista di 2.000 metri e al suo orientamento e Adf (società quotata in Borsa) a dicembre dopo la proposta di pista obliqua di Rossi chiarì la propria posizione con un voto del consiglio di amministrazione: «La pista “con orientamento 12-30” è l'unica che può giustificare un ingente investimento autofinanziato di circa 100 milioni, assicurando al contempo un reale sviluppo, un minor impatto sul territorio, quanto attiene l'ambiente, ed esclude il sorvolo sulle aree residenziali oggi interessate e sulla città di Prato».

### **Il Parco**

La nuova pista andrà ad occupare ettari che erano previsti nel Parco della Piana, per un totale di circa 110 ettari strappati al parco e alla sua destinazione (non solo agricola), ettari che andranno espropriati. Il Parco della Piana interessa 7.000 ettari complessivi ed è stato voluto come compensazione ambientale per la Piana, sia vista l'attuale situazione sia per mitigare le emissioni inquinanti del futuro termovalorizzatore che sorgerà a Case Passerini.

Mauro Bonciani

*Prima pagina*

## **La Rotta Migliore**

di PAOLO ERMINI

Rossi ha tolto il velo che ancora avvolgeva la nuova pista di Peretola e ha consegnato il progetto al Consiglio regionale per un voto da ottenere in tempi brevi. Ora si può dire come sarà l'aeroporto di Firenze nel futuro prossimo: lo descriviamo a pagina 4. Sembra quasi incredibile, dopo anni e anni di contrapposizioni sterili e spesso strumentali, ma salvo clamorose sorprese siamo all'atto finale.

Il governatore Rossi si era troppo esposto («Ci metto la mia faccia») per cedere alle pressioni di chi avrebbe voluto lasciare lo scalo così com'è, cioè condannato alla marginalità. Il responso dell'Enac, d'altra parte, non lasciava alternative: secondo l'ente che controlla l'aviazione civile italiana solo una pista parallela all'autostrada può garantire uno sviluppo sufficiente ed adeguato, ogni altra soluzione si risolverebbe in un inutile dispendio di risorse.

La nuova pista, per la verità, non è esattamente «parallela» al tracciato autostradale, ma «parallela convergente». Vale a dire lievemente indinata. Non è una questione puramente tecnica: la scelta ha due implicazioni importanti. La prima è che così si eviterà il sorvolo di Prato: lo spostamento delle rotte più a Sud dissolve i timori per la sicurezza espressi da enti locali, partiti e semplici cittadini. La seconda implicazione è più di prospettiva: l'angolazione prevista non consentirà ulteriori allungamenti della pista. Il «paletto» dovrebbe assicurare Pisa e i dirigenti del suo aeroporto, che sospettavano un ridimensionamento del «Galilei» in parallelo con il potenziamento del «Vespucci». La strada, invece, è quella di una sinergia utile a tutti e due gli scali, che avranno vocazioni e target diversi, con quello fiorentino concepito come city airport, con un traffico soprattutto d'affari. Come chiedeva fin dalla sua campagna elettorale il sindaco Renzi.

Resta l'opposizione di alcuni sindaci della Piana, in particolare di Gianni Gianassi (Sesto). Dal punto di vista dell'inquinamento acustico, il progetto approvato dall'Enac e fatto suo da Rossi dà garanzie a tutto l'hinterland fiorentino; risolve la situazione oramai inaccettabile degli 8.000 abitanti di Quaracchi e non compromette quella dei 1.800 che vivono nelle zone più vicine alle nuove rotte, data l'altezza della quota alla quale lì voleranno gli aerei.